

T. C.  
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI  
ÖZEL HUKUK PROGRAMI  
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**ULUSLARARASI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU  
MALİ SORUMLULUK SİGORTASI  
VE  
YEŞİL KART SİSTEMİ**

**Yasemin TUFAN**

Danışman  
**Doç. Dr. Ahmet Türk**

2008

## Yemin Metni

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Uluslararası Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Yeşil Kart Sistemi**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

16/09/2008

Yasemin TUFAN

İmza

## YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

### Öğrencinin

Adı ve Soyadı : Yasemin Tufan  
Anabilim Dalı : Özel Hukuk  
Programı : Özel Hukuk  
Tez Konusu : Uluslararası Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Yeşil Kart Sistemi  
Sınav Tarihi ve Saati :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci, Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün ..... tarih ve ..... sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliğinin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini ..... dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI O OY BİRLİĞİ ile O  
DÜZELTME O\* OY ÇOKLUĞU O  
RED edilmesine O\*\* ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. O\*\*\*  
Öğrenci sınava gelmemiştir. O\*\*

\* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.  
\*\* Bu halde adayın kaydı silinir.  
\*\*\* Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez, burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir. Evet O  
Tez, mevcut hali ile basılabilir. O  
Tez, gözden geçirildikten sonra basılabilir. O  
Tezin basımı gerekliliği yoktur. O

### JÜRİ ÜYELERİ

### İMZA

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

.....  Başarılı  Düzeltme  Red .....

**ÖZET**  
**Yüksek Lisans Tezi**  
**Uluslararası Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası**  
**ve**  
**Yeşil Kart Sistemi**  
**Yasemin TUFAN**

**Dokuz Eylül Üniversitesi**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü**  
**Özel Hukuk Anabilim Dalı**  
**Özel Hukuk Programı**

Trafik kazası nedeni ile zarar görenlerin korunması ve meydana gelen zararların karşılanması, tehlike sorumluluğu taşıyan araç işletenleri için öngörülen zorunlu mali sorumluluk sigorta sistemi ile sağlanmıştır. Zarar görenlere yasal düzenlemeyle sigortacıya karşı doğrudan talep ve dava hakkı tanınması ve sigortacıya çeşitli nedenlerle başvuru imkanının bulunmaması halinde zararların garanti fonları tarafından karşılanması bu korumayı genişletmektedir.

Motorlu araçlar için zorunlu sigorta sistemi Avrupa'daki ülkelerin tümü yanında bazı Asya ve Afrika ülkelerini de kapsayan Yeşil Kart Sistemi ile uluslararası düzeyde de sağlanmıştır. Yeşil Kart Sistemi'nin işlerliği sisteme dâhil ülkelerde kurulan "Büro" adındaki merkezler ile sağlanmaktadır. Bürolar yeşil kart sigortası olarak adlandırılan uluslararası motorlu araç zorunlu mali sorumluluk sigortası düzenler ve meydana gelen zararların tazminini garanti eder. Yeşil kart sigortası sisteme dâhil seyahat edilecek tüm ülkelerde işletenin sorumluluğunu teminat altına almaktadır. Böylece tek bir sigorta belgesi ile bütün ülkelerde koruma sağlanmış olmaktadır. Trafik kazasının meydana geldiği ülke bürosu garantör olan büro adına hasar işlemlerini yürütmeyi ve meydana gelen zararı kendi ülke hukuku çerçevesinde tazmin etmeyi üstlenmektedir. Böylece vatandaşın mağduriyeti önlenmektedir.

Avrupa'da uluslararası trafik kazalarında zarar görenlere eşitlik sağlanması hedeflenmiştir. Birörnek hukukun geçerliliği sağlanamamışsa da devletlerarası anlaşmalar ve Avrupa Topluluğu Direktifleri ile ülke mevzuatları birbirine uyumlu hale getirilmiştir. Ayrıca garanti fonları arasında da Yeşil Kart Sistemi'ne benzer düzenlemeler getirilerek zarar görenlere eşdeğerli koruma sağlanması amacı genişletilmiştir.

Ülkemizde Yeşil Kart Sistemi 1964 tarihinden itibaren fiili olarak uygulanmaktadır. 03.06.2007 tarih ve 5684 sayılı yeni Sigortacılık Kanunu ile Avrupa Birliği Hukukuna uyum sağlanacak düzenlemeler öngörülmüştür.

**Anahtar Kelimeler:** 1) Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası 2) Yeşil Kart Sistemi  
3) Uluslararası Trafik Kazaları

## **ABSTRACT**

### **Graduate Thesis**

#### **International Compulsory Liability Insurance for Motor Vehicles**

**and**

#### **Green Card System**

**Yasemin TUFAN**

**Dokuz Eylul University  
Institute of Social Sciences  
Department of Private Law  
Private Law Program**

**Protection of the persons who was injured by traffic accidents and indemnification of the damages as a result of traffic accidents have been ensured by the compulsory liability insurance system which has been provided for motor vehicle operators who have a risk liability on their own. To grant cause of action and claim to the aggrieved people who shall demand these claims directly to the insurer and indemnification of the damages by guarantee funds in the event that no possibility to apply to the insurer has enlarged the scope of the abovementioned protection.**

**The motor vehicles compulsory liability insurance system has been covered in international area by Green Card System which enclose some of Asian and African countries besides all the European countries. The procedure of green card system has been proceed by the centers named as “Office” in the countries which is the party of green card system. These Offices guarantees the indemnification of the damages arising from the traffic accidents by regulating the documents related with compulsory liability insurance which is named as green card insurance. Green card insurance covers the liability of motor vehicle operator in all the countries included in green card system. Thereby, the protection shall be provided in all countries included in the system with just a single insurance card. The Office which takes place at the country, on the condition that being the party of the system, where the traffic accident has**

**happened undertakes the liability to indemnify the damages according to regulations belongs its own country, on behalf of the guarantor Office. Thereby, the person who had an accident has been protected.**

**It is aimed to provide equality to the people who had a traffic accidents in Europe. Public regulations have been tried to be compatible with each other by the Directives of the European Union, even if the validity of the unique regulations shall not be provided. Beyond that, the regulations parallel to the green card system between the guarantee funds have been taken into consideration for the reason to provide equal protection to the person had a traffic accidents.**

**The green card system have been executed in deed, since 1964. The Insurance Law in our country, dated 03.06.2007, numbered 5684 has been regulated according to the European Union Regulations.**

**Key Words: 1) Compulsory Liability Insurance 2) Green Card System  
3) International Traffic Accident**

## İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ .....	ii
YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	viii
KISALTMALAR.....	xv
GİRİŞ.....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ TARİHİ GELİŞİMİ, ULUSLARARASI BOYUTU VE GENEL OLARAK DÜZENLENİŞİ

§ 1. MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ TARİHİ GELİŞİMİ.....	4
§ 2. MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ ULUSLARARASI BOYUTU VE YEŞİL KART SİSTEMİ'NİN OLUŞMASI.....	7
I. Genel Olarak.....	7
II. Yeşil Kart Sistemi'nin Gelişimi.....	8
III. Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi.....	9
IV. Yeşil Kart Sistemi'nin Türkiye'deki Gelişimi .....	11
§ 3. MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASINA İLİŞKİN GENEL DÜZENLEME.....	12
I. Sorumluluk Sigortası .....	12
A. Sigorta Konusu Olarak Sorumluluk .....	13
B. Sigorta Konusu Sorumluluğun Kapsamı .....	15
C. Taraflar Arasındaki İlişki .....	16
D. Sorumluluk Sigortalarının Tasnifi.....	17
1. Doğrudan dava hakkı yönünden.....	17
2. Rizikonun gerçekleştiğini bildirme yükümlülüğü yönünden.....	17



E. Sorumluluk Sigortasının Niteliği.....	18
1. Genel olarak .....	18
2. Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Açısından.....	22
II. Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası .....	24
A. Niteliği ve Yasal Dayanağı .....	24
B. Tanım ve Özellikleri.....	25
C. Karayolları Trafik Kanunu'nda İşletenin Sorumluluğu ve Şartları.....	28
1. Motorlu araç işletmek .....	30
a. İşleten kavramı .....	30
b. İşletenin davranışlarından sorumlu olduğu kişiler .....	32
c. İşleten gibi sorumluluk.....	32
2. Motorlu aracın karayolunda işletme halinde bulunması .....	34
a. Motorlu araç .....	34
b. Karayolu .....	34
c. İşletme hali .....	34
3. Rizikonun gerçekleşmesi .....	36
a. Gerçekleşme yeri bakımından rizikonun sınırlandırılması .....	36
b. Zarar gören kişi bakımından rizikonun sınırlandırılması.....	37
c. Yasal düzenlemeler bakımından rizikonun sınırlandırılması.....	38
i. Motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunanlar ve motorlu araç yarışı düzenleyenler .....	38
ii. Motorlu araçta taşınan eşya .....	38
iii. Çalınan ve gasp edilen araçların neden olduğu zararlar .....	38
iv. Manevi zararlar .....	39
v. Hatır taşınması .....	40
D. Sözleşmenin Taraflarının Yükümlülükleri.....	41
1. Sigorta ettirenin (işletenin) yükümlülükleri .....	41
a. Prim ödeme borcu .....	41
b. İhbar yükümlülüğü .....	42
i. Sigorta sözleşmesinin yapılması esnasında ve sözleşme süresince ihbar yükümlülükleri .....	43
ii. Rizikonun gerçekleşmesi halinde ihbar yükümlülüğü.....	44

2. Sigortacının yükümlülükleri.....	44
a.Sigorta poliçesini düzenleme ve teslim etme yükümlülüğü.....	44
b.Sigorta tazminatını ödeme borcu .....	44
c. Sigorta ettirene rücu hakkı .....	46
d. Sigortacının zarara neden olan üçüncü kişilere karşı yasal halefiyet hakkı.....	47
E. Zarar Gören Üçüncü Kişilerin Sigortacıya Doğrudan Dava Hakkı ( <i>Actio Directe</i> ).....	47
F. Zamanaşımı.....	49

**İKİNCİ BÖLÜM**  
**YEŞİL KART SİSTEMİ,**  
**BU SİSTEME İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER VE**  
**YEŞİL KART SİGORTASI**

§ 4. YEŞİL KART SİSTEMİ.....	50
I. Amacı ve Gelişimi .....	50
A. Uluslararası Trafik Akışının Kolaylaştırılması .....	50
1. Ülke sınır kapılarında yaptırılacak zorunlu mali sorumluluk sigortasının kaldırılması.....	50
2. Yeşil kartın sınır kapılarında ibraz zorunluluğunun kaldırılması .....	51
B. Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Uluslararası Geçerliliğini Sağlamak Suretiyle Zarar Görenlerin Korunması .....	53
§ 5. YEŞİL KART SİSTEMİ'NE İLİŞKİN ULUSLAR ARASI DÜZENLEMELER.....	53
I. Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Alt Nakliyat Komisyonu'nun 5. No.lu Tavsiye Kararı.....	53
A. Çıkarılış Amacı .....	53
B. Öngördüğü Düzenleme.....	54
II. Londra Anlaşması.....	54
III. CoB tarafından Çıkarılan Uluslararası Kuralları ( İng. <i>International Regulations</i> ) .....	57
A.Büroların Uyması Gereken Genel/Zorunlu Kurallar.....	57

1. Bilgisine ulaşan kazayı ilgili büroya bildirme yükümlülüğü .....	57
2. Üstlendiği hasar işlemlerindeki yetki ve sorumluluğu.....	58
3. Rücu hakkı ve karşısındaki garanti sorumluluğu .....	59
4. Hasar işlem merkezlerinin belirlenmesi.....	61
B. Bürolar Arasındaki Anlaşmaya Uygulanacak Özel/İhtiyari Kurallar .....	61
1. Yeşil kart temeline dayanan anlaşmalar.....	61
a. Yeşil kart düzenlemek ve vermek .....	61
b. Yeşil kartların geçerliliğini onaylamak .....	62
2. Yeşil kart sigortasının teminat kapsamına ilişkin anlaşmalar .....	62
C. Emredici Kurallar .....	63
D. Kuralların Uygulanmasından Kaynaklanan Sorunların Çözümü.....	64
IV. Avrupa Topluluğu'nun Çıkaracağı Direktifler .....	64
A. İlk Üç Direktif ile Öngörülen Düzenlemeler .....	64
B. 4. Direktif ile Öngörülen Düzenlemeler.....	65
1. Sigortacıya doğrudan başvuru ve dava hakkı (m. 3).....	66
2. Hasar işlemlerinin yürütülmesi ile görevli merkezlerin oluşturulması (m. 4)	66
3. Hasar işlem merkezlerinin faaliyetlerini yerine getirecekleri kesin sürelerin tespiti (m. 4/4).....	67
4. Üye devletlerin bilgi merkezleri ( <i>Auskunftsstellen</i> ) oluşturma zorunluluğu (m. 5).....	67
5. Üye devletlerin tazmin ile sorumlu merkezler ( <i>Entschädigungsstellen</i> ) oluşturma zorunluluğu (m. 6).....	68
C. 5. Direktif ile Öngörülen Düzenlemeler.....	69
1. Üye devletlerin sorumluluğuna giren araç plakalarının kapsamının genişletilmesi .....	69
2. Yeşil kartın ibrazı zorunluluğunun kaldırılması .....	69
3. Poliçe limitlerinin yükseltilmesi .....	70
4. Garanti fonlarını oluşturma yükümlülüğü.....	70
5. Teminat kapsamının genişletilmesi.....	71
6. 4. Direktif ile getirilen düzenlemelerin ulusal nitelikteki kazalarda uygulama alanı bulması gerektiğine ilişkin düzenlemeler .....	71

§ 6. YEŞİL KART SİGORTASI.....	71
I. Tanım ve Unsurları .....	71
A. Yerel ve Yabancı Mevzuattaki Tanımlar .....	71
B. Unsurları .....	73
1. Yabancılık unsuru .....	73
2. Uluslararası sözleşmeye ve sisteme dayanması .....	73
3. Tek tip düzenlenmesi ve teminatın değişkenliği.....	74
II. Sözleşmenin Tarafları.....	74
A. Sigortacı .....	74
1. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu (TMTB) üyesi sigorta şirketleri (Acenteler) .....	74
2. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu .....	76
a. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun hukuki ve idari yapısı.....	76
b. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun görevleri.....	77
i. Diğer ülke büro ve sigorta şirketleri ile işbirliğinde bulunmak .....	77
ii. Türkiye'de meydana gelen kazalarda yabancı büroyu temsil etmek .	78
iii. Yeşil kart belgesi vermek .....	80
iv. Yeşil Kart Sigortası Tarife ve Talimatlarını hazırlamak.....	80
v. Garanti yükümlülüğü .....	81
3. Yeşil Kart Reasürans Havuzu (Poolü) .....	81
4. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu ve Yeşil Kart Reasürans Havuzu'nun rekabet hukuku açısından değerlendirilmesi.....	83
a. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun tekel olma niteliği .....	84
b. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunun tekelliğini kullanma alanı.....	86
i. Tarife belirleme yetkisi .....	86
ii. Hasarsızlık indirimi.....	87
c. Yeşil Kart Reasürans Havuzu açısından değerlendirme .....	89
B. Sigorta Ettiren.....	91
C. Zarar Gören Üçüncü Kişiler .....	91

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**  
**GARANTİ FONU VE ULUSLARARASI BOYUTU İLE**  
**ULUSLARARASI KAZALARDAN DOĞAN UYUŞMAZLIKLARDA**  
**UYGULANACAK HUKUK VE YETKİLİ MAHKEME**

§ 7. GARANTİ FONU.....	93
I. Gelişimi ve Bazı Yabancı Ülke Düzenlemeleri.....	93
A. Fransa .....	94
B. Belçika.....	95
C. İsviçre .....	95
D. ABD ve Kanada .....	96
II. Türkiye’de Garanti Fonu .....	97
A. Güvence Hesabı’nın Hukuki Statüsü .....	98
B. Güvence Hesabının Sorumluluğu.....	98
1. Kapsadığı sigortalar açısından .....	98
2. Sorumluluğun şartları.....	99
a. Hesaba başvuru yapılabilecek durumlar.....	99
i. Sigortalının tespit edilememesi .....	99
ii. Sigortanın yaptırılmamış olması .....	100
iii. Sigorta poliçesinde belirlenen teminat limitleri ile zorunlu sigorta teminat limitleri arasındaki fark için .....	100
iv. Sigorta şirketinin mali bünye zaafiyeti nedeni ile bütün branşlarda ruhsatının iptal edilmesi veya iflası hallerinde .....	101
v. Çalınmış veya gasp edilmiş bir aracın meydana getirdiği ve KTK gereği işletenin sorumlu olmadığı zararlarda.....	101
vi. Yeşil kart sigortası kapsamında Türkiye’ de meydana gelen zarar dolayısı ile ödenecek tazminatlar için .....	101
b. Hesabın tazmin ettiği zarar türü .....	102
c. Hesaba başvuru yapabilecek kişiler ve ibraz edecekleri belgeler .....	102
d. Zarar görenlerin hesaba karşı olan dava hakları .....	104
3. Sorumluluk sınırı.....	104
4. Halefiyet.....	105
C. Hesabın Yeşil Kart Sigortası Açısından Getirdiği Yenilikler .....	105

§ 8. GARANTİ FONUNUN ULUSLARARASI BOYUTU.....	107
I. Uluslararası Anlaşmalar.....	107
A. Devletler Arasındaki Anlaşmalar.....	107
B. Garanti Fonları Arasındaki Anlaşmalar .....	108
1. İki taraflı anlaşmalar .....	108
2. Çok taraflı anlaşma (II. Züriç anlaşması ).....	108
§ 9. ULUSLAR ARASI BİR TRAFİK KAZASINDAN DOĞAN UYUŞMAZLIKLARDA UYGULANACAK HUKUK VE YETKİLİ MAHKEMENİN TESPİTİ.....	110
I. Önemi.....	110
II. Yeşil Kart Sistemi'nin Kendine Özgü Yapısı Ve Uygulanışı.....	112
A. Uygulanacak Hukuk.....	112
B. Yetkili Mahkeme .....	113
III. Uluslararası Kazalarda Yurtdışında Zarar Gören Kişi Açısından Uygulanacak Hukuk ve Yetkili Mahkeme .....	114
A. Karayolları Trafik Kazalarına Uygulanacak Hukuk Hakkında Lahey ( <i>Den Haag</i> ) Anlaşması.....	114
B. Mahkemelerin Yetkisi ve Hukuk ile Ticari İşlere İlişkin Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Avrupa Birliği Tüzüğü .....	116
C. Değerlendirme .....	118
IV. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'daki Düzenleme.....	119
A. Uygulanacak Hukuk.....	119
B. Yetkili Mahkeme .....	120
SONUÇ.....	121
KAYNAKLAR.....	125

## KISALTMALAR

<b>AB</b>	Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	Amerika Birleşik Devletleri
<b>ABRG</b>	Avrupa Birliği Resmi Gazetesi
<b>Alm.</b>	Almanca
<b>AT</b>	Avrupa Topluluğu
<b>Batider</b>	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
<b>B.T.H.A.E.</b>	Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü
<b>BGH</b>	Bundesgerichtshof
<b>BK</b>	Borçlar Kanunu
<b>bkz.</b>	bakınız
<b>C.</b>	Cilt
<b>CEA</b>	Comite Europeen des Assurances
<b>CMR</b>	Convention on the Contract for the international Carriage of Goods by Road
<b>CoB</b>	Council of Bureaux
<b>dn.</b>	dipnot
<b>E.</b>	Esas numarası
<b>E.C.E.</b>	The Economic Commision for Europe
<b>EFTA</b>	Europaen Free Trade Association
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>EWG</b>	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
<b>EU</b>	European Union- Europäische Union
<b>HD.</b>	Hukuk Dairesi
<b>HGK.</b>	Hukuk Genel Kurulu
<b>HUMK.</b>	Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
<b>İng.</b>	İngilizce
<b>K.</b>	Karar numarası
<b>Kfz</b>	Kraftfahrzeug (Motorlu Araç)
<b>KHK.</b>	Kanun Hükmünde Kararname
<b>krş.</b>	karşılaştırınız
<b>KTK</b>	Karayolları Trafik Kanunu

<b>m.</b>	madde
<b>MAZMSS</b>	Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası
<b>MÖHUK</b>	Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
<b>No.</b>	Numara
<b>Nr.</b>	Number
<b>OLG</b>	Oberlandesgericht
<b>PfIVG</b>	Pflichtversicherungsgesetz
<b>R.G.</b>	Resmi Gazete
<b>R.K.</b>	Rekabet Kurulu
<b>S.</b>	Sayı
<b>s.</b>	Sayfa
<b>SHD</b>	Sigorta Hukuku Dergisi
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz
<b>Tar. ve Tal.</b>	Tarife ve Talimat
<b>TBMM</b>	Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>TMK</b>	Türk Medeni Kanunu
<b>TMTB</b>	Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu
<b>TRAMER</b>	Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi
<b>TTK</b>	Türk Ticaret Kanunu
<b>UND</b>	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
<b>UNIDROIT</b>	The Institut of Rome for the Unification of Private Law
<b>vb.</b>	ve benzeri
<b>vd.</b>	ve devamı
<b>VVV</b>	Versicherungsverkehrsverordnung
<b>Yarg.</b>	Yargıtay
<b>Yön.</b>	Yönetmelik
<b>yuk.</b>	yukarı



## GİRİŞ

Sigorta hukukunda sorumluluk sigortalarının ortaya çıkışı sonrası tehlike sorumluluğunun en tipik biçimlerinden biri olan motorlu araç işletmenin trafikte oluşturduğu potansiyel riski ortaya koyması ve sigorta müessesesi ile birleşmesi çok gecikmemiştir. Sorumluluk sigortası motorlu araç işletenleri için doğabilecek ağır mali sorumluluğun güvence altına alınması için önemli bir araçtır. Ancak sorumluluk sigortasını diğer sigorta türlerinden ayıran nokta zarar gören üçüncü kişilerin korunması yönünde sosyal bir amaç taşımasıdır. Bu nedenle trafik kazasında zarar gören vatandaşların korunması yönünde sosyal bir fayda sağlamayı hedefleyen devletler zorunlu sigorta sistemleri oluşturmuştur.

Motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası 1930'lu yıllardan sonra Avrupa'daki devletlerin yasalarında yer almaya başlamıştır. Ancak zamanla ticaret ve turizmin gelişimi ile birlikte uluslararası trafik akışının yoğunlaşması ve yabancı plakalı araçların meydana getirdiği zararların ortaya çıkması uluslararası düzenlemeler yapılmasını gerektirmiştir. Tüm ülkeler için birörnek düzenleme getirilmesi ülkelerin iç mevzuatına fazlası ile müdahale edilmesi nedeni ile imkansızdı. Bu nedenle Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi ile asgari şartların belirlenmesi suretiyle ülke mevzuatları birbirlerine uyumlu hale getirilmeye çalışılmıştır. Böylece uluslararası bir trafik kazasında zarar görenlere eşdeğerli koruma sağlanması hedeflenmiştir.

Birörnek düzenleme oluşturulamamışsa da uluslararası sigorta himayesi sağlayacak ve yabancı plakalı bir araç nedeni ile zarar görenlerin korunmasına büyük katkı sağlayacak bir sistem kurulmuştur. Yeşil Kart Sistemi olarak ifade edilen ve 1953 tarihli Londra Anlaşması ile önce bazı Avrupa devletleri arasında sınırlı olarak kurulan sisteme günümüzde bütün Avrupa devletleri yanında bazı Asya ve Afrika ülkeleri de dahildir. Yeşil Kart Sistemi'nin kilit noktasını sisteme dahil her ülkede kurulan ve motorlu araç işletenler için sisteme dahil tüm ülkelere sigorta himayesi sağlayacak olan yeşil kart sigortasını düzenlemeye yetkili bulunan "Büro" adındaki merkezler oluşturmaktadır. Yeşil Kart Sistemi tüm Büroların bağlı bulunduğu üst ve denetim organı olan Bürolar Meclisine (İng. *Council of Bureaux*) tarafından

yürütülmektedir. Bürolar arasındaki işlemlere ilişkin düzenlemeler yıllar içerisindeki birikimler sayesinde 2003'te Bürolar Meclisi'nin çıkardığı Uluslararası Kurallar (İng. *International Regulations*) ile tek bir belgede toplanmıştır.

Motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası ile ilgili getirilen uluslararası düzenlemelerin geliştirilmesinde Avrupa Topluluğu'nun direktifleri önemli bir yere sahiptir. Avrupa Birliği İkincil Hukuku içerisinde değerlendirilen direktiflerin doğrudan uygulanabilirliği bulunmamaktadır. Ancak direktiflerin AB üyesi devletler tarafından, öngörülen uyum süresi içerisinde ulusal mevzuatlara iktibası gerekmektedir. Ayrıca bu konuda Avrupa devletleri arasında akdedilmiş olan birçok anlaşma da bulunmaktadır.

Çalışmamızın amacı, motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasının uluslararası boyutunu ele almak ve kurulan Yeşil Kart Sistemi'ni incelemektir. Bununla birlikte motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasına ilişkin Türk Hukukundaki yasal düzenleme de incelenecektir. Çalışmamızın bir diğer amacı da, Avrupa Hukukundaki konuya ilişkin düzenlemeleri dikkate alarak yeni Sigortacılık Kanunumuz ile getirilen ve ileride getirilmesi muhtemel olan yasal düzenlemelere ışık tutmaktır.

Çalışmamızın birinci bölümünde motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasının tarihi gelişimi ve uluslararası boyutuna değinilecektir. Ardından motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasına ilişkin genel düzenleme anlatılacaktır. Önce sorumluluk sigortası hakkında bilgi verilecek sonra konu Karayolları Trafik Kanunu başta olmak üzere ilgili mevzuat kapsamında incelenecektir. Yasal düzenleme ile işleten için öngörülen sorumluluk ve şartları, sigorta sözleşmesinin tarafları ve yükümlülükleri ayrıca zarar gören kişilerin hakları açıklanacaktır.

İkinci bölümde; Yeşil Kart Sistemi, bu sisteme ilişkin uluslararası düzenlemeler ve yeşil kart sigortası anlatılacaktır. Yeşil Kart Sistemi ile ilgili olarak; dayandığı anlaşmalar, geçerli olan kurallar ve gelişimini sağlayan Avrupa Topluluğu direktiflerine ayrıntılı bir şekilde yer verilecektir. Yeşil kart sigortasına ilişkin açıklamalarımıza ise mevzuatımızdaki düzenleme ve ülkemizdeki uygulama esas

alınacaktır. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu ve Yeşil Kart Reasürans Havuzu hakkında ayrıntılı açıklamalarda bulunulacaktır.

Üçüncü bölümde konumuz açısından incelemeye değer gördüğümüz ve trafik kazasında zarar görenlerin korunması amacını genişletmeye yönelik diğer düzenleme ve girişimler bir araya toplanacaktır. Öncelikle garanti fonları düzenlemesi tarihsel bir bakış açısı ile farklı ülke örnekleri ile açıklandıktan sonra yeni Sigortacılık Kanunumuza dayanılarak kurulan Güvence Hesabı anlatılacaktır. Ayrıca Avrupa ülkelerindeki garanti fonları arasındaki anlaşma ve ilişkiler hakkında bilgi verilecektir. Ardından uluslararası bir trafik kazasından doğan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk ve yetkili mahkemenin tespiti üzerinde durulacaktır. Öncelikle Yeşil Kart Sistemi kendine özgü yapısı içinde değerlendirilecek sonra Avrupa'daki ve son olarak da Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'daki düzenlemeye değinilecektir.

**BİRİNCİ BÖLÜM**  
**MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ**  
**TARİHİ GELİŞİMİ, ULUSLARARASI BOYUTU VE**  
**GENEL OLARAK DÜZENLENİŞİ**

**§ 1. MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK**  
**SİGORTASININ TARİHİ GELİŞİMİ**

Sigorta hukukunun gelişimi içerisinde sorumluluk sigortaları diğer sigorta türlerine göre daha geç ortaya çıkmıştır. Bunun asıl nedeni sorumluluk hukuku alanında kabul edilen yeni sorumluluk türleri ve bunların sigorta hukukuna yansımalarıdır.<sup>1</sup> Sorumluluk sigortaları kusursuz sorumluluk esasına dayanmaktadır. Bu nedenle sorumluluk sigortasının gelişimi, asıl olan kusur sorumluluğunun yanında 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kusursuz sorumluluk esasının kabul edilmeye başlanması ile gerçekleşmiştir.<sup>2</sup> Kusursuz sorumluluk; sanayi toplumunun bir ürünü olup kusuru sorumluluğun kurucu unsuru olmaktan çıkarmış ve sorumluluğu belli bir davranış veya olguya bağlamıştır. Sanayi toplumunun 20. yüzyılın ikinci yarısında teknik, kimyasal ve biyolojik buluşlar ile yaşadığı gelişim sonucu oluşan yeni işletme ve girişimler tehlike kaynaklarını arttırmıştır. Kusursuz sorumluluk esasının benimsendiği alanlarda kişilerin üçüncü kişilere verdikleri zararlardan dolayı sorumluluklarının artması nedeni ile sigorta müessesine başvurulmaya başlanmıştır.<sup>3</sup> Böylece kanuni düzenleme ile kendilerine ağır sorumluluk yüklenen kişiler karşılaşılabilecekleri yüksek tazminat talepleri karşısında sigorta yaptırmak suretiyle kendilerini güvence altına almışlardır.<sup>4</sup> Bu sigorta türünde ferdi nitelik taşıyan sorumluluk hukuku ile sosyal nitelik taşıyan sigorta hukuku bir arada bulunmaktadır. Çünkü ferdi sorumluluk taşıyan kişi, zarar gerçekleştiği zaman doğacak tazmin yükümlülüğünü daha önce ödemiş olduğu prim karşılığında sigortacıya aktarmaktadır. Tehlike sorumluluğunun ağır sonuçlarını hafifleten sorumluluk sigortası aynı zamanda bu sorumluluk türünün de genişleyip yayılmasına

---

<sup>1</sup> ADAL, İsviçre-Türk Mevzuatında Hukuki Sorumluluk Sigortasının Kaydettiği Son Gelişmeler, Batider, C.III, S.3, Ankara 1966, s.449 vd.

<sup>2</sup> BOZER, Sigorta Hukuku, Genel Hükümler - Bazı Sigorta Türleri, 2.Bası, Ankara 2004, s.120

<sup>3</sup> EREN; Borçlar Hukuku-Genel Hükümler, C.I, Gözden Geçirilmiş 6.Bası, İstanbul 1998, s.476

<sup>4</sup> KUBİLAY, Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, 2.Bası, İzmir 2003, s.112

katkıda bulunmuştur.<sup>5</sup> Günümüzde kabul edilen özel kusursuz sorumluluk hallerinin artmasına paralel olarak sorumluluk sigortası alanındaki sözleşme çeşitleri de artmıştır.

Sorumluluk sigortalarının daha geç gelişmesine yol açan bir başka neden, sigortalının kendi davranışı nedeni ile doğacak sorumluluğunu sigorta ettirmesinin, ahlak ve kamu düzenine aykırı görülmesi, tanınacak bu imkân sonucu insanların daha dikkatsiz hareket etmelerine sebebiyet verileceği ve toplumsal yararın korunamayacağı düşüncesi olmuştur.<sup>6</sup> Ancak zamanla sorumluluk sigortası ile sigorta ettirenin pasif malvarlığında meydana gelecek artışların tazmini ve sigorta ettirenin sorumluluğunun güvence altına alınmasının yanında zarara uğrayan üçüncü kişilerin çıkarlarının da korunduğu anlaşılmıştır.<sup>7</sup>

Sorumluluk sigortalarının gelişimi sigorta ettirenlerin kusurlu ya da kusursuz davranışları ile üçüncü kişilere verdikleri zararlardan doğan sorumluluklarının kolektif özelliğe bürünmesine yol açmıştır. Böylece hem toplumsal fayda sağlanmış hem de riziko sonucu oluşan zarar, tüm sigorta ettirenlere yayılarak kişiler ağır ferdi sorumlulukları tek başlarına üstlenmekten kurtulmuşlardır.<sup>8</sup>

Sigorta kavramı, aynı veya benzer rizikolara maruz bulunan kişiler topluluğunda rizikonun gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkacak ihtiyacın belirli bir para (prim) karşılığında giderilmesine matuf bağımsız bir hukuki talebe sahip olunması olarak ifade edilebilir.<sup>9</sup> Bu tanıma göre sigorta ettirenlerin belli rizikolara

---

<sup>5</sup> EREN, s.476-477

<sup>6</sup> İlk sorumluluk sigortası deniz sigortalarında düzenlenmiştir. 1681 tarihli bu sigorta ile donatanın, kaptanın kusurlu davranışları nedeni ile ortaya çıkacak zararlara karşı sorumluluğu güvence altına alınmıştır. Ancak daha sonra bu sigortanın yapılması açıklanan nedenle yasaklanmıştır. Bkz. VURAL, Trafik Sigortası, Ankara 1981, s.3

<sup>7</sup> EREN, s.475

<sup>8</sup> VURAL, s.4

<sup>9</sup> Tehlike iştirak teorisine (Gefahren Gemeinschafts Theorie) göre yapılmış olan tanımdır. KENDER (Sigorta), Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku – Sigorta Müessesesi – Sigorta Sözleşmesi, Gözden Geçirilmiş 8. Bası, İstanbul 2005, s.2-3; TTK m. 1263/I deki tanıma göre ise; sigorta bir akittir ki, bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (rizikonun) meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen belli bir takım hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır. BOZER, kanundaki bu tanımın aslında sigorta sözleşmesinin zorunlu unsurları olarak değerlendirdiği sigortacı, sigorta ettiren, sigorta menfaati, tehlike, sigorta bedeli ve primi içermesi nedeni ile yerinde bir tanım olduğunu savunmuştur. BOZER, s.22; ARSEVEN’ in sigorta tanımına göre; sigorta, bir zarar doğuran

karşı sigortacının bünyesinde birleşmeleri zaten sigorta müessesinin özünde bulunmaktadır. Önceleri genelde kişilerin mallarına gelecek maddi zararın karşılanması amacı ile gerçekleşen bu birleşme sorumluluk sigortasının kabul edilmesiyle kişilerin davranışları ve üçüncü kişilere gelen zararlar üzerine genişletilmiştir. Bu yüzden her ne kadar sigorta konusunun genişletilmesi ile sigorta ettirenlerin yararına bir düzenleme yapılmış olsa da sorumluluk sigortasının asıl önemli işlevi toplumsal faydanın sağlanmasıdır. Bu özellik ile sorumluluk sigortaları diğer sigorta türlerinden ayrılmaktadır.<sup>10</sup>

Sanayileşmenin getirdiği makineleşme ve teknik yenilikler sigorta konusu rizikoların artması, ağırlaşması ve yaygınlaşmasına neden olmuştur. Bu durum sigorta sektörünün gelişmesine neden olduğu gibi ağırlaşan bazı rizikolar karşısında devlet müdahalesini getirmiş ve sigorta yaptırma zorunluluğu yasalarda yer almaya başlamıştır.<sup>11</sup> Zorunlu sigortalara özellikle sorumluluk sigortalarında ihtiyaç duyulmuştur. Çünkü zorunlu sigortaların amacı milli servetin korunması, sosyal faydanın ve emniyetin sağlanması ile zarar görenlerin korunmasıdır.<sup>12</sup> Zorunlu sigortaların fon tesisi amacı taşımaması gerekmektedir.<sup>13</sup>

Zorunlu sigortalardan biri, ilk olarak 1930'larda önem kazanan ve üzerinde çalışılan, günümüzde ise neredeyse bütün ülke yasalarında düzenlenmiş olup ülkemizde trafik sigortası olarak bilinen motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasıdır.<sup>14</sup> Motorlu araç kullanımının çoğalıp trafik akışının yoğunlaşması trafik kazalarını ve dolayısıyla ortaya çıkan zararı artırmıştır. Vatandaşının, uğradığı

---

veya meydana getiren bir hadisenin, tehlikenin sonuçlarının sigorta şirketinin üstlenmesidir. ARSEVEN (Sigorta), Sigorta Hukuku, 1.Bası, İstanbul 1987, s.3; KUBİLAY "Sigorta sözleşmesi, sigortacının prim karşılığında sigorta ettirene ait risk ya da riskleri taşımayı ve risk gerçekleştiğinde sigorta tazminatı/sigorta bedeli ödeme taahhüdünde bulunduğu bir sözleşmedir." şeklinde bir tanım yapmıştır. KUBİLAY, s.33

<sup>10</sup> BOZER, s.119

<sup>11</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. KENDER (Sigorta); s.14 vd.

<sup>12</sup> OMAĞ (Riziko), Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu, Ankara 1985, s.15

<sup>13</sup> Bkz. KENDER- Sigorta, s.136 dn.47j, KENDER-ÜNAN, İzmir İktisat Kongresi sigortacılık grubuna verilen rapor, 1992, s.5

<sup>14</sup> İngiltere 1930, İsviçre 1932, Almanya 1939, Belçika- Hollanda-Lüksemburg (1955 tarihli anlaşma ile), Japonya 1955, Fransa 1958, Tunus 1960, İspanya 1962, İtalya 1969 tarihli kanunlar ile zorunlu mali Sorumluluk sigortasını kabul etmişlerdir. PİCARD, M.-BESSON, Les Assurances Terrestres es Droit Français, I, Paris, 1970, s.599; KENDER (Garanti Fonu); Trafik Sigortasında Garanti Fonu, 5. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 25-28 Nisan 1973, Ankara 1973, s.434; Ayrıca bkz. SİEGHÖRTNER, Internationales Strassenverkehrsfallrecht, Nürnberg 2001, Die Landesberichte bei ,von Bar, Deliktrechte in Europa und Neidhart Unfall in Europa, s.76

bedensel veya maddi zarar devletleri bu konuda düzenleme yapmaya teşvik etmiştir. Getirilecek düzenlemeler ile trafik kazası sonucu meydana gelen zarar dolayısı ile vatandaşın korunması ve trafik akışında düzenin sağlanması amaçlanmıştır. Bu amacı gerçekleştirmeye yönelik birçok devletin ve öncelikle Avrupa devletlerinin getirmiş olduğu önlem, meydana gelen trafik kazasında zarar gören kişinin ve yakınlarının zararlarının karşılanmasını temin etmek için, motorlu araç sahiplerine mali sorumluluk sigortasını yaptırma zorunluluğu getirmek olmuştur.<sup>15</sup> Ülke içerisinde kayıtlı motorlu araçların neden olabilecek zararlar için böylece çözüm getirilmiştir.

## **§ 2. MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASININ ULUSLARARASI BOYUTU VE YEŞİL KART SİSTEMİNİN OLUŞMASI**

### **I. Genel Olarak**

Devletlerin ülke toprakları üzerinde meydana gelen trafik kazaları sonucu vatandaşlarının uğradıkları zararlar için getirmiş olduğu koruma ve önlemler özellikle İkinci Dünya savaşı sonrası yetersiz kalmıştır. Uluslararası ticari ilişkilerin gelişmesi kara taşımacılığının artmasına sebep olmuştur. Böylece yabancı devletten gelen motorlu araçların karıştıkları kazalarda meydana gelen zararlar karşısında mağdur olan ülke vatandaşı sayısı artmıştır. Aynı şekilde uluslararası turizmin gelişmesi de yabancı devletten gelen ve kazaya karışan motorlu araç sayısında artışa neden olmuştur.<sup>16</sup>

Yaşanan bu gelişmeler öncelikle başka bir ülkede kayıtlı olan yabancı plakalı araçlara ülke sınırı kapı girişlerinde sigorta yaptırma zorunluluğu getirilmesine yol açmıştır. Böylece zarar görenlere yabancı plakalı araçların neden oldukları zararlar için de koruma sağlanmıştır. Ayrıca yabancı plakalı araç sahibine de neden olacağı

---

<sup>15</sup> ABD’de mali sorumluluk sigortasının federal kanun ile zorunlu hale getirilmesi daha sonra gerçekleşmiştir. Devletlerin, zarar göreni koruma açısından benimsemiş olduğu farklı sistemler konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. ÖZSUNAY, Rayegan Kender’ in Trafik Sigortasında Garanti Fonu adlı tebliğinin tartışmalar kısmındaki açıklamaları, 5. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 25-28 Nisan 1973, Ankara 1973, s.446 vd.

<sup>16</sup> AKIN, Yeşil Kart ve Bunla ilgili Sorunlar, 5.Ticaret ve Banka Hukuku Hakkında Seminerler, 28.04.1973, Ankara 1973, s.463

zararlardan dolayı karşılaştacağı tazminat talepleri karşısında teminat yatırma zorunluluğu veya araca tedbir konması önlemlerine gerek kalmayacağı için kolaylık sağlanmıştır. Ancak alınan bu önlemler her ülkenin kendi iç mevzuatına göre değişmekte olduğundan uluslararası boyuta taşınması ihtiyacı ortaya çıkmıştır.<sup>17</sup> Konu ile ilgili ilk çalışma, İkinci Dünya Savaşı sonrası yıllarda Roma Hususi Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü (UNİDROİT) tarafından tazminat sigortasına ilişkin bir kanun tasarısı ile mali sorumluluk sigortasını düzenleyen üniform (tek tip) bir anlaşma tasarısının ele alınması olmuştur. Ne yazık ki, bu çalışma sonuçlandırılmamıştır.<sup>18</sup>

## II. Yeşil Kart Sistemi'nin Gelişimi

Avrupa devletleri arasındaki trafik akışının gittikçe artması sonucu bu konu ile ilgili ihtiyaçlara cevap verebilecek düzenlemeleri belirlemesi amacı ile 1948'de Cenevre'deki Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (E.C.E.) tarafından Karayolu Nakliyat Alt Komitesi (İng. *The Sub-Committee for Road Transport for the E.C.E.*) kurulmuştur. 1949'da Karayolu Nakliyat Alt Komitesi sorunun çözümü için üye devletlerin işlerlik kazandırmaları gereken konuları belirleyen 5 No.lu Tavsiye Kararını<sup>19</sup> çıkarmıştır. Tavsiye kararı Yeşil Kart Sistemi'nin oluşumunu sağlayacak ilk ve temel belge olma niteliğini taşımaktadır. Komite bu tavsiye kararını çıkarırken İskandinav ülkelerinin kendi aralarında uyguladıkları sistemi örnek almıştır. Böyle bir sistemin Avrupa devletlerindeki tüm sigorta kuruluşları arasındaki ilişkiye taşınarak trafik kazası sonrası hasar işlemlerindeki yardımlaşmanın sağlanması amaçlanmıştır.<sup>20</sup> Üye devlet hükümetlerine sunulan tavsiye kararının olumlu karşılanması üzerine yapılan çalışmalar sonucunda, üye devletlerde Yeşil Kart Sistemi'nin yürürlüğünü sağlayacak ve "Büro" olarak adlandırılacak merkezlerin

---

<sup>17</sup> Sınır kapılarında sigorta yaptırma imkanı bugün halen bulunmaktaysa da Yeşil Kart Sistemi'nin gelişmesi ve Avrupa devletlerinin aralarında yaptıkları anlaşmalar ile yeşil kart sigortasının geçerlilik alanını genişletmeleri nedeniyle günümüzde önemini yitirmiştir. METZLER, Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz und der Nationale Garantifond Schweiz als Versicherungseinrichtung zur Schadendeckung im nationalen und internationalen Strassenverkehr, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantifonds Schweiz, 15./16 Juni 2000 Genf, Basel-Genf-München 2000, s.259

<sup>18</sup> AKIN, s.463-464

<sup>19</sup> Recommendation Nr:5 – E/EC/TRANS/145 – E/ECE/TRANS SCI/C39

<sup>20</sup> PRÖLSS, Internationale -rechtliche aspekt der kraftfahrt- Haftpflichtversicherung 8. Februar 1957, Karlsruhe 1957, s.7



kuruluşu ve bunlar arasındaki ilişkinin düzenlenmesi amacı ile 1953'te üye devlet hükümetleri arasında Londra Anlaşması (Alm. *Londoner Abkommen*) imzalanmıştır. Bu sistem içerisinde motorlu aracını sigorta ettirecek olanlara verilecek sigorta kartlarının yeşil renkte olması nedeni ile sigorta, “Yeşil Kart Sigortası” (*Grüne Karten Versicherung – Green Card Insurance*) ve bu yolla kurulacak uluslararası sistem de “Yeşil Kart Sistemi” (*Grüne Karten System – Green Card System*) olarak adlandırılmıştır.<sup>21</sup>

### **III. Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi**

20.04.1959 tarihinde Strazburg'da “Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi” imzalanmıştır. Bu sözleşmeyle trafik kazalarında zarar görenlerin haklarının temel anlamda güvence altına alınması ve eşdeğerli bir koruma sağlanması hedeflenmiştir. Zarar görenlere eşit değil, fakat temel bir güvence sağlama amacı, akit devletlerin yerel mevzuatlarının birörnek hale getirilmesinin imkansız olmasından kaynaklanmaktadır.<sup>22</sup> Bu nedenle, akit devletlerin zorunlu mali sorumluluk sigortasına ilişkin mevzuatları, birörnek olmasa da birbirine uyumlu hale getirilmek istenmiştir.

Avrupa sözleşmesi ile akit devletlerin<sup>23</sup> mevzuatlarında getirmeleri gereken asgari düzenlemeler belirlenmiştir. Öncelikle tüm devletlerin motorlu araçlar mali sorumluluk sigortasını zorunlu hale getirmeleri öngörülmüştür. Kurulacak olan sistem, motorlu araçların neden oldukları maddi ve bedensel zararların tazminini hedef alacak ve zarar gören kişilere sigortacıya doğrudan başvuru hakkı (*actio directe*) tanıyacaktır. Bunun yanında zararın tazmini için Avrupa çapında geçerli olacak asgari bir limitin tespit edilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca trafik kazasında zarar gören üçüncü kişilerin korunması amacı ile sigortadan kaynaklanan bir sorumluluğun doğmadığı hallerde zorunlu sigorta sisteminin devre dışı kalması hali için zararın

<sup>21</sup> VURAL, s.108; METZLER, s.260

<sup>22</sup> Avrupa Sözleşmesi AT Komisyon Gerekçesi

<sup>23</sup> Avrupa Sözleşmesi'nin ilk başta 13 akidi bulunurken bugün bu sayı 44'e yükselmiştir. Avrupa sözleşmesi çoğu imzacı devlet tarafından onaylanıp kanunlaştırılmamıştır. Onaylayan devletler Almanya, Avusturya, Danimarka, Norveç, İsveç ve Yunanistan'dır. Ancak AB Hukukunda yapılan diğer düzenlemelerin de etkisi ile AB üyesi devletler açısından öngörülen düzenlemelerin iç hukuka alınmasında sorunsuz bir şekilde istikrar sağlanabilmiştir.

tazminini sağlayacak garanti fonu veya benzeri bir sistem kurma yükümlülüğü de getirilmiştir.<sup>24</sup> Bunun yanında Yeşil Kart Sistemi'ne işlerlik kazandırılması için, akit devletlerin uluslararası sigorta belgeleri yani yeşil kart çıkarmaları ve yeşil kart sigortası dâhilinde oluşan zararın tazminini sağlayacak büronun kuruluş ve işleyişini teşvik etmeleri öngörülmüştür.

Avrupa Sözleşmesi'nde akit devletlere yüklenen sorumluluklar genel olarak belirlenmiştir. Sözleşmenin içeriği akit devletlerin iç mevzuatlarında getirmeleri gereken düzenlemelerin asgari haddini belirlemekten ibarettir. Avrupa sözleşmesi, diğer bazı uluslararası sözleşmeler gibi uygulanacak olan hükümleri tespit etmez. Örneğin karayolu ile uluslararası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk ve hükümleri belirleyen CMR niteliğinde uluslararası bir sözleşme değildir.<sup>25</sup> Uluslararası trafik kazalarına uygulanacak olan hükümlerin bu şekilde tespit edilememesinin nedeni bunun akit devletlerin özel hukuka ve özellikle borçlar hukukuna ilişkin düzenlemelerine aşırı bir müdahale anlamına gelmesidir. Uygulanacak hükümlerin tespit edildiği CMR gibi uluslararası sözleşmeler, akit devlet hukuklarına daha dar bir alanda, CMR örneğinde taşıma hukukuna, müdahale getirdiği ve ayrıca hükümlerin uygulanacağı taraflar daha kısıtlı olduğu için kabul görmektedir.<sup>26</sup> Oysa uluslararası bir trafik kazasından dolayı zarar görecektir olan kişi kazanın meydana geldiği ülkenin herhangi bir vatandaşı olabileceği gibi, yeşil kart sigortasını yaptıracak kişinin de herhangi bir motorlu araç işleteni olması yeterlidir.

Motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası ve uluslararası boyutunu ifade eden Yeşil Kart Sistemi'nin sürekli olarak gelişimini sağlayan ve bugün halen üzerinde çalışmalar yapılan Avrupa Topluluğu Konseyi'nin<sup>27</sup> direktifleridir. Avrupa

---

<sup>24</sup> MÜRİNGER, Kommentar zur Pflichtversicherung in der Kfz-Haftpflichtversicherung,, Karlsruhe 1999, s.7

<sup>25</sup> CMR anlaşması ile uluslararası karayolu taşımaları için yeknesak bir düzenleme getirilmesi amaçlanmıştır. AYDIN, CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002, s.22

<sup>26</sup> CMR ile getirilen hükümlerde dahi üye ülkelerin farklı hukuk sistemleri anlaşmanın uygulanmasında ve yorumunda sorun olabilmektedir. AYDIN, s.23

<sup>27</sup> Avrupa Topluluğu 1957'de kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun devamıdır. 07.02.1992'de imzalanan Maastricht anlaşması ile de Avrupa Birliği kurulmuştur. Avrupa Birliğinin kurulması ile salt ekonomik alanda faaliyet gösteren Avrupa Topluluğu'na politik bir boyut kazandırılmıştır. Avrupa Birliği bir üst kavram olup üç Avrupa Topluluğu'nu bünyesinde barındırır. Avrupa Topluluğu'nun ekonomik hayata yönelik faaliyet ve kararları bu anlamda değişmiş değildir. Avrupa Topluluğu direktifleri günlük dilimizde AB direktifi olarak ifade edilmekteyse de bu yanlış bir

Ekonomik Topluluğu (EWG) Konseyi 24.04.1972 tarihinde 72/166/EWG numaralı direktifi çıkarmıştır. Bu direktifi 30.12.1983 tarih ve 84/5/EWG numaralı, 14.05.1990 tarih ve 90/232/EWG numaralı, 16.05.2000 tarih ve 2000/26/EG numaralı ve son olarak 11.05.2005 tarih ve 2005/14/EG numaralı direktifler izlemiştir.

#### **IV. Yeşil Kart Sistemi'nin Türkiye'deki Gelişimi**

Türkiye'de Yeşil Kart Sistemi'nin uygulanmasına yönelik ilk adım, Bakanlar Kurulunun 08.05.1963 tarih ve 6/1723 sayılı kararı ile Türkiye Sigorta Reasürans Şirketleri Birliği Motorlu Taşıt Bürosu'nun kurulması olmuştur. Böylece Yeşil Kart Sistemi 1964 yılından itibaren fiili olarak uygulanmaya başlanmıştır. Bugün Büro "Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu" adı ile halen faaliyetini sürdürmektedir.

Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi 26.06.1974 tarihinde imzalanarak kabul edilmiş ve TBMM tarafından 04.11.1999 tarih ve 4477 sayılı kanun ile onaylanmıştır.<sup>28</sup> Sözleşmenin onaylanmasının gecikmesi yeşil kart sigortası nedeniyle çıkan hukuki uyuşmazlıklarda sorunlara yol açmıştır. Sisteme dahil olmamız nedeni ile yeşil kart sigortası bulunan yabancı plakalı araçların neden olduğu zararlar için Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na karşı dava açılması mümkündür. Ancak Türk mahkemeleri yeşil kart belgelerini teminat olarak kabul etmediği için yabancı plakalı araç üzerine ihtiyati tedbir konulması kararı almaktaydı. Bu durumda Büro ihtiyati tedbir kararını kaldırabilmek için banka teminat mektubu temin etmek zorunda kalmaktaydı. İhtiyati tedbir kararının kaldırılmasına kadar yabancı plakalı araçlar trafikten men edilebildiği için Türkiye çeşitli ülkelerin notalarına maruz kalabilmekteydi. Kısacası; sözleşmesinin onaylanması, Türkiye için Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinde zorunlu hale gelmişti. Türkiye AB'ne henüz aday ülke olması nedeni ile AT direktiflerinin

---

kullanımdır. Çünkü Avrupa Birliği direktif çıkarma yetkisine sahip değildir. Avrupa Topluluğu Komisyonu teklifini üye devlet temsilcilerinden oluşan Konseye sunar Avrupa Parlamentosunun da görüşü alınır ve direktif Konsey tarafından kabul edilerek kesinleşir ve Avrupa Birliği Resmi Gazetesin' de yayınlanır. <http://de.wikipedia.org/wiki/EG-Richtlinie>

<sup>28</sup> Avrupa Sözleşmesi, 2. maddesinin 2. ve 3. fıkralarında belirtilen seçme haklarını kullanarak sözleşmenin II sayılı ekinde yer alan 1, 6, 8 ve 12 sayılı çekinceler koyulmak suretiyle onaylanmış ve Bakanlar Kurulu'nun 11.02.2000 tarih ve 2000/36 sayılı kararı ile yayımlanmıştır. ULAŞ, Uygulamalı Sigorta Hukuku – Mal ve Sorumluluk Sigortaları, Genişletilmiş 4.Bası, Ankara 2005, s.723; [www.avrupakonseyi.org.tr/anlasma/aas\\_214.htm](http://www.avrupakonseyi.org.tr/anlasma/aas_214.htm)

üye devletlerde olduğu gibi bir bağlayıcılığı yoktur. Ancak Türkiye'nin Avrupa Topluluğu üyeliği nedeni ile Avrupa Komisyonu'nda temsil edilmesi AT direktifleri ile getirilen düzenlemelere uyum sağlanmasını gerektirmiştir.<sup>29</sup>

### § 3. MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASINA İLİŞKİN GENEL DÜZENLEME

#### I. Sorumluluk Sigortası

Sorumluluk sigortası, sigortacının sigorta ettirenin, hile ve kastı bulunmaksızın kusurlu veya kusursuz davranışları sonucunda, üçüncü kişilere verdiği zararların tazminini güvence altına aldığı bir sigorta türüdür.<sup>30</sup> Üçüncü kişiye verilen zarar, sigorta ettirenin kanuni veya akdi sorumluluğundan kaynaklanabilir.<sup>31</sup>

Kanun hükümlerinden doğan sorumluluktan kaynaklanan borçlar haksız fiil veya diğer kusursuz sorumluluk hallerine dayanabilir. Bunların sigortalanması ile özellikle kusursuz sorumluluğun özel bir türü olan tehlike sorumluluğu taşıyan kişiler meydana gelebilecek zararın ağır sonuçlarını tek başlarına üstlenmekten kurtulurlar. Aynı zamanda karşılığında bir sigorta şirketi bulunan zarar görenlerin tazminat alacaklarına kavuşmaları daha az risk taşır ve kolaylaşır. Bu nedenle zarar görenlerin korunması amacıyla hizmet eden sorumluluk sigortalarının zorunlu hale getirilmesi de sağlanmıştır.<sup>32</sup> Buna örnek olarak motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası ile tehlikeli maddeler ve tüpgaz zorunlu sorumluluk sigortası verilebilir.

Kişiler aynı zamanda taraf oldukları akdi ilişki nedeni ile doğacak sorumluluklarını sigorta teminatı altına alabilirler. Böylece kişilerin akdi ilişkilere girmeleri kolaylaşır ve girişimlerin artması sağlanır. Aynı zamanda akdi ilişkinin diğer tarafı da kendini güvende hisseder. Akdi ilişkilerden kaynaklanan

<sup>29</sup> <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem21/yil01/ss91m.htm>; TBMM B.02.0.KKG/101-911/3804 sayılı kanun tasarısı gerekçesi

<sup>30</sup> VURAL, s.4

<sup>31</sup> VURAL, s.4 atfen BOZER, Sigorta Hukuku, Ankara 1965; Vural, akdi sorumluluğun sorumluluk sigortası ile teminat alınmasının "ahde vefa" ilkesine aykırılık teşkil edeceği ve bu halde aslında kasdi davranışlar ile verilen zararların teminat altına alınması nedeniyle mümkün olmaması gerektiğini savunmuştur.

<sup>32</sup> CAN, Türk Özel Sigorta Hukuku, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş 2.Bası, Ankara 2007, s.159

sorumluluğun sigortalanabilmesi için rizikonun gerçekleşip gerçekleşmeyeceğinin belirsiz olması gerekir.<sup>33</sup> Çünkü sigorta sadece tesadüfi olaylar hakkında yapılabilir.<sup>34</sup> Örneğin bir taşıma sözleşmesi ile eşya veya yolcu taşımayı taahhüt eden kişinin taşıma sırasında meydana gelecek bir kaza nedeni ile taşınan eşyanın zayi olması veya hasara uğramasından; yolcularında ölmesinden veya yaralanmasından ya da yolculara ait bagajların zayi olması veya hasara uğramasından doğan akdi sorumluluğunda bu tesadüflüğün bulunduğu açıktır. Aynı şekilde kefalet sözleşmesinde kefilin veya garanti sözleşmesinde garanti verenin akdi sorumluluklarında da tesadüflük unsuru mevcuttur. Yine akdi sorumluluğun sigortalanmasına ilişkin en belirgin örnek sigorta şirketlerin üzerlerine aldıkları riski bir başka sigorta şirketine aktarmaları yani reasüre etmeleridir. Reasürans sigorta günümüzde yaygın bir şekilde kullanılmaktadır.<sup>35</sup>

### **A. Sigorta Konusu Olarak Sorumluluk**

Sorumluluk sigortası ile sigortacı, üçüncü kişilerin sigorta ettirene karşı özel hukuk ilişkilerinden doğacak talep haklarını güvence altına almaktadır. Sigorta ettirenin cezai sorumluluğu nedeni ile kendisine karşı doğacak talep haklarını güvence altına alması mümkün değildir.<sup>36</sup> Örneğin, para cezalarının sorumluluk sigortası ile tazmin edilmesi olanağı yoktur<sup>37</sup>. Cezai sorumluluğu gerektiren fiiller dolayısı ile verilen para cezalarının sigortalanmasının mümkün olması halinde hem cezaların şahsiliği ilkesi ihlal edilmiş olacak hem de para cezaların sahip olduğu suçu önleme ve ıslah prensibinin gerçekleştirilmesi mümkün olmayacaktır.<sup>38</sup> Aynı şekilde idari para cezalarının da önleme ve ıslah fonksiyonu bulunduğundan bunlardan

---

<sup>33</sup> CAN, s.159

<sup>34</sup> KARAYALÇIN, Risk – Sigorta - Risk Yöntemi (Özel Sigorta Hukukuna Giriş), Ankara 1984, s.2; KUBİLAY, s.51

<sup>35</sup> CAN, s.158

<sup>36</sup> VURAL, s.6; Cezai sorumluluk ile hukuki sorumluluğun birbirinden ayrılması toplum düzenin gelişmesi ve modern devletlerin kurulması ile gerçekleşmiştir. Toplum düzenini sağlama görevi verilen devlet ceza verme yetkisine de sahip olmuştur. Bu şekilde hukuki sorumluluk cezai sorumluluktan ayrılmış ve sorumluluk hukuku sadece üçüncü kişiye verilen zararı tazmin ettirme amacını taşımıştır. EREN, s.474

<sup>37</sup> Bkz. BOZER, s.26; Burada aynı zamanda caiz olmayan sigorta başlığı ile TTK m. 1277'deki "Sigortadan faydalanan veya sigorta ettiren kimsenin kanunla yasak edilmiş ve ahlaka (adaba) aykırı olan fiilinden doğabilecek bir zarara karşı sigorta yapılamaz." şeklindeki düzenlemede göz önünde bulundurulmalıdır.

<sup>38</sup> ATABEK, Sigorta Hukuku, İstanbul 1950, s.68

doğan sorumluluğunda sigorta edilmemesi gerekir. Sonuç olarak türü ne olursa olsun kamusal nitelikte tüm para cezalarından doğabilecek sorumluluğun sigortalanmasına izin verilmemelidir.<sup>39</sup> Ancak belirtmek isteriz ki Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları A 4.3/a daki düzenleme gereği sigortacının hem adli hem idari para cezalarından sorumluluğunun doğacağının kararlaŐtırılması imkanı bulunmaktadır.

Sigortacı, sigorta ettirene kusurlu ya da kusursuz davranıŐlarıyla neden olduğu zararlar için güvence sağlayabilmektedir. Sigorta ettirenin kasdi davranışları güvence kapsamında bulunmamaktadır. Kanuni düzenlememiz açısından; mal sigortası başlığı altında TTK m. 1278'de yer alan ve sigorta ettirenin kasdi davranışı ile meydana getirdiği zararların güvence kapsamında olmadığına ilişkin düzenleme sorumluluk sigortaları için de geçerlidir.<sup>40</sup> Türk Ticaret Kanunumuzda sorumluluk sigortası ayrıca düzenlenmemiş olduğundan mal sigortalarına ilişkin hükümler uygulama alanı bulmaktadır. Ancak Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ile bu sorun zmlenmiŐ ve sorumluluk sigortası ayrı bir başlık altında düzenlenmiştir. Sorumluluk sigortasında kasdi davranışlar nedeni ile meydana gelen zararlardan sigortacının sorumluluğunun doğmayacağı ayrıca hükme bađlanmıŐtır.<sup>41</sup>

nc Kişilere Karşı Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları m.3 A/1 deki düzenlemeyle de, kasten ika olunan veya bilerek sebebiyet verilen zarar ve ziyan taleplerinin sigorta güvencesi kapsamında olmadığı ifade edilmiştir. Sigorta genel Şartları Hazine Müsteşarlığı tarafından onaylanan ve tüm sigorta Şirketleri tarafından uyulması gereken sigorta sözleşmesi Őartlarıdır. Sigorta genel Şartları her sigorta branŐı için ayrı ayrı düzenlenir ve sigorta poliçelerin arkasında matbuu bir Şekilde yer alır.<sup>42</sup> Bunlar zel sigorta hukukunun önemli kaynakları arasında sayılmaktadır. Kanunun emredici hükümlerinde sonra fakat yorumlayıcı hükümlerinden önce gelirler. Genel Şartlar aksine sözleşme yapılamaz ve bunları değiştiren zel Şartlar konulamaz. Genel Şartların kanunun emredici hükümlerine aykırı olup olmadığı yargılamalar esnasında mahkeme huzurunda görülür. Emredici hükümlere aykırı

---

<sup>39</sup> CAN, s.162; Aksi görüş için bkz. ATABEK, s.69

<sup>40</sup> ULAŞ, s.641; TTK m.1287'nin ikinci cümlesi emredici hüküm niteliğindedir. TTK m.1264/3

<sup>41</sup> TTK Tasarısı m.1477

<sup>42</sup> KENDER –Sigorta, s.25

görülürse genel şartlara göre değil emredici hükme göre karar verilir.<sup>43</sup> TTK m. 1266/sona göre; Bakanlıkça tasdik edilmiş genel şartların zahmetsizce okunabilecek tarzda basılmış olması gerekir. Bu hususun yerine getirilmemiş olması halinde, genel şartlardan sigorta ettirenin zararına olanlar yerine kanun hükümleri tatbik olunur. Sigorta genel şartlarının oluşturulması ve devlet kontrolüne tabi tutulmasının nedeni sigorta ettirenlerin korunması amacıyla.<sup>44</sup>

## **B. Sigorta Konusu Sorumluluğun Kapsamı**

Sorumluluk sigortası sigorta ettirenin tüm malvarlığına yöneliktir. Bu sözleşme ile sigorta ettirenin pasif malvarlığında meydana gelecek artışlar güvence altına alınmaktadır.<sup>45</sup> Bu nedenle hayat, yangın veya kasko sigorta sözleşmelerinde olduğu gibi saptanmış bir sigorta değeri yoktur.<sup>46</sup> Sigorta değeri, sigortalının sigortalanan menfaatinin değişik kriterler dikkate alınarak objektif surette hesaplanmış gerçek değerini ifade eder.<sup>47</sup> Sorumluluk sigortasında zarar üçüncü kişi üzerinde meydana gelir ve sigorta sözleşmesinin akdedilmesi sırasında sigorta değerinin tespit edilmesi mümkün değildir.<sup>48</sup> Sigortacının, sözleşme konusu olması şartıyla sorumluluğunu doğurabilecek birçok zarar olasılığı vardır. Sigorta tekniği açısından her ne kadar sigortacının sorumluluğunu doğuracak olay baştan belli olsa da, rizikonun gerçekleşmesi ile ortaya çıkabilecek zarar miktarının tahmin edilebilmesi diğer sigorta dallarından daha zordur.<sup>49</sup> Ancak sorumluluk sigortalarında istisnai olarak sigorta değerinin bulunduğunu da ifade etmek gerekir. Örneğin ardiye sahibinin depo edilen malları sigorta ettirmesi halinde sigorta değeri malların değeri veya kiracının ev sahibinin tazminat istemlerine karşı kiracı sıfatı ile oturmakta olduğu evi sigorta ettirmesi halinde sigorta değeri evin kıymeti kadardır. Bu nedenle

---

<sup>43</sup> ARSEVEN - Sigorta, s.26–27

<sup>44</sup> KENDER - Sigorta, s.25

<sup>45</sup> EREN, s.476

<sup>46</sup> VURAL, s.7; KENDER (Mesuliyet Sigortası), Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri, Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, 3. Sigorta Semineri, Ankara 1977, s.10 vd.

<sup>47</sup> CAN, s.71

<sup>48</sup> ARSEVEN-Sigorta, s.42

<sup>49</sup> KENDER - Mesuliyet Sigortası, s.3–4

sorumluluk sigortalarında sigorta değerinin bulunabileceği görüşünü savunanlar da vardır.<sup>50</sup>

### C. Taraflar Arasındaki İlişki

Sorumluluk sigortası, sigortacı ile sigorta ettiren arasında yapılan sözleşme ile doğar. Bu sözleşme ile sigorta ettirenin kendilerinin veya istihdam ettikleri kişilerin fiilleriyle üçüncü kişilere verdikleri zararlardan doğan sorumluluk teminat altına alınmaktadır. Teminat altına alınan riziko sorumluluk zararı riskidir.<sup>51</sup> Riziko üçüncü bir kişi üzerinde meydana geldiği için sorumluluk sigortasında diğer sigorta çeşitlerinden farklı olarak üçlü bir ilişki mevcuttur. Üçlü ilişki rizikonun gerçekleşmesinden sonra doğmaktadır. Bu üçlü ilişki içerisinde sigorta ettirenin sigortacı ile arasında sigorta sözleşmesine dayalı, zarar gören üçüncü kişi ile haksız fiile, kanuna veya sözleşmeye dayalı bir ilişki vardır. Zarar gören üçüncü kişi ile sigortacı arasında ise özel kanuni bir düzenlenme yoksa hukuki bir ilişki bulunmamaktadır. Buna rağmen sigortacıya gerekli olabilecek belgelerin genelde zarar gören üçüncü şahısta bulunması, bunlar arasında fiili bir ilişkiyi zorunlu kılmaktadır.<sup>52</sup>

TTK Tasarısında sorumluluk sigortasında bu durum gözetilmiş ve 1479. maddesinde sigortacının zarar görenden bilgi alma hakkı olarak düzenlenmiştir. Düzenlemeye göre: *“Sigortacı, zarara sebep olan olayın ve zarar miktarının belirlenmesi amacıyla, zarar görenden bilgi isteyebilir. Zarar gören, sağlanması ihtimali bulunan ve istenilmesi haklı görülebilecek ilgili tüm belgeleri sigortacıya vermek zorundadır. Zarar görenin bu zorunluluğa uymaması hâlinde, durumun zarar görene yazılı bildirilmiş olması kaydıyla, sigortacının sorumluluğu, zorunluluk yerine getirilmiş olsaydı ödemek zorunda kalacağı miktarla sınırlıdır.”*

---

<sup>50</sup> BOZER, s.121

<sup>51</sup> KUBİLAY, s.50

<sup>52</sup> MEMİŞ, Zorunlu Trafik Mali Mesuliyet Sigortasında Sigortacının Sorumluluğu ve Sebepsiz Zenginleşme, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XX, Ankara 2004, s.79



## **D. Sorumluluk Sigortalarının Tasnifi**

### **1. Doğrudan dava hakkı yönünden**

Sorumluluk sigortaları zarar görenin sigortacıya karşı doğrudan dava hakkı tanınıp tanınmamasına göre ikiye ayrılmaktadır.<sup>53</sup> TTK' nda sorumluluk sigortalarında doğrudan dava hakkının bulunduğu yönünde açık ve genel bir hüküm bulunmamaktadır. 1310. madde ile yangın dolayısı ile sorumluluk sigortalarında üçüncü kişilerin doğrudan dava hakkının bulunduğu açık bir şekilde düzenlenmiştir. Hırsızlık veya kaza dolayısı ile sorumluluk sigortalarında böyle bir hükme yer verilmemiştir. Ancak 1310. maddenin kıyasen uygulanabileceği savunulmaktadır.<sup>54</sup> Ayrıca Yargıtay'ın kökleşmiş içtihadına göre; sigorta ettirenin eyleminden kaynaklanan zararlarda üçüncü kişiler sorumluluk sigortasının türü dikkate alınmaksızın sigortacıya karşı doğrudan talep ve dava hakkına sahiptirler.<sup>55</sup> Bunun dışında sorumluluk sigortalarında doğrudan dava ve talep hakkı sigorta türünün düzenlendiği özel kanunlar ile de verilmektedir.<sup>56</sup> Ancak hemen belirtmek isteriz ki TTK Tasarısı ile Yargıtay İçtihadı Kanuna taşınmış ve sorumluluk sigortalarında zarar görenlerin sigortacıya doğrudan dava hakkı bulunduğu açık bir şekilde düzenlenmiştir.(m.1472)

### **2. Rizikonun gerçekleştiğini bildirme yükümlülüğü yönünden**

TTK m.1292 ile sorumluluk sigortalarında tazminat talebinin niteliğine göre rizikonun gerçekleştiğini sigortacıya ihbarı için tanınan beş günlük sürenin başlangıç anı farklı şekillerde düzenlenmiş bulunmaktadır. Sigortacının sigorta ettirenin mahkemede savunmasını üzerine aldığı sorumluluk sigortalarında beş günlük sürenin sigorta ettirenin tebligat üzerine davayı öğrendiği tarihten itibaren başlar. Bunun nedeni dava sonucunda mahkeme tarafından sigorta ettiren aleyhine hükmedilecek tazminatın sigorta tarafından karşılanacak olması sebebi ile sigortacıya

---

<sup>53</sup> BOZER, s.122

<sup>54</sup> BOZER, s.125

<sup>55</sup> Yarg. 11 HD. 21.05.2001 tarih ve 2001/2508 E.-4548 K., 25.04.1989 tarih ve 1988/5101 E.-1989/2606 K.sayıli kararları ve HGK 31.01.1996 tarih ve 1995/11-980 E.-1996/18 K.

<sup>56</sup> Örneğin KTK m.92'ye göre "Zarar gören, zorunlu mali sorumluluk sigortasında öngörülen sınırlar içinde doğrudan doğruya sigortacıya karşı talepte bulunabileceği gibi dava da açabilir."

baştan önlem alma ve savunmada bulunma hakkı tanımaktır.<sup>57</sup> Sigortacının sigorta ettirenin mahkemedeki savunmasını da üstlendiğine ilişkin şart ve ihbar süresinin başlangıç anı genelde sorumluluk sigorta sözleşmelerinde düzenlenmektedir. Böyle bir şartın bulunmadığı sorumluluk sigortalarında ise sigorta ettiren için beş günlük ihbar süresinin başlangıç anı sigorta ettirenin hükmün kesinleştiğini öğrendiği tarihtir. Ancak bu düzenleme eleştirilmektedir.<sup>58</sup> Sigorta ettirenin dava sonucunu beklemeksizin ödeme yapması halinde ise ödeme tarihinden itibaren beş günlük ihbar süresi başlar.

Kanunumuzdaki mevcut seçenekli düzenleme tasarıda tek bir şekilde düzenlenmiştir. Sorumluluk sigortalarında zarar görenin tazmin talebi olmadan sigortacının bir sorumluluğu doğmamaktadır. Dolayısı ile riziko direkt üçüncü kişinin zarara uğraması ile değil zarara bağlı olarak sigortalıdan tazmin talebinde bulunulması ile gerçekleşmektedir. Tasarının 1475. maddesi ile sorumluluk sigortaları için düzenlenen bildirim yükümlülüğüne göre; sigortalı sorumluluğunu gerektirecek olayları on gün içerisinde bildirmesi gerekmektedir.<sup>59</sup> Burada mevcut düzenlememizin aksine sigortalının ihbar süresi kendisine bir tazminat talebi yöneltildiğinde değil sorumluluğunu gerektirecek bir olayın meydana gelmesi halinde başlamaktadır. Böylece sigortacıya ileride karşılaşılabileceği tazminat taleplerine karşı bilgilendirilmek suretiyle gerekli önlemleri alabilme olanağı tanınmıştır.<sup>60</sup>

## **D. Sorumluluk Sigortasının Niteliği**

### **1. Genel olarak**

Türk Ticaret Kanunu'nda sorumluluk sigortası tanımlanmamıştır. Bunun nedeni hükümlerin çoğunun Eski Ticaret Kanunumuzdan alınmış olması ve o zamanlar sorumluluk sigortasının çok gelişmemiş olması nedeni ile buna ihtiyaç

---

<sup>57</sup> BOZER, s.83

<sup>58</sup> BOZER, s.83

<sup>59</sup> Kanunumuzdaki beş günlük genel ihbar süresi Tasarı ile kaldırılmış ve ihbarın “geciksiz” yapılması ifadesi kullanılmıştır. On günlük ihbar süresi sadece sorumluluk sigortaları için getirilmiş bir düzenlemedir.

<sup>60</sup> TTK Tasarısı Gerekçesi

duyulmamış olmasıdır. Bu ihmal doktrinde eleştirildiği gibi Yargıtay uygulaması ile de birçok hükme yorum getirilmek sureti ile günümüze uyarlanmaya çalışılmıştır.<sup>61</sup>

Kanunumuzdaki ayırım; mal sigortaları, can sigortaları ve deniz rizikolarına karşı sigortalardır. Sorumluluk sigortası ayrı olarak düzenlenmemiştir fakat sorumluluk sigortasına ilişkin bazı hükümlere dağınık bir şekilde yer verilmiştir. Sigorta genel hükümleri altında yer alan menfaat sahibi kavramını düzenleyen 1269. maddesi ile ihbar yükümlülüğünü düzenleyen 1292. maddesi bulunmaktadır. Mal ve can sigortaları başlıkları altında yer alan çeşitli sigortalar içerisinde özel sorumluluk sigorta türlerine ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır. TTK' nun 1309. ve 1310. maddelerinde yangın dolayısıyla sorumluluk sigortası, 1320. maddesinde hırsızlık dolayısıyla sorumluluk sigortası ile 1335. ve 1336. maddelerinde kaza dolayısıyla sorumluluk sigortasına ilişkin düzenlemeler yapılmıştır.<sup>62</sup>

Doktrindeki hâkim görüşe göre TTK' ndaki düzenleme yetersizdir. Sigortalara ilişkin yapılan genel ayırım, ihtiyacın karşılanması kıstasına göre olan zarar – meblağ sigortası ayırımıdır.<sup>63</sup> Zarar sigortalarında sigortacı, sigorta sözleşmesi ile teminat altına aldığı rizikoların gerçekleşmesi ile meydana gelen zararın tazminini üstlenmektedir. Meblağ sigortalarında ise sigortacı rizikonun gerçekleşmesi ile sigorta ettirene veya sigortalıya, sözleşme ile kararlaştırılmış olan belli bir miktar

---

<sup>61</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. ARSEVEN, Ticaret Kanununun Sigortaya Müteallik Umumi Hükümlerinin Meydana Çıkardığı Bazı Meseleler, Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, B.T.H.A.E., Ankara 1959, s.183 vd.

<sup>62</sup> ÇEKER, Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Hukuku, Yenilenmiş 2.Bası, Adana 2004, s.169

<sup>63</sup> ULAŞ, s.6; ARSEVEN-Sigorta, s.39 vd.; ŞENOCAK, Hukuki Himaye Sigortası, Ankara 1993, s.83; BOZER, Can-mal sigortası ayırımı yapmakta ve bazı ülkelerde sorumluluk sigortalarının ortaya çıkması ile bu ayırımın tazminat-meblağ sigortasına dönüştüğünü böylece tazminat sigortasının mal ve sorumluluk sigortasını birlikte kapsadığını ifade etmektedir. Karşı görüşte olanlar ise sorumluluk sigortasını can ve mal sigortalarının yanında ayrı bir branş olarak kabul ederek üçlü bir ayırma gidildiğini ifade etmiştir. BOZER, s.18; KENDER, zarar-meblağ sigortası ayırımının yetersiz olduğunu savunarak modern sigorta hukukunda sigorta sözleşmelerinin iki ayrı kıstasa göre tasnif edildiğini söylemektedir. Bunlar ihtiyacın karşılanması kıstasına göre ve rizikonun konusuna göre olan ayrımlardır. Sigorta sözleşmeleri ihtiyacın karşılanması kıstasına göre zarar-meblağ sigortası olarak ayrılıp zarar sigortaları da kendi içinde aktif-pasif sigorta olarak ayrılırlar, rizikonun konusu kıstasına göre ise malvarlığı-şahıs sigortası olarak ayrılmaktadır. KENDER - Sigorta, s.140

para ödemeyi taahhüt etmektedir. Soyut olan meblağ sigortasının sadece can sigortası olarak zarar sigortasının ise birçok şekilde yapılması mümkündür.<sup>64</sup>

Sorumluluk sigortası bir zarar sigortasıdır. Sigortacı, sigorta ettirenin üçüncü kişiye verdiği zararı tazmin etmektedir. Zarar, sigorta ettirenin kendi malvarlığında değil de üçüncü kişinin malvarlığında meydana geldiğinden sigorta ettirenin aktif malvarlığında bir eksilme değil pasif malvarlığında bir artış meydana gelmektedir. Bu açıdan sorumluluk sigortası aynı zamanda pasif bir sigortadır.<sup>65</sup> Pasif sigortada kural olarak sigorta menfaati ve sigorta değeri yoktur.<sup>66</sup> Sigorta menfaatinin bulunmamasının nedeni riziko konusunu belli bir malın oluşturmamasıdır. Sigorta ettirenin pasif malvarlığında meydana gelecek olan artış, üçüncü kişinin zararı kadardır. Bu nedenle sigorta değeri de söz konusu değildir. Ancak yukarıda ifade edilmiş olduğu gibi bu konuda bazı istisnalar bulunmaktadır. Pasif sigortada sigorta değeri olmadığı için aşkın, eksik ve müşterek sigortaya ilişkin hükümlerin uygulanması olanağı da bulunmamaktadır. Sigorta tazminatı hesaplanırken genelde sadece sigorta bedeli ve zararı dikkate alınmaktadır.<sup>67</sup>

Sigorta sözleşmesinde sigortacı için belirlenen teminat limitleri sigorta değerinin bulunduğu anlamına gelmez. Belirlenen limitler sadece sigortacının zararı tazminle sorumlu bulunduğu üst sınırı ifade eder. Zararın belirlenen limitlerin altında olması halinde sigortacı gerçekleşen zararı tazmin eder. Buna karşılık meydana gelen zarar limiti aşıyorsa sigortacı sadece belirlenen limite kadar zararı tazminle sorumlu olur. Sigorta ettirenin sorumluluğu ise, davranışı ile neden olduğu zararın tamamı ve tüm malvarlığı ile sınırsız bir sorumluluktur. Bu durum yukarıda anlatıldığı gibi, sorumluluk sigortasında taraflar arasındaki ilişkilere dayanmaktadır. Sigortacının, zarar gören üçüncü kişi ile sigorta ettiren gibi bir ilişkisi bulunmamaktadır. Zarar görene doğrudan sigortacıya başvurabilme hakkının tanınmasında olduğu gibi ayrıca

---

<sup>64</sup> KENDER-Sigorta, s.140; Örneğin bir can sigortası türü olan hastalık sigortası bir zarar sigortasıdır. Sağlık sigortası ise meblağ sigortasıdır. Bireysel emeklilik sigortası özel düzenleme gereği bir meblağ sigortasıdır

<sup>65</sup> KENDER-Sigorta, s.142-143; ULAŞ, s.636

<sup>66</sup> KENDER-Sigorta, s.143; MÖLLER, s.35

<sup>67</sup> CAN, s.166

bir yasal düzenleme yoksa sigortacının sorumluluğunun tek dayanağı sigorta ettiren ile yapmış olduğu sigorta sözleşmesidir.<sup>68</sup>

Sigortalara ilişkin bir diğer ayırım da, riziko konusu ölçütüne göre yapılır. Buna göre, sigortalar malvarlığı ve şahıs sigortaları olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yukarıda belirtildiği üzere, sorumluluk sigortasında sigorta ettirenin pasif malvarlığı teminat altına alındığına göre, bu ayırım içerisinde sorumluluk sigortası malvarlığı sigortaları içinde yer almaktadır.<sup>69</sup>

Sorumluluk sigortası doktrinde yapılan sınıflandırmalara bu şekilde yerleştirilebilse de, farklı sigorta sözleşmesi türlerine ilişkin özellikler taşıması nedeni ile hiçbirine tam olarak dahil edilmesi mümkün değildir. Sorumluluk sigortasının amacı, sigorta ettirenin, üçüncü kişilere verdiği zararlardan dolayı malvarlığında meydana gelebilecek eksilmeleri önlemek suretiyle sigorta ettirenin korunmasını sağlamak ve aynı zamanda üçüncü kişilerin zararlarını karşılamaktır. Sigorta ettiren ile onun davranışları sonucu zarar gören üçüncü kişilerin menfaatleri dengelendiği için sorumluluk sigortasının sui generis bir sigorta türü olduğu kabul edilmektedir.<sup>70</sup>

Kanunumuzdaki bu eksikliğin TTK Tasarısı ile giderildiğini yukarıda ifade etmiştik. Tasarı ile sorumluluk sigortası “Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümler” başlıklı ikinci kısmın “Zarar Sigortaları” başlıklı birinci bölümü altında 14 madde halinde düzenlenmiştir. Tasarının 1473. maddesi ile sorumluluk sigortasında zarara neden olan olayın sigorta süresi içerisinde gerçekleşmesi gerektiği hükme bağlanarak aynı zamanda genel bir tarif de yapılmıştır. Düzenlemeye göre: “*Sigortacı sorumluluk sigortası ile, sözleşmede aksine hüküm yoksa, sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder.*”

---

<sup>68</sup> MEMİŞ, s.77-79

<sup>69</sup> KENDER-Sigorta, s.143

<sup>70</sup> ULAŞ, s.635-636

## 2. Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Açısından

Sorumluluk sigortası Türk Ticaret Kanunu'nda tanımlanmamış olduğundan bu sigortanın hukuki niteliği öğretide tartışma konusu olmuş, özellikle Borçlar Kanunu'nun 111 nci maddesinde düzenlenen üçüncü kişi lehine sözleşme niteliğinde olup olmadığı üzerinde durulmuştur.<sup>71</sup> Sorumluluk sigortalarında yasal düzenleme olmadıkça sigortacıya doğrudan başvuru hakkı bulunmamaktadır.<sup>72</sup> Doğrudan başvuru hakkının bulunmaması halinde sorumluluk sigortasının üçüncü şahıs lehine tam sözleşme niteliğinde olmadığı konusunda bir görüş ayrılığı bulunmamaktadır. Sorumluluk sigortası üçüncü kişi lehine eksik sözleşme olarak da değerlendirilemez.<sup>73</sup> Çünkü zarar gören üçüncü kişi hem sözleşmenin tarafı değildir hem de eksik teselsülün kabulü halinde sigortacının üçüncü kişiye karşı sigorta sözleşmesinden doğan def'ileri ileri sürememesi açıklanamamaktadır.<sup>74</sup> Tartışma konusu olup farklı görüşlerin öne sürüldüğü durum, yasal düzenleme ile zarar gören üçüncü kişiye sigortacıya doğrudan başvurma hakkının tanındığı zorunlu sorumluluk sigortalarıdır.

Bir kısım yazarlara göre yasal düzenlemenin mevcut olması nedeni ile zorunlu sorumluluk sigortalarının üçüncü kişi lehine sözleşme olarak kabul edilmesi gerekir.<sup>75</sup> Çünkü burada sigorta ettiren, üçüncü kişinin olası zararlarının tazminini teminat altına almak için sözleşme yapmaktadır. Rizikonun gerçekleşmesi sonucu zarar gören üçüncü kişi doğrudan sigortacıya başvuruda bulunup zararın tazmini talep edebilmektedir. Dolayısıyla burada sigorta ettiren, sigortacı ile yapmış olduğu sözleşme sonucu üçüncü kişinin menfaatini korumuş olup, zararının tazminini teminat altına almış olmaktadır.

---

<sup>71</sup> ULAŞ, s.637

<sup>72</sup> Bkz. yuk. s.16

<sup>73</sup> "Eksik teselsül görüşü İsviçre hukukunda savunulmuştur." VURAL, s.68

<sup>74</sup> VURAL, s.68

<sup>75</sup> TEKİNAY-AKMAN-BURCUOĞLU-ALTOP, Tekinay Borçlar Hukuku, İstanbul 1985, s.294 vd.; AKYOL, Tam Üçüncü Şahıs Lehine Sözleşme, İstanbul 1976. Oysa mal ve can sigortalarında sigorta ettirenle sigortalının farklı olması halinde BK. m.111 anlamında üçüncü kişi lehine bir sözleşme mevcuttur. BOZER, s.46; çünkü bu halde sigortalının (veya lehtarın) talep hakkı yasadan değil, sigorta sözleşmesinden (sigorta ettirenle sigortacının bu hususta anlaşmasından) kaynaklanmaktadır. Örneğin CIF satışta satıcının malı alıcı lehine denizcilik rizikolarına karşı sigorta ettirmesi halinde üçüncü kişi lehine bir sözleşme söz konusudur. SOMER, Başkası Hesabına Sigortanın Gerçekleşme Şekilleri, Prof. Dr. Fahiman Tekil anısına, İstanbul 2003, s.43-44

Buna karşılık doktrindeki baskın görüş zorunlu sorumluluk sigortasının üçüncü kişi lehine sözleşme olarak kabul edilemeyeceği yönündedir.<sup>76</sup> Bunun ilk nedeni yukarıda da açıklandığı üzere pasif zarar sigortası niteliğinde olan sorumluluk sigortasında teknik anlamda bir menfaatin bulunmamasıdır. Üçüncü kişi lehine yapılan sözleşmelerde, sözleşmedeki şartın gerçekleşmesi halinde üçüncü kişiye doğacak hakkın kapsam ve içeriği bellidir. Üçüncü kişinin belli bir menfaati sözleşme ile teminat altına alınmıştır. Sözleşmeyi yapan, sözleşme gereği teminat altına alınan menfaatini karşı taraftan talep etmeye yetkilidir. Oysa sorumluluk sigortalarında bir menfaat değeri bulunmamaktadır ve zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya başvuru hakkı sözleşmesel değil, yasal düzenleme gereğidir. Zarar gören üçüncü kişi karşısındaki gerçek ve tam sorumlu kişi sigorta ettirendir. Sigortacının teknik anlamda bir sorumluluğundan bahsedilemez. Sigortacının sorumluluğu aslında sözleşmenin karşı tarafı yani sigorta ettirene karşıdır. Zarar gören kişiye doğrudan başvuru hakkının kanunla tanınmasının nedeni zorunlu sorumluluk sigortalarında sosyal bir amacın bulunmasıdır.

Sorumluluk sigortası sözleşmesi sigortacının sorumluluğu açısından kefalet sözleşmesine veya garanti sözleşmesine de benzetilmiştir.<sup>77</sup> Gerçekten sorumluluk sigortasıyla bu kurumlar arasında bazı benzerlikler vardır. Gerek sorumluluk sigortası, gerek kefalet ve garanti sözleşmelerinde ilişkiye katılan üç kişi bulunmaktadır (üç köşeli ilişki).<sup>78</sup> Bu benzerliğe rağmen, sorumluluk sigortası kefalet ve garantiden belirgin biçimde ayrılmaktadır. Kefalet ile sorumluluk sigortası arasındaki fark daha açıktır. Zira her şeyden önce kefalet sözleşmesinde kefilin sözleşme gereği fer'i bir sorumluluğu bulunmaktadır. Sorumluluk fer'i nitelikte olduğundan ancak borçlunun edimini yerine getirmemesi halinde kefile başvurulabilir.<sup>79</sup> Oysa sorumluluk sigortasında, sigorta tazminatını ödeyecek olan sigortacıdır. Sigortacının sorumluluğu asli nitelikte bir sorumluluktur.<sup>80</sup> İkinci fark ise şudur: Sorumluluk sigortasında, zarar gören üçüncü kişi ile sigortacı arasında

---

<sup>76</sup> BOZER, s.119

<sup>77</sup> MEMİŞ, s.78

<sup>78</sup> Kefalet sözleşmesinde alacaklı-borçlu-kefil, garanti sözleşmesinde alacaklı-borçlu-garanti alan, sorumluluk sigortasında sigorta ettiren-sigortacı-zarar gören üçüncü kişi bulunmaktadır.

<sup>79</sup> Müteselsil kefalet konusunda istisna bulunmaktadır, bkz. TTK m.9.II.

<sup>80</sup> CAN, Tekin Memiş'in Zorunlu Trafik Mali Mesuliyet Sigortasında Sigortacının Sorumluluğu ve Sebepsiz Zenginleşme adlı bildirisine ilişkin tartışmalardaki açıklaması, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XX, Ankara 2004, s.91

sözleşmesel bir ilişki bulunmamakta, sözleşme sigorta ettirenle sigortacı arasında kurulmaktadır. Başka bir deyişle zarar gören kişi, sigorta sözleşmesinin tarafı değildir. Bunun doğal sonucu olarak da, sorumluluk sigortasında sigortacının zarar gören üçüncü kişiye karşı sözleşmesel bir sorumluluğu bulunmamaktadır<sup>81</sup>. Oysa gerek kefalet sözleşmesinde, gerek garanti sözleşmesinde, talepte bulunan kişiler (alacaklı veya garanti alan) “sözleşmenin tarafı” durumunda olup, alacak hakları bu sözleşmelere dayanmaktadır.

## **II. Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası**

### **A. Niteliği ve Yasal Dayanağı**

Sorumluluk sigortaları için yukarıda yapılan genel açıklamalar motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası için de geçerlidir. Bu anlamda motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası da pasif zarar sigortası ve malvarlığı sigortası olarak nitelendirilmektedir.<sup>82</sup> Motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasının genel sorumluluk sigortaları içinde en önemli ayırt edici özelliği, adından da anlaşılacağı üzere yasal düzenleme gereği motorlu araç işletenleri için yaptırılmasının zorunlu olmasıdır (KTK m.91).

Türk Ticaret Kanunu’nda genel olarak sorumluluk sigortası hakkında uygulanacak hükümlerin yetersiz olması, özel yasal düzenlemeler yapılmasını zorunlu kılmıştır. Bunlardan en önemli ve en ayrıntılı olanı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun “Hukuki Sorumluluk ve Sigorta” başlığını taşıyan sekizinci kısmında yer alan motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasına ilişkin hükümlerdir. Bunun yanında Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları uygulama alanı bulmaktadır.

Belirtmek isteriz ki TTK Tasarında sorumluluk sigortası düzenlenirken zorunlu sorumluluk sigortaları hakkında ayrıca düzenleme getirilmiştir. Ancak genel

---

<sup>81</sup> Ashında zarar görene karşı sorumlu olan sigorta ettiren durumundaki kişidir. Bu sorumluluk, sözleşmeye, haksız fiile veya yasaya dayanabilir. Sigortacının sözleşmesel sorumluluğu ise sigorta ettirene karşıdır.

<sup>82</sup> MEMİŞ, s.73



bu düzenlemeler karşısında da yine daha ayrıntılı olan özel düzenleme yani KTK'nun uygulanması gerekecektir.

## B. Tanım ve Özellikleri

Karayolları Trafik Kanun'unda motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasının tanımı yapılmamıştır. Ancak bu yasanın "İşleten ve Araç İşleticisinin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibinin Hukuki Sorumluluğu" başlığı altında düzenlenen 85.maddesi ve "Sigorta" başlığı altında düzenlenen 91.maddesinden yola çıkılarak bir tanım yapılması mümkündür. Buna göre zorunlu mali sorumluluk sigortası, motorlu bir aracın karayolunda işletilmesi sırasında bir kişinin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına neden olması halinde o aracı işletenin, üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu belli limitler içerisinde güvence altına alan ve yaptırılması yasa ile zorunlu tutulan bir sorumluluk sigortası türüdür.

Kanun ile sigorta yaptırma zorunluluğunun hükme bağlanması sigortanın kanun gereği kendiliğinden meydana geldiği anlamına gelmez<sup>83</sup>. Tarafların birbirlerine uygun irade beyanları doğrultusunda aralarında bir sözleşme yapmaları şarttır (BK. m.1)<sup>84</sup> Sigorta sözleşmesi herhangi bir şekle bağlı olmayan geçerli bir icap ve kabul beyanı ile doğar. İcap genelde sigorta ettiren tarafından yapılmaktadır ancak sigortacının da icapta bulunması mümkündür. Sigorta poliçesi, tamamlanmış olan sigorta sözleşmesini gösterir belge niteliğine sahiptir.<sup>85</sup> Sigorta sözleşmesi poliçeye bağlanmış olduğundan uygulamada poliçenin teslimi önem taşımaktadır. Ancak poliçe sigorta sözleşmesinin kurucu unsurunu oluşturmamaktadır ve sözleşmenin poliçenin tesliminden önce akdedilmiş olması da mümkündür. Uygulamada sigortacının icapta bulunan sigorta ettirene poliçeyi teslim etmesi kabul

---

<sup>83</sup> Bu bakımdan zorunlu mali sorumluluk sigortası sosyal sigortalardan ayrılır. Sosyal sigortalarda sözleşme yapılması gerekmesizin çalışanlar işçi, memur veya bağımsız çalışan statüsüne girdikleri anda kendiliğinden sigortalı olurlar (bkz. 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu, m. 4). Zorunlu mali sorumluluk sigortasında bir sözleşme yapılması hukuki ilişkinin kurulması bakımından şart olduğundan, bu sigortalar özel hukuk alanında yer alır. Ancak gerek sözleşme yapma zorunluluğu, gerek sözleşme şartlarına ilişkin zorunluluk ve sınırlamalar nedeniyle, bu sigorta branşına kamu hukukunun etkin bir müdahalesinin söz konusu olduğunu söylemek mümkündür.

<sup>84</sup> ULAŞ, s.694

<sup>85</sup> KENDER (Sigorta Sözleşmesi), Sigorta Mukavelesinin Akdedilmesi ve Şartları, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, 6-7 Ocak 1984 Ankara, Batider, Ankara 1984, s.41

beyanı olarak yorumlanabilmekte ve böylece poliçeye pratik bir işlev de yüklenmiş olmaktadır. Ancak örneğin kabul süresinin geçmesi halinde sigortacının teslim edeceği poliçe yeni bir icap niteliğini taşımaktadır. Bu yüzden poliçe sigorta sözleşmesini kanıtlama işlevini yerine getirir.<sup>86</sup>

Karayolları Trafik Kanunu'nun 101. maddesine göre; motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası ancak kaza sigortası yapmaya yetkili olan sigorta şirketleri tarafından yapılabilmektedir. Aynı maddeye göre bu sigorta şirketlerinin motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası yapmaya yükümlü oldukları da düzenlenmiştir. Burada kamu düzeni nedeni ile sözleşme serbestisine sınırlama getirilmiş olup, sözleşme yapma yetkisi bulunan sigortacılar kanun ile belirtilmek sureti ile sınırlandırılmıştır.<sup>87</sup>

Sınırlama sadece yetkili sigortacıyı belirlemek konusunda değil, sigorta sözleşmesinin içeriğinin belirlenmesi konusunda da bulunmaktadır.<sup>88</sup> Şöyle ki, Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı bulunduğu Bakanlık tarafından Motorlu Araçlar Mali Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi Genel Şartları zaten belirlenmektedir. Dolayısıyla rizikonun kapsamı ve teminat kapsamında olmayan rizikolar, sigortacının sorumluluğunun sınırlandırılması ve kaldırılması, rizikonun gerçekleşmesi halinde ihbar yükümlülüğü, rizikoyu ağırlaştırmama yükümlülüğü, zamanaşımı ve yetkili mahkeme gibi temel unsurlar sigorta genel şartları ile sabittir. Sigorta genel şartları sözleşme hükümleri niteliğindedir ve ancak sigorta sözleşmesinin kurulması ile taraflar arasında geçerlilik kazanır. Genel şartlar ile sözleşme özgürlüğüne getirilen sınırlama genel olarak, sigortacı karşısında zayıf durumda olan sigorta ettiren ve sigortalıları korumak ve riskin kolektif özelliği gereği sigorta ettirenler arasında eşitlik sağlamaktır.<sup>89</sup> Böylece özellikle motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasında zarar görenlerin korunması ve sosyal yararın sağlanması yönünde ağır basan amaç da gerçekleşmiş olmaktadır. Taraflara sözleşmede tanınan serbestlik alanını, genel şartların belirlediği yükümlülükleri ortadan kaldırıp daraltmaması

---

<sup>86</sup> BAHTİYAR (Genel Koşullar), Sigorta Poliçesi Genel Koşulları, Batider C.XIX, Ankara 1997, s.90

<sup>87</sup> ULAŞ, s.730

<sup>88</sup> Sözleşme özgürlüğü üst kavramı içerisinde "düzenleme ve tip serbesti" olarak ifade edilen durum burada bulunmamaktadır. EREN, s.17

<sup>89</sup> BAHTİYAR- Genel Koşullar, s.92-95

kaydı ile poliçeye konulabilecek özel koşullar oluşturmaktadır. Taraflar arasında belirlenecek özel koşullar da poliçeye yazılır. Bunlar kanunun emredici hükümlerine ve genel koşulların özellikle sigorta ettiren ve zarar gören lehine olan hükümlerini kaldırmaması ve daraltmaması kaydı ile öncelikli uygulanır.<sup>90</sup>

Motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortalarında genelde teminatı arttırmaya veya genişletmeye ilişkin olan özel hükümler aynı poliçe üzerinde ihtiyari mali mesuliyet sigortası olarak düzenlenir. Ülkemizde olan bu uygulamaya Avrupa ülkelerinde, poliçedeki teminat limitlerin daha yüksek belirlenmesi, özellikle bedensel zararlar için bazı ülkelerde sınırsız veya çok yüksek teminatların sağlanması ve birçok ülkede karayolları trafik kanunu yanında zorunlu sorumluluk sigortası kanunları ile ayrıca düzenlemelerin olması nedeni ile daha az rastlanmaktadır.<sup>91</sup> Ancak belirtildiği gibi ülkemizde teminatlar Avrupa ülkelerinden çok daha düşük tespit edilmekte, dolayısıyla amacın tam olarak gerçekleştiğini söylemek zor görünmektedir. Yine de son zamanlarda ülkemizde poliçe limitlerindeki artış oranları eskiye göre çok daha fazla olup, Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde bu alandaki gelişmenin süreceği umut edilmektedir.

---

<sup>90</sup> BAHTİYAR (Özel Koşullar), Sigorta Poliçesinin Özel Koşulları, Genel Koşullardan Ayırt Edilmesi ve Bazı Sorunlar, B.T.H.A.E., Prof. Dr. Ali Bozer'e Armağan, Ankara 1998, s.140

<sup>91</sup> Fransa, Finlandiya, Norveç, İngiltere, İrlanda ve İsrail ülkelerinde kişiye gelen zararlar için, Belçika, Luxemburg ve Tunus ülkelerinde hem eşyaya hem kişiye gelen zararlar için sınırsız teminat verilmektedir. İsveç' de kaza başı tüm zararlar için 33.029.098.- Euro, Danimarka' da; kişiye gelen zarar için 12.478.364.- Euro, eşyaya gelen zararlar için 2.549.348.- Euro, İsviçre' de; motorlu binek araçları için 3.025.883.- Euro, Almanya' da; kişiye gelen zararlar için 2.500.000.-Euro ve 3 kişiyi geçmesi halinde kaza başı 7.500.000.- Euro, eşyaya gelen zararlar için 500.000.- Euro, bedensel ve eşyaya gelen zararlar dışında dolaylı olarak malvarlığında meydana gelen zararları için (örneğin çekici masrafı) 50.000.- Euro, Türkiye'de kişi başı; tedavi gideri için 58.363.-Euro, eşyaya gelen zarar için 5.836.- Euro, ölüm tazminatı 58.363.- Euro, kaza başı tedavi gideri 291.817.-Euro, eşyaya gelen zarar 11.672.- Euro, ölüm tazminatı 291.811.-Euro (Ekim 2007 itibarı ile İsviçre ulusal sigorta bürosu (derneği) tarafından yeşil kart sigortası dahilinde sisteme dahil ülkelerin teminat miktarları olarak açıklanan verilerdir.) <http://nvbi.ch> ; Almanya'da ayrı bir Zorunlu Sigortalar Kanunu (PflVG) bulunmaktadır. Bu kanun ile hem araç işletilmesi için motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası (Kfz-Haftpflichtversicherung) yaptırılması hem de kişisel mali sorumluluk sigortası (Private Haftpflichtversicherung) yaptırılması zorunluluğu düzenlenmiştir. Kişisel mali sorumluluk sigortası ile aracın işletilmesinden değil kullanımından kaynaklanan sorumluluk teminat altına alınmaktadır. Uygulamada genel olarak işletenin sorumluluğuna gidilmesinin mümkün olmadığı durumlarda araç kullananın sorumluluğuna gidilebilmektedir.

### C. Karayolları Trafik Kanunu'nda İşletenin Sorumluluğu ve Şartları

Karayolları Trafik Kanunu'nda düzenlenen işletenin sorumluluğu ağırlaştırılmış kusursuz sorumluluk hali olan tipik bir tehlike sorumluluğudur (*Gefährdungshaftung*).<sup>92</sup> İşletene yüklenen tehlike sorumluluğunun doğması için belirli şartlar aranmaktadır. Bu şartların gerçekleşmemesi halinde de işletenin sorumluluğunun doğması mümkündür. Bu şekilde oluşacak sorumluluk kusur sorumluluğu olup Borçlar Kanunu'ndaki haksız fiile ilişkin hükümlere göre değerlendirilecektir. Sigortacının sorumluluğu, aralarında akdi bir ilişki bulunan işletenin Karayolları Trafik Kanunu uyarınca kusursuz sorumluluğunun doğması ve bunun anılan yasanın 92. maddesinde ve Genel Şartların 3. maddesinde belirlenen sigorta teminatı kapsamı dışında olmaması kaydı ile doğmaktadır. Bu nedenle motorlu araçlar işletmek nedeniyle doğan sorumluluğun Karayolları Trafik Kanunu'ndaki düzenlemeye göre incelenmesi gerekmektedir.

Motorlu araç işleticisine yüklenen sorumluluk, araç işletilmesi nedeniyle trafikte oluşturduğu potansiyel tehlikeden kaynaklanmaktadır. İşletene sorumluluktan kurtuluş kanıtı getirilen durumlarda, zararın meydana gelmesine neden olan bir diğer durumun potansiyel tehlikenin önüne geçtiği kabul edilmektedir ve işletenin sorumluluğu bertaraf edilmiş olmaktadır.

Karayolları Trafik kanunu'nun 86. maddesinde, araç işletenin veya işletenin bağlı bulunduğu teşebbüs sahibinin, kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin bir kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın sorumluluktan kurtulmalarını sağlayacak üç durum öngörülmüştür.

Bunlar;

— Mücbir sebep

— Zarar görenin ağır kusuru

— Üçüncü kişinin ağır kusuru

---

<sup>92</sup> BOZER, s.130, Ayrıntılı bilgi için bkz. ÇELİKTAŞ, Trafik Kanunu'nda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 1987, s.18 vd.

Kazanın bu üç durumdan biri dolayısıyla meydana geldiğinin ispat edilmesi halinde işletene yüklenen kusursuz sorumluluk ile kaza arasındaki illiyet bağının kesilmiş olması nedeniyle işletenin sorumluluktan kurtulması mümkündür.<sup>93</sup> Belirtilen üç durumda da ispat yükü işletene aittir.<sup>94</sup> Doğrudan sigortacıya karşı açılan davalarda ise bu ispat yükü işletenin sorumluluğunu üstlenen sigortacıya geçmektedir. Dolayısıyla sayılan kurtuluş kanıtları sigortacı açısından da geçerlidir, bunlardan birinin gerçekleştiğinin ispatı ile sigortacı sigorta tazminatını ödemekten kurtulmaktadır.<sup>95</sup>

Trafik kazalarında işletene sorumluluktan kurtulma olanağı getiren mücbir sebep halleri oldukça kısıtlıdır. Kaza, önceden sezilemeyen, karşı konulamaz ve harici bir etken ile meydana gelmiş ise mücbir sebebin varlığı kabul edilebilir. Ayrıca olayın mücbir sebep olarak kabul edilebilmesi için zararı meydana getiren tek bir olayın olması gerekmektedir.<sup>96</sup> Bu nedenle mücbir sebep olarak kabul edilebilecek haller oldukça kısıtlıdır. Aracın teknik bir arızası<sup>97</sup>, trafikten kaynaklanan beklenmeyen olaylar, sürücünün ölmesi ve bayılması gibi durumlar mücbir sebep sayılmamaktadır.<sup>98</sup> Üçüncü kişinin ağır kusuru ya da zarar görenin ağır kusurunun bulunması nedeni ile işletenin sorumluluktan kurtulması ise daha sık rastlanacak durumlardır. Zarar görenin ağır kusurunun söz konusu olması halinde; işleten veya işletene bağlı olan teşebbüs sahibi, hem bu zarar görenin kusurunu, hem de kendilerinin veya davranışlarından sorumlu oldukları kişilerin kusursuzluğunu ispat etmek zorundadır.<sup>99</sup>

İşletene bu düzenleme ile getirilmiş olan kurtuluş kanıtlarına, Karayolları Trafik Kanunu'nun 107. maddesindeki düzenlemeyle bir tane daha eklenmiştir. Düzenleme gereği, çalınan ve gasp edilen bir motorlu aracın meydana getirdiği zararlardan işleten sorumlu tutulmamaktadır. İşletenin kendisinin veya

---

<sup>93</sup> BOZER, s.130–131

<sup>94</sup> GÜRSOY, İsviçre Hukukunda Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluğun Anahatları, B.T.H.A.E. , Ankara 1974, s.45

<sup>95</sup> ULAŞ, s.713

<sup>96</sup> GÜRSOY, s.49

<sup>97</sup> Yargıtay'ın araçtaki teknik arızanın mücbir sebep sayılamayacağı konusundaki kökleşmiş içtihadı bulunmaktadır. 11. HD. 24.04.2984 tarih ve 1984/2496E.-2338K.

<sup>98</sup> ULAŞ, s.711

<sup>99</sup> ULAŞ, s.712

davranışlarından sorumlu olduğu kişilerin aracın çalınıp gasp edilmesinde herhangi bir kusurlarının bulunmadığını ispat etmesi gerekmektedir. Çalma ve gasp eylemlerinin varlığı için öncelikle aracın rıza dışında elden çıkmış olduğu, ikinci olarak da bunu önlemeye yönelik tüm özen yükümlülüğünün yerine getirildiği ispat edilmelidir.<sup>100</sup> Örneğin aracın kilitlenmeden veya kontak anahtarının üzerinde bırakılması hallerinde özen yükümlülüğü yerine getirilmiş sayılmaz ve işleten sorumluluktan kurtulamaz.<sup>101</sup> Aynı şekilde, kiraya verilen bir aracın kira süresi sonunda teslim edilmemesi ve bir zararın oluşmasında aracın rıza ile elden çıkmış olduğu, çalma ve gasp eylemlerinin varlığından söz edilemeyeceği dolayısı ile işletenin bu kurtuluş kanıtından yararlanamayacağı kabul edilmektedir.<sup>102</sup>

Kanun bir de zarar görenin kusurunun bulunması halinde işletenin sorumluluğunu hafifleten bir düzenleme öngörmüştür. Kanunun 86. maddesinin 2. fıkrasındaki düzenlemeye göre; işleten zarar görenin kusurunu ispat ederse hakim, durum ve şartlara göre tazminattan indirim yapabilir. Ancak yapılacak indirimde, zarar görenin sadece kusur sorumluluğu, işletenin ise ayrıca kusursuz sorumluluğunun bulunduğu dikkat edilmelidir. Örneğin bir kazanın meydana gelmesinde taraflara %50 kusur yüklenmesi halinde, tazminatta yapılacak indirimde işletenin sorumluluğu, ayrıca yüklendiği kusursuz sorumluluk nedeni ile daha yüksek tespit edilmeli ve indirimde buna göre belirlenmelidir.<sup>103</sup>

## **1. Motorlu araç işletmek**

### **a. İşleten kavramı**

Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesindeki düzenlemeye göre; bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, işleten ve işletenin bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.

---

<sup>100</sup> ULAŞ, s.713-714

<sup>101</sup> Yargıtay 11 HD. 02.04.1981 tarih ve 1981/1558 E.-1442 K. sayılı kararı, ULAŞ, s.714

<sup>102</sup> Yargıtay 11 HD. 31.05.2004 tarih ve 2003/12415 E.- 2004/6121 K. , ULAŞ, s.715

<sup>103</sup> FARNER, Die Unfall und Haftpflichtversicherung, 5.Bası, Bern-Zürich 1971, s.92

Kanunun 2. maddesinde işleten kabul edilenler, motorlu aracın sahibi, aracı mülkiyeti muhafaza kaydı ile satın alıp alıcı sıfatı ile sicilde kayıtlı görünen, aracı uzun süreliğine kiralayan, ariyet veya rehin alan kişilerdir. Bu kişilerin işleten sayılacağı karine olarak kabul edilmişse de aksinin ispatı mümkündür. İşleten olarak kabul edilen ilgili kişilerin aracın bir başkası tarafından kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işletildiğini ve araç üzerinde fiili hakimiyetinin bulunduğunu ispatlaması halinde bu kişiler işleten sayılmaktadır.<sup>104</sup>

Yargıtay da işleteni tespit ederken, araç üzerindeki fiili hakimiyet ve ekonomik yararlanma olgularının varlığını kıstas almaktadır.<sup>105</sup> O halde bir kimsenin işleten sayılabilmesi için; aracı, aracın donatım, bakım ve işletme giderlerini üstlenmek sureti ile kendi hesabı ve rizikosu kendisine ait olmak üzere işletmesi, araç üzerinde fiili hakimiyete sahip olması ve nihayetinde aracın amacına uygun kullanılması sonucu ondan yarar sağlaması gerekmektedir.<sup>106</sup>

Bunların dışında devlet ve kamu tüzel kişilerinin de işleten sıfatını kazanması mümkündür. Karayolları Trafik Kanunu'nun 106. maddesine göre; genel bütçeye dahil daireler ile katma bütçeli idarelere, il özel idarelerine, belediyelere, kamu iktisadi teşebbüslerine ve kamu kuruluşlarına ait motorlu araçların sebep oldukları zararlardan dolayı bu kanunun işletenin hukuki sorumluluğuna ilişkin hükümleri

---

<sup>104</sup> BOZER, s.134; Avrupa ülkelerinde işleten kavramı ve işletenin sorumluluğunun düzenlenişi oldukça eskiye dayanmaktadır. İşleten kavramı genelde ilk motorlu araç mali sorumluluk sigortasının kabul edilmesi ile olmuştur. Örneğin Almanya'da 1939, İsviçre'de 1932 tarihlerinde motorlu araç zorunlu mali sorumluluk sigortasının kabul edilmesi ile olmuştur. MÜRİNGER, s.17; Türkiye'de 232 sayılı yasa ile değiştirilen 6085 sayılı KTK'nda araç sahibinin sorumluluğu düzenlenmişti. Ancak gerek doktrinde gerek Yargıtay kararlarında araç sahibi kavramı geniş yorumlanmaya çalışılmıştır. 2918 sayılı kanun ile de araç sahibi kavramı terk edilerek işleten kavramı kanuni düzenlememize girmiş bulunmaktadır. ÇELİKTAŞ, s.55-57

<sup>105</sup> Yarg. 11 HD. 27.02.1985 tarih ve 1985/998 E.-10111 K. sayılı kararında " ... Yürürlükte bulunan 6085 Sayılı Trafik Kanunu sistemine göre, bu yasaya tabi araçların meydana getirdikleri zararlardan araç sahiplerinin hukuken sorumlu olacağı ilkesi benimsenmiş ise de, bu araçların sahipleri tarafından yararlanmasının bir başka kimseye devredilmesi halinde (çok kısa bir süre olmamak kaydı ile) artık o araç üzerindeki fiili hakimiyeti kalmaması ve bu sebeple de ekonomik yönden de bir yararlanma olanağının kalktığı durumlarda, o aracı kaza sırasında fiili hakimiyeti altında bulunduran ve ondan iktisaden yararlanan kimsenin diğer bir deyişle işletenin, bu kaza nedeni ile meydana gelen zarardan sorumlu tutulması gerekir ve bunun doğal sonucu olarak da bu gibi durumlarda araç malikinin sorumlu tutulmaması icap eder. Dairemizin yerleşmiş içtihatları bu yönde olduğu gibi doktrinde de bu görüş benimsenmiş durumdadır..." ULAŞ, s.703; Aynı konuda ayrıca bkz. 24.09.1997 tarih ve 1997/11-476 E.-744 K. sayılı HGK. Alman Federal Mahkemesi'nin tanımlamasına göre de; işleten motorlu aracı kendi hesabında kullanımına sahip ve bu koşulda araç üzerinde fiili hakimiyete de sahip olan kişi olarak tanımlanmıştır. MÜRİNGER, s.17

<sup>106</sup> BOZER, s.133

uygulanır. O halde bu kamu kurum ve kuruluşlarının motorlu araç işletmelerinden doğan sorumluluk şartları 85. maddeye tabi olacaktır.<sup>107</sup> 106. maddeye göre, ayrıca bu kurum ve kuruluşlar, milli sigorta şirketlerinden birine 101. madde gereğince mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadırlar.

#### b. İşletenin davranışlarından sorumlu olduğu kişiler

İşletenin aynı zamanda davranışlarından sorumlu olduğu kişilerin meydana getirdiği zararlar nedeni ile de sorumluluğu doğmaktadır. Karayolları Trafik Kanunu'nun 85/5 maddesine göre "*işleten veya araç işleticisi teşebbüs sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurlarından kendi kusuru gibi sorumludur*". Bu düzenleme ile işletenin sorumluluğunun doğabilmesi için davranışlarından sorumlu olduğu kişinin kusurunun bulunmasının gerektiği ifade olunmuşsa da, hükmün amaca uygun şekilde yorumlanması gerekmektedir. Borçlar Kanunu'nun 55. maddesinde yer alan istihdam edenin sorumluluğu düzenlemesinde, istihdam eden, çalıştırdığı kişinin kusuru bulunmasa da sorumlu tutulurken, işletenin yardımcı kişinin sadece kusuru nedeni ile meydana gelen zarardan sorumlu tutulması gerektiği şeklindeki lafzi yorum mali sorumluluk sigortasının amacına aykırı düşmektedir.<sup>108</sup> Üçüncü kişilerin zararlarının karşılanması fonksiyonun önemi nedeniyle amaçsal bir yorum benimsenip işletenin yardımcı kişinin eğer kusuru varsa işletenin bundan kendi kusuru gibi sorumlu olacağını kabulü gerekmektedir.<sup>109</sup> Örneğin zarar görenin de kusurunun bulunması halinde yardımcı kişiye yüklenen kusur işletenin kendi kusuru gibi değerlendirilip tazminat miktarındaki indirim buna göre yapılmalıdır.

#### c. İşleten gibi sorumluluk

Karayolları Trafik Kanunu işleten yanında, ayrıca işleten gibi sorumlu olacak kişileri düzenlemiştir. Doktrinde bu kişiler için "farazi işleten" kavramı kullanılmaktadır.<sup>110</sup> Karayolları Trafik Kanunu'nun 104. maddesi gereğince motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunanlar ile 105. madde uyarınca motorlu araç

---

<sup>107</sup> ULAŞ, s.706

<sup>108</sup> BOZER, s.132

<sup>109</sup> BOZER, s.132

<sup>110</sup> EREN, s.674



yarış düzenleyicileri meydana gelen zarardan sorumlu tutulmaktadır. 104/2 maddesindeki düzenleme gereği motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunanlara, yani tamirhane, galeri veya garaj sahibi gibi kişilere zaten abonman sigortası<sup>111</sup> ile zorunlu mali sorumluluk sigortası yapma yükümlülüğü getirilmiştir. 105. maddede düzenlenen yarış düzenleyicileri de, yarışa katılan araçlar dışındaki araç ve üçüncü kişilerin zararlarını karşılamak üzere zorunlu mali sorumluluk sigortası yapmakla yükümlü tutulmuşlardır. Dolayısı ile bu kişilerin sorumluluğu sigorta ettiren sıfatı ile yaptıkları zorunlu mali sorumluluk sigortası gereği zaten doğmaktadır. Ancak, gerçek işleyen sıfatına sahip olamayacakları için farazi işleyen sıfatı ile işletenin sorumluluğuna tabi tutulmuşlardır.

Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunan kişinin işleyen sıfatıyla sorumlu olması halinde gerçek araç işletenin sorumlu tutulamayacağı açıkça düzenlenmişken, yarış düzenleyicilerinin işleyen sıfatı ile sorumlu tutulmaları halinde böyle bir düzenleme öngörülmemiştir. 105. madde karşısında, yarış düzenleyicilerin işleyen sıfatı ile sorumlulukları bulunmasına rağmen, gerçek araç işletenlerin sorumluluğunun da devam ettiği sonucuna varmak gerekir. Ne var ki, gerçek işletenin sorumluluğu devam etmesine rağmen, onun sigortacısının sorumluluğu bulunmamaktadır. Şöyle ki: 105. maddenin 4. fıkrasında, yetkili makamdan izin alınmaksızın düzenlenen bir yarışta vukubulan zararların zarara sebep olan motorlu aracın sorumluluk sigortacısı tarafından karşılanacağı öngörülmüştür. Bu hükmün karşıt kavramından, izin alınarak yapılan yarışlarda meydana gelen zarar dolayısı ile gerçek işletenin sigortacısının sorumluluğunun doğmadığı sonucuna varmak gerekir.<sup>112</sup> Gerçekten, yetkili makamdan izin alınmaksızın yapılan yarışlarda, ortada yarış düzenleyenlerinin sorumluluğunu doğuracak bir zorunlu mali sorumluluk sigortası olmayacağından, gerçek araç işletenin sigortacısının sorumlu tutulması kaçınılmazdır. Oysa izinli yarışlarda yarış düzenleyicilerinin yapacağı sigorta yeterli olacaktır.

---

<sup>111</sup> Abonman sigortası, sözleşmenin yapılması sırasında sigortalanan menfaatin sadece cinsi ile belirlendiği ve riziko gerçekleşikten sonra somut olarak sigortacıya bildirildiği çerçeve bir sigorta sözleşmesidir. Abonman sigorta sözleşmesi ile mesleki faaliyetin icrası amacı ile teslim alınan tüm araçlar için sigorta yaptırılmış olmaktadır. KENDER, s.130-131; Abonman sigortası en çok taşıma alanında kullanılan bir sigorta sözleşmesi türüdür. Ayrıntılı bilgi için bkz. KENDER, Sigorta Hukukunda Abonman Mukavelesi (Deniz Taşıma Sigortalarında), Banka Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VII, Mayıs 1990, Ankara 1990, s.139-154

<sup>112</sup> ULAŞ, s.717, 720-721

## 2. Motorlu aracın karayolunda işletme halinde bulunması

İşletenin Karayolları Trafik Kanunu gereğince kusursuz sorumluluğunun doğabilmesi için zararın, işletme halinde olan motorlu bir aracın karayolunda karıştığı kaza sonucu meydana gelmiş olması gerekir.

Yasanın 3. maddesinde motorlu araç ve karayolu kavramları tanımlanmıştır.

### a. Motorlu araç

Motorlu araç, karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan ve makine gücü ile yürütülen taşıtlardır. Bunlar otomobil, otobüs, kamyon, motosiklet, çekici vb. gibi araçlardır. Römorklar, motorsuz taşıttır, ancak Karayolları Trafik Kanunu'nun 102. maddesindeki düzenleme ile zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına alınmıştır. Düzenlemeye göre, römorklar bağlı buldukları çekici aracın zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilerek neden oldukları zararlar teminat altına alınmaktadır (KTK m.102/2). İnsan taşımada kullanılan römorkların neden olabilecekleri bedensel zararlar bakımından en az zorunlu mali sorumluluk sigortası limiti kapsamında ek bir sorumluluk sigortası düzenlenmesi zorunluluğu vardır (KTK m.102/3). İş makineleri de motorlu araçlar kapsamında bulunmaktadır.

### b. Karayolu

Karayolu, trafik için, kamunun yararlanmasına açık arazi şeridi, köprü ve alanlardır.(KTK m.3)

### c. İşletme hali

Baskın görüşe göre aracın işletme halinde olması, motorlu bir aracın trafiğe çıkarılması ve karayolunda bulunuyor olmasını ifade eder (trafiğe çıkarma teorisi).<sup>113</sup> Başka bir deyişle aracın karayolunda bulunması işletme halinde bulunduğunun

---

<sup>113</sup> Doktrinde ağır basan görüş ve Yargıtay uygulamasında da işletme halindeki motorlu araç için kabul edilen kıstas bu şekildedir. Bu görüşü savunanlar: ADAL, Motorlu Taşıtın İşletilmesi, Batider C.III, Ankara 1965, s.147 vd. ; KILIÇOĞLU, 2918 sayılı Yasaya Göre Motorlu Araç İşletenin Sorumluluğu, Batider C.XII, S.2, Ankara 1984, s.26–27; ULAŞ, s.708–709, ÇELİKTAŞ, s.44.

kabulü için yeterlidir. Diğer görüşe göre ise aracın trafikte mekanik işlevini yerine getirmesi yani çalıştırılıyor olması halinde işletenin sorumluluğu doğmaktadır (mekanik görüş). Burada özellikle aracın motor ve ışık aksamının çalışıyor olması aracın işletme hali olarak kabul edilmektedir.<sup>114</sup> Motorlu aracın kullanım amacı veya donanımı ile ilgili yer ve zaman olarak doğrudan bağlantılı bulunan her türlü gelişme ve hareket işletme hali olarak kabul edilmektedir.<sup>115</sup>

İşletme halinde olmayan motorlu aracın karıştığı kaza nedeni ile meydana gelen zarardan işleten yine sorumlu tutulmaktadır. Ancak işleten burada Karayolları Trafik Kanunu'nun 86. maddesinin 2. fıkrasındaki açık düzenlemeye göre kusur sorumluluğuna tabi olup, Borçlar Kanunu'nun haksız fiile ilişkin hükümleri uygulama alanı bulmaktadır. Bu durumda işletenin veya davranışlarından sorumlu olduğu kişilerin kazanın meydana gelmesinde bir kusurunun bulunduğu veya araçtaki bozukluğun kazaya neden olduğu zarar gören kişi tarafından ispatlanmalıdır. İşletenin kusursuz sorumluluğu oluşmadığı için zorunlu mali sorumluluk sigortasını yapan sigortacının da bir sorumluluğu doğmamaktadır. İşletme halinde olmayan bir aracın meydana getirdiği zararların ancak ihtiyari mali sorumluluk sigortası ile teminat altına alınması mümkündür. Motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası teminatı, işletme halinde olmayan motorlu aracın meydana getirdiği zararları kapsamamaktadır.<sup>116</sup>

---

<sup>114</sup> TEKİNAY, s.710; EREN; mekanik görüşü savunmuştur. EREN, s.685; ULAŞ' a göre bu görüşün kabulü halinde örneğin karayolunda park halinde bulunan bir aracın karıştığı kaza nedeni ile meydana gelen zararların zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında değerlendirilmesi mümkün olmayacaktır. ULAŞ, s.709; İsviçre uygulaması ve kanundaki işletme hali için mekanik görüş (maschinen-technischer Betriebsbegriff) kabul edilmiştir. Ancak İsviçre Karayolları Trafik Kanun (SVG) ile işletenin sorumluluğuna ilişkin yapılan iki düzenlemenin mevcut olması nedeni ile işletme halinde olmayan aracın işletenin sorumluluğu da kabul edilmiş olduğundan mekanik görüşe ilişkin yapılan eleştirinin İsviçre uygulamasında bir önemi bulunmamaktadır. SVG m.58/1 de mekanik görüşe göre işletme hali nedeni ile işletenin tehlike sorumluluğu düzenlenmiştir. SVG m. 58/2 de işletenin işletme hali olmasa da bir trafik kazasının meydana gelmesi nedeni ile tehlike sorumluluğu düzenlenmiş bulunmaktadır. İşletenin SVG m.58/2' ye göre sorumluluğunun tipik örneği doktrinde park halindeki araçlar gösterilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. NEF, Betrieb des Motorfahrzeuges und Verkehrsunfall, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz, 15./16. Juni 2000 Genf, Basel-Genf-München 2000, s.349-384; KTK' nun dayanağı olan SVG' deki ikili düzenleme kanuna alınmış olmasa da doktrin ve Yargıtay kararları ile işletme hali için kabul edilen kıstas ile işletenin tehlike sorumluluğunu doğuran durumlar açısından aynı sonuca ulaşılmıştır. Türkiye' de eskiden kabul edilen mekanik görüş ve uygulaması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. ADAL, s.557

<sup>115</sup> MÜRİNGER, s.20

<sup>116</sup> ULAŞ, s.709

### 3. Rizikonun gerçekleşmesi

Sigorta sözleşmelerinde riziko, zarar verici olayın gerçekleşme ihtimali olarak tanımlanmaktadır.<sup>117</sup> Zorunlu mali sorumluluk sigortasında riziko, karayolu üzerinde işletene ait bir aracın meydana getirdiği ve ölüm, yaralanma veya zararlar sonucunda olan trafik kazalarıdır.<sup>118</sup> Rizikonun tespiti sigortacının sorumluluğunun doğru olmadığını tespiti açısından önem taşımaktadır. Yoksa yukarıda belirtildiği gibi işletenin Karayolları Trafik Kanunu'nda düzenlenen kusursuz sorumluluğu dışında da Borçlar Kanunu'nun haksız fiil hükümlerine göre sorumluluğunun doğması mümkündür. Ancak zorunlu mali sorumluluk sigortası, sadece işletenin kusursuz sorumluluğunun teminat altına almaktadır.

Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında teminat altına alınan rizikolar; sigortalı aracın üçüncü kişinin ölümü, yaralanması veya bir şeyin zarara uğramasına neden olması halinde ortaya çıkacak zararlardır. Riziko teknik anlamda maddi zararın karşılanmasına yöneliktir. Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında rizikonun sınırlandırılması; rizikonun gerçekleşme yeri, zarar gören kişi ve yasal düzenleme açısından incelemek mümkündür.<sup>119</sup>

#### a. Gerçekleşme yeri bakımından rizikonun sınırlandırılması

Zorunlu mali sorumluluk sigortası Karayolları Trafik Kanunu'nda düzenlenmiştir ve ancak bu kanunun uygulama alanı bulunduğu yerlerde geçerli bir teminat sağlayabilmektedir. Bu yüzden Kanunun uygulama alanını belirleyen 2. maddesi, aynı zamanda zorunlu mali sorumluluk sigortasında rizikonun gerçekleşme yeri bakımından geçerli olan sınırları da çizmiş olmaktadır. Bu düzenlemeye göre; Kanun kural olarak karayollarında ve aksine hüküm bulunmayan hallerde, kamuya

---

<sup>117</sup> ULAŞ, s.32; Riziko İtalyanca "risico" kelimesinden gelir. Riziko yerine tehlike kavramı da kullanılmaktadır. ARSEVEN-Sigorta, s.5; Kazanın zarar doğurma ihtimaline riziko (tehlike) denir. Zarar doğurma olasılığı bulunan olaylar riziko olarak kabul edilir ve sigorta edilebilir. Ancak her zarar doğuran olay riziko olarak kabul edilmez. Bir olayın sigorta açısından riziko olarak kabul edilebilmesi için meydana gelip gelmeyeceğinin belirsiz (yangın gibi) veya ne zaman meydana geleceğinin (ölüm gibi) bilinmemesi gerekir. ÇEKER, s.3; KUBİLAY, tehlike ile risk kavramlarını birbirinden ayırmaktadır ve riski belirli bir tehlikeye bağlantılı olarak hasar, yaralanma, hastalanma, ölüm ve başka olumsuzlukların meydana gelme olasılığı olarak tanımlamakta, tehlikenin ise genelde insanlara ve onların değer verdikleri varlıklara yönelik bir tehdit olarak tanımlamaktadır. KUBİLAY, s.47

<sup>118</sup> ULAŞ, s.733

<sup>119</sup> ULAŞ, s.734-751

açık alanlar, park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarda, uygulama alanı bulur. Ayrıca sigorta poliçesine konulacak ek bir hüküm ile teminatın coğrafi bir alan sınırlamasına tabi tutulabileceği de Yargıtay tarafından kabul edilmektedir.<sup>120</sup>

b. Zarar gören kişi bakımından rizikonun sınırlandırılması

Zorunlu mali sorumluluk sigortası ile üçüncü kişilerin zararları teminat altına alınır. İşletenin veya davranışlarından sorumlu olduğu kişilerin maddi veya bedensel zararları riziko kapsamında değildir. İşleten, kendi zararlarını kasko sigortası ile teminat altına almaktadır ve burada iki sigorta türünü birbirinden ayıran sınır belirlenmektedir.<sup>121</sup>

İşletenin eşinin, usul ve fününun, kendisine evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin “mallarına” gelen zarar da riziko kapsamında değerlendirilmemektedir (KTK m.92/b ve Sigorta Genel Şartları A.3/c). Yasada sadece mallara ilişkin zararların teminat dışı olduğu ifade edildiği için, bedensel zararların riziko kapsamında olduğunun kabulü gerekmektedir.<sup>122</sup> Bu düzenlemenin nedeni, zaten işleten ile arasında böyle bir ilişkinin bulunduğu kişinin bu yönde bir talebinin bulunma ihtimalinin çok zayıf olmasıdır. Bu zararlar sigorta ettirenin kendisine ait zararlar olarak düşünülmektedir.<sup>123</sup>

Zarar görenin hatır gereği taşınması durumu, aşağıda ayrı bir başlık altında incelenecektir.

<sup>120</sup> Yarg. 11.HD 08.10.2001 tarih ve 2001/4859 E.-7519 K.sayılı kararı, ULAŞ, s.738

<sup>121</sup> MAIER – BIELA, Die Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung, München 2001, s.48

<sup>122</sup> Yarg. 11.HD. 16.02.1990 tarih ve 1990/825E.-963K.sayılı kararında da bu yönde hüküm kurulmuştur.

<sup>123</sup> MAIER - BIELA, s.43

c. Yasal düzenlemeler bakımından rizikonun sınırlandırılması

i. Motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunanlar ve motorlu araç yarışı düzenleyenler

İşletenin sorumluluğu konusuna değinilirken açıklandığı üzere, motorlu araçla ilgili mesleki faaliyette bulunanların ve motorlu araç yarışı düzenleyenlerin ayrı bir sigorta yaptırma zorunluluğu bulunmaktadır. Karayolları Trafik Kanunu'nun 104. ve 105. maddelerinin 3. fıkralarındaki düzenlemeye göre; bu durumlarda meydana gelen zararlar araç işletenin yaptırdığı mali sorumluluk sigortasının teminat kapsamı dışında kalmakta ve araç işletenin sigortacısının sorumluluğu doğmamaktadır. Ancak motorlu yarış düzenleyicisi sigorta yaptırmamışsa bu halde meydana gelen riziko nedeni ile oluşan zarar araç işletenin sigortacısı tarafından karşılanmalıdır. (KTK. m.105/3) Bu durumda sigortacının yükümlülüğünü yerine getirmeyen motorlu yarış düzenleyicisine rücu hakkı vardır.

ii. Motorlu araçta taşınan eşya

Motorlu araçta taşınan eşyanın hasara uğraması halinde, eşyanın taşındığı aracı işletenin sigortacısının sorumluluğu bulunmamaktadır. Taşınan eşyanın işletenin kendisine veya üçüncü kişiye ait olması arasında bir fark yoktur. Zaten eşyanın üçüncü kişiye ait bulunması ve taşınmak üzere işletene teslim edilmiş olması halinde arada bir eşya taşıma ilişkisi bulunmakta olup TTK' nun taşımaya ilişkin hükümlerinin uygulanması gerekmektedir ve bu durumlarda taşıma sigortası yaptırılmaktadır.<sup>124</sup>

iii. Çalınan ve gasp edilen araçların neden olduğu zararlar

Çalınan ve gasp edilen araçların meydana getirdiği zararların işleten için bir kurtuluş kanıtı oluşturduğu yukarıda ifade edilmişti. Çalınan ve gasp edilen aracın meydana getirdiği zararlar da teminat kapsamında olmayan rizikoları oluşturmaktadır. Zaten bu hallerde işleten aracın çalınmasını veya gasp edilmesini önlemek için gerekli özeni sarf etmiş olduğunu kanıtladığı takdirde, kendisi sorumlu

---

<sup>124</sup> ULAŞ, s.743

olmamakta, aracı çalan veya gasp eden kişi işleyen sıfatı ile sorumlu tutulmaktadır. Aracı çalınan veya gasp edilenin sorumlu olmadığı bir durumda, sigortacısının sorumlu olması mümkün değildir. Aracın çalan veya gasp eden kişilerin tespit edilememesi halinde zarar görenler sigorta güvencesine kavuşmasını sağlamak amacı ile bu zararların yeni adı ile Güvence Hesabı olan garanti fonu tarafından karşılanacağı hüküm altına alınmıştır.<sup>125</sup> Garanti fonuna ilişkin düzenlemeye üçüncü bölümde ayrıntılı bir şekilde değinilecektir.

#### iv. Manevi zararlar

Trafik dolayısı ile meydana gelen kazalarda, sadece maddi ve bedensel zararın değil, özellikle ölüm ve sakatlık gibi hallerde manevi zararın oluşma ihtimali çok yüksektir. Karayolları Trafik Kanunu m. 92.f deki düzenleme ile manevi zararın riziko kapsamında bulunmadığı ve sigortacının bir sorumluluğunun oluşmayacağı açık bir şekilde belirtilmiştir. Manevi zararların riziko kapsamına alınmamasının nedeni, zararın ileride oluşacak olması ve kapsamının sigortacılık tekniği açısından hesabının mümkün görülmemesidir. Sigorta ile teminat altına alınan maddi zarar kavramı içerisine, karşı aracın gördüğü hasar, üçüncü kişinin ölümü, sakatlığı halinde ödenecek tazminat ve yaralanması neticesinde doğacak tedavi giderleri gibi bedensel zararlar girmektedir. Kazanç veya kâr kaybı da maddi bir zarar teşkil etmesine rağmen, ülkemizde teminat kapsamında değildir.<sup>126</sup> Avrupa ülkelerinin çoğunda bu tip zararlar kişiye gelen zararlar içinde değerlendirilip teminat kapsamına alınmaktadır. Hatta yaralanma olayları neticesinde manevi zararların da karşılanabildiği görülmektedir.<sup>127</sup> Bizde ise manevi zararlar teminat kapsamında değildir. Zarar görenin genel hükümlere göre (BK. m.47) zarar verene karşı manevi tazminat davası açması gerekmektedir.

---

<sup>125</sup> ULAŞ, s.747

<sup>126</sup> ULAŞ, s.788

<sup>127</sup> MAİER - BİELA, s.8; Almanya' da belli olaylar karşısında hükmedilecek manevi tazminat miktarlarına ilişkin tablolar oluşturulmuştur. Bu şekilde örneğin kaza sonucu uzuv kaybı yaşayan kişi taşıdığı maluliyet oranına göre kendisine ne kadar manevi tazminat hükmedileceğini baştan bilmekte ve herkes eşit korumaya sahip olabilmektedir.

#### v. Hatır taşınması

Karayolları Trafik Kanunu'nun 87. maddesine göre; yaralanan veya ölen kişi, hatır için karşılıksız taşınmakta ise veya motorlu araç, yaralanan veya ölen kişiye hatır için karşılıksız verilmiş bulunuyorsa, işletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğu ve motorlu aracın maliki ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir. Sorumluluk genel hükümlere tabi olunca, normal olarak bunun sigorta teminatı kapsamı dışında kaldığı sonucuna varmak gerekir. Nitekim Eski Karayolları Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları'nda durum bu şekilde düzenlenmişti. Açık yasal düzenleme ve genel şartları dikkate alan Yargıtay da, bu rizikoları sigorta teminatı kapsamı dışında değerlendirmekteydi. Doktrinde, bu hüküm hakkaniyet ilkesine aykırı olarak değerlendirilmiş ve bu rizikoların da teminat kapsamında olması gerektiği savunulmuştur.<sup>128</sup>

01.03.1992 de genel şartlarda yapılan değişiklikle, hatır taşınması nedeni ile meydana gelen zararların sigorta teminatı kapsamı dışında kaldığı düzenlemesi kaldırılmıştır. Karayolları Trafik Kanunu'ndaki düzenleme değişmemesine rağmen, genel şartlarda yapılan değişiklik Yargıtay tarafından üçüncü kişi lehine yorumlanmış ve içtihat değiştirilmiştir. Şu anda Yargıtay'ın genel uygulamasına bakıldığında; genel şartlardaki teminat dışı rizikoların tek tek belirlendiği ve bunların içinde hatır taşınması sırasında ölüm veya yaralamaya neden olması hali yer almadığına göre bunların da teminat kapsamında olan riziko olarak değerlendirildiği görülmektedir.<sup>129</sup> Sigorta sözleşmesinin özel hukuka tabi bir sözleşme olması ve tarafların karşılıklı irade beyanları ile kurulması nedeni ile bu konuda hem sözleşme serbestisi korunmuş hem de zorunlu mali sorumluluk sigortası için kabul edilen zarar gören kişilerin korunması yönündeki sosyal amaç gerçekleştirilmiş olmaktadır.

---

<sup>128</sup> ÇELİKTAŞ, s.107; AŞCIOĞLU, Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları, Ankara 1989, s.87; ARKAN, Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982, s.267; Ayrıca hatır nakliyatı için bkz. FRANKO, Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, B.T.H.A.E. , Ankara 1992

<sup>129</sup> ULAŞ, s.748-749; Yarg. 11 HD. 30.05.1996 tarih ve 1996/1511 E.-3935 K.sayılı kararı



## **D. Sözleşmenin Taraflarının Yükümlülükleri**

### **1. Sigorta ettirenin (işletenin) yükümlülükleri**

Zorunlu mali sorumluluk sigortası sözleşmesinde sigorta ettirenin (işletenin) yükümlülükleri açısından önemli iki husus üzerinde durulacaktır. Bunlar işletenin prim ödeme borcu ve ihbar yükümlülükleridir.

#### **a. Prim ödeme borcu**

Sigorta sözleşmesinde prim ödeme borcu sigorta ettirenin asli edimidir.<sup>130</sup> Kural olarak özel sigorta sözleşmelerinde primler taraflarca serbestçe belirlenmektedir.<sup>131</sup> Motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası tarifesi ve ödenecek primler Hazine ve Ticaret Müsteşarlığı tarafından belirlenmekteydi. Ancak çalışmamızın hazırlanması sırasında çıkarılan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına dair Yönetmelik<sup>132</sup> ile yürürlük tarihi olan 01.07.2008 tarihinden itibaren geçerli olan teminat limitleri belirlenmiş ve sigortacılar prim miktarlarını belirlemekte serbest bırakılmıştır. Düzenlemenin henüz çok yeni olması nedeni ile uygulamaya nasıl yansıtacağı konusunda kesin bir tespit bulunmak mümkün değildir. Ancak sigorta şirketlerin ilk başta prim miktarlarını yükseltecekleri fakat sonrasında pazarda oluşacak rekabetin etkisi ile prim miktarlarının zaman içerisinde dengeleneceği yorumunda bulunabiliriz.<sup>133</sup> Zorunlu mali sorumluluk sigortasında prim ödeme borcu Karayolları Trafik Kanunu'nun 91. maddesinin 2. fıkrasında düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre, primlerin peşin olarak ödenmesi gerekmektedir. İlgili Bakanlık primlerin taksitler halinde ödenmesine ilişkin düzenleme yapmaya yetkilidir.

Sigorta sözleşmelerine ilişkin Türk Ticaret Kanunu'nun 1295/2. maddesinde sigortacının sorumluluğunun primin veya ilk taksitinin ödenmesi ile başlayacağı

---

<sup>130</sup> KUBİLAY, s.65

<sup>131</sup> CAN, s.263

<sup>132</sup> 06.02.2008 tarih ve 26779 sayılı R.G.

<sup>133</sup> Almanya'daki sistem de zaman içerisinde bu şekilde oluşturulmuş olup bugün oldukça düzenli bir işleyişe sahiptir.

öngörülmüştür. Zorunlu mali sorumluluk sigortasında primin taksitle ödenmesini kural olarak kaldıran Karayolları Trafik Kanunu'nun 91/2 maddesindeki düzenleme gereği, prim sözleşmenin kurulmasından sonra poliçenin teslimi karşılığında ödenir ve bu anda sigortacının sorumluluğu da başlar. Acaba sigortacının kanuna aykırı olarak prim borcunu taksitlendirmesi veya tahsil etmeden poliçe düzenleyip teslim etmesi hallerinde sorumluluğu söz konusu olmayacak mıdır? Öğretide belirtildiği üzere, bu durumda sigortacı Türk Ticaret Kanunu'nun 1295/2 maddesinden yararlanarak sorumluluğunun doğmadığını zarar gören üçüncü kişilere karşı ileri süremez.<sup>134</sup> Sigortacının bu def'i hakkı ancak sigorta ettiren ile olan iç ilişkisinde söz konusu olabilir. Üçüncü kişiler sözleşmenin taraflarının ihmalleri nedeni ile mağdur edilemez.

#### b. İhbar yükümlülüğü

Karayolları Trafik Kanunu'nda işletenin ihbar yükümlülüğü düzenlenmemiş olup, bu konuda Türk Ticaret Kanunu'nda mal sigortaları başlığı altındaki (m.1290 vd.) ve Genel Şartlardaki hükümler uygulama alanı bulmaktadır. İşletenin üç tür ihbar yükümlülüğü bulunmaktadır. Bunlar sigorta sözleşmesinin yapılması sırasında, sigorta sözleşmesi süresince ve rizikonun gerçekleşmesi halindeki ihbar yükümlülükleridir.

Sigorta ettirenin ihbar yükümlülüğü medeni hukuk anlamında bir borç olmayıp sigorta ettirene kanun ile yüklenen bir külfettir.<sup>135</sup> Bunun sonucu olarak da sigortacının bu yükümlülüğün ihlali nedeni ile dava açma hakkı bulunmamaktadır. Sigorta ettirenin ihbar yükümlülüğünü yerine getirmemesi, sigorta sözleşmesinden doğan haklarının kısmen veya tamamen kaybı sonucunu doğurabilir.<sup>136</sup>

Sözleşmede sigortacının belirleyeceği prim rizikonun ağırlığı ile ilgilidir. Doktrindeki modern görüşe göre; sigorta sözleşmesinde sigortacının asli borcu riziko

---

<sup>134</sup> ULAŞ, s.752

<sup>135</sup> KENDİGELEN, Karayolları Trafik Kanunu Mecburi ve İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortasında Sigorta Ettirenin İhbar Mükellefiyeti ve İşletenin Değişmesi, Makalelerim 3, İstanbul 2001, s.5; BOZER, İhbar yükümlülüğünün hukuki niteliği konusundaki tartışmaların sadece teorik kıymete haiz olduğunu, aslında herhangi bir tazminat doğmadığı için tam anlamda bir yükümlülüğün söz konusu olup olmadığının da tartışmalı olduğunu ifade etmektedir. BOZER, s.76

<sup>136</sup> KENDİGELEN, s.51-52

gerçekleştiği anda tazmin yükümlülüğünü yerine getirmek değil, sigorta süresi boyunca gerçekleşebilecek rizikolara karşı himaye sağlamaktır.<sup>137</sup> Dolayısıyla sigorta sözleşmesinde sigortacı açısından sözleşme ilişkisi süresince sürekli bir edim söz konusudur. Sigortacının himaye sağlama ediminin riziko ile bağlantılı olması, sigorta ettirene riziko ile ilgili ihbar yükümlülüklerinin öngörülmesi sonucunu doğurmuştur.<sup>138</sup>

i. Sigorta sözleşmesinin yapılması esnasında ve sözleşme süresince ihbar yükümlülükleri

Sigorta sözleşmesinin yapılması sırasında ihbar yükümlülüğü, sigortacının işletenin beyanı doğrultusunda poliçe düzenlemesinden ve gerçeğe aykırı ve eksik beyan halinde sigortacının sorumluluğunun ağırlaşması tehlikesinin söz konusu olmasından kaynaklanmaktadır.<sup>139</sup> Aynı şekilde sözleşme süresince olan ihbar yükümlülüğü de rizikoyu ağırlaştırır durumlara ilişkindir. Bu durumda rizikonun ağırlaşmasına bağlı olarak sigortacının prim farkı istemek hakkı gündeme gelir.<sup>140</sup> Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları gereğince, Türk Ticaret Kanunu'nun 1291. maddesine paralel olarak, işletenin rizikonun ağırlaştıracak değişiklikleri öğrendiği tarihten itibaren sekiz gün içerisinde sigortacıya bildirmesi gerekmektedir (m.8/1). İşletenin (sigorta ettirenin) bu ihbar yükümlülüğünü ihlal etmesi halinde sigortacının zarar gören üçüncü şahsın zararını giderdikten sonra sigorta ettirene rücu hakkı bulunmaktadır. Sigortacının rücu hakkı sigorta ettirenin ihbar yükümlülüğünü ihlal etmesi halinde kastının bulunup bulunmamasına göre değişir.<sup>141</sup> Sigortacı sigorta ettirene kastı varsa ödenen tazminatın tamamı için, yoksa alınan prim ile alınması gereken prim arasındaki oran kadar kısım dışında kalan miktar için rücu edebilir (m.7/5a-b, m.8/4). Eğer sigorta ettiren sözleşmenin kuruluşu veya devamı süresince ihbar yükümlülüğünü yerine getirmemiş fakat durum

---

<sup>137</sup> KENDER, bu şekilde sigortacının "riziko taşıma borcunun" bulunduğunu savunmaktadır. s.225; Aynı görüşte OMAĞ, Sigortacının "sigorta himayesini sağlama borcunun" bulunduğunu savunmaktadır. OMAĞ (Sigorta Sözleşmesi), Sigortacı Açısından Sigorta Sözleşmesi Hükümleri, İstanbul 2003, s.30; Karşı görüşte olan BOZER; sigortacının "sigorta tazminatını ödeme borcu" olduğunu savunmaktadır. BOZER, s.87

<sup>138</sup> KENDİGELEN, s.51-52

<sup>139</sup> ULAŞ, s.756

<sup>140</sup> FRANKO, Sigorta Akdinde Rizikonun Ağırlaşması, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Mayıs 1992, Ankara 1992, s.103

<sup>141</sup> ULAŞ, s.756

sigortacının başka bir şekilde bilgisine ulaşmış ise, sigortacı prim farkının ödenmesinin temini için sigorta ettirene derhal ihtar çekmeli ve sekiz günlük bir süre tanınmalıdır. Sigorta ettiren sekiz günlük süre içerisinde prim farkını ödemez veya ödeyemeyeceğini bildirirse sözleşme feshedilmiş olur. Bu halde sigortacı işlemeyen günlere ait primleri sigorta ettirene iade eder.

#### ii. Rizikonun gerçekleşmesi halinde ihbar yükümlülüğü

Rizikonun gerçekleşmesi halinde, sigorta ettirenin sigortacıya beş gün içerisinde durumu ihbar etme yükümlülüğü (kulfeti) bulunmaktadır.<sup>142</sup> Sigorta ettiren ayrıca kurtarma ve koruma tedbirleri almak, sigortacının talimatlarına uymak, sigortacıya gerekli bilgi ve belgeleri ulaştırmak, kendisi hakkında girişilen dava ya da başka bir yolla tazminat talebi ile karşılaşarsa durumu sigortacıya bildirmek yükümlülüğü altındadır. (MAZMSS Genel Şartları, m. B.1)

## 2. Sigortacının yükümlülükleri

#### a. Sigorta poliçesini düzenleme ve teslim etme yükümlülüğü

Türk Ticaret Kanunu'nun 1265. maddesinde sigortacının tarafların hak ve yükümlülüklerini içeren poliçeyi düzenleme ve teslim etme yükümlülüğü getirilmiştir. Sigorta poliçesi, standart olarak sigortacı tarafından bastırılmakta, standart metinde genel şartlara yer verilmektedir. Poliçe metninde özel şartlara da yer verilmektedir. Özel şartlar işletene ve araca ait bilgilerin yer aldığı kısım, genel şartlar ise Bakanlıkça düzenlenen ve sigorta teminatının kapsamı, istisnaları, sigorta ettirenin yükümlülükleri, tazminat ödeme esasları, yetkili mahkeme ve zamanaşımına ilişkin hükümlerin bulunduğu kısımdır.

#### b. Sigorta tazminatını ödeme borcu

Zorunlu mali sorumluluk sigortasında sigortacının asli edimi sigorta sözleşmesi süresince gerçekleşecek rizikolara karşı teminat sağlamaktır. Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında olan ve yukarıda anlatılan rizikoların meydana

---

<sup>142</sup> TTK Tasarısındaki düzenleme için bkz. yuk. s.19

gelmesi halinde sigortacı zarar gören üçüncü kişilere karşı tazmin borcu altına girmektedir. Sigortacının tazmin borcu rizikonun gerçekleşmesinden sonra kendisine yapılacak ihbar ile doğar. Sigortacının tazmin borcu için oluşması gereken şartlar vardır. Öncelikle rizikonun sözleşmenin geçerlilik süresi içinde meydana gelmiş olması gerekir. Ayrıca, gerçekleşen riziko, poliçede belirlenen teminat kapsamı dışında olan haller içine girmemelidir ve riziko ile zarar arasında uygun nedensellik bağı bulunmalıdır.<sup>143</sup> Zarar gören üçüncü kişilere karşı tazmin borcu, işleten ile arasında olan sözleşme ilişkisine dayanmakta, ancak üçüncü kişinin sigorta tazminatını doğrudan talep hakkı yasadan (KTK m.97) doğmaktadır. Sigortacının sorumluluğu aslında işletenin sorumluluğunun doğduğu haller için geçerlidir. Bu yüzden işletenin sorumlu olmadığı tespit edildiği durumlarda veya işletene kurtuluş kanıtı getirilen durumlarda sigortacının sorumluluğunun da ortadan kalkması söz konusudur.<sup>144</sup> Aynı şekilde sigortacı işletenin kusuru ölçüsünde sorumlu olup, tazminat ödemesini de işletenin meydana gelen kazadaki kusur oranına göre yapacaktır.<sup>145</sup>

Sigortacının sorumluluğu sınırlı bir sorumluluk olup, poliçe ile teminat altına alınan sigorta limitleri kadardır. Sigorta limitleri Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen Tarife ve Talimatlar ile araçların cinsine göre belirlenmektedir. Zarar gören kişilerin çokluğu sigortacının sorumluluğu açısından bir fark yaratmaz. Zarar görenlerin birden fazla olması ve zararların toplamının sigorta limitini aşması halinde sigortacı belirlenen kusur oranlarına göre garameten ödeme yapar (KTK. m. 96/1). Sigortacının başka zarar görenlerin varlığını bilmeden iyiniyetli olarak ödeme yapması halinde diğer zarar görenlere karşı olan tazmin borcu ortadan kalkmaktadır (KTK m.96/2).

Sigortacı meydana gelen gerçek zararı öder, zira zarar sigortası söz konusu olup, sigorta ettirenin pasif malvarlığındaki olası artışlar teminat altına alınmaktadır. Gerçek zararın giderilmesi ilkesinin uygulanması ve ayrıca belli bir menfaat değerinin söz konusu olmaması nedeni ile çifte ve aşkın sigorta söz konusu

---

<sup>143</sup> OMAĞ – Sigorta Sözleşmesi, s. 33

<sup>144</sup> Karş. Hatır taşımacılığı hakkında genel şartlarda yapılan değişiklikten sonraki durum, yuk. s.34

<sup>145</sup> ULAŞ, s.780, ayrıca bkz. yuk. s.22 vd.

değildir.<sup>146</sup> Gerçek zararın tespiti sigorta eksperini incelemesi ile yapılmaktadır. Sigorta eksperini Sigortacılık Kanunumuzun 2. maddesinin m bendinden şu şekilde tanımlanmıştır: “ *Sigorta eksperini sigorta konusu risklerin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan kayıp ve hasarların miktarını, nedenlerini ve niteliklerini belirleyen ve mutabakatlı kıymet tespiti, ön ekspertiz ve hasar gözetim gibi işleri mutad meslek olarak yapan tarafsız ve bağımsız kişiyi ifade eder.*” Ekspert sigortacı, sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler tarafından serbestçe tayin edilebilir.<sup>147</sup> Ekspertin araçta meydana gelen hasarın, yaralanma halinde kişinin tedavisi için yapılacak giderler, ölüm veya sakatlık halinde destekten yoksun kalma tazminatının tek tek tespit edilmesi gerekmektedir. Sigortacı tespit edilen rakamdan limit oranında sorumludur. Geri kalan miktar için ancak işleme başvurulabilir.<sup>148</sup>

### c. Sigorta ettirene rücu hakkı

Sorumluluk sigortalarında kural olarak sigortacının halefiyet ve rücu hakkı bulunmamaktadır. Sigortanın işlevi, sigorta ettirenin pasif malvarlığında meydana gelecek azalmaları teminat altına almaktır. Ancak motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasında Karayolları Trafik Kanunu’nun 95. maddesinin 2. fıkrası ile sigortacıya, tazminatın azaltılması ve kaldırılması sonucunu doğuran durumlar için sigorta ettirene rücu hakkı tanınmıştır. Sigortacının sigorta ettirene olan rücu hakkının hukuki dayanağı aralarındaki sözleşmedir. Sigorta ettirene rücu hakkının doğmasını gerektiren nedenler; sigorta ettirenin sigorta sözleşmesi gereği kendisine yüklenen yükümlülüklerden ve genel anlamda sahip olduğu özen yükümlülüğünden kaynaklanmaktadır. Genel Şartlar B.4/3’ e göre sigorta ettirene başlıca rücu nedenleri;

— Sigorta ettirenin rizikonun gerçekleşmesi halinde kendisine düşen yükümlülükleri yerine getirmemesi,

— Kazanın işletenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kasdi bir hareketi veya ağır kusuru sonucu meydana gelmesi,

---

<sup>146</sup> ULAŞ, s.636; KENDER- Mesuliyet Sigortası, s.10 vd.

<sup>147</sup> CAN, s.77

<sup>148</sup> ULAŞ, s.775

— Aracın sürücü belgesiz ya da alkol, uyuşturucu veya keyif verici bir madde alınarak sevk ve idare edilmiş olması,

— Aracın çalınmış veya gaspedilmiş olması halinde işletenin gerekli özen yükümlülüğünü yerine getirmemiş olması,

— İşletenin yetkili makamlardan izin alınmaksızın düzenlenen yarışlarda yapılması zorunlu özel sigortanın (KTK. m. 105/3) yapılmadığını bilmesi veya gerekli özen yükümlülüğünü yerine getirmesi halinde bilebilecek durumda olması' dır.

#### d. Sigortacının zarara neden olan üçüncü kişilere karşı yasal halefiyet hakkı

Sigortacının aynı zamanda zarara neden olan üçüncü kişilere karşı yasal halefiyet hakkı bulunmaktadır. Kanuni halefiyet tazmin ilkesinin getirmiş olduğu bir sonuçtur.<sup>149</sup> Karayolları Trafik Kanunu'nda sigortacının halefiyet hakkı düzenlenmiş olmadığından, bu konuda Türk Ticaret Kanunu'nun sigortacının halefiyet hakkını düzenleyen 1301. maddesi ve Genel Şartların B.3 maddesi uygulama alanı bulacaktır. Genel Şartlar B.3 deki düzenleme gereği; sigortacı ödediği tazminat miktarınca hukuken sigorta ettiren yerine geçer. Sigortacı işletenin sorumluluğunu üstlenmekle zarar gören kişilerin tazminat taleplerini karşılamaktadır. Meydana gelen kazada işleten veya zarar gören kişi yanında üçüncü bir kişinin de kusurunun bulunması mümkün olduğundan, bu kişilere karşı işletenin sahip olacağı başvuru ve dava hakkı işletenin yerine geçen sigortacıya geçmektedir. Sigortacının halefiyet hakkı, tazminatı ödedikten sonra doğar ve ödemiş olduğu tazminat miktarı ile sınırlıdır.<sup>150</sup>

#### **E. Zarar Gören Üçüncü Kişilerin Sigortacıya Doğrudan Dava Hakkı (Actio Directe)**

Kanunumuzda sorumluluk sigortalarında zarar gören üçüncü kişilere sigortacıya doğrudan dava hakkı yönünde bir düzenleme yoktur. Ancak TTK Tasarısı ile sorumluluk sigortalarında sigortacıya doğrudan dava hakkının düzenlenmiş

---

<sup>149</sup> TEKİL, s.126

<sup>150</sup> TEKİL, s.127–128

olduğunu tekrar belirtmek isteriz. Karayolları Trafik Kanunu'nun 97. maddesindeki düzenleme ile zarar gören üçüncü kişilerin sigortacıya doğrudan başvuru ve dava haklarının bulunduğu hüküm altına alınmıştır. Bu hak zarar gören kişinin kendisi veya halefleri tarafından kullanılabilir. Burada sigortacı açısından yasal düzenleme gereği borca katılım söz konusudur.<sup>151</sup> Zarar görenlerin sigorta şirketi aleyhine dava açabilmeleri gibi doğrudan başvurup zararın tazmini talep etmeye de hakları bulunmaktadır.

Bu düzenleme zarar gören üçüncü kişilerin korunması ve sigortanın sosyal amacının gerçekleştirilmesine uygundur. Zarar gören üçüncü kişinin aslında sigortacı ile hukuki anlamda bir ilişkisi bulunmamakta ve zararın meydana gelmesi halinde sigortacının tazmin borcu, her ne kadar zarar görene ödeme yapılırsa da, sigorta ettiren ile aralarındaki akdi ilişki nedeni ile doğmaktadır. Üçüncü kişilere tanınan doğrudan başvuru ve dava hakkı doktrinde çeşitli görüşler ile açıklanmaya çalışılmıştır.<sup>152</sup> Ancak doğrudan başvuru ve dava hakkını açıklamaya çalışan hiçbir sözleşme ve hak görüşü tam anlamı ile duruma uygunluk sağlamamaktadır. Aslında sorumluluk sigortalarının özellikle tarihi gelişimini sağlayan ve önemli fonksiyonunu ve hatta amacını oluşturan üçüncü kişilerin korunması düşüncesi bu hakkın verilmiş olmasına en iyi açıklamayı oluşturmaktadır. Doğrudan başvuru hakkı ile zarar görenlerin bazı formalitelerden kurtularak, zararlarını daha hızlı bir şekilde tazmin etmeleri sağlanmaktadır.<sup>153</sup>

Zarar gören kişilerin sigortacıya doğrudan başvurması halinde, sigortacı işletenin yerini alır. Bu nedenle sigortacı zarar görene karşı sadece işletenin sorumluluğunun doğmadığı halleri defî olarak ileri sürülebilir.<sup>154</sup> Defî olarak ileri sürdüğü durumları ispatlamak kaydı ile tazmin etme borcundan kurtulabilir. Sigortacının işleten ile arasında olan sözleşmeden kaynaklanan defîleri zarar görene karşı ileri sürebilmesi mümkün değildir.<sup>155</sup> Sigortacının işleten ile arasında olan sözleşme gereği sorumluluğunu yerine getirerek zarar görene sigorta tazminatını

---

<sup>151</sup> MÜRİNGER, s.32

<sup>152</sup> Bkz. VURAL, s. 65 vd.

<sup>153</sup> MÜRİNGER, s.32

<sup>154</sup> FARNER, s.108

<sup>155</sup> BOZER, s.144; FARNER, s.108



ödedikten sonra, işletene karşı ileri sürebileceği bir defa hakkı varsa; ödemiş olduğu tazminat oranında işletene rücu hakkı bulunmaktadır.<sup>156</sup>

Zarar gören üçüncü kişilere tanınan doğrudan başvuru ve dava hakkı, işletene olan başvuru haklarına engel teşkil etmez. Sigortacı ile işleten birlikte ya da ayrı dava edilebilir. Çünkü zarar görene karşı müteselsil sorumlulukları (*Gesamtschuldverhältniss*) vardır.<sup>157</sup> Ayrı dava açılırsa, bir davanın önce sonuçlanması halinde bu davada kurulan hüküm diğer davada kesin delil teşkil eder.<sup>158</sup>

## F. Zamanaşımı

Karayolları Trafik Kanunu'nun 109. maddesinde işletene ve sigortacıya karşı olan talepler hakkında ortak zamanaşımı hükmü getirilmiştir. Buna göre, bu kanundan kaynaklanan uyuşmazlıklarda zamanaşımı süresi, zarar görenin zarar ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren iki ve her halde kaza gününden itibaren on yıldır. Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa sözleşmesi ile de zamanaşımı süresinin en az iki yıl olması gerektiği düzenlenmiştir.<sup>159</sup>

Ceza davasının bulunduğu durumlarda, uzamış ceza zamanaşımı süresi geçerlidir.<sup>160</sup> Türk Ceza Kanunu'nun 66/1 d-e maddesine göre ise, ölümlü trafik kazası dolayısı ile on beş yıllık yaralamalı trafik kazası dolayısı ile sekiz yıllık zamanaşımı süresi uygulanmaktadır.

---

<sup>156</sup> BOZER, s.145

<sup>157</sup> MÜRİNGER, s.32

<sup>158</sup> ULAŞ, s.845; ATABEK, Zarar Görenlerin Doğrudan Doğruya Sigortacıya Müracaat Hakkı, Batider C.VI, S.1, Ankara 1971, s.151–152

<sup>159</sup> Zamanaşımı konusunda ülkelerin farklı uygulamaları bulunmaktadır. Örneğin Almanya' daki zamanaşımı süresi 3 yıldır.

<sup>160</sup> Uzamış ceza zamanaşımının sigortacının ceza davası ile bir ilgisinin bulunmaması nedeni ile sigortacıya karşı geçerli olmayacağı görüşünde olan Yargıtay daha sonra uzamış ceza zamanaşımının "ortak hükümler" altında düzenlenmiş olması sebebi ile sigortacı karşı açılacak davalar için de geçerli olacağı yönünde içtihat değişikliği yoluna gitmiştir.

**İKİNCİ BÖLÜM**  
**YEŞİL KART SİSTEMİ,**  
**BU SİSTEME İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER VE**  
**YEŞİL KART SİGORTASI**

**§ 4. YEŞİL KART SİSTEMİ**

**I. Amacı ve Gelişimi**

Yeşil Kart Sistemi'nin Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi ve AT direktifleri ile belirlenmiş olan iki temel amacı bulunmaktadır. Bunlardan biri uluslararası trafik akışının kolaylaştırılması diğeri ise zorunlu mali sorumluluk sigortasının uluslararası alanda geçerliliğini sağlamak sureti ile yabancı plakalı araçların neden olduğu zararlar karşısında zarar görenlerin korunmasını sağlamaktır.<sup>161</sup>

Aşağıda bu amaçlar doğrultusunda Yeşil Kart Sistemi'nin gelişim süreci açıklanacaktır.

**A. Uluslararası Trafik Akışının Kolaylaştırılması**

**1. Ülke sınır kapılarında yaptırılacak zorunlu mali sorumluluk sigortasının kaldırılması**

Sorumluluk hukuku ile sigorta hukukunun birbiri içine geçmiş yapısı, uluslar arası bir trafik kazasından doğacak sorumluluk taleplerinin de sigortacının tazmin yükümlülüğü içinde değerlendirilmesini gerektirmiştir. Bu nedenle öncelikle zorunlu sigorta uygulamasının yabancı plakalı araçlar üzerine genişletilerek bu alanda oluşan yasa boşluğu doldurulmuştur.<sup>162</sup> Bu şekilde zarar görenlere yabancı plakalı araçların vermiş oldukları zararlar karşısında himaye sağlanmış olsa da, yabancı için doğabilecek iletişim problemleri, ülkelerin zorunlu sigorta yaptırılması için öngörebilecekleri farklı düzenlemeler, özellikle transit geçişlerde ortaya çıkacak

---

<sup>161</sup> NEBEL, Internationale Regelwerke über Straassenverkehrsunfalle und Mfz.\_Haftpflichtversicherung in Europa, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz, 15./16. Juni 2000 Genf, Basel-Genf-München 2000, s.341

<sup>162</sup> SIEGHÖRTNER, s.87

yüksek prim maliyeti ve oluşacak zaman kaybı gibi etkenler daha pratik bir sistemin oluşturulmasını gerektirmiştir.<sup>163</sup>

Ülkemizde yabancı plakalı araçların sigorta yaptırma zorunluluğuna ilişkin düzenleme getiren Karayolları Trafik Kanunu'nun 91/6 maddesine göre; *“Turistlere ait taşıtlarla, milletlerarası çok taraflı veya karşılıklı anlaşmalar kapsamına giren yabancı plakalı taşıtların Türkiye’de geçerli milletlerarası anlaşmalarla kabul edilmiş sigortaları yoksa bunlar için zorunlu mali sorumluluk sigortası Türkiye sınırlarına girişleri sırasında yapılır.”*

Maddede sözü geçen milletlerarası çok taraflı anlaşma Yeşil Kart Sistemine geçerlilik kazandıran “Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi”dir. Böylece Yeşil Kart Sistemi ile yabancı plakalı araçların karışacakları trafik kazasında neden olacakları zararların teminat altına alınması amacı ile sınır girişlerinde sigorta yaptırma zorunluluğu kalkmaktadır.<sup>164</sup> Yabancı plakalı araçlar yeşil kartlarını sınır kapılarında ibraz etmek sureti ile başka herhangi bir işlem yapmalarına gerek kalmaksızın ve zaman kaybetmeksizin giriş yapabilmektedirler.

## **2. Yeşil kartın sınır kapılarında ibraz zorunluluğunun kaldırılması**

Avrupa’da yeşil kartın ülke sınır girişlerinde kontrolünün dahi trafik akışını aksatacağı düşüncesi nedeni ile yeşil kartın sınır kapısında ibraz zorunluluğunun da kaldırılmasına yönelik bir sistem getirilmiştir. Önce uluslararası iki taraflı anlaşmalar ile uygulanmaya başlayan bu sistem, 1972 tarihli “Yeşil Kart Direktifi” olarak da anılan direktifteki düzenlemeye uygun olarak 1973 yılında Avrupa’ da 19 ülkeyi kapsayan ve “*Kennzeichenabkommen*” olarak anılan “Araç Plaka İşaretleri Anlaşması” ile kurulmuştur. Anlaşmayı imzalayan devletler, birbirlerinin sınır kapılarında yeşil kartın ibrazı zorunluluğunu kaldırarak araç plaka işaretlerinin yeşil kart sigortasının bulunduğu gösterdiğini kabul etmişlerdir.<sup>165</sup> Bu uygulamanın

---

<sup>163</sup> METZLER, s.260

<sup>164</sup> SIEGHÖRTNER; Almanca “Grenzenversicherung” olarak ifade edilen ve ülke sınırda yapılan sigorta anlamına gelen sigortanın Yeşil Kart Sistemi uygulaması ile kaldırılması gerektiğini ifade etmiştir.

<sup>165</sup> METZLER, s.260

nedeni, aralarında anlaşma bulunan ülkelerde meydana gelen zararların aracın zorunlu mali sorumluluk sigortası ile teminat altına alınmasıdır. Motorlu bir aracın geçerli bir plaka işareti taşıması ise, genelde aracın bütün devletlerde geçerli zorunlu sigortasının bulunmasına bağlanmaktadır. Dolayısı ile plaka işaretlerinin aracın zorunlu sigortasının bulunduğunu gösterdiği kabul edilmektedir.<sup>166</sup> Böyle bir uygulamanın benimsenebilmesinin nedeni Avrupa devletlerinde zorunlu sigorta sisteminin düzgün işleyişi ve kayıt dışı araç sayısının oldukça sınırlı olmasıdır. Ayrıca devletlerin kayıt dışı araçlar için sorumluluk üstlendikleri de görülmektedir. Örneğin İsviçre Karayolları Kanunu'nda gerekli sigorta yapılmadan araca trafik belgesi veya plaka veren her Kanton trafik sigortası limitleri dahilinde bu aracın neden olduğu zararlardan sorumludur (m.77/III)<sup>167</sup>

Uluslararası iki taraflı anlaşmalar ile uygulanmaya başlayan bu sistem 15.03.1991' de Çok Taraflı Garanti Sözleşmesi (*Multilaterales Garantieabkommen*) ile yaygınlık kazanmıştır.<sup>168</sup> Günümüzde bu anlaşma, AB üyesi tüm devletler yanında Andorra, Hırvatistan, İsviçre, İzlanda, Lihtenştayn ve Norveç' te geçerli olup bu devletlere ait araçların birbirlerinin sınırlarında yeşil kart ibrazı zorunluluğu yoktur.<sup>169</sup> Yeşil kartın ibrazının zorunlu olduğu ülkeler; Arnavutluk, Bosna Hersek, İsrail, İran, Sırbistan, Fas, Makedonya, Moldavya, Tunus, Türkiye, Ukrayna ve Beyaz Rusya'dır.<sup>170</sup> Çok Taraflı Garanti Sözleşmesi 01.07.2003 tarihi itibari ile Bürolar Meclisi'nin (*Council of Bureaux*) çıkardığı "Uluslararası Kurallar" ile mülga olmuş ve bu düzenlemesi içine alınarak belirlenen esasların geçerliliği korunmuştur.<sup>171</sup>

---

<sup>166</sup> METZLER, s.282

<sup>167</sup> GÜRSOY, s.25

<sup>168</sup> METZLER, s.260

<sup>169</sup> Her ne kadar bu anlaşma gereği ülke sınırlarında yeşil kartın ibrazı zorunlu olmasa da sürücülerini yeşil Kartlarını ülke dışına çıkarırken yanında taşımaları Avrupa' daki çoğu sigorta şirketi tarafından tavsiye edilmektedir. Bunun nedeni olarak da yeşil kart üzerindeki bilgiler ile özellikle sigortacının tespiti ve işlemlerin hızlandırılmasında kolaylık sağlanacağı gösterilmektedir. <http://www.versicherung-und-verkehr.de/index.php/1.0.99:cmid:6:crd:8>; JEGER-PASCAL, Ziele und Massnahmen des Bundes betreffend die Motorzeug-Haftpflichtversicherung im grenzüberschreitenden Verkehr, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantifonds Schweiz, 15./16 Juni 2000 Genf, Basel-Genf-München 2000, s.192

<sup>170</sup> <http://www.keinesorgen.at/service/know-how/gruene-karte>

<sup>171</sup> <http://www.nbi.ch/geschichte-003-0201-de.htm>

## **B. Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Uluslararası Geçerliliğini Sağlamak Suretiyle Zarar Görenlerin Korunması**

Yeşil Kart Sistemi'nin bir diğer amacı da, trafik kazası nedeniyle zarar gören kişiler arasında eşitlik sağlamaktır. Bunun temelinde de; hiç kimsenin yabancı plakalı bir aracın verdiği zarar dolayısıyla o ülkeye ait diğer bir araçtan zarar gören kişiden daha kötü duruma düşmemesi gerektiği düşüncesi yatmaktadır.<sup>172</sup> Yabancı plakalı bir araçtan zarar gören kişiye ülkesinde tüm taleplerini öne sürebileceği bir sorumlunun gösterilmesi ve zararını ülkede belirlenmiş poliçe limitleri dahilinde tazmin etme olanağı getirilmesi suretiyle, ülkesinde kayıtlı bir araç nedeni ile zarar görmesi halinde elde edeceği korumanın aynısının sağlanması hedeflenmiştir.

### **§ 5. YEŞİL KART SİSTEMİ'NE İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER**

#### **I. Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Alt Nakliyat Komisyonu'nun 5. No.lu Tavsiye Kararı**

##### **A. Çıkarılış Amacı**

Karayolu Alt Nakliyat Komisyonu Avrupa ülkeleri arasında yoğunlaşan trafik akışını düzenlemek ve bir ülke vatandaşının başka bir ülkede geçirdiği kaza nedeni ile oluşacak mağduriyeti önlemek ve ülkelerarası bir dayanışma sağlayacak düzenlemeleri oluşturmak amacı ile kurulmuştur. Komisyon bu amacı gerçekleştirmeye yönelik getirilecek düzenlemeleri tespit için ülke hükümetleri ile görüşmeler yapmış ve nihayetinde 5 no.lu Tavsiye Kararı'nı çıkarmıştır. Tavsiye kararı ile trafik kazası sonucu zarar gören kişinin daima korunması gerektiği, bunun ülkeler üstü bir menfaat teşkil ettiği, bu nedenle sektörde çalışan sigorta şirketleri arasında dayanışma ve işbirliğinin oluşturulması gerektiği ve üye devletlere büyük görev düştüğü ifade edilerek, yapılması gereken düzenlemeler tavsiye niteliğinde üye ülke hükümetlerine sunulmuştur.

---

<sup>172</sup> SIEGHÖRTNER; bu durumu mağdurlara muamele eşitliği anlamına gelen "Opfergleichstellung" kavramı ile ifade etmektedir.

## B. Öngördüğü Düzenleme

Yeşil Kart Sistemi olarak adlandırılan sistemin oluşturulması için yapılacak düzenlemeler şöyle ifade edilmiştir:

— Her üye ülkede, ülke yönetimi tarafından tanınacak ve “büro” olarak adlandırılacak bir merkezler kurulacaktır.

Büronun çift yönlü bir işlevi bulunacaktır. Birincisi, uluslararası sigorta belgesi niteliğinde bulunan yeşil kart düzenlemektir. Büro bu hak ve görevini ülke içerisindeki anlaşmalı sigorta şirketlerine devretme yetkisine sahip olacaktır. İkinci işlevi ise, düzenlediği yeşil kartlar dolayısıyla başka bir büronun adına gerçekleştirdiği zarar tazminlerine ilişkin rücu taleplerini karşılamaktır. Büro bu konuda garanti taahhüdünde bulunacaktır.<sup>173</sup>

— Bürolar kurulmaları ile birlikte “Bürolararası Uniform Anlaşmayı”<sup>174</sup> imzalayacaklardır. Bürolararası uniform anlaşma örneği üye devlet hükümetlerine sunulmuştur.

— Kurulacak büroların üst denetim organı olacak Bürolar Meclisi [*Council of Bureaux* (CoB)] kurulacaktır.

5 no.lu tavsiye kararı daha sonra oluşturulacak tüm anlaşma ve düzenlemelerin temelini oluşturmuştur.

## II. Londra Anlaşması

Üye devlet hükümetlerine sunulan tavsiye kararının olumlu karşılanması üzerine, 1953'te imzalanan Londra anlaşması ile bu tavsiye kararına işlerlik

<sup>173</sup> AKIN, s.465; www.gruene-karte.de

<sup>174</sup> Bürolararası Uniform Anlaşma metni 1953'de Londra anlaşması ile oluşturulmuştur. 1989'da tekrar örnek bir anlaşma metni düzenlenmiştir. Bu metin üzerinde de yıllar içinde değişiklikler yapılmıştır. En son geçerli hali 05.06.1997 yapılan düzenlemeydi. CoB tarafından çıkarılan ve 1.07.2003 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Kurallar ile Londra anlaşması ve bu anlaşmaya dayanılarak imzalanan bütün anlaşmalar ilga edilerek tüm anlaşmalar tek bir düzenleme içinde toplanmıştır.

kazandırılması amaçlanmıştır. Bu anlaşma ile bürolararası uniform anlaşma metni son hali ile oluşturulmuş ve CoB ile ilgili belirlemeler yapılmıştır.

Londra anlaşması özel hukuk hükümlerine tâbi olup, CoB üyesi bürolar ve büroya üye olan sigorta şirketleri arasında akdi bir ilişki kurulmasını sağlamıştır. bürolararası uniform anlaşma olarak adlandırılan sözleşme bürolar tarafından karşılıklı olarak imzalanmıştır.<sup>175</sup> Kazanın meydana geldiği ülke bürosu “işlem yapan büro” (*behandelndes Büro*) yeşil kartı veren ülke bürosu da “tazmin eden büro” (*zahlendes Büro*) olarak adlandırılmıştır.<sup>176</sup>

Bürolararası uniform anlaşmayı imzalayan bürolar arasındaki ilişkiler şu şekilde olacaktır:

— Bürolar, diğer ülke bürosunun veya büroya bağlı bir sigorta şirketinin düzenlemiş olduğu yeşil kart sigortasını herhangi bir koşul ve ücrete tabi tutmaksızın kabul edecekler ve yeşil kart sigortasını kendisi düzenlemişçesine işlem yapacaklardır. Bu kapsamda işlem yapan büro, ülkesinde yabancı plakalı yeşil kart sigortası bulunan araçların karıştığı kazalardan doğan hasar işlemlerini tazmin eden büro adına yürütmeyi üstlenecek ve ilgili tazminat taleplerini karşılamayı taahhüt edecektir.<sup>177</sup>

— Yabancı plakalı bir araç ile meydana gelen bir trafik kazasında zarar gören kişi aracın yeşil kart belgesi bulunmaktaysa kendi ülkesindeki büroya zararın tazmini için başvurabilecek ve büroya karşı dava açabilecektir. Bu durumda büro, hasar tespiti işlemlerini yürütebilmek için, kazaya ilişkin kanıt ve belgeleri toplayıp değerlendirmeye yetkili ve görevli olacaktır. Dava açılması halinde, yeşil kartı düzenleyen büronun veya büroya bağlı üye sigortacının yerini alacaktır ve onay alması halinde sulh, ibra ve feragat gibi usule ilişkin işlemler için de ayrıca yetkili olacaktır.<sup>178</sup>

---

<sup>175</sup> METZLER, s.276

<sup>176</sup> SIEGHÖRTNER, s.89

<sup>177</sup> MÜRİNGER, s.14; ULAŞ, s.723

<sup>178</sup> AKIN, s.472

— Yeşil kartı düzenleyen büro adına hasar işlemlerini yürüten ve gerektiğinde zarar görenin tazminat taleplerini karşılayan “işlem yapan büro”, yapmış olduğu tüm ödemeler için yeşil kart sigortası hamili şahsın mukim olduğu “tazmin eden büro”ya rücu edebilecektir.<sup>179</sup> Yeşil kart sigortası büronun kendisi veya büroya bağlı üye sigortacı tarafından düzenlenmiş olabilir. Büro kendi üye sigortacısının düzenlediği yeşil kart sigortalarından doğan zararların tazmin yükümlülüğünü de diğer ülke bürolarına karşı garanti etmektedir.<sup>180</sup> Bu yüzden zararı tazmin eden büronun rücu talebi karşısındaki muhatap daima her ülkede tekel niteliğinde olan büro olacaktır. Ancak uygulamada ödemelerin genelde yeşil kart sigortasını düzenleyen sigortacı tarafından yapıldığı görülmektedir.<sup>181</sup> Yeşil kart sigortasının büroya bağlı üye sigorta şirketi tarafından yapılması halinde ortaya çıkabilecek sorunlar bunların kendi iç ilişkilerinde çözümlenecek ve zarar görenlere sirayet etmeyecektir.

CoB tüm büroların çatısını oluşturan ve üye devletlerin temsilcilerinden kurulu bulunan bir organizasyondur. CoB’ a katılan üye devlet temsilcileri yoğun bir çalışma ile hem Yeşil Kart Sistemi ile ilgili yapılacak düzenlemeleri belirlemiş hem de kendi ülke mevzuatlarını Yeşil Kart Sistemi’nin işleyişine uygun hale getirmeye çalışmıştır. Bu organizasyon, Yeşil Kart Sistemi’nin idare ve işleyişinden sorumludur. Bu bağlamda, hem üye ülkelerin uymak zorunda olduğu temel kuralları koymakta hem de bu kuralların uygulanıp uygulanmadığını denetlemektedir. Bunun yanında CoB, bürolarası imzalanan uniform anlaşmaların uygulanması ve yorumu konusunda çıkacak sorunları tahkim yolu ile çözüme kavuşturmakla görevlidir.<sup>182</sup> CoB ve Londra Anlaşması Tavsiye Kararı gereği Birleşmiş Milletler Ticaret Komisyonunun denetimi altında bulunmaktadır.<sup>183</sup>

---

<sup>179</sup> VURAL, s.109; AKIN, s.472

<sup>180</sup> NEBEL, s.341

<sup>181</sup> NEBEL, s.341

<sup>182</sup> VURAL, s.110; AKIN, s.472

<sup>183</sup> METZLER, s.276



### **III. CoB tarafından Çıkarılan Uluslararası Kuralları (İng. *International Regulations*)**

Londra anlaşmasının imzalanmasından sonra Yeşil Kart Sisteminin işleyişi ve gelişimine yönelik olarak devletler arasında iki ve çok taraflı anlaşmalar yapılmıştır. AT direktifleri ile öngörülen düzenlemelerin üye ülkelerin iç mevzuatlarına intikalinin Londra Anlaşması ile belirlenen kuralları geride bırakması sebebi ile CoB tüm düzenlemeleri bir araya toplamak ve sistemin gelişimine uygun bir düzenleme yapmak amacı ile 01.07.2003 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Kurallar hazırlamıştır. Bu düzenlemede genel, özel ve emredici kurallara yer verilmiştir. Genel kurallar tüm bürolar tarafından yerine getirilmesi gereken zorunlu kuralları ifade ederken, özel kurallar bürolar arasında ikili anlaşmaların bulunması halinde uygulanacak kurallardır. Emredici kurallar ise, üye ülkelerin yeşil kart sistemine üyeliklerinin devam edebilmesi için yerine getirmeleri gereken işlemlere ilişkindir. Üye ülkelerin özel düzenleme yapma serbestilerinin sınırlarını çizmektedirler.

#### **A.Büroların Uyması Gereken Genel/Zorunlu Kurallar**

##### **1. Bilgisine ulaşan kazayı ilgili büroya bildirme yükümlülüğü**

Her büro, kendi devletinde yabancı plakalı bir aracın karıştığı bir kazadan haberdar olduktan sonra, derhal kaza ile ilgili araştırmaya başlamak, yeşil kart belgesini düzenleyen sigortacıya veya ilgili büroya haber vermekle yükümlü kılınmıştır. Büro, araştırması sırasında yeşil kart sigortasını düzenleyen yabancı sigorta şirketinin, kendi ülkesinde görevli bir hasar işlem merkezinin<sup>184</sup> bulunduğunu öğrendiği takdirde, edinmiş olduğu bilgileri derhal bu merkeze ileterek işlemlerin yürütülmesini ona devretmekle yükümlüdür.<sup>185</sup>

---

<sup>184</sup> Hasar işlem merkezleri hakkında ayrıntılı bilgi ileride s.66'da verilecektir.

<sup>185</sup> CoB Uluslararası Kurallar I/3.1–3.2, Londra ve Çok Taraflı Garanti Anlaşmalarında da olduğu gibi büroların bildirim yükümlülüğünü ihlal etmesi her hangi bir yaptırıma bağlanmamıştır. METZLER, s.282

## 2. Üstlendiği hasar işlemlerindeki yetki ve sorumluluğu

Büronun yetki sınırı, her türlü başvuruyu değerlendirmek ve hasarın tazminini sağlamaya yönelik tüm dava ve dava dışı yollara başvurmaktır. Büro yetkisini kullanırken her türlü işlemlerinden sorumlu olarak yeşil kart belgesini düzenleyen büro veya üye sigortacısının menfaatine hareket etmekle yükümlüdür.<sup>186</sup> İşlemlerini ülkesindeki sorumluluk, tazmin ve zorunlu sigortaya ilişkin hükümlere göre yeşil kart sigortasını kendi düzenlemişçesine gerçekleştirmelidir.<sup>187</sup> Ülkesindeki yasal düzenlemeye göre yetkili hukuku (farklı ülke hukuku da yetkili olabilir) yorumlayıp başvuruyu değerlendirmekle görevlidir.<sup>188</sup>

Yeşil kart sigortasını düzenleyen sigortacının veya ilgili büronun açık isteğinin bulunması halinde, tazminat ödenmesine ilişkin son kararını vermeden önce bunların iznini almak zorundadır. Ayrıca, kazanın meydana geldiği ülkedeki poliçe limitleri hasarı karşılamaya yetmiyorsa ve yabancı plakalı araç sigorta poliçesi daha yüksek bir limit öngörüyorsa, büronun açık istek bulunmasa bile sigortacının iznini alması zorunludur. Ancak büronun ülkesindeki mevzuatta, o ülkedeki yasal limitlerin değil de sigorta belgesinin düzenlendiği ülkedeki limitlerin geçerli olacağı öngörülmüşse, sigortacının izninin alınmasına gerek kalmamaktadır.<sup>189</sup> Yasal limit üzerindeki tazmin yükümlülükleri uygulamada genelde bürolar arasında yapılan ikili anlaşmalar ile düzenlenmektedir.

Büronun almış olduğu bir başvuruyu kendisini temsil eden bir kişiye bırakması mümkündür. Genelde hasar tespiti işlemleri büronun üyesi bulunan sigorta şirketleri tarafından yerine getirilmektedir.<sup>190</sup> Maddi menfaat (ücret) karşılığı sözleşme (vekâlet) ilişkisi ile belirlenen bir temsilcinin görevlendirilmesi ise, ancak sigortacı veya büronun yazılı izninin bulunması halinde mümkündür.<sup>191</sup>

---

<sup>186</sup> CoB Uluslararası Kurallar I/3.3 – 3.4; METZLER, s.279 (Londra anlaşmasına atıfla)

<sup>187</sup> METZLER, s.283

<sup>188</sup> CoB Uluslararası Kurallar I/3.4/2

<sup>189</sup> CoB Uluslararası Kurallar I/3.4 – 3.5, METZLER, s.283

<sup>190</sup> METZLER, s.279

<sup>191</sup> CoB Uluslararası Kurallar I/3.6

### 3. Rücu hakkı ve karşısındaki garanti sorumluluğu

Büro kendisine başvuru üzerine, hasar işlemlerini yürütüp hasar tazmininde bulunması halinde, zarar gören kişiye ödeme yaptığı en son günden itibaren bir yıl içinde yeşil kart sigorta poliçesini düzenleyen sigortacıya veya ülke bürosuna faks veya E-mail yolu ile rücu talebinde bulunmalıdır. Rücu talebi, büronun hasar işlemleri nedeni ile yaptığı tüm masrafları kapsamaktadır. Buna karşılık rücu talebini alan sigortacı veya büro kendisine başvuru tarihinden itibaren iki ay içerisinde geri ödemeyi yapmalıdır. Aksi halde yıllık %12 gecikme faizi ödemekle yükümlü tutulmaktadır.<sup>192</sup>

Büronun rücu talebine hem sigortacı hem de büro muhatap kılınabilmektedir. Oysa garanti sorumluluğu sadece büroya aittir. Büro, üyesi olan sigortacıların sorumluluğunu da üstüne alarak karşılamadıkları rücu talepleri karşısında rücu eden büronun muhatabı olmaktadır. Garanti sorumluluğunun doğması için bunun açık bir şekilde rücu talebinde bulunan büro tarafından talep edilmesi gerekir. Yani büro rücu talebini yeşil kart belgesini düzenleyen sigorta şirketine yöneltse dahi sigorta şirketinin bağlı bulunduğu büroya da bildirimde bulunmalıdır. Büro rücu talebi tarihinden itibaren 12 aylık süre zarfında büronun garanti sorumluluğunu yerine getirmesi talebini kendisine faks veya E-mail yolu ile bildirmelidir.<sup>193</sup> Bu düzenlemenin nedeni, yeşil kart sisteminin asıl olarak bürolar arasındaki ilişkiye dayanması ve bu anlamda sadece büroların birbirlerine karşı yükümlülüklerinin doğmasıdır. Bürolar arasında özel hukuka dayalı karşılıklı borç doğuran bir ilişki vardır.<sup>194</sup> Gerek büroların üyesi sigorta şirketleri gerekse büroların yetkilendirdiği hasar işlem merkezleri sistemin daha hızlı ve kolay işlemesine yönelik sisteme dahil edilen birimlerdir. Bu birimlerin sorumlulukları daima üyesi veya görevlisi buldukları büro ile olan iç ilişkilerinde doğmaktadır.

Bürolar arasındaki ilişkinin hukuki niteliğinin tespiti için tarafların üstlendikleri edimlerden yola çıkılmalıdır. Büroların üstlendikleri edim ve sorumluluklar imzaladıkları CoB tarafından matbuu olarak düzenlenen bürolararası

<sup>192</sup> CoB Uluslararası Kurallar I/5.1-5.2-5.3; METZLER, s.280

<sup>193</sup> CoB Uluslararası Kurallar I/6.1; METZLER, s.280

<sup>194</sup> SIEGHÖRTNER, s.89

anlaşmadan kaynaklanmaktadır. Kazanın meydana geldiği ülkede hasar ve tazmin işlemlerini yürüten büro, diğer büro adına hareket etmektedir. Burada büroların arasında bir vekalet ilişkisi bulunmaktadır.<sup>195</sup> Büro işlemleri yürütürken gerekli özen borcunu yerine getirmek zorundadır. Aksi halde adına işlemlerin yürütüldüğü büronun tahkim yoluna başvurma hakkı bulunmaktadır. Büro işlemlerin yürütülmesini üyesi bir sigorta şirketine devretse dahi sorumluluktan kurtulamaz. Üstlenmiş olduğu sorumluluk gereği de talimat yetkisine sahiptir.<sup>196</sup> Şayet büro işlemlerin yerine getirilmesini üyesine devrediyorsa da bir alt vekalet ilişkisi doğmaktadır. Bu ilişki özellikle üye sigorta şirketinin dava yolu ile temsili gerektiriyorsa bir vekalet akdini gerektirmektedir. Aksi halde uygulamada sadece hasar işlemlerini yürütebilmesi için sigorta şirketi ile vekalet akdi imzalanmasına gerek duyulmamaktadır. Vekalet ilişkisi çerçevesinde hareket eden büroya gerçekleştirdiği işlemler için de ücret ödenmektedir. Vekalet ilişkisi içerisinde yapılan ödeme karşısında rücu edilen büronun üstlendiği edim açısından ise garanti ilişkisi bulunmaktadır. Rücu edilen büro, kendisinin veya üyesi bir sigorta şirketinin düzenlediği yeşil kart sigortasına sahip aracın neden olduğu zararı ödeyen büronun yapmış olduğu tüm ödemeleri karşılayacağına dair garanti vermektedir. Garanti sorumluluğunu yerine getirmemesinin müeyyidesi yukarıda açıklandığı gibi CoB Uluslararası Kurallarında belirlenmiştir. Büroların üstlendikleri farklı ilişkiler dolayısı ile tek bir hukuki ilişki içerisine dahil edilmesi mümkün değildir. Bürolar arasında ilişkinin hukuki niteliği, vekalet ve garanti ilişkisinden oluşan karma bir sözleşmedir.

---

<sup>195</sup> Vekalet akdinin yasal tanımı; “Vekalet, bir akittir ki onunla vekil, mukavele dairesinde kendisine tahmil olunan işin idaresini veya tekabül eylediği hizmetin ifasını iltizam eder.” (BK. m.386/I) TANDOĞAN’ nın tanımına göre “Vekalet, öyle bir akittir ki vekile müvekkilinin menfaatine ve iradesine uygun bir sonuca yönelen bir iş görmeyi bir zaman kaydına tabi olmaksızın ve nispeten bağımsız olarak yapma borcunu, sonucun elde edilme rizikosu ona ait olmak üzere yükler.” TANDOĞAN, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, C.II, 3.Bası, Ankara 1987, s.356; YAVUZ’ un tanımına göre; “Vekalet sözleşmesi, vekilin sözleşme ile yükümlendiği işi yönetmeği ya da hizmet ifasını borçlandığı ve bu iş görmenin kanun hükümleriyle düzenlenen akitlerden herhangi birinin konusuna girmediği, buna karşılık ancak sözleşme veya teamül olan durumlarda ücrete hak kazandığı iş görme borcu doğuran bir sözleşmedir.” YAVUZ, Türk-İsviçre ve Fransız Medeni Hukuklarında Dolaylı Temsil, İstanbul 1983, s.566

<sup>196</sup> METZLER, s.283

#### **4. Hasar işlem merkezlerinin belirlenmesi<sup>197</sup>**

Bürolar üye sigortacıların talebi üzerine, diğer büro ülkelerinde belirledikleri bir hasar işlem merkezinin yetkilendirilmesi için o ülke bürosuna başvuru hakkına sahiptir. Başvuru, belirtilen merkez o ülkenin yasal düzenlemesine göre zorunlu mali sorumluluk sigortası yapma ehliyetine sahip bulunuyorsa, otomatik olarak kabul edilmiş ve merkezce yetkilendirilmiş sayılır. Avrupa Topluluğu'na üye ülkelerin 4 no.lu direktif gereği başvuruyu, ilgili merkezin yükümlülüklerini ağır bir şekilde ihlal etmesi haricinde kabul etme zorunluluğu bulunmaktadır. Hasar işlem merkezleri büro adına ve yetkilendirilmesi talebini yapan sigortacıya vekaleten işlem yürütmektedir.<sup>198</sup> Bu şekilde yeşil kart sigortası düzenleyen sigorta şirketlerinin diğer ülkelerde bir şubelerinin bulunması halinde hasar tespit işlemlerinin o şube tarafından yürütülmesi veya o ülkede özel olarak hasar tespit işlemleri ile görevli bulunan şirketler tarafından yerine getirilmesi olanağı sağlanmaktadır.<sup>199</sup>

### **B. Bürolar Arasındaki Anlaşmaya Uygulanacak Özel/İhtiyari Kurallar**

#### **1. Yeşil kart temeline dayanan anlaşmalar**

##### **a. Yeşil kart düzenlemek ve vermek**

Her büro yeşil kartını kendi basar ve bunun sorumluluğunu üstüne alır. Kendi üye sigortacılarını, ülkede kullanımı geçerli olan tüm araçlar için yeşil kart sigortası yapmakla yetkilendirir. Yeşil kartın asgari geçerlilik süresi 15 gündür. Daha kısa süreler için verilen yeşil kartta büronun garanti sorumluluğu 15 güne kadar uzar. Bürolar arasındaki anlaşmanın sona ermesi halinde verilen yeşil kartlar ilgili devlet sınırlarında, sona ermenin hüküm ifade ettiği tarihten itibaren geçersiz sayılır.<sup>200</sup> Kural olarak her sigorta şirketi kendi ülkesinde kayıtlı olan araçlar için yeşil kart belgesi düzenlemektedir. Bu düzenlemeye istisna oluşturan aracın kayıtlı olduğu

---

<sup>197</sup> Sigortacıların diğer ülkelerde hasar işlem merkezleri belirlemesi konusu Londra ve Çok Taraflı Garanti Anlaşmalarında ihtiyari hükümleri arasında düzenlenmişken CoB Uluslararası Kurallarda zorunlu hükümleri altında düzenlenmiştir. Bu konu AT nun 4. ve 5. direktifler ile de düzenlenmiştir. METZLER, s.282

<sup>198</sup> CoB Uluslararası Kurallar I/4.1-4.2-4.5

<sup>199</sup> METZLER, s.280

<sup>200</sup> CoB Uluslararası Kurallar II/7.1- 7.4 -7.5

ülkede bir büronun bulunmaması halidir. Sigorta şirketinin bu ülkede zorunlu mali sorumluluk sigortası yapmaya yetkili bir merkezinin bulunması halinde üyesi olduğu büronun iznini alarak yeşil kart belgesi düzenlemesi mümkündür. Bir başka istisna da yeşil kart sigortasının süresinin bir başka ülkede seyahat halinde iken sona ermesi durumudur. Bu durumda yeşil kart belgesi sigortacının ilgili ülkedeki acentesi tarafından, seyahatin devamını sağlamak amacı ile verilebilir.<sup>201</sup>

#### b. Yeşil kartların geçerliliğini onaylamak

Bürolar düzenledikleri yeşil kartların geçerliliği ile ilgili kendilerine yöneltilen başvurulara üç ay içerisinde cevap verirler. Üç aylık sürenin sonunda herhangi bir cevap verilmezse yeşil kart geçerli kabul edilir ve ilgili işlemler büro adına gerçekleştirilir. Bu halde, kazanın meydana geldiği ülkede sunulan ve büronun izni ile verildiğini yansıtan her türlü yeşil kartın sorumluluğu, yeşil kartın yetkisiz verilmiş veya sonradan üzerinden değişiklik yapılmış olması hallerinde dahi, bu araçların kullanımının ülkesinde yasal olması durumunda büro tarafından üstlenilmektedir.<sup>202</sup>

## 2. Yeşil kart sigortasının teminat kapsamına ilişkin anlaşmalar

Bürolar, uluslararası düzenlemelerin kapsam dahilinde saydığı ve aynı kazadan kaynaklı her türlü ödemelere karşı, kazaya karışan aracın ülkesinde kullanımına izin verilen, kabul edilen bir araç çeşidi olması halinde, karşılıklı olarak garanti sorumluluğu altına girerler. Belirtmek gerekir ki, aracın sigortalı olup olmaması garanti sorumluluğu için bir koşul oluşturmaz. Garanti sorumluluğunun doğması için aracın ilgili ülkede kullanımı geçerli, yani kayıtlı bir araç olması yeterlidir.<sup>203</sup> Aracın ilgili ülkede kaydedilip edilmediği, öncelikle o ülke plakasını taşıması ile tespit edilir. Araç çeşidi için kayıt gerekmiyorsa, o ülkeden verilmiş bir sigorta plaketi veya plaka benzeri ayırıcı bir işaret taşıyıp taşımadığına, bunların hiçbirinin bulunmaması halinde araç işletenin o ülkede ikametgahının bulunup

---

<sup>201</sup> METZLER, s.278

<sup>202</sup> CoB Uluslararası Kurallar II/8-9

<sup>203</sup> CoB Uluslararası Kurallar III/10

bulunmadığına bakılır.<sup>204</sup> Bürolar, kazanın meydana geldiği ülke bürosunun yaptığı başvuru üzerine, kendi ülkelerinden gelen araçların bir araç çeşidi olarak geçerli kabul edilip edilmediği hususuna üç ay içerisinde cevap vermek zorundadırlar. Aksi halde onay verilmiş sayılır.<sup>205</sup>

Bürolar, geçici plakaya sahip araçların söz konusu olması veya diğer bürolar ile yapılan anlaşmalar gereğince başka bir ülke bürosuna ait bir araç olması halinde, bu durumlar CoB' a bildirilmek koşuluyla, garanti sorumluluklarının kapsamını daraltabilmektedirler.<sup>206</sup>

### **C. Emredici Kurallar**

CoB'un Uluslararası Kurallar ile getirmiş olduğu düzenlemenin taraflar arasında hüküm ifade etmesi için tarafların ikili anlaşma yapmaları öngörülmüştür. Böylece taraflar yaptıkları sözleşme ile birbirlerine karşı olan hak ve yükümlülüklerini ve aralarında uygulanacak kuralları emredici kurallara aykırı olmamak koşuluyla serbestçe belirlemektedirler. Tarafların aralarında imzalayacakları sözleşmeye ilişkin örnek anlaşma metni CoB tarafından düzenlenmiş bulunmaktadır. Bu sözleşme örneğinin ilgili taraflarca doldurulması ve imzalanması sonrası CoB'a gönderilmesi gerekmektedir. CoB, taraflar ile yapmış olduğu görüşme sonucunda aralarında sözleşmenin hangi tarihten itibaren hüküm ifade edeceğini bildirmektedir. Taraflar, aralarında ikili bir sözleşme imzalamadıkları takdirde, Avrupa Topluluğu'na üye devletlerin 1. direktifin 2. maddesi gereğince bu kuralları kabul ettiklerine dair çok taraflı bir anlaşma imzalamak zorunda olacaklardır. AT üyesi olmayan devletler de Komisyonun ilgili şartlarını yerine getirmekle bu sözleşmeye taraf olabileceklerdir.<sup>207</sup>

---

<sup>204</sup> CoB Uluslararası Kurallar III/11, Motorlu araçların kayıtlı olduğu yer kavramı Londra ve Çok Taraflı Garanti Anlaşmalarında da aynı şekilde tespit edilmişti. METZLER, s.278

<sup>205</sup> CoB Uluslararası Kurallar III/11-2

<sup>206</sup> CoB Uluslararası Kurallar III/12.1-12.2

<sup>207</sup> CoB Uluslararası Kurallar V/18

## **D. Kuralların Uygulanmasından Kaynaklanan Sorunların Çözümü**

Uluslararası kuralların uygulanmasından kaynaklanan veya bu kurallar gereği akdedilen sözleşmelerden dolayı ortaya çıkan her türlü uyuşmazlık tahkim yolu ile çözüme kavuşturulur. Garanti eden büronun işlem yapan büro aleyhine tahkim yoluna başvurabilmesi için öncelikle işlem yapan büronun yapmış olduğu tüm masrafları karşılamalıdır. Tahkim yargılaması sonucuna göre, yaptığı ödemelerin tamamını veya bir kısmını geri alabilir.<sup>208</sup> Tahkim yargılamasında uygulanacak olan esaslar UNCİTRAL (Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu) tarafından çıkarılan Tahkim Yönetmeliği ile belirlenmiştir.<sup>209</sup>

## **IV. Avrupa Topluluğunun Çıkardığı Direktifler**

Avrupa Topluluğu Komisyonu üye ülkelerin zorunlu mali sorumluluk sigorta sistemlerine ilişkin hukuki ve idari düzenlemeler arasında ortaya çıkan farklılıkların, seyahat özgürlüğü ve sigortacılık hizmetlerinin serbest dolaşımını olumsuz yönde etkilemesi nedeni ile üye devletlerin iç hukuk mevzuatlarının uyumlaştırmasına yönelik çalışmalar yapmıştır. Bu konuda bugüne kadar çıkarılmış olan beş tane direktif bulunmaktadır.

### **A. İlk Üç Direktif ile Öngörülen Düzenlemeler**

Yeşil Kart Direktifi olarak da anılan 72/166/EWG sayılı 1. Direktif<sup>210</sup> ile Avrupa Sözleşmesi ile getirilen sistemin uygulamaya geçirilmesine yönelik kararlar alınmıştır. Bu direktif ile üye devletlerin motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortalarına ilişkin iç düzenlemelerin uyumlaştırılması, mali sorumluluk sigortasının zorunlu olduğuna ilişkin düzenleme ile yetinilmemesi ve üye devletlerin aynı zamanda bunun denetimini de gerçekleştirmeleri gerektiği ifade edilmiştir. Zorunlu mali sorumluluk ve yeşil kart sigortaları ile ilgili temel terimler tanımlanmıştır. Direktifte, 5 no.lu Tavsiye Kararı sonucunda üye devletler tarafından 1953'de imzalanan Londra Anlaşması'nın içeriğine uygun olarak üye devletlere milli ve uluslararası trafik akışının düzenlenmesi ve meydana gelen kazalarda yüklenen

<sup>208</sup> NEBEL, s.340; Bugüne kadar bürolar arasında tahkim yoluna başvuran olmamıştır.

<sup>209</sup> CoB Uluslararası Kurallar VI/19

<sup>210</sup> 02.05.1972 tarih ve L 103 sayılı ABRG, s.1



görevler, işlerlik kazandırmaları gerektiren kurumlar ve bunların görevleri ile ilgili düzenlemeler öngörülmüştür.<sup>211</sup>

84/5/EWG sayılı 2. Direktif<sup>212</sup> ile; zorunlu mali sorumluluk sigortasıyla bedensel zararlar yanında maddi zararların da teminat altına alınması gerektiği, öngörülecek asgari teminat limitleri ve devletlerin sigortası bulunmayan araçların neden oldukları zararların tazmini ile sorumlu ve zarar görenlerin doğrudan başvuru yapabileceği kurumların oluşturulması ve işlerlik kazandırılması gerektiği düzenlenmiştir. Trafik kazası nedeni ile zarar görenlerin eşit muameleye tabi tutulması amacı derinleştirilmiştir.<sup>213</sup>

90/232/EWG sayılı 3. Direktif<sup>214</sup> ile; sigorta şirketlerinin tahsil edecekleri tek bir prim ile AT üyesi tüm devletler için teminat vermeleri gerektiği düzenlenmiştir. Sigorta şirketleri kazanın meydana geldiği ülkedeki teminatlar kendi belirlemiş olduğu teminattan daha yüksek olsa dahi oluşan zararı karşılamalıdır. Sigorta şirketleri ile 2. direktifte belirtilen kurumlar arasında ortaya çıkabilecek sorunlara ilişkin de düzenlemeler getirilmiştir.<sup>215</sup>

#### **B. 4. Direktif ile Öngörülen Düzenlemeler**

2000/26/EG sayılı 4. Direktif<sup>216</sup> Yeşil Kart Sistemi dâhilinde yabancı plakalı araçların neden oldukları zararlar karşısında kazanın meydana geldiği ülke vatandaşlarına koruma sağlanmıştır. Ancak bir kişinin yabancı bir ülkede zarara neden olabileceği gibi kendisinin de zarara uğrama tehlikesi vardır. Direktif, bu konuda da düzenlemeler getirmektedir. Bu nedenle söz konusu direktif “Ziyaretçilerin Korunması Direktifi” (*Besucherschutz Richtlinie*) olarak da ifade edilmiştir.

<sup>211</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31972L0166:DE:NOT>  
[http://ec.europa.eu/youreurope/nav/de/citizens/travelling/your-car/insurance/index\\_de.html](http://ec.europa.eu/youreurope/nav/de/citizens/travelling/your-car/insurance/index_de.html)

<sup>212</sup> 01.11.1984 tarih ve L 8 sayılı ABRG., s.17

<sup>213</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31984L0005:DE:NOT>

<sup>214</sup> 19.05.1990 tarih ve L 129 sayılı ABRG, s.33

<sup>215</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31984L0005:DE:NOT>

<sup>216</sup> 20.07.2000 tarih ve L 181 sayılı ABRG, ss.65–74

### **1. Sigortacıya doğrudan başvuru ve dava hakkı (m. 3)**

Trafik kazası sonucu zarar gören üçüncü kişilere sigortacıya karşı doğrudan başvuru ve dava hakkı tanınmayan üye devletler için yeşil kart sistemi gereği sigortacıya doğrudan başvuru ve dava hakkı doğacak kişilere bu hakkı kullanabilmelerini sağlayacak düzenlemeler getirmeleri öngörülmüştür. Sigortacıya karşı doğrudan dava hakkı zaten Avrupa Sözleşmesinde düzenlenmiş olup uygulamada bir problem yaratmamaktadır.<sup>217</sup>

### **2. Hasar işlemlerinin yürütülmesi ile görevli merkezlerin oluşturulması (m. 4)**

Direktifin bu maddesinde, üye devletlerin, kendi ülkelerinde diğer bir üye devlette faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin hasar işlemlerini yürütmek üzere görevli merkezler belirlemelerine olanak sağlayacak düzenlemeler getirmeleri öngörülmüştür. Sigorta şirketleri, diğer üye devletlerde hasar işlemlerini yürütecek görevli merkezler atayacaktır. Görevlendirilen merkezler iç ilişkilerinde sigortacıya bağlı bulunacak, dış ilişkide sigortacının tüm yetkilerini kullanarak hasar işlemlerini yürüterek tazminat taleplerinin karşılanmasına yönelik tüm girişimlerde bulunabileceklerdir. Hasar işlem merkezleri, ilgili devlet yasalarına uygun şekilde kurulmuş olarak faaliyette bulunacaklardır. Bunlar için bir sigorta şirketi olma zorunluluğu öngörülmemiştir. Bu konuda bir emlak ya da hukuk bürosu da işlem yapmaya yetkili kılınabilecektir. Görevli merkezler sigorta şirketinin şubesi niteliğinde olmayacaklardır. Merkezleri belirleme konusunda mutlak yetki, bağlı bulunduğu sigortacı olacaktır. Merkezin bulunduğu devletin bu konuda müdahale hakkı bulunmayacaktır.<sup>218</sup>

Merkezler temsil ettikleri ülkenin dilini kullanacaklar, böylece zarar gören kişiye kendi dilinde hizmet sunularak kolaylık sağlanmış olacaktır. Hasar işlem merkezine başvuru bir zorunluluk olmayıp, kazaya neden olan aracın işleteni veya

<sup>217</sup> Motorlu Araçlara İlişkin Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi, EK I m.6; Ulf de LEMOR, Verbesserung der Situation der Verkehrsoffer- Eine europäische Herausforderung, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz aus Anlass der Generalversammlung des CoB, 15./16 Juni 2000 Genf, Basel-Genf-München 2000, s.203

<sup>218</sup> LEMOR, s.204

sigortacısına başvuru hakkı yanında ek bir olanak oluşturmaktadır. Zarar gören kişinin, kazaya neden olan aracın işletenine ve sigortacısına olan başvuru hakkı hiçbir zaman ortadan kaldırılamaz.<sup>219</sup>

Hasar işlem merkezlerinin kurulması, uygulanacak hukuk ve yetkili mahkemenin belirlenmesi konusundaki ana kuralı değiştirmeyecektir. Avrupa Sözleşmesi ile belirlenen ve bugüne kadar değiştirilemeyen ana kural daima kaza yeri hukukunun uygulanacağı ve yetkili mahkemenin de kaza yeri hukukuna göre tespit edileceğidir.<sup>220</sup>

### **3. Hasar işlem merkezlerinin faaliyetlerini yerine getirecekleri kesin sürelerin tespiti (m. 4/4)**

Bu düzenlemeye göre, tazminat talebi ile karşılaşan hasar işlem merkezi, olayı zarar görenin başvuru tarihinden itibaren 3 aylık süre içerisinde değerlendirip sonuca bağlamalıdır. Hasar işlem merkezi yaptığı değerlendirme sonucu, zararı ve tazminat miktarını tespit edebilirse zarar görene bir tazminat teklifi sunar. Zarar tespit edilemiyor veya tazminat yükümlülüğü doğmuyorsa, bunu gerekçeleri ile zarar gören başvuru sahibine bildirir. Hasar işlem görevlilerinin kendilerine tanınan süre içerisinde cevap vermemeleri halinde, bunlar “ceza” faizi ödemekle yükümlü tutulacaktır. Ceza faizine ilişkin düzenlemelerin hasar işlem merkezlerinin bağlı bulunduğu ülke mevzuatlarına göre belirlenmesi gerekecektir.<sup>221</sup>

### **4. Üye devletlerin bilgi merkezleri (*Auskunftsstellen*) oluşturma zorunluluğu (m. 5)**

Üye devletlerin oluşturacakları bilgi merkezleri, işletenin veya bağlı bulunduğu sigortacının, ya da görevli hasar işlem merkezinin tespitini sağlamaya yönelik olarak kayıt tutacaklardır. Zarar gören kişi bilgi merkezinden zarara neden

---

<sup>219</sup> LEMOR, s.204

<sup>220</sup> LEMOR, s.204

<sup>221</sup> İtalya, İspanya, Fransa ve İngiltere gibi birçok ülkede gecikme faizi yanında ceza faizi uygulaması zaten düzenlenmiş olup uzun süredir uygulanmaktadır. Çoğu ülke içinse bu düzenleme daha yenidir. Ancak bu ülkelerde de sigorta pazarı kendi kurallarını yaratmaktadır. Örneğin Almanya’ da bu düzenleme hasar işlemlerinin çabukluğu konusunda üst bir safhaya ulaşmış bulunmaktadır. LEMOR, s.205

olan araç işleticisinin, sigortacısının veya ülkesi adına görevli bulunan hasar işlem merkezinin adı ve adresi ile sigorta poliçesi numarası hakkında bilgi alabilecektir.<sup>222</sup> Üye devletlerdeki bilgi merkezleri arasında bir yardımlaşma sağlanacaktır.<sup>223</sup>

### **5. Üye devletlerin tazmin ile sorumlu merkezler (*Entschädigungsstellen*) oluşturması zorunluluğu (m. 6)**

Tazmin ile sorumlu merkezlerin oluşturulması hasar işlem merkezlerinin oluşturulması düzenlemesini tamamlamaya yöneliktir. Bu düzenlemeye göre, her üye devlet tazmin ile sorumlu bir merkez oluşturacaktır. Bu merkezlerin görevleri garanti fonları veya büroları tarafından üstlenilebilir. Zarar gören kişinin ancak koşulların oluşması halinde başvuru hakkı bulunacaktır. Zarar gören kişinin bu merkezlere başvurabilmesi için; kazaya neden olan araç sigortacısının veya atadığı hasar işlem merkezinin başvuru tarihinden itibaren üç ay içerisinde olumlu ya da olumsuz bir cevap vermemiş ya da sigortacının kazanın meydana geldiği ülkede bir hasar işlem görevlisi belirtmemiş olması gerekmektedir. Tazmin ile sorumlu merkezler, zarar gören kişiler için, sigortacının ya da hasar işlem merkezinin yanında bunların değerlendirme sonucunu veya vermiş olduğu tazmin teklifini beğenmemesi halinde ek bir başvuru merkezi olma özelliği taşımamaktadır. Böyle bir durumda, zarar gören kişi için kaza yeri ülkesindeki yasal yollara başvurma zorunluluğu doğmaktadır. Dolayısı ile tazmin ile sorumlu merkezler yetkili mahkeme tespitinin kaza yeri hukukuna göre yapılacağı kuralını değiştirmemektedir.<sup>224</sup>

Tazmin ile sorumlu merkezlere ilişkin düzenleme ana hatları ile direktifte yer almakta olup, bu merkezlerin görevleri, yükümlülükleri ve oluşturacak fon teminatlarının nasıl oluşturulacağı konuları hakkında bilgi vermemektedir. Bu tip

---

<sup>222</sup> Bazı ülkelerde bu kayıtların yer aldığı bilgi merkezleri zaten kurulmuştur. Bu ülkelerin sadece mevcut kayıtların direktife uygun hale getirilmesi gerekecektir. Örneğin Almanya’da motorlu araç sigortacılarının kurduğu “Zentralruf” (merkezi arama) adı altında bir bilgi merkezi kurulmuştur. Kazada zarar gören şahıslar bu merkezden karşı aracın sigortacısını öğrenebilmektedir. Bu bilgi merkezindeki bugüne dek tutulmuş kayıtlar sayesinde direktifin öngördüğü bilgi merkezi sisteminin oluşturulması kolay olacaktır. Buna karşın kayıtların tutulduğu bir merkezin bulunmadığı ülkelerde bilgi merkezi sisteminin uygulamaya geçirilmesi zor olacaktır. LEMOR, s.205; Türkiye’de trafik sigorta bilgi merkezi TRAMER, 16.12.2003 tarih ve 25318 sayılı Resmi Gazete yayınlanan Trafik Sigortası Bilgi Merkezi yönetmeliği ile kurulmuştur. [www.tramer.org.tr](http://www.tramer.org.tr)

<sup>223</sup> LEMOR, s.205

<sup>224</sup> LEMOR, s.205-206

düzenlemelerin her üye ülkenin iç mevzuatı ve tazmin ile sorumlu merkezler arasında yapılacak anlaşmalar ile çözümlenmesi gerekmektedir. Ancak bu düzenlemelerin oluşturulması sonucu direktifte belirtilen tazminle sorumlu merkezlere işlerlik kazandırılacaktır.<sup>225</sup>

### **C. 5. Direktif ile Öngörülen Düzenlemeler**

Avrupa Topluluğu'nun motorlu araçlara ilişkin oluşturduğu sistemin sigorta sektörünün, tüketicilerin ve kazada zarar görenler için kurulu bulunan organizasyonların bildirmiş olduğu görüşler sonucunda yenilenmesi ve iyileştirilmesi gereğinin ortaya çıkması nedeni ile 2005/14/EG sayılı 5. Direktif yayımlanmıştır. Direktifin getirdiği başlıca düzenlemeler şöyledir:

#### **1. Üye devletlerin sorumluluğuna giren araç plakalarının kapsamının genişletilmesi**

Direktifin 72/166/EWG no.lu Direktifi değiştiren 1. maddesindeki düzenlemeye göre; araç plakası ister geçici ister daimi olsun, ait olduğu ülkenin sorumluluğu kabul edilecektir. Sahte plakalı bir aracın kazaya karışması halinde araç kazanın meydana geldiği ülkede tescilli kabul edilecektir.<sup>226</sup>

#### **2. Yeşil kartın ibrazı zorunluluğunun kaldırılması**

Çok Taraflı Garanti Sözleşmesi ile AT üyesi devletler arasında geçerli olan uygulamanın, AT üyesi bir devletten giriş yapılması koşulu ile AT üyesi bulunmayan devletlerden gelen araçlar üzerine de genişletilmesi gerektiği düzenlenmiştir.<sup>227</sup>

---

<sup>225</sup> LEMOR, s.206

<sup>226</sup> BECKER, 5.KH. Richtlinie: Inhalte und Perspektive, 1. Internationale InterEurope Konferenz, Düsseldorf, 28.04.2005, s.15; www.gruene-karte.de

<sup>227</sup> Schengen Anlaşmasının kabul edilmesinin pratik sonucu olarak artık sınır kapılarında sadece sigortaya ilişkin kontrollün yapılması mümkün değildir. LEMOR, s.211

### 3. Poliçe limitlerinin yükseltilmesi

Direktifin 2. maddesindeki düzenleme ile, motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası için 2. direktifin 1. maddesinde tespit edilmiş olan poliçe limitleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

- Kişi başı bedensel zarar için 1.000.000.- Euro
- Kaza başı bedensel zararlar için 5.000.000.- Euro
- Kaza başı maddi zararlar<sup>228</sup> için 1.000.000.- Euro

Üye devletler, yasal düzenlemelerini bu limitlere uyumlu hale getirmek için; direktifin iç hukuka uygulanması süresi olan 2 yılın geçmesinden itibaren beş yıla kadar olan ek bir uyum süresi belirleyebilecekler ve belirledikleri süreyi Komisyona bildireceklerdir. Ancak, üye devletlerin her halde direktifin iç hukuka uygulanması süresinin dolmasından itibaren 30 ay içinde tespit edilen limitlerin en az yarısı kadar limit belirlemiş olmaları gerekmektedir.<sup>229</sup>

### 4. Garanti fonlarını oluşturma yükümlülüğü

Direktifin 2/4 maddesi ile; üye devletlere ülkelerinde yabancı plakalı bir aracın karışmış olduğu kazada, sürücüsünün tespit edilememesi ve aracın usulüne uygun bir zorunlu mali sorumluluk sigortasına sahip olmaması hallerinde zarar görenlerin maddi ve bedensel zararlarını karşılayacak bir fon kurması veya ülkesinde mevcut garanti fonunun teminat kapsamını bu yönde genişletmesi öngörülmüştür. Ancak üye devletlerin iç hukuk düzenlemeleri ile garanti fonunun tazmin yükümlülüğüne tali bir nitelik tanınması veya meydana gelen kazada sorumluluğu bulunan işletene, sigortacısına veya sosyal güvenlik kurumlarına başvurulacağı yönündeki düzenlemelerine müdahale edilemeyecektir. Ayrıca üye devletler sigortası bulunmayan araçların meydana getirdiği hasarların tazminini teminat kapsamında tutma veya sınırlama hakkına sahip olacaklardır. Ancak bu halde bedensel zararlar için bir ödeme yapılmış ise artık maddi hasarların karşılanmayacağı öne

<sup>228</sup> Burada maddi zarar kavramı sadece araçta meydana gelen hasarı değil, trafik kazası nedeni ile kişilerin doğan diğer maddi zararlarını da kapsamaktadır. Örneğin kazanç kaybı, destekten yoksun kalma zararları vb.

<sup>229</sup> 2005/14/EG no.lu Direktif, m.2

sürülemez ve zarar görenden 500.-Euro'ya kadar katkı payı ödemesi talep edilebilecektir.<sup>230</sup>

## **5. Teminat kapsamının genişletilmesi**

Direktifin 4. maddesi ile sigorta teminat kapsamının kazada zarar gören yaya, bisiklet sürücüleri ve motorlu olmayan araç sürücülerinin bedensel ve maddi zararları üzerine genişletilmesi gerektiği öngörülmüştür. Ancak ülke iç hukuk düzenlemesindeki sorumluluk hukuku ve teminat kapsamına ilişkin hükümler değiştirilemeyecektir.<sup>231</sup>

## **6. 4. Direktif ile getirilen düzenlemelerin ulusal nitelikteki kazalarda uygulama alanı bulması gerektiğine ilişkin düzenlemeler**

4. Direktif ile hasar işlem merkezleri için getirilen üç aylık süre içerisinde işlem yapma sorumluluğunun genel bir uygulama olarak sigorta şirketleri için de kabul edilmesi gerektiği düzenlenmiştir.<sup>232</sup>

## **§ 6. YEŞİL KART SİGORTASI**

### **I. Tanım ve Unsurları**

#### **A. Yerel ve Yabancı Mevzuattaki Tanımlar**

03.06.2007 tarih ve 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 14. maddesindeki düzenleme ile Güvence Hesabı kurulmuştur. Hazine Müsteşarlığı tarafından çıkarılan ve 26.07.2007 tarih ve 26594 sayılı Resmi Gazete' de yayınlanarak yürürlüğü giren Güvence Hesabı Yönetmeliği ile; hesabın kuruluşuna, işleyişine, fon varlıklarının nemalandırılmasına, Hesaptan yapılacak ödemelere, gerek ilgililere gerekse Türkiye Motorlu Taşıt Bürosuna yapılacak rüculara, aynı Kanununun 24 üncü maddesi uyarınca oluşturulacak bilgi merkezine ve Komisyona yapılacak katkı payı ve diğer harcamalara ilişkin esasları düzenlenmiştir. Güvence Hesabı ilk olarak 1997' de

---

<sup>230</sup> BECKER, s.5

<sup>231</sup> BECKER, s.4

<sup>232</sup> LEMOR, s.208–209

kurulan Karayolları Trafik Garanti Fonu'nun devamı niteliğindedir.<sup>233</sup> Garanti fonu kurulması Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi ile akit devletler için öngörölmüş bir düzenlemedir. Garanti fonu kurulması ile trafik kazasında zarara uğrayanların zararlarının tazmin edilmesi ve mağdur edilmemesi amacını gerçekleştirmeye yöneliktir. Güvence Hesabı Yönetmeliği'nin yürürlüğe girmesi ile Karayolları Trafik Garanti Sigortası Hesabı Yönetmeliği mülga olmuştur.

Güvence Hesabı Yönetmeliği'nin tanımlar başlıklı 3/1-ı maddesine göre “Yeşil Kart Sigortası, Motorlu Araçların Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına dair Avrupa Sözleşmesi uyarınca düzenlenen sigortadır.”

Yönetmelikte yer alan bu tanım dışında, ne Karayolları Trafik Kanunu'nda, ne de Sigortacılık Kanunu'nda yeşil kart sigortasının açık bir tanımına yer verilmiştir. Ancak Karayolları Trafik Kanunu'nda yeşil kart sigortasının Türkiye' deki zorunlu mali sorumluluk sigortası yerine geçeceği ifade edilmiştir (m.91/6).<sup>234</sup>

Türk doktrini ve uygulamasında genel bir ifade ile yeşil kart sigortası, zorunlu mali sorumluluk sigortasının yurtdışında geçerli olan hali olarak tanımlanmaktadır.<sup>235</sup>

Yargıtay kararlarından yola çıkılarak yapılmış bir tanıma göre; *yeşil kart sigortası, anlaşmaya dâhil birbirlerine seyahat edilecek yabancı ülkelerin zorunlu mali sorumluluk sigortalarını bir araya getiren uniform ve beynelmilel bir sigorta poliçesidir.*<sup>236</sup>

Yabancı doktrin ve uygulamasında ise yeşil kart sigortası kavramından ziyade yeşil kart kavramı tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre yeşil kart, ülke dışındaki

---

<sup>233</sup> Karayolları Trafik Garanti Fonu 03.07.2002 tarih ve 24804 sayılı R.G.' de yayınlanan yönetmelik ile Karayolu Trafik Garanti Sigorta Hesabı adını almıştır.

<sup>234</sup> Yargıtay 11.H.D. 10.11.2003 tarih ve 2003/10453 E – 10672 K. sayılı kararında; “ Yabancı plakalı motorlu araçların, şayet milletlerarası geçerli olup Türkiye' de kabul edilen sigortaları varsa, bunların sigorta yaptırılmalarına gerek olmaksızın araçlarının neden olacağı zararlar zorunlu trafik sigorta güvencesinde olacaktır. Şayet böyle bir sigorta yoksa Karayolları Trafik Kanunu'nun 91 inci maddesi uyarınca, bu araçlar için Türkiye sınırlarına girişlerinde trafik sigorta sözleşmesi yapılacaktır.” ifadesi ile yeşil kart sigortasının Türkiye' deki zorunlu trafik sigortasına ikame teşkil ettiği belirlenmiştir.

<sup>235</sup> ÇEKER, s.170

<sup>236</sup> ULAŞ, s.725



seyahatlerde aracın zorunlu mali sorumluluk sigortasına sahip olduğunu kanıtlayan belgedir.<sup>237</sup> Aynı şekilde AT' nin 1. Direktifine göre;

*“Yeşil Kart, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu’nun Karayolu Nakliyat Alt Komitesi tarafından 25.01.1949 tarihinde çıkarılan 5 no.lu Tavsiye kararına dayanılarak ulusal bir sigorta Bürosu adına düzenlenen uluslararası sigorta belgesidir.”*<sup>238</sup>

Tanımlamalara yeşil kartın esas alınmasının nedeni, yeşil kartın normal bir sigorta poliçesi gibi düzenlenmemesidir. Yeşil kart üzerinde normal bir sigorta poliçesi üzerinde yer alan, teminat kapsamında olan ve olmayan rizikolar veya poliçe limitleri yazılı değildir. Bunun nedeni teminat kapsamı ve limitlerinin kazanın meydana geldiği ülkenin düzenlemesine göre tespit edilmesidir.

## **B.Unsurları**

### **1.Yabancılık unsuru**

Yeşil kart sigortasının en belirgin özelliği geçerlilik alanının yurtdışında olmasıdır. Yeşil kart sigortası sadece yurtdışında meydana gelen bir kaza dolayısı ile işletenin sorumluluğunu teminat altına almak amacı ile yapılır.

### **2. Uluslararası sözleşmeye ve sisteme dayanması**

Yeşil kart sigortası, sadece Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesini imzalamış ve Yeşil Kart Sistemine taraf olan ülkelerde kullanılmak üzere yapılabilir ve sadece bu ülkelerde hüküm ifade eder. Sigortanın hüküm ifade edeceği araçlar ve teminat kapsamı akit tarafların sözleşmeye koydukları çekinceler ile sınırlandırılabilir.

---

<sup>237</sup> SIEGHÖRTNER, s.88; JEGER, s.193; <http://www.gruene-karte.de/>; <http://www.oeamtc.at/>

<sup>238</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31972L0166:DE:NOT>

### **3. Tek tip düzenlenmesi ve teminatın değişkenliği**

Yeşil kartlar CoB tarafından belirlediği formata uygun olarak tek tip düzenlenir ve bu şekli ile sözleşmeye taraf ülkelerin tümünde kabul edilir. Avrupa sözleşmesi kaza yeri hukukunun uygulama bulacağını düzenlemiştir. Dolayısı ile yeşil kart sigortasının kapsam ve miktar açısından güvence altına aldığı teminat kazanın meydana geldiği ülkenin kanun ve düzenlemelerine göre farklılık gösterir. Yeşil kart sigortası kazanın meydana geldiği ülkede düzenlenmiş bir motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası gibi işlem görür.<sup>239</sup>

Yeşil kart sigortasının bu unsurları da göz önünde bulundurularak şu şekilde tanımlanması mümkündür: Yeşil kart sigortası, Avrupa Sözleşmesine taraf ve Yeşil Kart Sistemi dahilinde bulunan ülkelerdeki motorlu araç işletenlerinin sorumluluğunu, seyahat ettiği ülkenin zorunlu sigorta sistemi kapsamına göre teminat altına alan, tek tip uluslar arası bir sigorta sözleşmesidir.

## **II. Sözleşmesinin Tarafları**

### **A. Sigortacı**

Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesine göre yeşil kart sigortasında sigortacı; hükümet tarafından yetkilendirilmiş sigorta şirketini ve ülke dışında kayıtlı araçların ulusal topraklar üzerinde neden oldukları zararların tazmini ile yükümlü olan Büroyu ifade eder (Ek-1 m.1/4).

### **1. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu (TMTB) üyesi sigorta şirketleri (Acenteler)**

Ülkemizde sözleşmeye uygun düzenlemeye göre yeşil kart sigortası, sadece Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu adına, üyesi olan sigorta şirketleri tarafından düzenlenebilmektedir.

---

<sup>239</sup> AKIN, s.471

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na üye olabilmek için, sigorta şirketlerinin kaza alanında sigorta yapmaya yetkili bulunmaları, büro emrine nakden 50.000 YTL kefalet akçesi yatırmaları, Yeşil Kart Reasürans Havuz sözleşmesini imzalayarak Türkiye Yeşil Kart Reasürans Havuzu'na girmeleri gerekmektedir.<sup>240</sup> Kaza alanında sigorta yapmaya yetkili olma şartı Karayolları Trafik Kanunu'nun 101. maddesindeki genel düzenlemeden kaynaklanmaktadır. Bu düzenlemeye göre; motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası, ancak kaza sigortası yapmaya yetkili olan sigorta şirketleri tarafından yapılabilir.<sup>241</sup> Yeşil kart sigortası da mali sorumluluk sigortasının yurtdışında geçerli hali olarak kabul edildiğinden, aynı zorunluluk yeşil kart sigortası için de geçerlidir.

Türkiye' de bugün Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na üye olan 11 tane sigorta şirketi bulunmaktadır.<sup>242</sup> Üye şirketler Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun uluslararası forma uygun olarak çıkardığı matbuu yeşil kart formlarını doldurmak ve imzalamak sureti ile yeşil kart sigortası düzenleyebilmektedirler. Üye sigorta şirketleri Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun acentesi şeklinde çalışırlar.<sup>243</sup> Meydana gelen zararlar dolayısı ile tazmin yükümlülüğü Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na aittir.<sup>244</sup> Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun yeşil kart sigortasına sahip yabancı plakalı bir aracın karıştığı kazada doğacak somut görevlerini acenteye devretme yetkisi bulunmaktadır.

---

<sup>240</sup> 1991 tarihli TMTB Yön. m.7; kefalet akçesi yatırma yükümlülüğü bu yönetmeliğin çıkarılması esnasında zaten üye olan sigorta şirketleri için geçerli değildir.

<sup>241</sup> ULAŞ, s.730

<sup>242</sup> TMTB' na üye sigorta şirketi sayısı 21 iken zamanla bu sayı düşmüştür. Bilgi için bkz. AKIN, s.470; Şu anda TMTB üyesi bulunan 11 tane sigorta şirket bulunmaktadır. Sigorta şirketleri, üyeliğin Havuza teminat yatırma zorunluluğu getirmesi ayrıca poliçe primi üzerinden Havuza yatırılmak üzere kesinti yapılması buna karşın yapılan sigorta poliçe sayısı ile bu masrafların amorti edilememesi ve kazanç sağlanamaması nedeni ile üyeliğin kendileri için zor şartlar getirdiğini ileri sürmektedirler. TMTB' ye üye sigorta şirketlerin tam listesi için bkz. <http://www.tmtb.org.tr/uyeler.htm>

<sup>243</sup> Sigorta acenteleri bir sigorta şirketi için çalışan ve genellikle sigorta sözleşmesi ve poliçesini çalıştığı sigorta şirketinin tüzel kişiliği namına ve hesabına imzalama yetkisi olan TTK m. 116/f-1 ile öngörülen unsurları bünyesinde taşıyan bağımsız sigorta aracılardır. KAYIHAN; Türk Hukukunda Acentelik Sözleşmesi, 2.Bası, Ankara 2003, s.44; ARSVEN, Sigorta Hukuku, 2.bası, İstanbul 1991, s.63

<sup>244</sup> TMTB Yön. m.5/2-b

## 2. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu yeşil kart sisteminin Türkiye’de uygulanmasını sağlamak amacı ile 21.12.1959 tarih ve 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu’nun 36. maddesinin 8. fıkrası uyarınca 303 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin verdiği yetkiye dayanılarak kurulan ulusal büronun adıdır.<sup>245</sup> Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği’nin çıkardığı 19.10.1963 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği Motorlu Taşıt Bürosu Yönetmeliği ile kurulmuştur.<sup>246</sup> 26.10.1991 tarihli Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunun Çalışma Esas ve Usulleri Hakkında Yönetmelik ile eski yönetmelik yürürlükten kaldırılarak Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu bugün halen geçerli olan ismi ve şekli ile kurulmuştur.<sup>247</sup> Bu Yönetmelikte en son değişiklik, 05.05.2006 tarih ve 26159 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Yönetmelik ile yapılmıştır. 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu’nun kabul edilmesi nedeni ile yönetmeliğin ve dolayısı ile Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu’nun yetkisini aldığı kanuni dayanak değişmiş olduğu için, yönetmeliğin ilgili maddelerinin değiştirilmesi ve Kanun ile getirilen yeni düzenlemeleri içine alan ek hükümlerin getirilmesi gerekmektedir. Nitekim 5684 sayılı Kanununun 24. maddesine dayanılarak hazırlanan yeni Yönetmelik 28.06.2008 tarih ve 26920 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmakla yürürlüğe girmiştir.

### a. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu’nun hukuki ve idari yapısı

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği bünyesinde ayrı bir tüzel kişilik olarak kurulmuştur. Büronun merkezi İstanbul’da olup gerekli yerde şube açma yetkisi bulunmaktadır (Yön.m.4)<sup>248</sup>.

---

<sup>245</sup> 26.10.1991 tarihli TMTB Çalışma Esas ve Usulleri Hakkında Yönetmelik m.2; İlk olarak Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Motorlu Taşıt Bürosu adı ile kurulmuştur.

<sup>246</sup> Yönetmelik, Türkiye Reasürans Şirketler Birliği tarafından 06.08.1963 tarihinde kabul edilmiş Ticaret Bakanlığı’nın 29.06.1963 tarih ve 4/16636-59A sayılı yazısı ile onaylanmıştır.

<sup>247</sup> TMTB Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Motorlu Taşıt Bürosu’nun bütün hak ve sorumlulukları ile devamıdır. 26.10.1991 tarihli TMTB Yön. m.31

<sup>248</sup> TMTB’ nun şubesi şeklinde kurulmuş bir alt kuruluşu bulunmamaktadır. Ancak üye sigorta şirketlerine yetki verilmek suretiyle hasar ve tazmin işlemlerini yürütmeleri ve davalarda temsil etmeleri sağlanmaktadır.

Büro; genel kurul, yönetim ve denetim kurullarından oluşmaktadır. Ana organ olan genel kurul, üye sigorta şirketlerinin temsilcilerinden oluşmakta olup, daha çok büronun kendi iç kuruluşu ve işlemleri ile ilgili görevleri yerine getirmektedir. Genel kurulun görevleri yönetmelikle ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir (Yön.m.7).

Yönetim kurulu, Hazine Müsteşarlığı ve Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği'ni temsil eden birer üye, üye şirketlerin murahhas üye, genel müdür ve genel müdür yardımcıları arasından seçilecek dört üye ve büro müdürü olmak ve belirtilenlerden biri başkan olmak üzere toplam yedi üyeden oluşur ve genel kurul tarafından seçilir. Büroyu temsil eden organ olarak özellikle diğer bürolar ile ilişki kurulması ve dış ilişkiye ait işlemler ile ilgili görevleri yerine getirir. Yönetim kurulunun görevleri de ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir (Yön.m.9). Bunlardan en önemlileri; yeni üye kabul etmek, amacına uygun olarak diğer bürolar ile anlaşmalar yapmak, Büro'nun fonlarını amaca uygun yönetmek, Büro'nun alacaklarını tahsil etmek ve borçlarını ödemek, zararların tasfiyesine karar vermek, Büro tarafından veya aleyhine açılan davaları yürütmektir.

Denetim kurulu, üye şirket temsilcileri arasından seçilen iki asil üyeden oluşur, ayrıca iki yedek üye seçilir. Denetim kurulunun büro hesap ve işlemlerinin mevzuata uygun yürütülüp yürütülmediğini denetlemek, defter ve kayıtları incelemek ve yıllık denetim kurulu raporu hazırlamak gibi görevleri bulunmaktadır. (Yön.m.10)

#### b. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun görevleri

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun görevleri şunlardır.(Yön.m.5)

#### i. Diğer ülke büro ve sigorta şirketleri ile işbirliğinde bulunmak

Büro, adına düzenlenmiş yeşil kart sigortası sahibi kişilerin yurtdışında karıştıkları kazalarda gerek hasar işlemlerinin yürütülmesini, gerekse tazmin işleminin kazanın meydana geldiği ülke bürosu tarafından doğrudan yerine getirilmesi için bürolara ödeme yetkisi verilmesini sağlamak amacı ile anlaşmalar yapmaktadır.<sup>249</sup>

---

<sup>249</sup> ULAŞ, s.724

Bürolar arasındaki bu anlaşmalar karşılıklılık prensibine dayalı olarak yapılmaktadır. Dolayısı ile Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu bu tip anlaşmalar ile aynı zamanda Türkiye’de meydana gelen kazalarda yabancı bürolar adına yükümlülük altına girmektedir. Büroların aralarında yaptıkları anlaşmalar özel hukuk hükümleri çerçevesinde meydana getirilmektedirler. Sözleşme serbestisi ilkesi gereğince, bürolar amaçları doğrultusunda her türlü anlaşmayı yapmakta yetkili kılınmıştır.

ii. Türkiye’de meydana gelen kazalarda yabancı büroyu temsil etmek

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu, yeşil kart sigortasına sahip olan bir aracın karıştığı bir trafik kazasında, yeşil kartın Türkiye’de geçerliliği tespit edilirse yeşil kartı düzenleyen büronun yerine geçer ve yeşil kart sigortasını kendi düzenlemişçesine, kart sahibini kendi sigorta ettireni olarak görür ve her türlü işlemi yerine getirir.<sup>250</sup> Büro bu konuda üyesi sigorta şirketlerini de yetkilendirebilir.

Yeşil kart sigortası her ne kadar Yeşil Kart Sistemine dahil ülkelerde için geçerli olsa da, yeşil kartı veren büronun bazı üye ülkeleri sigorta kapsamı dışında tutma yetkisi bulunmaktadır. Yeşil kartın hangi ülkelerde geçerli olmadığının tespiti yeşil kart belgesinden kolayca anlaşılabilir. Yeşil kartın arka yüzeyinde sisteme dahil tüm devletlerin uluslararası trafik plaka işareti bulunmakta olup üzerinde çarpı işareti bulunan ülkelerde bu kartın geçerliliği bulunmamaktadır.

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu’nun diğer ülke büroları adına yerine getireceği işlemleri şöyle sıralayabiliriz:

— Meydana gelen kaza ile ilgili tüm soruşturma işlemlerini yürütmek. Gerekmesi halinde kaza yerine eksper göndermek ve hasarı tespit ettirmek.

— Meydana gelen zararın ibraz edilen belgeler ile kanıtlanması halinde Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatları uyarınca teminat kapsamında olan zararları limit dahilinde ve kusur esasına göre tazmin etmek.<sup>251</sup> Büro’nun yeşil kartın adına düzenlendiği ülke bürosu ile anlaşmasının

<sup>250</sup> METZLER, s.283

<sup>251</sup> Yargıtay 11. HD. 10.07.2007 tarih ve 2006/7645 E. – 2007/10526 K sayılı kararda “ Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu geçerli bir yeşil kart sigortası var ise, meydana gelen zarardan kusur esasına

bulunması halinde, limiti aşan ödeme yapması mümkündür. Büroların kendi aralarında yapmış oldukları bu tip anlaşmalar özel hukuka tabi ve nispi nitelikte olup, sadece sözleşmenin tarafları açısından bağlayıcılık taşımaktadır.<sup>252</sup> Sözleşmeler üçüncü kişilerin bilgisi dahilinde olmadığından, Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na karşı açılacak davalarda ileri sürülmesi mümkün değildir. Bu yüzden limiti aşan ödemeler ancak Büro'ya yapılacak doğrudan başvurularda gerçekleşebilir. Zarar gören bütün zararını bildirip belgelemek sureti ile Büro'ya başvurusunu gerçekleştirmektedir. Büro yapılan başvuruyu değerlendirmekte ve normal şartlar altında Türkiye'deki limitler dahilinde ödemede bulunmaktadır. Ancak Büro zarar veren araç plakasının bağlı bulunduğu ülke bürosu ile aralarında bir sözleşme olması halinde limit üzerinde ödemede bulunabilmektedir. Bu halde garanti veren büro aralarındaki sözleşme uyarınca belirlenen miktarın tazmini üstlenmektedir.<sup>253</sup>

— Yeşil kartı veren ülke bürosu adına tebligat almayı, davalı sıfatına haiz olmayı, büronun açık onayı ile sulh, ibra ve feragate ilişkin yetkileri kullanmayı, kısacası büronun sorumluluğunu gerektiren tüm yasal yollar için muhatap kabul edilmeyi ve gerekli tüm savunmaları vekil sıfatı ile yerine getirmeyi kabul etmek. Bu düzenleme Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun pasif dava ehliyetinin bulunduğu anlamına gelmektedir.<sup>254</sup>

---

göre, kaza tarihindeki zorunlu trafik sigortası teminat limiti ile sınırlı olarak sorumludur.” İfadesi kullanılmıştır.

<sup>252</sup> TMTB' nun ülkemizdeki teminatları aşan ödemeler yapabileceği yönünde mevzuatımızda herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. İsviçre'de trafik sigortası yönetmeliği (VVV) ile yabancı plakalı aracın ülkesindeki teminatların daha yüksek belirlenmesi veya araç sigorta poliçesindeki limitin daha yüksek olması ve sigortacının onay vermesi hallerinde İsviçre'de belirlenen asgari teminat limitlerinin üstündeki zarar taleplerini de karşılayacağı düzenlenmiştir. JEGGER, s.189

<sup>253</sup> Poliçe limitleri üzerindeki zararların karşılanmasına yönelik anlaşmalar Türkiye' deki limitlerin daha düşük olması sebebi ile faydalı görünmektedir. Çünkü TMTB zaten kendi sigorta ettirenlerin verdikleri zararlar için çok daha yüksek miktarda bir tazmin garanti sorumluluğu altına girmektedir.

<sup>254</sup> Yarg. 11.HD. 29.03.2004 tarih ve 2003/7809 E.-2004/3185 K. sayılı kararında yeşil kart sigortasından kaynaklı bir zarardan dolayı yabancı sigorta şirketine yöneltilen husumet ve bu şekilde kurulan ilk derece mahkemesinin kararını yazılı gerekçe ile bozmuştur. “Yeşil Kart sigortası ile zararları güvence altına alınan yabancı plakalı araçların, ülke sınırları içinde meydana getirdiği zararlar bakımından davanın, Türkiye' de yetkili büro olan Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Motorlu Taşıt Bürosu'nun (TMTB eski adı ile ifade edilmiştir.) görev ve yetki verdiği sigorta şirketi hasım gösterilerek açılması gerekmektedir.”

### iii. Yeşil kart belgesi vermek

Büro yeşil kart belgelerini üye sigorta şirketleri aracılığı ile Türk plakalı araçlar için düzenler. Ancak üye sigorta şirketi bir büro adına yeşil kart düzenlemişse bu yeşil karta dayanarak ve aynı vadeyle işletenin römorku için yeşil kartı kendisi adına vermeye yetkilidir. Bu halde Yeşil Kart Sigortası Tarife ve Talimatları'nın ekinde yer alan taahhütnamenin<sup>255</sup> iki nüsha halinde düzenlenip sigorta ettirene imzalatılması ve bir nüshasının Büroya iletilmesi gerekmektedir (Tar. ve Tal. F-10). Yeşil kart sigortası kural olarak, Türk plakalı araçların yabancı ülkede neden olabilecek zararın teminat altına alınması için düzenlenmektedir.

İstisnai olarak Türkiye'de bulunup yeşil kart sigortasının süresi dolan yabancı plakalı araçlara azami 15 gün olmak üzere yeşil kart sigortası yapılabilir.(Tar. ve Tal. II-5)

### iv. Yeşil Kart Sigortası Tarife ve Talimatlarını hazırlamak

Yeşil kart sigortasına ilişkin tarife ve talimatları hazırlamak da Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun görevidir.(Yön.m.5/2-c) Önceden Büro tarafından tespit edilen tarifeler Hazine Müsteşarlığı'nın onayına sunulmaktaydı. Hazine Müsteşarlığı Büro'ya gönderdiği 28.06.1996 tarih ve 26937 sayılı yazı ile; diğer ülkelerin sigorta şirketlerince belirlenen tarifelerle rekabet edilebilecek düzeyde olması ve gerektiğinde yurt dışındaki tarife değişikliklerine derhal uyumlu hale getirilebilmesi amacı ile tarifelerin Müsteşarlığın onayına gerek kalmaksızın TMTB tarafından yürürlüğe konulmasının uygun olduğu yönünde görüş bildirmiştir. 1996 yılından sonra belirlenen tarifeler Müsteşarlığa sadece bilgi amaçlı gönderilmektedir. Bugün en son 01.01.2008 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere çıkarılan Yeşil Kart Sigorta Tarife ve Talimatları geçerlidir.<sup>256</sup> Büro üyesi sigorta şirketleri yeşil kart

---

<sup>255</sup> İşbu taahhütname ile sigorta ettirene yeşil kart sigortasına sahip olan römorkun yabancı plakalı bir araçla veya TMTB üyesi bir sigorta şirketince sigortalı olmayan bir araçla çekilmesi sırasında meydana gelecek olan zararlarda, poliçesini tanzim eden üye sigorta şirketine ibraz etme yükümlülüğü getirilmiş olup, bu yükümlülüğünü yerine getirmemesi halinde, TMTB' nun bu nedenle yapmış olduğu tüm tazminat ödemeleri ve masrafları kendisine başvuru tarihinden itibaren 10 gün içinde ödemeyi kabul eder. Ayrıca römorkun bağlı bulunduğu çekici aracın plakasının ispatı yükü de sigorta ettirendedir. Yeşil Kart Sigortası Tarife ve Talimatları EK-1 Taahhütname Örneği 1

<sup>256</sup> [http://www.traport.org.tr/yesil\\_kart\\_01\\_01\\_2008.php](http://www.traport.org.tr/yesil_kart_01_01_2008.php)



sigortasının tanziminde serbest olmakla birlikte, belirlenen tarife ve talimatlara uyma yükümlülükleri bulunmaktadır.<sup>257</sup>

#### v. Garanti yükümlülüğü

Sigorta şirketlerinin düzenledikleri yeşil kart sigortasına sahip Türk plakalı bir aracın, Yeşil Kart Sistemi'ne dahil ülkelerde trafik kazasına karışması halinde, kazanın meydana geldiği ülke bürosu Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu adına tüm hasar ve tazmin işlemlerini yürütür. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu yabancı büroya, ödemiş olduğu tazminat miktarına ilişkin rücu talebini kabul edeceğini taahhüt eder ve geri ödemeye ilişkin garanti sorumluluğunu üstlenir. Kazanın meydana geldiği ülke hukuku uygulama alanı bulacağı için Büro'nun garanti sorumluluğunun kapsam ve miktarı baştan belli değildir. Kazanın meydana geldiği ülke mevzuatı kapsamında tazminat ödeyen yabancı büronun tüm masraf ve harcamaları için garanti verilmektedir. Acente olarak çalışan üye sigorta şirketleri üstlendikleri rizikoyu reasüre ettiklerinden, düzenledikleri yeşil kart sigortaları için yabancı büroya karşı garanti sorumluluğu altına girmeleri söz konusu değildir (Yön.m.5/2-b). Garantör olan TMTB olup finansman da reasürans havuzundan sağlanmaktadır.

### 3. Yeşil Kart Reasürans Havuzu (Poolü)

Reasürans Havuzu, sigorta şirketlerinin aralarında yaptıkları sözleşmeyle, üstlendikleri riski devrettikleri ve bu sayede riskin meydana gelmesi ile doğacak sorumluluğu diğer sigorta şirketleri ile paylaşmak suretiyle geniş bir alana yayılmasını sağlayan bir havuz ortaklığı şeklindedir.<sup>258</sup> Havuz ortaklıkları sigorta şirketlerinin aralarında akdettikleri ve özel hukuk hükümlerine bağlı olan havuz sözleşmesi ile kurulur. Havuza katılmak isteyen her sigorta şirketi havuz sözleşmesini imzalamak suretiyle ortaklığa dâhil olur ve böylece devretmiş olduğu riziko üzerinden dış ilişkide sorumluluktan kurtulur. İç ilişkide sigorta şirketlerinin birbirlerine karşı sorumluluğu bulunmaktadır.<sup>259</sup> Havuz sözleşmesi ile belirlenmiş orandaki prim, ki bu genelde primin tamamıdır, havuza aktarılır ve ortaklık

<sup>257</sup> Yeşil Kart Reasürans Havuz Anlaşması m.5/c

<sup>258</sup> ATABEK, Reasürans Hukuku, B.T.H.A.E. , Ankara 1974, s.27

<sup>259</sup> 1993 tarihli Yeşil Kart Reasürans Havuz Anlaşması m.5/b ye göre; Bu anlaşmada imzası bulunan sigorta şirketleri birbirlerine müteselsil kefil ve müşterek müteselsil borçludurlar.

tarafından sigortacıya önceden sözleşme ile belirlenmiş katılma payı oranında dağıtılır.<sup>260</sup>

Yeşil Kart Reasürans Havuzu<sup>261</sup> de TMTB üyesi olan sigorta şirketleri arasında kurulan sözleşme ile meydana getirilmiş olan bir reasürans havuz ortaklığıdır. Havuz, Büro'nun kurulması ile eşzamanlı imzalanan Yeşil Kart Reasürans Havuzu Anlaşması ile kurulmuştur. 26.07.1993 ve 28.02.1997 tarihlerinde tekrar anlaşmalar hazırlanıp sigorta şirketleri tarafından imzalanmıştır. Yeşil Kart Reasürans Havuzu Türkiye'de reasürans havuz sözleşmesi unsurlarına sahip olan tek havuz ortaklığıdır.<sup>262</sup> Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na üye olan sigorta şirketlerinin Yeşil Kart Reasürans Havuzu'na girmeleri ve havuz sözleşmesini imzalamaları<sup>263</sup> zorunlu olsa da, Büro üyesi olmanın sigorta şirketlerin isteğine bağlı olması ve sadece yeşil kart sigortasından doğan riskleri kapsamaması nedeniyle bunu zorunlu bir reasürans olarak nitelemek doğru değildir. Yeşil Kart Reasürans Havuzu' nun büro üyesi olan sigorta şirketlerinin imzalamak zorunda kaldıkları, ama sonuçta özel hukuk hükümlerine tâbi olan havuz sözleşmesine dayalı olarak oluşturulan bir havuz ortaklığı olarak değerlendirilmesi mümkündür<sup>264</sup>

Büro ve Havuza zorunlu çifte üyelik<sup>265</sup> nedeni ile her iki kuruluş üye şirketlerin temsilcilerinden oluşan aynı genel kurula bağlı bulunmaktadır. Büronun idaresi ve temsili yönetim kurulu tarafından, Havuz'un ki ise seçilen teknik komite tarafından yerine getirilir. Sonuç olarak Havuz'un ayrı bir tüzel kişiliği bulunmayıp Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu tüzel kişiliği altında oluşturulmuştur.

---

<sup>260</sup> GÜNGÖR, Sigorta Havuz Sözleşmesi (Yayınlanmamış doktora tezi), İzmir 2005, s.111

<sup>261</sup> Hem 1963 tarihli Yeşil Kart Reasürans Havuz Anlaşması'nın başlangıç bölümünde, hem de 1993 tarihli sözleşmenin "kuruluş ve unvan başlıklı" 1. maddesinde, "Türkiye Yeşil Kart Reasürans Poolü" havuz ortaklığının unvanı olarak yer almıştır. Yine 26.10.1991 tarihli TMTB Yönetmeliğinde "Yeşil Kart Poolü" ifadesi kullanılmışken yeni yönetmelikte "Havuz" ifadesi tercih edilmiştir.

<sup>262</sup> Türkiye' de havuz sözleşmesinin unsurlarını taşımamakla birlikte aslen aynı işlerliğe sahip olan Yurtiçi Reasürans Havuzu, 17 sayılı kararname ile kurulan sigorta havuzu, deprem rizikolarına karşı havuz gibi havuz ortaklıkları mevcuttur. Bunlar yasal düzenleme ile kurulmuş olmaları nedeni ile havuz sözleşmesinin unsurlarını taşımamaktadırlar. GÜNGÖR, s.115

<sup>263</sup> Bu zorunluluk TMTB Yönetmeliğinin büroya üyelik koşullarını düzenleyen 16/2-b maddesinde (havuz ifadesi kullanılarak) ve 1997 tarihli havuz sözleşmesinin 2. maddesinde açıkça hükme bağlanmış bulunmaktadır.

<sup>264</sup> GÜNGÖR, s.115

<sup>265</sup> Zorunlu çifte üyelik düzenlemesi TMTB Yön. m.17'de Üyeliğin sona erme sebeplerinin düzenlenmesinde de yer almaktadır. Bu düzenlemede üyenin, Büro tarafından kurulan sigorta veya reasürans havuzundan ayrılması halinde üyeliğinin de sona ereceği düzenlenmiştir.

Reasürans Havuzu Büro'nun mali kaynağını oluşturup üstendiği garanti sorumluluğunu yerine getirebilmesi için vazgeçilmez bir şarttır. Havuz sayesinde özellikle büro üyesi sigorta şirketlerinin düşebilecekleri ödeme güçlükleri karşısında, Büro'nun tazminat ödeme yükümlülüğünü yerine getirebilmesi sağlanabilmektedir. Üye sigorta şirketleri Havuz Sözleşmesini imzalamakla birlikte tahsil ettikleri primin tamamını Havuz'a aktarmayı kabul ederler. Kendilerine daha önce sözleşme ile belirlenmiş katılma payı oranlarında kar payı dağıtımı yapılmaktadır. 1997 tarihli Anlaşmanın 3. maddesinde Havuz'un amacının yeşil kart sigortalarında güçlü bir kapasite yaratmak ve reasüransı tek elden yürütmek olduğu ifade edilmiştir.

#### **4. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu ve Yeşil Kart Reasürans Havuzu'nun rekabet hukuku açısından değerlendirilmesi**

Yeşil kart sigortasının sadece TMTB üyesi sigorta şirketleri tarafından düzenlenebilmesi ve TMTB' nin yeşil kart sigorta prim tarifesinin belirlenmesinde 1998 sonrası dönemde münhasır yetkiye sahip olması bu alanda kendisine tekel olma niteliği kazandırmaktadır.

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun'un "Tanımlar" başlıklı 3. maddesine göre "*Teşebbüs birliği; teşebbüslerin belirli amaçlara ulaşmak için oluşturduğu tüzel kişiliği haiz ya da tüzel kişiliği bulunmayan her türlü birliktir.*"

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu, yeşil kart sigortası sisteminin işlerliğini sağlamak amacı ile kuruluş, görev ve yetkilerinin belirtildiği 28.06.2008 tarih ve 26920 sayılı resmi gazetede yayınlanan son yönetmelik ile oluşturulmuş tüzel kişiliği haiz bir kuruluş olarak 4054 sayılı Kanuna göre teşebbüs birliği niteliğindedir. Aynı şekilde Yeşil Kart Reasürans Havuzu'nun da ayrı bir tüzel kişiliği bulunmamasıyla birlikte yeşil kart sigortası sisteminde Büro'nun işlevsel hale gelip garanti fonksiyonunu yerine getirebilmesi amacı ile sözleşmeye dayalı olarak oluşturulmuş bir teşebbüs birliğidir.<sup>266</sup>

4054 sayılı Kanunun 4. maddesine göre "*Belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama*

<sup>266</sup> R.K. 04.05.2006 tarih ve 06-32/391-101 sayılı toplantısında alınan karar ile tespit edilmiştir.

*amacı taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemleri hukuka aykırı ve yasaktır.”*

4064 sayılı Kanun’ un 6. maddesine göre ise *“Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hakim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması hukuka aykırı ve yasaktır.”*

İlgili hükümler çerçevesinde Büro ve Yeşil Kart Reasürans Havuzu rekabeti kısıtlayıcı davranışlarının veya hakim durumlarını kötüye kullanıp kullanmadıklarının incelenmesi gerekmektedir.

a. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu’nun tekel olma niteliği

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu, Türkiye sınırları içindeki yeşil kart sigorta pazarında tekel niteliğindedir. Sigortacılık Kanununun 15. maddesinin birinci fıkrasındaki genel düzenleme gereği: *“Türkiye’ de yerleşik kişilerin, Türkiye’de sigortalanabilir menfaatlerini, Türkiye’ de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye’ de yaptırmak zorundadırlar.”* Ancak aynı maddenin ikinci fıkrası ile yurtdışında yaptırılacak sigortalar, tahdidi olarak sayılmak suretiyle genel düzenlemeye istisna getirilmiştir. İstisnalar arasında motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası da bulunmaktadır. Bu yüzden Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu’nun tekelliğine ilişkin değerlendirmede bulunurken yurtdışı pazarını da göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

Yurtdışı pazarında yeşil kart sigortasına alternatif oluşturabileceği öne sürülen iki yöntem bulunmaktadır. Bunlardan birincisi; ülke sınırlarında yaptırılacak ilgili ülkeye ait zorunlu mali sorumluluk sigortasıdır. Motorlu araç işletenleri yabancı ülkelere yapacakları seyahatlerde, ülke sınır kapılarında zorunlu mali sorumluluk sigortasını yapma olanağına sahiptirler. Her ne kadar yeşil kart sigortası, gerek trafik akışını kolaylaştırmak gerekse sigorta ettirenler açısından doğurduğu zorlukları aşmak amacıyla sınır kapılarında sigorta yaptırmaya zorunluluğuna alternatif olarak getirilmiş olsa da, halen bu olanak bulunmakta ve

sigorta ettirene bir alternatif oluşturmaktadır. İkinci yöntem ise; yeşil kart sigortasının sisteme dâhil herhangi bir ülke bürosundan yaptırılmasıdır. Yukarıda belirtildiği üzere Sigortacılık Kanunu gereği buna bir engel bulunmamaktadır.

Hukuki düzenleme gereği her ne kadar sigorta ettirenlerin yurtdışında yeşil kart sigortası yaptırma imkanı bulursa da yeşil kart sigortası pazarını oluşturanlar açısından bir değerlendirme yapılması halinde farklı bir sonuca varmak mümkündür. Yeşil kart sigortası pazarı özellikle taşıma alanına yönelik olup kamyon ve TIR gibi araç işletenleri tarafından yaptırılan bir sigortadır.<sup>267</sup> Yeşil kart sigortasına alternatif olarak belirtilen imkanların özellikle taşıyıcılar açısından ne kadar geçerli ve faydalı olduğunun belirlenmesi gerekir. Sınır girişlerinde sigorta yaptırma yoluna gidilmesi halinde taşıyıcıların birçok ülkeden giriş yapmak zorunda oldukları düşünülecek olursa bu yöntemin çok daha maliyetli olacağı ve zaman kaybına yol açacağı açıktır. Bunun yanında taşıyıcıların giriş yaptıkları ülkelerde yaşayacakları iletişim zorluğu da ayrı bir sorun oluşturacaktır. Bu yüzden ülkelerin zorunlu mali sorumluluk sigortalarının yeşil kart sigortasına uygulamada bir alternatif oluşturması mümkün değildir. İkinci bir imkan olarak görülebilen diğer bir ülke bürosundan yeşil kart sigortası yaptırma imkanı değerlendirilirken öncelikle ilgili büronun yabancı plakalı araçlar için yeşil kart sigortası düzenleyip düzenlemediğinin belirlenmesi gerekir. Yukarıda belirtildiği gibi, Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu kural olarak sadece Türk plakalı araçlar için yeşil kart sigortası düzenlemektedir. Diğer bürolarında bu yönde mevzuatlarının olması mümkündür. Büroların işleyişlerine ilişkin kendi mevzuatlarında bu tip bir düzenleme bulunmasa da CoB tarafından düzenlenen Uluslararası Kurallar ile getirilen tavsiye niteliğindeki düzenleme bu imkanı iyice olanaksız hale getirmiştir.<sup>268</sup> Uluslararası Kuralların ihtiyari hükümlerinde, her büro sadece yetkili olduğu ülkedeki araçlar için yeşil kart düzenlemekle yükümlü kılınmıştır. (m.7/2)<sup>269</sup> Bunlara rağmen bir büronun yabancı plakalı araçlar için yeşil kart sigortası düzenlemesi hali de sigorta ettiren lehine bir durum oluşturmayacaktır. Yurtdışındaki bir bürodan yeşil kart sigortası yaptıran kişi bu ülke dışındaki

<sup>267</sup> R.K. 04.05.2006 tarih ve 06-32/391-101 sayılı karar

<sup>268</sup> UND yetkilileri 2003 yılından itibaren yurtdışından yeşil kart sigortası düzenlettiremediklerini ifade etmişlerdir.

<sup>269</sup> Bu düzenleme her ne kadar tavsiye niteliğinde bulunsada UND yetkililerinin ifadelerinden büroların zorunlu haller dışında bu hükme uydukları anlaşılmaktadır.

sorumluluğunu teminat altına alacaktır ve o ülkenin zorunlu mali sorumluluk sigortasını da ayrıca yaptırmak zorunda kalacaktır. Dolayısıyla sigorta ettiren açısından ek bir maliyet doğacaktır. Bu zorunluluk sadece yeşil kart sigortasının yol güzergahı üzerinde bulunmayan bir ülke bürosundan yaptırılması halinde doğmayacaktır ki; bunun da zaman kaybı ve masrafa yol açması yanında pratik bir yöntem olmayacağı açıktır. Bunun yanında her ülke bürosunun yeşil kart sigortası vermek için izleyeceği yöntemin farklı olabileceği için teknik ve bürokratik engeller ile karşılaşılması riski doğacaktır. Ayrıca ülkesi dışındaki bir bürodan yeşil kart sigortası yaptıran kişi için, kazanın meydana gelmesi halinde de sorunlu bir süreç başlayacaktır.<sup>270</sup>

Uygulamadaki bu durum karşısında getirilen hukuki imkânlarla dayanılarak Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun tekel olmadığı sonucuna varmak gerçeği yansıtmamaktadır. Bu yüzden Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun faaliyet gösterdiği coğrafi pazarda hâkim durumda bulunduğu kabulü gereklidir.<sup>271</sup>

b. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunun tekelliğini kullanma alanı

i. Tarife belirleme yetkisi

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunun sahip olduğu tarife belirleme yetkisi, hakim durumunu kötüye kullanmasına olanak sağlayabilecek nitelikte bir düzenlemedir. Ancak, somut durumun tespiti için Büronun tarifelerinin incelenmesi gerekmektedir.

Tarifelerin yüksek olduğu değerlendirilmesi Türkiye'deki zorunlu mali sorumluluk sigortasına ilişkin tarifeler ile kıyaslama yapılması halinde doğru bir sonuç vermektedir. Ancak yeşil kart sigortası yurtdışında geçerli olduğu için diğer ülke bürolarının belirlediği tarifeler ile bir kıyaslama yapılması gerekmektedir. Öncelikle belirtmek gerekir ki; Avrupa ülkelerinin zorunlu mali sorumluluk

<sup>270</sup> R.K. 04.05.2006 tarih ve 06-32/391-101 sayılı karar için yapılan önsoruşturma gereği UND yetkililerinin de ifadeleri sonucu varılan sonuçlar arasında yer almıştır.

<sup>271</sup> R.K. 04.05.2006 ve 06-32/391-101 sayılı kararında TMTB ve Yeşil Kart Reasürans Havuzu için "...teşebbüs birlikleri niteliğinde oldukları, ...ilgili ürünün sunulduğu pazarda faaliyet gösteren tüm teşebbüsleri bünyelerinde bulundurdukları ve yurtdışında sınırlı ikameye sahip, yurtiçinde ise ikamesi bulunmayan bir hizmetin sunulması söz konusu olduğundan, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi anlamında hakim durumda oldukları sonucuna ulaşılmıştır." değerlendirilmesi yapılmıştır. <http://www.rekabet.gov.tr/pdf/06-32-391-101.pdf>

sigortaları tarifeleri ile Türkiye'deki tarifelerin arasında büyük bir fark bulunmaktadır. Sigorta sözleşmesinde belirlenen tarife, sigortacının tazmin yükümlülüğü ile doğru orantılıdır. Dolayısıyla yurtdışındaki sigorta şirketlerinin zorunlu mali sorumluluk sigortası düzenlemek ile sorumluluk altına girdikleri tazminat miktarı da ülkemizden çok daha yüksektir. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun yeşil kart sigortasına sahip bir aracın meydana getirdiği kaza dolayısı ile doğan zararı tazmin zorunluluğu kazanın meydana geldiği ülkede geçerli olan tarifelere göre belirlenmektedir. Dolayısı ile tarifelerin yeşil kart sistemine dahil olan ülke düzenlemelerinin de göz önünde bulundurularak belirlenmesi gerekmektedir. Yeşil kart sigorta tarifesi risk grubuna göre belirlenmektedir. En son tarife değişikliği 2003 yılında yapılmıştır. Yapılan bu değişiklikte özellikle kamyon – çekici ve römork risk gruplarına ait primlerde %100'e yakın bir artış yapılmıştır.<sup>272</sup> Bu değişiklik nedeni ile Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun hâkim durumunu kötüye kullanmak suretiyle hukuka aykırı davrandığı ileri sürülmüştür.<sup>273</sup> Ancak somut durumun incelenmesinde, tazminat ödemelerinin en büyük kısmının prim artışı öngörülen risk grupları için gerçekleştirildiği ve ödenen tazminatların alınan primler ile orantılı olmadığı Yeşil Kart Reasürans Havuzu'nun bu nedenle zarar kaydettiği tespit edilmiştir.<sup>274</sup> Dolayısı ile yapılan prim artışlarının hâkim durumu kötüye kullanarak kâr elde etmek amacına değil yeşil kart sisteminin yürümesini sağlamak amacı ile yapıldığı anlaşılmıştır. Yeşil kart sigortası pazarındaki Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu üyesi sigorta şirketlerinin azalması da yeşil kart sigortası pazarında kâr payının çok düşük olduğunun bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Veriler sonucu yapılan değerlendirmede Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesine aykırı bir eyleminin bulunmadığı tespit edilmiştir.<sup>275</sup>

## ii. Hasarsızlık indirimi

Yeşil kart sigortasında hasarsızlık indirimi uygulanmamaktadır. Hasarsızlık indirimi, sigorta ettirenin hasar almamasının sigortacının yüklediği riskin

<sup>272</sup> 2002 yıllık prim tarifesi kamyon-çekici risk grubu için 645 Euro iken 2003 yıllık prim tarifesinde 1.200 Euro, Römork risk grubu ise 80 Euro iken 150 Euro olarak belirlenmiştir.

<sup>273</sup> UND tarafından Rekabet Kurumuna şikâyet başvurusu

<sup>274</sup> Yeşil Kart Reasürans Havuzu' nun yıllık faaliyet raporlarına göre, 1997 yılına kadar nispeten kar edilmiş ancak bu yıldan sonra 2001 yılına kadar üst üste %20 ila %40 arasında zarar edilmiştir.

<sup>275</sup> R.K. 04.05.2006 tarih ve 06-32/391-101 sayılı karar, s.19

düşüklüğüne işaret etmesi nedeni ile yüklenilen riskin parasal karşılığı olan primin de orantılı olarak azaltılmasıdır.<sup>276</sup> Hasarsızlık indirimini sigorta hizmetinin fiyat bileşenlerinden biridir. Hem sigorta ettirenin hasarsız bir poliçe dönemi geçirmiş olması nedeniyle indirimli prim ödemesi sağlanmakta, hem de sigorta şirketlerinin müşterilerini kendilerine bağlı tutma imkanı getirilmektedir. Böylece karşılıklı bir fayda sağlanmış olmaktadır. Hasarsızlık indiriminin sigorta ettirenin beyan yükümlülüğünü yerine getirmesi halinde uygulanması mümkündür. Kasko sigortasında, sigortalanan menfaat sigorta ettirenin kendi aracında meydana gelen zararlar olduğu ve sigorta ettiren aracında meydana gelen zararları kendisi beyan ettiği için hasarsızlık indirimini uygulaması kolaylıkla gerçekleştirilebilmektedir. Zorunlu mali sorumluluk sigortasında ise sigorta ettirenin üçüncü kişilere verdikleri zararlar teminat altına alındığı için sigortacının meydana gelen zarardan haberdar olması daha zordur. Bunun için sigortacıya zarar gören kişi tarafından bir başvurunun yapılması veya sigortacıya karşı davanın açılması gerekmektedir. Her ne kadar sigorta ettirenin de rizikonun gerçekleşmesi halinde sigortacıya karşı ihbar yükümlülüğü bulunmaktaysa da, bu yükümlülüğünün ihlali veya yerine getirilmemesi mümkündür.<sup>277</sup> Sonuç olarak zorunlu mali sorumluluk sigortasında hasarsızlık indirimini uygulanması kasko sigortasına göre daha zordur. Bu yüzden yıllarca ülkemizde zorunlu mali sorumluluk sigortalarında hasarsızlık indirimini uygulanmamıştır. Ancak 2003 yılında Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi' nin (TRAMER) kurulması ile birlikte hasarsızlık indirimini uygulaması yapılmaya başlanmıştır. TRAMER Türkiye sınırları içinde geçerli olan motorlu araçlar mali sorumluluk sigortasına ilişkin sağlıklı fiyatlandırılma yapılabilmesi için oluşturulan ve sigorta branşına ilişkin verilerin tek bir veritabanında toplanarak günlük olarak güncellenmesi işlemlerini gerçekleştiren bir bilgi merkezidir.<sup>278</sup>

Zorunlu mali sorumluluk sigortasında hasarsızlık indirimini zorlaştıran durumlar yeşil kart sigortasında daha da belirginleşmektedir. Bunun nedeni kazanın yurtdışında meydana gelmesi nedeniyle bilgilerin Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na ulaşmasının gecikmesidir. Bu gecikmenin önemli bir nedenini kazanın meydana

---

<sup>276</sup> R.K. 04.05.2006 tarih ve 06-32/391-101 sayılı karar, s.19

<sup>277</sup> Bkz. yuk. dn.85

<sup>278</sup> <http://www.tramer.org.tr/>



geldiği ülke hukukunun uygulanması ve ülkelerin üçüncü kişilerin sigortadan doğan hakları için düzenlenen zamanaşımı sürelerinin farklılık göstermesidir. Bazı üye devletlerin çok daha uzun zamanaşımı süreleri öngörmeleri nedeni ile zarar gören üçüncü kişinin başvurusunu kaza tarihinden çok daha uzun bir süre sonra yapması, Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun da daha geç haberdar edilmesine sebebiyet vermektedir. Aynı şekilde, dava sürecine girilmesi halinde de kazanın Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun bilgisine ulaşması gecikmektedir.<sup>279</sup> Hasar durumu bilinmeyen araçlar için hasarsızlık indirimi verilmemesi, her ne kadar bu durum taşımacılık sektörü açısından rekabeti kısıtlayabilecek bir durum yaratsa da, Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun hâkim durumu kötüye kullandığı yönünde yorumlanmasını gerektirmemektedir.

### c. Yeşil Kart Reasürans Havuzu açısından değerlendirme

Sigorta sektöründe faaliyet gösteren havuzlar özü itibari ile rekabeti kısıtlayıcı niteliktedir. Ancak havuzların yüksek risklerin sigortalanmasına imkan tanımaları, maliyet tasarrufu veya ortak reasürans yolu ile primlerin indirilmesini ve üyelere ilgili sigorta branşında deneyim kazanmalarını sağlamaları nedeni ile belli şartlar altında muafiyet sağlanması öngörülmüştür. Avrupa rekabet hukukunda bu şekilde grup muafiyetleri kabul edilmiştir. Avrupa Komisyonu'nun "Sigortacılık Sektöründeki Belirli Anlaşma, Karar ve Uyumlu Eylem Kategorilerine 81(3). Maddenin Uygulanması Hakkında 358/2003 sayılı Tüzüğü ile grup muafiyeti tanınabileceği açık bir şekilde düzenlenmiştir.<sup>280</sup> Tüzüğe göre belirli tipteki risk kategorilerinin ortaklaşa sigortalanması veya reasüre edilmesi için, sigorta ve/veya reasürans şirketlerinden oluşan koasürans ve koreasürans türünde gruplar kurulması ve iletilmesine; grup faaliyetleri çerçevesinde pazarlanan sigortanın ilgili pazarın %20' sini geçmemesi koşulu ile grup muafiyeti tanınacağı ve bu grupların brüt primleri belirleme konusunda da muafiyetten yararlanacağı kabul edilmiştir.

---

<sup>279</sup> TMTB diğer bürolar ile olan yazışmalarından ve yıllar itibarıyla hasar-prim oranını gösteren tablolardan hasar bildirimlerinin genelde hasarın gerçekleştiği yıldan sonraki yıllarda yapıldığı tespit edilmiştir.

<sup>280</sup> KUBILAY, s.210

Ülkemizde grup muafiyetine ilişkin düzenleme yeni olup 01.02.2008 tarih ve 26774 sayılı Resmi Gazete' de yayınlanan 2008/3 sayılı Sigorta Sektöründe İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği ile uygulanmaya başlanmıştır.<sup>281</sup> Ancak Yeşil Kart Reasürans Havuzu yeşil kart sigortası pazarının tamamını oluşturması sebebi ile grup muafiyeti tanınması mümkün değildir. Mevzuatımız gereği Yeşil Kart Reasürans için kabul edilebilecek Rekabet Kanunu'nun 5. maddesinde tanımlanan bireysel muafiyet tanınması olabilir. Yeşil kart sigorta pazarında faaliyet göstermek isteyen sigorta şirketlerinin Havuz'a üyeliği yasal bir zorunluluktur. Bu nedenle Havuz'a üye sigorta şirketlerinin tüketiciler açısından rekabete aykırı faaliyette buldukları kabul edilmemektedir. Burada ancak Havuz düzenlemesinin sigorta şirketleri arasında rekabeti kısıtlayıcı ve engelleyici nitelikte bulunduğu kabul edilebilir. Havuz ortaklığı olarak yapısının incelenmesi halinde, yasal dayanak ile kurulduğu tespit edilir. Burada diğer havuz ortaklıklarında olduğu gibi sigorta şirketlerinin ihtiyari olarak bir araya gelip kâr sağlayacak bir teşebbüs birliği kurmaları söz konusu değildir. Havuz'un kurulmasındaki amaç yeşil kart sisteminin işlerliğini sağlamaktır.

Türkiye, yeşil kart sistemine dahil olmak ve sonrasında Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi'ni imzalamakla yeşil kart sigortasında işleyişi sağlamak amacı ile Büro kurmayı ve işleyişini sağlamayı taahhüt etmiştir. Bu nedenle Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu Türkiye'nin akit devlet olarak yükümlülüğünü yerine getirebilmesi ve sistemin işleyişi açısından zorunludur. Büro yabancı plakalı araçlar için ülke içinde tek muhatap haline gelerek, hasarın tek bir merkezden takibinin sağlanmasına imkan sağlamaktadır. Bu işlemlerin yürütülebilmesi için Büro'nun kurulması gerekliyse de yeterli değildir. Yeşil Kart Reasürans Havuzu aslında Türkiye'nin uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmek amacı ile kurulmuş bir havuz ortaklığıdır. Bu nedenle bu havuz ortaklığının rekabet hukukuna aykırı olan yapısı, gerçekleştirilmesi hedeflenen amaç yanında ikinci plana atılmaktadır.

Bu alanda rekabetin tesisini sağlayacak bir başka düzenleme de yeşil kart sigortalı araçların kayıtlı bulunduğu bir bilgi merkezinin tesis edilmesi ve böylece hasarsızlık indirimi uygulamasının da gerçekleştirilebilmesidir. Çünkü hasarsızlık

---

<sup>281</sup> [http://www.sigortacilik.gov.tr/02YD/21TSM\\_5684/21.04-Tebliğ/Tebliğler/GrupMuafiyet.doc](http://www.sigortacilik.gov.tr/02YD/21TSM_5684/21.04-Tebliğ/Tebliğler/GrupMuafiyet.doc)

indirimi verilmemesi de aslında taşıma sektöründe rekabeti engelleyici nitelikte bir uygulamadır.

## **B. Sigorta Ettiren**

Avrupa Sözleşmesinde “sigortalı” terimi ile ifade edilmiş olan sigorta ettiren, mali sorumluluğu teminat altına alınan motorlu araç sahibi, zilyedi ve sürücüsüdür.<sup>282</sup> Ülkemizdeki düzenleme gereği yeşil kart sigortasında sigorta ettiren Türk plakalı motorlu araç işletenleridir. Karayolları Trafik Kanunu’nda kimlerin motorlu araç işleteni olduğu veya farazi işleten kabul edildiği belirlenmiştir. Yukarıda motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasında sigorta ettiren için yapılan açıklamalar.<sup>283</sup> yeşil kart sigortasındaki sigorta ettiren açısından da geçerlidir.

## **C. Zarar Gören Üçüncü Kişiler**

Zarar gören üçüncü kişiler, yeşil kart sigorta sözleşmesinin tarafı olmamakla birlikte Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesine göre zarar görenin sigortacıya doğrudan başvuru hakkı (m.6) nedeni ile incelenmesi gerekmektedir. Mevzuatımızda zarar gören kişilerin sigortacıya karşı olan doğrudan başvuru hakkı incelenmişti. Yeşil kart sigortasına sahip bir aracın neden olduğu zarar dolayısıyla da zarar görenin başvuru hakkı aynı mahiyette olmakla birlikte, yeşil kart sisteminin özelliği gereği zarar gören kişilerin başvuru hakkının ne şekilde kullanılacağı üzerinde durulacaktır.

Yeşil kart sigortasına sahip yabancı plakalı bir aracın ülkemizde karıştığı kaza neticesinde zarar gören kişi kazanın meydana geldiğini Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu’na bildirecektir. Bildirim kaza beyan formu doldurulmak<sup>284</sup> veya telefonla

---

<sup>282</sup>“İşleten” kavramının kullanılmaması sözleşmenin eski tarihli olmasından kaynaklanmaktadır. Yoksa artık çoğu ülkelerin düzenlemelerinde “işleten” kavramı yerleşmiştir. Almanca’ da “Fahzeughalter” olarak ifade edilen motorlu araç işleteni kavramı ülkemiz mevzuatına 13.10.1983 tarih ve 2918 sayılı KTK ile girmiştir.

<sup>283</sup> Bkz. yuk. s.34 vd.

<sup>284</sup> Avrupa devletlerinde “Avrupa Kaza Bildirim Formu” kabul edilmiştir. Bu form şekilde olup çoğu devleti tarafından aynı sistematik içinde düzenlendiği için yarar sağlamaktadır. Form kazaya ilişkin tüm önemli bilgilerin aktarılmasına yönelik sorular şeklinde düzenlenmiş olup trafik polisine gerek kalmadan tarafların aralarında gerçekleşen kazayı tespit etme olanağı sağlamaktadır. Ülkemizde 01.04.2008 tarihi itibarıyla sadece maddi hasarlı kazaların meydana gelmesi halinde doldurulacak olan

ihbar sureti ile yapılabilmektedir. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu, yeşil kart sigortasını düzenleyen sigorta şirketini ve bağlı bulunduğu ülke bürosunu temsile yetkili bulunduğu için, bunları zarar gören kişinin başvurusu konusunda bilgilendirecek, gerektiğinde kaza yerine eksper göndererek hasar tespitinde bulunacaktır. İbrazını istediği belgelerin tamamlanmasından sonra bunları inceleyecek ve ödenmesi gereken tazminatı tespit edecektir. Zarar görenin Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na karşı olan başvuru hakkını dava açmak sureti ile de kullanması mümkündür. Aynı şekilde Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu tarafından tespit edilen tazminat miktarının kabul edilmemesi halinde de zarar görenin dava açma hakkı devam etmektedir.

Zarar gören kişi, meydana gelen zararın karşılanması talebi ile Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na başvurduğu takdirde, her halde öncelikle yeşil kart sigorta poliçesinin bir fotokopisini ve trafik kazası tespit tutanağının onaylı bir suretini ibraz etmek zorundadır. Bunların dışında talep edilen zararın niteliğine göre zarar miktarının tespitini sağlamaya yönelik ek olarak aşağıdaki belgelerin de ibraz edilmesi gerekmektedir.<sup>285</sup>

— Maddi hasar tazminatının talep edilmesi halinde; zarar gören ve zarara neden olan kişilere ait alkol tespit tutanağının onaylı bir sureti, sürücülerin ehliyet ve ruhsat fotokopileri, ifade tutanakları ve görgü tespit tutanakları ile kazanın oluşumunu görüntüleyen fotoğraflar

— Tedavi gideri nedeni ile tazminat talep edilmesi halinde; yapılan tedaviye ilişkin, kat'i doktor raporu veya hastane raporu; yaralı adına düzenlenmiş, tedavi giderlerini belirten fatura asılları ve iş göremezlik durumlarında süreci gösteren doktor raporu

— Destekten yoksun kalma tazminatının talep edilmesi halinde; veraset ilamı, vukuatlı aile nüfus kayıt örneği, defin ruhsatı ve gelir durumunu gösterir belge

---

kaza bildirim formu uygulaması yürürlüğe girmiştir. Kaza bildirim formu örneği Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği'nin web sayfasından temin edilmesi mümkündür. [www.tsrbs.org.tr](http://www.tsrbs.org.tr)

<sup>285</sup> İbraz edilmesi gereken belgeler TMTB' nun web sayfasında belirtilmiştir. Yasal bir dayanağı bulunmamaktadır.

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**  
**GARANTİ FONU, ULUSLARARASI BOYUTU VE ULUSLARARASI**  
**KAZALARDAN DOĞAN UYUŞMAZLIKLARDA UYGULANACAK HUKUK**  
**VE YETKİLİ MAHKEMENİN TESPİTİ**

**§ 7. GARANTİ FONU**

**I. Gelişimi ve Bazı Yabancı Ülke Düzenlemeleri**

Motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasının özel düzenlemeler ile kabul edilmesi trafik kazaları nedeni ile zarar gören kişilerin mağduriyetini önemli ölçüde bertaraf etmiştir. Ancak sorumlunun tespit edilememesi, işletenin sigorta yaptırma yükümlülüğünü yerine getirmemiş olması, kazaya çalıntı veya gasp edilmiş bir araç ile sebep olunması gibi hallerde işletenin ve sigortacının sorumluluğu doğmayacağı için zarar görenlerin başvurup zararını tazmin edeceği bir yer bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu hallerde zarar görenin mağduriyetinin önlenmesi mümkün olamamaktadır.<sup>286</sup> Bu gibi durumlarda zorunlu mali sorumluluk sistemi içinde boşluklar oluşabilmekte ve zarar görenlerin mağduriyeti engellenememektedir. Zorunlu mali sorumluluk sigortasında sigorta ettirene menfaat sağlamaktan ziyade zarar görenlerin korunmasına yönelik sosyal amacın gerçekleştirilmesi önem taşımakta olduğundan sistem içinde oluşan boşlukların doldurulması ve zarar görenlerin korunması amacının bu alanlarda da himaye edilmesi gerektiği düşüncesi ile Batı Avrupa ülkelerinde, ABD ve Kanada'da yeni düzenlemeler getirilmiştir.<sup>287</sup>

Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi ile de âkit devletlerin, zarar gören kişilerin geçerli bir sigorta teminatı bulunmaması halinde de korunmasına yönelik önlem almaları gerektiği

---

<sup>286</sup> KENDER, 435

<sup>287</sup> VURAL, 98

düzenlenmiştir (m.9). Üye devletlerin garanti fonları kurarak ya da eşdeğerli önlemler olarak zarar görenlerin korunmasını sağlayacakları ifade edilmiştir.<sup>288</sup>

Devletlerin bu konuda farklı uygulamaları olmuştur. Bazı devletler sigortanın bulunmaması hallerinde devletin sorumluluğunu ve himayesini esas almış, bazıları ise garanti fonları kurarak bir çeşit ikame sigorta koruması getirmiştir. Garanti fonu konusunda ilk girişimde bulunan ülkelere örnek Fransa, Belçika, Batı Almanya ve İtalya gösterilebilir. Devletin himayesini esas alan sistem ise İsviçre’de uygulanmıştır.<sup>289</sup> ABD ve Kanada’da uygulanan sistem de esas itibarı ile fon sistemi olup aynı amaca yönelik bulunsada Batı Avrupa sistemlerinden farklı bir işleyişe sahiptir.<sup>290</sup>

Günümüzde sigortacılığın da gelişiminin etkisi ile çoğu devlet garanti fonu kurma ve varsa mevcut diğer sistemlerini kaldırma yolunu tercih etmişlerdir. Kurulan garanti fonları aynı amaca yönelik olup kuruluş ve uygulamalarında farklar bulunabilmektedir.

### **A. Fransa**

Garanti fonu oluşturulması konusunda ilk girişimi bulunan devlet Fransa olmuştur. Fransa’da garanti fonu zorunlu mali sorumluluk sigortasının<sup>291</sup> kurulmasından önce 1951’de kurulmuştur.<sup>292</sup> Fon Fransa’da motorlu araç mali sorumluluk sigortası düzenlemeye yetkili olan tüm sigorta şirketlerinin birleşmesi ile Maliye Bakanlığının kontrolü altında ve ayrı bir tüzel kişilik olarak kurulmuştur. Önceleri sadece kişiye gelen zararları tazmin eden Fon 1966’dan itibaren maddi zararları da karşılamaya başlamıştır. Fon’un tazmin yükümlülüğününün doğması için

---

<sup>288</sup> MİGSCH, Der österreichische Verkehrsoferschutz vor dem Hintergrund der Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz, 15./16. Juni 2000 Genf, Basel-Genf-München 2000, s.311

<sup>289</sup> VURAL, s.98

<sup>290</sup> VURAL, s.98 dn.11; ABD’ de mali sorumluluk sigortasının zorunlu olarak düzenleyen federal bir kanun bulunmamaktadır. Zorunlu mali sorumluluk sigortasına ilişkin düzenlemeler eyalet kanunlarında yer almaktadır ve çok yaygın bir düzenleme de değildir. Ancak ABD’ de kurulan sistem ve alınan tedbirler gereği ihtiyari mali sorumluluk sigortası yaptırmak çok yaygın olduğu için büyük sorunlarla da karşılaşılmamıştır. ÖZSUNAY, Rayegan Kender’in Trafik Sigortasında Garanti Fonu adlı bildirisinde tartışmalar kısmındaki açıklamaları, 5. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 25–28 Nisan 1973 Ankara, s.447

<sup>291</sup> Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası 1958 tarihinde kabul edilmiştir. AKIN, s.50

<sup>292</sup> 1958,1959 ve 1966’da değiştirilmiştir.

kazanın Fransa’da meydana gelmiş olması ve zarar gören kişinin Fransız vatandaşı olması, Fransa’da ikamet etmesi veya bu konuda karşılıklı anlaşmanın bulunduğu devletin vatandaşı olması gerekmektedir. Fonun sorumluluğu kazayı yapanın; tespit edilememesi, geçerli bir sigortasının bulunmaması, kendisinin kısmen veya tamamen ödeme kabiliyetinden yoksun olması veya sigortacısının iflas etmiş olması hallerinde doğmaktadır.

## **B. Belçika**

Belçika’da 1957’de “Müşterek Garanti Fonu” kurulmuş olup faydalanma şartları çıkarılan bir kararname ile tespit edilmiştir. Fon, zorunlu mali sorumluluk sigortası yapmaya yetkili bulunan sigorta şirketlerinin oluşturduğu karşılıklı bir sigorta derneğidir.<sup>293</sup> Müşterek Garanti Fonu sadece Belçika sınırları içinde zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu bulunan araçların neden oldukları bedensel zararları tazmin etmektedir. Maddi zararlar garanti sorumluluğu içinde değildir. Ayrıca garanti sorumluluğu ancak zarar gören kişinin zarar verenden tazminat talep hakkı bulunması halinde belirlenen limitler için doğmaktadır. Böylece zarar verene başvuru halinde elde edilecek koruma içerik ve miktar olarak aynen korunmuştur.<sup>294</sup> Garanti fonu zararı; işletenin tespit edilememesi, aracın sigortalı olmaması veya zarara çalınmış ya da gasp edilmiş bir araçla sebep olunması hallerinde tazmin etmektedir. Bu hallerde zarar görenlerin işleten ve/veya sigortacıya başvuru hakkı bulunmaması nedeni ile mağdur olmaları engellenmiş olmaktadır.<sup>295</sup>

## **C. İsviçre**

Devletin sorumluluğunu esas alan sisteme örnek düzenleme İsviçre’nin 1958 tarihli Karayolu Trafik Kanunu (SVG<sup>296</sup>) ile getirilmiştir.<sup>297</sup> Düzenlemeye göre; sigortası bulunmayan araçların ve zarara neden olup tespit edilemeyen araçların verdiği zararlar Federal Devlet tarafından tazmin edilmekteydi. Ancak hasar işlemleri devletin sözleşme ile görevlendirdiği özel bir sigorta şirketi aracılığı ile

<sup>293</sup> KENDER-Garanti Fonu, s.439, Les Nouvelles, Droit Commercial, Tome V:Les Assurances, Volume I, Bruxelles 1966, s.600

<sup>294</sup> KENDER-Garanti Fonu, s.439, s.440

<sup>295</sup> KENDER-Garanti Fonu, s. 441

<sup>296</sup> Strassenverkehrsgesetz (18.12.1958)

<sup>297</sup> VURAL, s.101

yürütülüyordu.<sup>298</sup> Federal devletin sorumluluğu yanında Kantonların da sigortası bulunmayan araçlar için sorumluluğu kabul edilmiştir. Kantonlar sigortası bulunmayan aracın trafiğe çıkmasına izin verirse, tespit edilen kanuni limitler çerçevesinde işletenin sorumluluğunu üstlenirler. Ancak sigortacının rücu hakkı Federal Devlet ve Kantonlara da verilmiştir. Buna göre Federal Devlet araç işletenini tespit edebilmesi halinde Kantonlar ise sigorta yaptırmayan işletene karşıladıkları zararları rücu edebilirler.<sup>299</sup> Devletin garanti sorumluluğu ilk önceleri sadece bedensel zararlar için iken, 1975’de İsviçre Karayolları Trafik Kanunu’nda (SVG) yapılan değişiklikle maddi zararlar da karşılanmaya başlanmıştır. 1980’de ise devletin sorumluluğu özel sigortacılara bırakılmıştır. Sigortacılar üstlendikleri garanti sorumluluğunu sigorta ettirenlerden tahsil ettikleri ek katkı payları ile gerçekleştiriyorlardı. Nihayetinde 1995’de Ulusal Garanti Fonu (*Nationaler Garantiefond*) kurulmuştur. Garanti Fonu hem Avrupa Sözleşmesindeki düzenleme hem de AT direktifleri doğrultusunda kurulmuştur. Böylece devlet kamu hizmetinin görülmesini hukuki statüsü dernek, yani özel hukuk tüzel kişisi olan Fona bırakmıştır.<sup>300</sup>

#### **D. ABD ve Kanada**

ABD’nde zarar görenler için sigorta himayesinin bulunmadığı haller başta devletin himayesini gerektirmişse de, sonraları sistem sigorta şirketleri tarafından yürütülmüştür. “*Unsatisfied claim an judgement funds*” adını alan sistemde de aslında bir fon kurulması söz konusudur. Zarar gören kişi işleten veya sigortacısından herhangi bir nedenle zararın tazminini sağlayamadığı hallerde kurulan fona başvurarak zararını tazmin ettirme hakkına sahip bulunmaktadır. Kanada Saskatchewan’ da 1946’dan itibaren uygulanmaya başlayan ve

---

<sup>298</sup> FUHRER-BÜCHLER, Der Nationale Garantifonds der Schweiz, Festschrift des Nationalene Versicherungsbüros Schweiz un des Nationalen Garantiefonds Schweiz, 15./16 Juni Genf, Basel-Genf-München 2000, s.89 Devlet hasar işlemlerini yapma görevini sözleşme ile sigorta şirketine devretmekteydi.

<sup>299</sup> KENDER-Garanti Fonu, s.444

<sup>300</sup> “Konzession des öffentlichen Dienstes” Kamu hizmetinin özelleştirilmesi Kamu hizmetinin özelleştirilmesinin şartları; ifa edilecek görevi ana hatları ile belirleyen kanuni dayanağın bulunması, devlet denetiminin bulunması ve kamu hizmeti görülürken temel hakların ihlal edilmemesi/korunmasıdır. İsviçre Karayolları Trafik Kanunu’ nun 76. maddesinin ile kanuni dayanak oluşturulmuştur. Garanti Fonunun denetimi de Federal Ulaştırma Bakanlığı (ASTRA-Bundesamt für Strassen) tarafından yerine getirilmektedir. Bu sayede temel hakların güvencesi de sağlanmış olmaktadır. FUHRER - BÜCHLER, s.89



“Saskatchewan çözümü” veya “temel tazminat giderimi” olarak ifade edilen bir başka sistem ise, zarar görenlerin korunmasını en yüksek seviyeye taşımıştır. Bu sisteme göre, zarar görenin ağır kusuru hariç her türlü maddi ve bedensel zararının tazmini öngörülmektedir. Kişilerin gerçek zararlarının tespiti yoluna gidilmeyip her tür zarar için belli bir tazminat giderimi tespit edilmekte ve zarar gören şahsa hemen ödeme yapılabilmektedir. Temel tazminat giderimi belirlemesi hakkında, gerçek zararı tespit etmediği ve yine de zarar görenlerin mağduriyetine yol açabileceği eleştirisi bulunmaktaysa da bu hallerde dahi zarar görenin dava yoluna başvurmadan çok kısa bir süre içerisinde temel tazminat giderimi alabilmesinin sağladığı menfaat bu eleştirinin önüne geçmiştir. Kaldı ki; zarar görenin temel tazminat giderimi alması işletene ve sigortacısına başvuruyu engelleyen bir durum olmadığı için geriye kalan zararın tazmin edilebilmesi de mümkündür. Temel tazminat giderimi “*Saskatchewan Gouvernment Office*” adı altında kurulan örgüt tarafından ödenmektedir. Bu örgütün gelirleri ehliyetname, araç tescil ve her yıl bunların yenilenmesi için ödenecek primlerden oluşmaktadır.

## II. Türkiye’de Garanti Fonu

Türkiye’de garanti fonu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 108. maddesine dayanılarak 03.05.1997 tarih ve 22978 sayılı Resmi Gazete’ de yayınlanan Karayolları Trafik Garanti Fonu Yönetmeliği ile kurulmuştur. Bu yönetmelik, 03.07.2002 tarihinde Karayolu Garanti Sigorta Hesabı Yönetmeliği<sup>301</sup> ile değiştirilmiştir. 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu’nun 14. maddesi ile getirilen yeni düzenlemeye uygun olarak Güvence Hesabı kurulmuştur. 26.07.2007 tarih ve 26594 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmak Güvence Hesabı Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir.<sup>302</sup>

---

<sup>301</sup> 03.07.2002 tarih ve 24804 sayılı R.G

<sup>302</sup> Bkz. yuk. s.65

## A. Güvence Hesabı'nın Hukuki Statüsü

Garanti Fonu Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı bulunduğu Bakanlığa bağlı olup Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından yönetilmekteydi.<sup>303</sup> Buna karşın, Güvence Hesabı Birlik bünyesinde ve ayrı bir tüzel kişiliğe sahip olarak kurulmuştur.<sup>304</sup> Böylece Hesabın yönetimi Birlik içinde kurulan ve Hesabın iş ve işlemlerinden sorumlu olacak hesap komitesine bırakılmıştır.<sup>305</sup>

## B. Güvence Hesabının Sorumluluğu

### 1. Kapsadığı sigortalar açısından

Güvence Hesabının sigortalar açısından sorumluluk kapsamı Garanti Fonu'ndan daha geniştir. Garanti Fonu sadece motorlu araçların zorunlu mali sorumluluk sigortalarından kaynaklanan zararların tazmini için kurulmuş olan bir Fon iken, Güvence Hesabı diğer zorunlu sigortalardan kaynaklanan zararların tazminini de üstlenmektedir. Garanti Fonu kapsamında bulunmayıp, Güvence Hesabı kapsamında tazmin edilecek sigortalar eski Sigorta Murakabe Kanunu ve Karayolu Taşıma Kanunu ile düzenlenen Zorunlu Sigortalar ile Yeşil Kart Sigortasıdır.<sup>306</sup>

Tehlike sorumluluğunun doğurduğu rizikoların günümüzde iyice artması, motorlu araç zorunlu mali sorumluluk sigortası yanında diğer zorunlu sigortalar dolayısıyla zarar görenlerin sayısının da artmasına neden olmuştur. Bu nedenle Hesabın sorumluluk alanının genişletilmesinin olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmesi gerekir.

---

<sup>303</sup> Garanti Fonunun yönetimi 4199 sayılı yasa ile değiştirilen KTK m108/1 ile Birliği verilmiştir. Bunun öncesinde Fonun yönetimi de Müsteşarlık tarafından yürütülmekteydi. Kısacası Türkiye' de Garanti Fonu ilk olarak KTK düzenlemesini de almış olduğumuz İsviçre devletindeki ilk devlet himayesini öngören sistem ile kurulmuştur. Ancak Türkiye' deki garanti fonu düzenlemesi içerik olarak Belçika devletindeki düzenlemeye uygun olarak yapılmıştır. KENDER-Garanti Fonu, s.438–439; VURAL, s 101–102

<sup>304</sup> Yön. m.4/1

<sup>305</sup> Yön. m.4/2

<sup>306</sup> Sigortacılık Kanunu m. 14

Güvence Hesabı Kapsamında Tazmin Edilecek Sigortalar:

- Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası
- Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası
- Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası
- Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası
- Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası
- Yeşil Kart Sigortası Ödemeleri

## 2. Sorumluluğun şartları

Yeni Yönetmelikte yer alan hangi durumlarda ne tür zararların karşılanacağı Karayolu Trafik Garanti Fonu Yönetmeliği'nden daha açık bir şekilde düzenlenmiştir. Ayrıca eski Yönetmelikler ile Fon'un sorumlu olmadığı durumlar ayrıca saptanmışken, yeni Yönetmelikte bu düzenlemeye yer verilmemiştir.<sup>307</sup> Böylece Yönetmelik ile sayılan haller hariç Hesabın sorumluluğuna gidilemeyecektir.<sup>308</sup>

a. Hesaba başvuru yapılabilecek durumlar

i. Sigortalının tespit edilememesi

Sigortalının tespit edilememesi, kazaya karışan aracın kaçması sonucu meydana gelen bir durumdur ki Türkiye'de oldukça sık karşılaşılmaktadır.

---

<sup>307</sup>Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı Yön. m.14'de sayılan garanti fonu tarafından tazmin edilmeyecek zararlar aslında zorunlu mali sorumluluk sigortasındaki sigortacının sorumluluğunu gerektirmeyen manevi zararlar, işletenin kendi zararları vb. gibi zararlardır. Hesap aslında sigortacının verdiği himayenin eksik kalması durumunda sigortacı yerine geçmekte olduğundan aynı durumlarda hesabın da zaten sorumluluğuna gidilmemesi gerekmektedir. Burada tek ayrıca olan durum hastalık ve ferdi kaza sigortası yapan sigorta şirketlerinin rücu taleplerinin de Hesap tarafından karşılanmayacağı düzenlenmesiydi. Ayrıca yönetmeliğe başvurulabilecek haller de açık ve tahdidi olarak sayılmış olduğuna göre aksi durumlarda zaten Hesaba başvuru olanağı da bulunmamaktadır.

<sup>308</sup> İlk Yönetmelik ile hatır taşımalarının sorumluluk kapsamında olmayacağı düzenlemesi ikinci yönetmelikte sayılmadığı için sorumluluk dahilinde kabul edildiği yönünde yorumlanmıştı. Yeni düzenleme ile bu tür yorum karışıklıkları önlenmiş ve sorumlu haller açık bir şekilde sayılmıştır. Ancak yeni düzenlemenin uygulamaya nasıl yansıtacağı geçirilecek süre içinde tespit edilecektir.

ii. Sigortanın yaptırılmamış olması

Motorlu araç işletenler için sigorta yaptırmak kanuni bir zorunluluk olsa da, yükümlülüğün işletenler tarafından ihlal edilmesi mümkündür. Karayolları Trafik Kanunu'nun 91/5 fıkrası hükmü gereği sigortası bulunmayan araçların trafikten men edilmesi gerekmektedir. Bu yüzden aslında burada devletin görevini ifa etmemesi durumu Fon'un sorumluluğu kapsamına alınmış bulunmaktadır.<sup>309</sup> Sigorta yaptırmak motorlu araç işletenler için öngörülen kanuni bir zorunluluktur. İşletenin sigorta süresinin geçmiş olmasına rağmen ihlâli ile de olsa poliçesini yenilememiş olmasının sorumluluğunu sigortacıya yüklemenin mümkün görülmemesi sebebi ile bu hallerde de Hesaba başvuru mümkündür.<sup>310</sup>

iii. Sigorta poliçesinde belirlenen teminat limitleri ile zorunlu sigorta teminat limitleri arasındaki fark için

Sigorta poliçesinde teminat limitinin belirlenen yasal teminat limitinin altında bulunması hali poliçe dönemi içerisinde teminat limitlerinde yapılan değişikliklerde söz konusu olmaktadır.<sup>311</sup> Bu durumda Hesap ancak limitler arasındaki fark için

---

<sup>309</sup> ARKAN, Devletin sorumluluğunun fona yükletilmesini eleştirmiştir. ARKAN, Yeni Karayolları Trafik Kanunu Sigorta ve Garanti Fonuna İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, SHD.C.1, S.3-4, s.280 vd.; ULAŞ, Zarar görenlerin zararlarını en kısa süre içerisinde karşılanması bakımından düzenlemenin yerinde olduğunu fakat bu hallerde fonun hizmet kusuruna dayanarak Devlet'e rücu edebilmesi gerektiğini ancak fonun tüzel kişiliği de bulunmaması nedeni ile aslında Devlet tarafından temsil edildiğinin de göz önünde bulundurulması gerektiğini ifade etmiştir. ULAŞ, s.824 Yeni Yönetmelik ile Hesap ayrı bir tüzel kişiliğe sahiptir. Ancak halen Bakanlığa bağlı bulunmakta olup zarar görenlerin mağduriyetini önleme amacı ile bir anlamda kamu hizmeti ifa ettiği göz önünde bulundurulursa ayrı bir tüzel kişiliğe sahip olması ULAŞ' ın yorumunun geçerliliğini koruması gerekmektedir. Kaldı ki Hesap Komitesinin görevlerin arasında zorunlu sigorta kapsamında bulunup geçerli bir sigortası bulunmayan kişiler hakkında gerekli işlemlerin yapılması için ilgili kamu kuruluşları nezdinde girişimde bulunmak ve bilgi merkezi ile de işbirliğinde bulunmak sayılmıştır (m.5/1h,j). Bu düzenlemeler de Hesabın ayrı bir tüzel kişiliği bulursa da Devlet' e destek sağlayan bir kuruluş olduğunu göstermektedir.

<sup>310</sup> ARKAN, s.287

<sup>311</sup> Garanti Sigortası Fonu Yönetmeliği 8/c maddesinde bu durumun sigortacının aradaki farkı için zeyilname düzenlenmesinden kaynaklandığı açıkça ifade edilmişti. Güvence Hesabı Yönetmeliği'nde bu açıklamanın yapılması gereği duyulmamıştır. Garanti Fonunun kurulmasından önce sigortacılar yasal limitler ile sorumlu tutulmakta yani aradaki farkı da tazmin etmekteydiler. Ancak Yönetmeliğin açık maddesi karşısında artık artırılan limitler için sigortacıların zeyilname düzenlenmemiş olmaları halinde sorumluluklarının doğmayacağı kabul edilmiştir. Yargıtay, Garanti fonu maddi zararları karşılamasa da bu düzenleme karşısında artık maddi zarar için de sigortacının sorumlu tutulamayacağı yönünde hüküm kurmuştur. 11 HD.04.03.2002 tarih ve 2001/9608 E. – 2002/1742 K. , ULAŞ, s.825

sorumludur. Sigortacının sorumluluğu poliçede belirlenen limit miktarınca geçerlidir.<sup>312</sup>

iv. Sigorta şirketinin mali bünye zaafiyeti nedeni ile bütün branşlarda ruhsatının iptal edilmesi veya iflası hallerinde

Eski Yönetmelikte sadece sigortacının iflası halinde başvuru düzenlenmişken yeni düzenleme ile sigorta şirketinin tüm branşlarda ruhsatlarının iptal edilmesi hali de eklenmiştir.<sup>313</sup> Böylece zarar görenlerin korunması kapsamı genişletilmiştir.

v. Çalınmış veya gasp edilmiş bir aracın meydana getirdiği ve KTK gereği işletenin sorumlu olmadığı zararlarda

Çalınan ve gasp edilen araçların verdiği zararlarda işletenin sorumluluğu kural olarak doğmamaktadır.<sup>314</sup> İşletenin sorumluluğu ve dolayısı ile sigortacının sorumluluğuna gidilemeyecek bu haller için zarar görenlerin korunması ve zararlarının tazmini Hesap tarafından üstlenilmiştir.

vi. Yeşil kart sigortası kapsamında Türkiye’ de meydana gelen zarar dolayısı ile ödenecek tazminatlar için

Bu durumda başvuru hakkı bulunan Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu’dur. Zarar gören kişilerin doğrudan başvuruları öngörülmemiştir. Yeşil kart sigortası kapsamında ödenecek tazminatın Hesabın sorumluluğuna dahil edilmesi ve bunun için Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu’na başvuru hakkı tanınması ise önceki Yönetmelikte yer almayan yeni bir düzenlemedir.

---

<sup>312</sup> ULAŞ, s.826

<sup>313</sup> 11.HD: 07.02.2005 tarih ve 2004/4214 E. – 2005/838 sayılı kararında “...KTK’ nun 108/c ve Karayolu Trafik Garanti Sigorta Hesabı Yönetmeliği’nin 8/e maddeleri uyarınca trafik sigorta poliçesi bulunan bir aracın verdiği zararın Garanti Sigorta Hesabı’ndan talep edilebilmesi, poliçeyi düzenleyen sigorta şirketinin iflas halinde mümkün olabilir. Anılan düzenlemelerden anlaşılacağı üzere, Sigorta Hesabının sorumluluğunun doğabilmesi için öncelikle trafik sigorta poliçesini düzenleyen şirketin iflas etmiş olması gerekir.

<sup>314</sup> İşletenin aracın çalınması ve gasp edilmesinde kusurlu bulunup sorumluluğunun doğduğu haller açıklanmıştır. Bkz. yuk. s.24

#### b. Hesabın tazmin ettiği zarar türü

Hesaba başvuru yapılabilecek hallerde ölüm veya yaralamalı bir trafik kazasının meydana gelmiş olması gerekir. Hesap kural olarak bedensel zararları tazmin etmektedir. Dolayısı ile hesaba başvuru yapılabilecek hallerde ölüm veya yaralamalı bir trafik kazasının meydana gelmiş olması gerekir. Kaza sonucu tazminat talep edilebilecek bedensel zarar kapsamına; yaralanmadan dolayı ilk yardım, muayene, kontrol ve tedavi giderleri, sakatlık halinde sakatlık tazminatı, ölüm halinde ise destekten yoksun kalma tazminatı bulunmaktadır. Zararın kaza ile illiyet bağının bulunduğu başvuru sahibi tarafından ispatlanması gerekir.

Araç hasarına ilişkin tazminat taleplerinin ise sadece sigorta şirketinin tüm branşlarda ruhsatlarının iptal edilmesi veya iflası halinde talep edilmesi mümkündür. Diğer bütün hallerde Hesap maddi zararları karşılamamaktadır.<sup>315</sup> Manevi zarar talepleri de Hesap tarafından tazmin edilmemektedir. Eski Yönetmelik ile açıkça ifade edilen bu durum yeni yönetmelikte yer almasa da, yapılan tazminat tanımı gereği de manevi zararların tazmin edilmeyeceği sonucu çıkarılır<sup>316</sup> Ayrıca Karayolları Trafik Kanunu 92/f deki düzenleme ile de manevi zararların sigortanın teminat kapsamında olmadığı düzenlenmiştir. Sigortacının tazmin etmediği manevi zararın Hesabın, bir anlamda sigortacının yerine geçtiği kabul edilirse, zaten tazmin zorunluluğunun bulunmaması gerekir.

#### c. Hesaba başvuru yapabilecek kişiler ve ibraz edecekleri belgeler

Hesaba başvuru hakkı, zorunlu sigortalar kapsamındaki rizikoların gerçekleşmesi ile maddi ve bedensel zarara uğrayan kişiler tarafından, yeşil kart sigortası kapsamındaki rizikoların gerçekleşmesi halinde Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu tarafından tazmin edilen zararlar için Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na

---

<sup>315</sup> Diğer devletlerin Garanti Fonlarının da birçoğu bedensel zararları karşılamaktadır. Bunun nedeninin maddi zararın karşılanması halinde bir çok talebin oluşabileceği ve bu halde Fonların devamlılığını sürdürmemeye tehlikesinin oluşacağı olarak ifade dilmektedir. Ancak maddi zararı tazmin eden Garanti Fonları da bulunmaktadır. KENDER, s.440; les Nouvelles, Droit Commercial, Tome V: Les Assurances, Volume I, Bruxelles 1966. Ancak bunlarda genel ya sigorta ettirenin ödeme kabiliyetinin bulunmadığı şartını koyarak belirli bir üst limit belirlemekte (Fransa) veya zarar görene belirli bir miktar katılma payı öngörmektedir (İsviçre).

<sup>316</sup> Yön. m 3/1 h e göre "Tazminat; zorunlu sigortalar ve Yeşil Kart Sigortaları kapsamında verilen teminatların karşılanması için yapılan parasal ödemeyi ifade eder."

tanınmıştır. Ölümlü bir trafik kazasının meydana gelmiş olması halinde ise başvuru ölenin murisleri tarafından yapılır.

Yönetmeliğin 15. maddesinde Yönetim Komitesinin Hazine Müsteşarlığının da görüşünü alarak başvurular sırasında istenecek belgeleri belirlemeye yetkili olduğu ve istenilecek belgelerin, Hesabın İnternet sitesi kanalı ile kamuoyuna duyurulacağı düzenlenmiştir.

Hesabın İnternet sitesinde<sup>317</sup> her başvuruya öncelikle trafik kazası tespit tutanağının onaylı örneğinin eklenmesi gerektiği düzenlenmiştir. Sonrasında da meydana gelen zarara göre eklenecek belgeler ayrı ayrı belirlenmiştir.

Yaralamalı bir trafik kazasının meydana gelmesi halinde zarar gören kişi tedavi giderinin tazmini veya sakatlığın meydana gelmesi halinde sakatlık tazminatı için başvuru yapabilir. Tedavi giderinin talep edilmesi halinde, tedavi ve varsa iş ve güçten kalmaya ilişkin kesin doktor raporu ile tedavi giderini gösteren fatura asıllarının başvuruya eklenmesi gerekmektedir. Sakatlık tazminatının talep edilebilmesi için kalıcı bir sakatlığın söz konusu olması gerekmektedir. Burada da sakatlanan kişinin maluliyet oranını gösterir kesin doktor raporunun ibrazı gerekmektedir.

Ölümlü bir trafik kazasının meydana gelmesi halinde ölen kişinin murisleri, defin belgesini, cenaze masraflarını gösterir faturaları ve destekten yoksun kalma tazminatının talebi için ölen kişinin gelir durumunu gösterir belgenin başvuru dilekçesine eklenmesi gerekmektedir.

Poliçeyi düzenleyen sigorta şirketi yerine tazmin edilen zararlar araç hasarını da kapsadığı için bu hallerde sigorta şirketine başvuru sırasında ibraz edilecek belgeler de aranmaktadır. Bunlar araç ruhsatı ve ehliyetname, alkol tespit tutanağı, hasarı gösteren eksper raporudur.

---

<sup>317</sup> [www.garantihesabi.com.tr](http://www.garantihesabi.com.tr)

Başvuru sahipleri Hesap dışında zarar sorumlularına karşı dava açmaları halinde bu durumu bildirmek zorundadırlar. Hesabın böyle bir durumda açılan davanın mahiyetine göre davaya müdahil olabilir veya ödemeleri durdurabilir.<sup>318</sup>

#### d. Zarar görenlerin hesaba karşı olan dava hakları

Zarar gören kişilerin Hesaba başvuru hakkı yanında Hesaba karşı dava açma hakkı da bulunmaktadır. Yeni Yönetmelik ile Hesabın ayrı bir tüzel kişilik ile kurulması eski düzenleme ile usul hukuku açısından pasif dava ehliyetinin tespit edilmesi konusunda yaşanan sorunu çözmüştür. Eski düzenleme gereği de zarar gören kişilerin Garanti Fon'un tazmin taleplerini reddetmesi halinde aleyhine dava açabilmeleri mümkündür. Her ne kadar uygulamada bu konuda çok fazla sorun ile karşılaşılmasa da usul hukuku açısından değerlendirildiğinde aslında Garanti Fon'un ayrı bir tüzel kişiliği bulunmadığından dolayı pasif dava ehliyetinin bulunmadığı ve doğrudan husumet yöneltmesinin mümkün olmayacağı sonucuna ulaşılmaktadır. Bu değerlendirmeye göre aslında husumetin Fon'a değil Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı bulunduğu Devlet Bakanlığı'na yönetilmesi gerekmektedir.<sup>319</sup> Dolayısı ile yeni düzenleme ile usul hukuku açısından yapılacak değerlendirmeye de uygun olacak bir düzenlemenin yapılmış olması bu konudaki tereddütleri ve yaşanabilecek olası sorunları ortadan kaldırmıştır.

### 3. Sorumluluk sınırı

Hesabın tazmin yükümlülüğü belirlenen zorunlu sigorta limitleri ile eşdeğerlidir. Hesap meydana gelen gerçek zararı belirlenen limitlere kadar karşılar ve limitler ile sınırlı olarak sorumludur.<sup>320</sup> Hesap zorunlu sigorta teminatı sınırları içinde tazmin ettiği zararlar ile sorumluluktan ve borçtan kurtulur. Aynı trafik kazasından birden çok kişinin zarar görmesi halinde Hesabın sorumluluğu kaza başına tespit edilen limitler ile sınırlıdır.

Birden çok başvurunun olması ve toplam zararın belirlenen limiti aşması halinde zarar görenlere ödeme sigortacıdaki gibi garameten yapılır. Hesap başka

---

<sup>318</sup> Yön. m.19

<sup>319</sup> ULAŞ, s.834

<sup>320</sup> ULAŞ, s.828



tazminat taleplerinin bulunduğunu bilmeksizin bir veya birden fazla başvuru sahibine kendilerine düşecek orandan daha fazla miktarda yapmış olduğu ödeme ile diğer zarar görenlere karşı da sorumluluktan kurtulur.<sup>321</sup> Bu durumda diğer zarar görenlerin sonradan yapmış olduğu başvuru talepleri karşısında Hesabın sorumluluğu bulunmamaktadır. Zarar görenler kalan miktar için genel hükümlere dayanarak işletene başvurular.

#### **4. Halefiyet**

Hesap zararı tazmin etmekle zarar görenlerin haklarına halef olmaktadır.<sup>322</sup> Halefiyet ilkesi gereği tazmin edilen zarar veya diğer giderlerden doğan alacak hakkı Hesap yönetim komitesi tarafından sorumlulara başvuru yapmak veya sorumlulara karşı dava açmak suretiyle kullanılır.<sup>323</sup>

Sorumlu kişi Hesabın tazmin ettiği zarar türüne göre belirlenir. Hesap Komitesinin tazmin ettiği zarar için; sigortalı aracın tespit edilememesi durumunda sonradan bu aracı tespit ederse işletene ve sigortacısına, aracın geçerli bir sigortasının bulunmaması halinde veya bulunup da poliçedeki sigorta limitinin tespit edilen zorunlu limitlerden düşük olması halinde aradaki fark kadar yükümlüğünü ihlal eden işletene karşı zarar görene halef olarak alacak hakkı doğmaktadır. Aynı şekilde çalınan ve gasp edilen araçlar nedeni ile tazmin edilen zararlar için sorumlulara yani aracı çalan ve gasp eden kişilere veya işletene karşı alacak hakkı doğar. Sigorta şirketinin; tüm branşlarda ruhsatının iptal edilmesi halinde sigorta şirketine başvurulabilir, iflas etmesi halinde ise iflas masasına alacak kaydettirilir.

#### **C. Hesabın Yeşil Kart Sigortası Açısından Getirdiği Yenilikler**

Güvence Hesabı'nın kurulmasıyla getirilen önemli bir yenilik yeşil kart sigortası kapsamında meydana gelen zararlarının da sorumluluk kapsamına alınmış

---

<sup>321</sup> Yön. m.18 ile her ne kadar Hesabın sorumluluğunun sona ereceği yönünde böyle bir düzenleme getirilmiş olsa, trafik kazası tespit tutanağı ibraz edildiğinden ve buradan ölen veya yaralı kişilerin tespiti mümkün olduğundan, ödeme için zamanaşımı süresinin dolması beklenmektedir. Böyle bir durumda bir anlamda başvuru yapmayan diğer zarar görenler korunmuş olmakla birlikte başvurmayan kişinin diğer sorumlu kişilerden zararı tazmin etmiş olması halinde zarar gören başvuru sahipleri ödemeleri geciktirilmiş olduğu için mağdur edilmektedir.

<sup>322</sup> Halefiyet hakkı Yön.m.17/2 ayrıca TTK m.1301' de düzenlenmiştir.

<sup>323</sup> Yön. m.5/c

olması ve Büro ile işbirliği yoluna gidilmiş, daha doğrusu bu yolun açılmış olmasıdır. Garanti Fonu sadece Karayolları Trafik Kanunu'nun 91. maddesi uyarınca yapılması öngörülen zorunlu sigorta nedeni ile oluşacak zararların tazminini üstlenmekteydi. Hesap ile bu koruma uluslararası kazalar üzerine genişletilerek trafik kazası nedeni ile zarar görenlerin korunması noktasında bir adım ileri gidilmiştir.

Yönetmeliğin 11. maddesindeki düzenlemeye göre; yeşil kart sigortası kapsamında Türkiye sınırları içinde zarara uğrayan kişiler için Büro tarafından açılan hasar dosyaları çerçevesinde ödenen tazminatların Hesap tarafından karşılanabileceği öngörülmüştür.

Böylece Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na mali açıdan destek amacı ile ilişki kurulmuştur. Kurulan ilişki Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu ile Hesap arasında gelişecektir. Çünkü yeşil kart sigortası kapsamındaki zararlarda, Hesap asıl olan sigortasız araçların verdiği zararların tazmini görevini üstlenmemektedir. Burada sadece Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu ile bir işbirliği yapılması söz konusudur. Bu yüzden de Hesaba başvuru yapacak olan Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'dur. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu aynı zamanda yeşil kart sigortası nedeni ile gerçekleştireceği rücu talepleri neticesindeki tahsilâtlarını 3 gün içinde Hesaba aktaracaktır (m.11/2).

Hesap, yeşil kart sigortası kapsamında tazminat ödeyeceği için yeşil kart sigortası poliçeleri içinde katılma payı ödenmesini öngörmüştür. Yönetmeliğin 8. maddesinin b ve ç bentlerindeki düzenleme gereği hem sigorta şirketleri, hem de sigorta ettirenler için katılma payı öngörülmüştür. Sigorta şirketleri yeşil kart sigortası için tahsil ettikleri toplam safi primin, sigorta ettirenler de ödedikleri safi primin binde beşi oranında Hesaba aktarılacak katılma payı ödeyeceklerdir.

Hesap komitesinin görevleri Yönetmeliğin 5. maddesinde düzenlenmiştir. Bunların arasında Hesabın amacına yönelik anlaşma, iş ve işlemler yapmak yer almaktadır.

## § 8. GARANTİ FONUNUN ULUSLARARASI BOYUTU

Yeşil Kart Sistemi'nin yürütülmesi için kurulan büroların diğer bürolar ile anlaşma yaptıklarını ifade etmiştik. Avrupa Topluluğu ülkelerinde kurulan bürolar genelde garanti fonları ile ilişkili bulunmakta ve birlikte işlem yürütmektedir.<sup>324</sup> Ayrıca bürolar arasında yapılan anlaşmalar gibi garanti fonları arasında da yapılmış iki ve çok taraflı anlaşmalar bulunmaktadır. Garanti fonları dışında devletler arasında da bu konuya ilişkin anlaşmalar yapılmıştır. AT direktifleri ile de garanti fonlarına ilişkin üye devletlerin getirmeleri gerektiği düzenlemeler ele alınmıştır.

### I. Uluslararası Anlaşmalar

#### A. Devletler Arasındaki Anlaşmalar

Devletler arasında yapılan iki taraflı anlaşmalarda, karşılıklılık prensibi esas alınmaktadır.<sup>325</sup> Devletler âkit devlet vatandaşına ülkesindeki garanti fonuna başvuru hakkı tanımaktadır ve aynı hakkı da kendi vatandaşları karşı devlette elde etmektedir. Yani devletler vatandaşlarına karşılıklı olarak aktif dava ehliyeti tanımaktadır. Bazı devletler karşılıklılık prensibini ihtiyari kayıtla kabul etmekteydi. İhtirazı kayıt gereği A ülkesi vatandaşının B ülkesinde meydana gelen kazada garanti fonuna karşı olan tazminat talep hakkı, B ülkesi vatandaşının A ülkesinde sahip olduğu hak ile sınırlı tutulmuştur. Ancak devletlerin koyduğu bu ihtirazı kayıtlar Avrupa Hukuku açısından ayrımcılık değerlendirmelerine yol açtığı için özellikle garanti fonları arasında yapılan özel hukuka tâbi karşılıklı anlaşmalar ile önemini kaybetmiş ve uygulanmamaya başlanmıştır.<sup>326</sup>

---

<sup>324</sup> İsviçre' deki Büro (Nationales Versicherungsbüro) ile Garanti Fonu ( Nationaler Garantifond) ikiz ortaklık şeklinde kurulmuş olup

<sup>325</sup> İsviçre' nin Fransa (1958), Almanya (1969), Luxemburg (1975), İtalya (1978), Avusturya (1979), Lichtensteyn (1981) devletleri arasında karşılık anlaşmaları bulunmaktadır.

<sup>326</sup> METZLER, s. 290–291

## **B. Garanti Fonları Arasındaki Anlaşmalar**

### **1. İki taraflı anlaşmalar**

Garanti fonlarının aralarında yaptıkları karşılıklı anlaşmalar özel hukuka tabidir. Bu konu özellikle yabancı ülke vatandaşının ülkesindeki garanti fonuna başvuru hakkı tanınması konusunda karşılıklılık prensibine bağlayan düzenleme içeren devletler açısından önem taşımaktadır. Almanya, Fransa, İsviçre, İtalya, Polonya ve Romanya karşılıklılık arayan ülkeler arasındadır, diğer Avrupa ülkeleri zararın tazmini vatandaşlığa yani karşılıklılık prensibinin olup olmamasına bağlı tutmamaktadırlar. Aslında Avrupa Topluluğu ülkeleri arasında geçerli olmak üzere 25.03.1957 tarihli Roma Anlaşması imzalanmıştı. Roma Anlaşmasına göre o zaman için Avrupa Ekonomik Topluluğuna şimdi ise Avrupa Birliği' ne üye bir ülkeye bağlı vatandaşların tüm üye ülkelerde aynı haklara sahip olması gerektiği düzenlenmiştir. Üye ülkeye bağlı vatandaş kavramı, sadece o ülkenin vatandaşlarını değil aynı zamanda o ülkede oturma izni bulunan kişileri ifade etmektedir. Sözleşme imzalanmış olsa da uygulamaya geçirilmesi oldukça zaman almıştır.<sup>327</sup>

Garanti fonları arasında anlaşma yoluna gidilmesi özellikle Avrupa Birliği üyesi olmayan İsviçre tarafından uygulanan bir yöntem olmuştur. İsviçre ile AB üyesi devletler arasında 23.09.1997 tarihinde I. Zürih anlaşması imzalanmıştır.<sup>328</sup> Bu anlaşma bir anlamda Roma sözleşmesi İsviçre üzerine genişletilmiş olmuş ve İsviçre vatandaşlarına da AB üyesi ülkelerde garanti fonlarına başvuru hakkı tanınmış aynı şekilde İsviçre'de de bu hak AB üyesi devlete bağlı vatandaşlara vermiştir.<sup>329</sup>

### **2. Çok taraflı anlaşma (II. Zürih anlaşması )**

Garanti fonları arasında çok taraflı bir anlaşmanın imzalanmasına aslında yukarıda anlatılmış olan I. Zürih anlaşması sebep olmuştur. Şöyle ki I. Zürih anlaşmasının imzalanmasından sonra Polonya, Çek Cumhuriyeti ve Romanya'daki

---

<sup>327</sup> METZLER, ss.287, 291

<sup>328</sup> Yürürlük tarihi 01.01.1998

<sup>329</sup> Bu sözleşmenin önemi İsviçre'nin daha önceden karşılıklılık anlaşması bulunmayan devletler açısından önemlidir.

garanti fonları İsviçre'deki garanti fonuna I. Zürich anlaşması ile kurulan sistemin İsviçre ile yapacakları iki taraflı anlaşmalar ile geçerli hale getirilmesini talep etmişlerdir. Bunun üzerine İsviçre'nin Avrupa Sigortalar Komitesi'ne (C.E.A.)<sup>330</sup> yaptığı başvuruyla İsviçre'ye teklif getiren ve ayrıca Slovakya Cumhuriyeti, Slovenya ve Hırvatistan'ın garanti fonları temsilcilerinin toplanması ve anlaşmaya varmaları sağlanmıştır. Ne var ki müzakerelerin devamında sistemin, Avrupa Birliği ülkelerinin dahil edilmemesi ve başvuran ülkelerin de kendi aralarında ayrıca iki taraflı anlaşmalar yapmaları gereğinin ortaya çıkması nedeni ile dezavantajlar taşıdığı anlaşılmıştır. Bu nedenle İsviçre'nin teklifi üzerine oldukça geniş bir hukuki koruma öngören garanti fonları arasında çok taraflı bir anlaşmanın yapılması üzerinde anlaşılmıştır. 23.09.1999 tarihinde kabul edilen garanti fonları arasındaki bu çok taraflı anlaşma II. Zürich anlaşması olarak adlandırılmaktadır.<sup>331</sup> Bu anlaşma tüm AB üyesi ülkeleri, İsviçre ve yukarıda sayılan devletler arasında geçerlidir. Böylece anlaşmanın yürürlük tarihi olan 01.01.2000 tarihinden itibaren, akit devlete bağlı vatandaşlar kazanın meydana geldiği ülkeye bağlı vatandaşlar ile aynı haklara sahiptir.<sup>332</sup>

Garanti fonları arasında yapılan bu anlaşmalar yabancı ülkede trafik kazası nedeni ile zarar görenlerin korunması ve mağdur edilmemesi için çok önemli bir gelişmedir. Burada amaçlanan zarar gören yabancılara garanti fonuna başvuru hakkı tanımak suretiyle vatandaş ile eşit konuma getirilmesidir. Ancak her ülkenin garanti fonuna ilişkin düzenlemesi ve garanti fonlarının karşıladıkları zarar türü farklı olduğu için, ülkelerin kabul ettikleri sigorta limitleri için daha önce ortaya koymuş olduğumuz sorunun aynısı garanti fonları açısından da geçerlidir. Garanti fonları arasındaki çok taraflı anlaşmaya diğer ülke garanti fonlarının da dahil edilmesi amaçlanmaktadır. Bunun için her bir akit devletin onayı aranacaktır. Bu yüzden dahil olmak isteyen ülke garanti fonunun da akit devlet garanti fonları ile eşdeğerli koruma getirmesinin aranacağı kuşkusuzdur. Taraflar ayrıca anlaşmaya konulan bir hükümle

---

<sup>330</sup> Comité Européen des Assurances adını taşıyan bu teşekkülün temelleri 1951'de Paris'te atılmış ve iki yıl sonra Roma' da resmen kurulmuştur. Başta 18 Avrupa ülkesinin milli teşekküllerini bir araya toplamıştır. Komitenin çalışma grupları sigorta alanındaki çeşitli konularda uluslar arası çalışmalar yapmaktadır. Motorlu araç işletenlerinin sorumluluk sigortasına ilişkin de birçok çalışması bulunmaktadır. Komitenin kabul edilen teklifleri Direktif halini almıştır. KENDER-Sigorta, s.10

<sup>331</sup> Yürürlük tarihi 01.01.2000

<sup>332</sup> METZLER, s. 293

uluslararası trafikte zarar görenlerin korunmasına yönelik garanti fonların yetkili kılınması amacı doğrultusunda çabalayacaklarını kabul etmişlerdir. Bu amacın gerçekleştirilmesi garanti fonları arası uluslararası organizasyonu ve işbirliğini getirecektir. Her ne kadar bu amacın fonlar arasında yapılacak bir anlaşma olmadan uygulamaya geçirilmesi zor görünse de AT direktifleri, özellikle 5. direktifin fonlar için öngördüğü düzenlemelerin ülke mevzuatlarına alınması ile de önemli bir ilerleme katedileceği gözden kaçırılmamalıdır

## **§ 9. ULUSLARARASI BİR TRAFİK KAZASINDAN DOĞAN UYUŞMAZLIKLARDA UYGULANACAK HUKUK VE YETKİLİ MAHKEME**

### **I. Önemi**

Uluslararası bir trafik kazasından doğan uyuşmazlığa uygulanacak hukukun tespiti önem taşımaktadır. Uygulanacak hukukun tespit edilmesi ile meydana gelen kazadan zarar gören kişinin hangi şartlar altında tazminat talep hakkının bulunduğu ve içeriğinin ne şekilde belirleneceği tespit edilir. Önemli olan konu ise zarar görenin sigortacıya karşı doğrudan başvuru hakkının olup olmadığının tespit edilmesidir. Aynı zamanda kaza dolayısı ile sorumluluğu doğan kişiler, sorumluluğunun dayanağı ve sorumluluktan kurtulma nedenleri, zarar görene yüklenebilecek sorumluluk ve nedenleri ve bunların tazminat talebine etkisi belirlenir. Uygulanacak hukuk ispat yükünün, zamanaşımının ve tazminat miktarını tespiti açısından da önem taşımaktadır.<sup>333</sup>

Her ne kadar Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi ile âkit devletlerin zorunlu sigorta sisteminde uygulamaya koyacakları asgari şart ve düzenlemeler belirlenmiş olsa da ülkelerin düzenlemeleri arasında farklar vardır. Bu ülkelerin geleneksel hukuk yapısının ve sosyal yapının kanunlara yansımalarının doğal bir sonucudur. Ülke düzenlemeleri karşılaştırıldığında, temel bazı konularda eşit veya benzer düzenlemeler olduğu görülse de, özellikle

---

<sup>333</sup> CAMPEİS, Die Behandlung von Schadenfällen mit Auslandsberührung und Schadenzahlungen an ausländische Staatsbürger nach italienischem Recht, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz, 15./16 Juni 2000 Genf, Basel-Genf-München 2000, s.52

bedensel zararlar yönünden tazminat kapsam ve limitleri, manevi zararın<sup>334</sup> değerlendirilmesi ve hesaplanması, kazanç kaybı ve destekten yoksun kalma tazminatının teminat kapsamında olup olmaması ve sosyal sigortaların rücu haklarına ilişkin farklı düzenlemelerin bulunduğu görülmektedir. Maddi tazminat talepleri yönünden ise araçtaki değer kaybının karşılanıp karşılanmaması ve ekspertiz rapor düzenlemeleri ile ücretleri arasında farklar bulunmaktadır.<sup>335</sup>

Yetkili mahkemenin tespiti de özellikle zarar gören kişinin hakkını kullanabilmesi açısından önem taşımaktadır. Ancak yetkili mahkemenin tespiti ancak kararların diğer ülkelerde tanınıp tenfiz edilmesi halinde bir anlam ifade etmektedir. Aksi halde bu düzenleme uygulamada hiçbir önem teşkil etmeyecektir.

AB Hukuku kapsamında trafik kazalarından doğan uyuşmazlıklara uygulanacak maddi hukuk kurallarına ilişkin bir düzenleme yapılması bugüne kadar mümkün olmamıştır ve bunun uygulaması da oldukça güç görünmektedir.<sup>336</sup> Ancak önce devletler arasında yapılan ikili anlaşmalar ve AT direktifleri ile kanunlar ihtilafına ilişkin kurallar kabul edilmiştir. Son olarak da Mahkemelerin Yetkisi ile Hukuk ve Ticari İşlere İlişkin Mahkeme Kararların Tanınması ve Tenfizi Hakkında AT Tüzüğü kabul edilmiştir.<sup>337</sup> AB Hukuku ile getirilen bu düzenlemelerin incelenmesine geçilmesinden önce Yeşil Kart Sistemi ayrı olarak değerlendirilecektir.

---

<sup>334</sup> Almanca' da "Immaterial Schaden" olarak ifade edilen ve manevi zarar anlamına gelen ifadenin hukukumuzda yapılan manevi zarar tanımı ile örtüşmediğini belirtmek gerekir. Örneğin hukukumuz açısından maddi zarar kalemi olarak ifade edilen destekten yoksun kalma veya kazanç kaybı zararları manevi zarar olarak kabul edilmektedir. Hukukumuzdaki düzenlemeye göre kazanç kaybı sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınmamaktadır. Ayrıca Alman hukukunda manevi tazminat miktarının tespitine ilişkin belirlenmiş tabela başka bir ifade ile tarife bulunmaktadır.

İtalyan hukuk düzenlemesine göre ise genel olarak kabul edilen maddi- manevi zarar ayrımı yanında bir de biyolojik zarar kavramı kabul edilmiştir. Biyolojik zarar kavramı ister insan psikolojisi ister gelişimini etkilesin kaza sonucu insan üzerinde meydana gelen olumsuz etkiyi ifade etmektedir. CAMPEİS, s. 55

<sup>335</sup> NEBEL, s. 335

<sup>336</sup> Avrupa' da zorunlu mali sorumluluk sigortasına uygulanacak maddi kuralların belirlenmesine yönelik 14.05.1973 tarihinde Motorlu Araçlardan Doğan Zararlara İlişkin Zorunlu Mali Sorumluluğa dair Strazburg anlaşması imzalanmış fakat hiçbir devlet tarafından onaylanmamıştır. Bundan iki yıl sonra AT Komitesi tarafından Yaralanma ve Ölüm hallerinde uygulanacak tazminata ilişkin 75/7 sayılı kararını açıklamış ancak bu karar da üye devletlerin hukuklarına yansımamıştır. NEBEL, s.335

<sup>337</sup> 27.09.1968 tarihinde Mahkemelerin Yetkisi ve Hukuk ve Ticari İşlere İlişkin Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında Brüksel Anlaşması imzalanmıştır. 16.09.1988 tarihli Lugano Anlaşması ile aynı içerikli sözleşmenin imzalanması ile sözleşmenin uygulama alanı AB üyesi devletlerden EFTA üyesi devletlere genişletilmiştir. Son olarak da AT Tüzüğü olarak kabul edilmiştir.

## II. Yeşil Kart Sistemi'nin Kendine Özgü Yapısı Ve Uygulanışı

Yeşil Kart Sistemi'nin uygulanmasından ve denetiminden sorumlu olan CoB tarafından sorumluluk hukuku ve sigorta hukukuna ilişkin kanunlar ihtilafı kuralları düzenlenmemiştir. Aynı şekilde uluslararası kazalarda yeşil kart sigortası nedeni doğacak uyuşmazlıklar konusunda yetkili ülke mahkemesi konusunda da bir düzenleme mevcut değildir. Yabancı plakalı bir aracın neden olduğu kazadan dolayı zarar gören kişinin korunması amacı ile kurulan sistemin kendi içerisinde getirdiği düzenleme ile aslında bu eksiklikler bertaraf edilmiştir.

### A. Uygulanacak Hukuk

Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi ile Yeşil Kart Sistemi için genel olarak öngörülen kaza yeri hukukunun uygulanacağıdır.(m.4) Sözleşme ile ülkelere zorunlu mali sorumluluk hukuklarını uyumlu hale getirilmeleri ve bunun için öngörülen düzenlemeler belirtilmiştir. Ayrıca akit devletlerin sözleşmeye koyacakları çekincelerin sadece kendi ülkelerinde geçerli olduğu diğer ülke hukuklarının uygulanmasına engel teşkil etmeyeceği de ifade edilmiştir. Bunun nedeni, trafik kazasından doğan sorumluluğun özünde ülkelerin borçlar hukuku mevzuatına dayanması ve bu alana yapılacak doğrudan müdahalenin mümkün olmamasıdır. Yeşil kart sigortası dolayısıyla yapılacak yargılamalar yönünden kaza yeri hukukunun uygulanması aslında bir sorun da yaratmamaktadır. Çünkü dar anlamda yeşil kart sistemi ile amaçlanan yabancı plakalı bir aracın meydana getirdiği zararın karşılanmasıdır. Dolayısıyla zarar gören kişi genelde kazanın meydana geldiği ülkede ikamet ettiği için zarar gören kişi için zaten tabi olacağı hukuk uygulanacaktır. Aykırı bir durum oluşturabilecek tek ihtimal zarara uğrayan kişinin de yabancı olması halidir.<sup>338</sup> Belirtmek gerekir ki; kazanın meydana geldiği ülke hukukunun uygulanacağı o ülkenin maddi hukuk kurallarının uygulanacağı anlamına gelmemektedir. Uygulanacak maddi hukuk kuralların tespiti

---

<sup>338</sup> Bkz. III. Uluslararası Kazalarda Yurtdışında Zarar Gören Kişi Açısından Uygulanacak Hukuk Ve Yetkili Mahkeme, s.114



kazanın meydana geldiği ülkenin kanunlar ihtilafı kurallarındaki düzenlemeye göre tespit edilmelidir.<sup>339</sup>

## B. Yetkili Mahkeme

Yeşil Kart Sistemi dahilinde kurulan bürolar yabancı ülkedeki sigorta şirketinin düzenlemiş olduğu yeşil kart sigorta belgesini kendi düzenlemişçesine hareket etme yükümlülüğü altında bulunmaktadır. Büroların, yabancı ülke bürosunu temsil yetkisi de bulunduğu için kendi ülkesinde yabancı plakalı ve yeşil kart sigortasına sahip bir aracın verdiği zararlar karşısında pasif dava ehliyeti bulunmaktadır. Bu nedenle zarar görene sigortacıya karşı doğrudan talep hakkı tanıyan ülke düzenlemelerinde zarar gören kişi yabancı ülke sigortacısına başvurma zorluğunu aşarak kendi ülkesinde dava edebileceği bir muhatap bulmaktadır. Türkiye’de Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu, pasif dava ehliyetine sahip bulunan tüzel kişilik olarak HUMK’ un ilgili maddeleri uyarınca dava edilebilir. Buna göre ya kazanın meydana geldiği yer mahkemesi ya da davalının ikametgah mahkemesi yani Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu için İstanbul mahkemeleri yetkili olacaktır (HUMK m.21/m.9).<sup>340</sup> Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu kendisini üyesi bulunan bir sigorta şirketini yetkilendirmesi mümkündür. Bu halde bu sigorta şirketinin de pasif dava ehliyetinin bulunduğu kabul edilmektedir.<sup>341</sup> Ancak bu yetkilendirme tamamen Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu ve üyesi sigorta şirketleri arasında geçerlidir. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu’nun sigorta şirketini yetkili kılması kendisinin üstlendiği garanti sorumluluğunu kaldırmaz.

---

<sup>339</sup> CoB Uluslararası Kurallar I 3.2/4

<sup>340</sup> KURU-ARSLAN-YILMAZ, Medeni Usul Hukuku, Genişletilmiş 14. Bası, Ankara 2002,s.172-173

<sup>341</sup> Yarg. 11.HD 26.06.1990 tarih ve 1989/4700 E.-1990/5128 sayılı kararında “...Kazaya neden olan Macar plakalı aracın aynı ülke sigortası tarafından düzenlenen zorunlu mali trafik sigortası olan yeşil kart poliçesi hamili bulunmasına ve Türkiye’ deki yetkili büro tarafından bu konuda Güneş Sigorta A.Ş. görevli ve yetkili kıldığı dosya içindeki Türkiye Reasürans Şirketler Birliği Motorlu taşıt Bürosu’ nun 24.11.1986 tarihli yazılarından anlaşılmasına göre, bu karta dayanılarak davanın Türkiye’de adı geçen Türk sigorta şirketi aleyhine husumet yöneltilerek açılması ve onun hakkında mahkemece hüküm kurulması Türkiye’ nin de kabul ettiği Motorlu Taşıtların Mecburi Mali Mesuliyet Sigortasına Dair 16.04.1959 tarihli Avrupa Sözleşmesi hükümlerine uygun bulunmasına nazaran davalı sigorta şirketi vekilinin temyiz itirazlarının reddiyle hükmün onanması gerekmektedir.

### **III. Uluslararası Kazalarda Yurtdışında Zarar Gören Kişi Açısından Uygulanacak Hukuk ve Yetkili Mahkeme**

Büroların kurulması ile yabancı plakalı bir araç nedeniyle ortaya çıkan zararlarda gerek hasar işlemlerinin yürütülmesi gerekse dava yoluna başvurulabilmesi mümkün hale getirilmiştir. Ancak yurtdışında zarar görenlerin ne şekilde korunacağı sorunu çözülmüş değildir. Zarar gören kişi öncelikle ülkesi dışındaki sürücüyü, işleteni veya sigortacısını dava etmekte sorun yaşayacaktır. Ayrıca kaza yeri ülkesi hukuku uygulanacağı için özellikle teminat limitleri daha düşük belirlenmiş bir ülkede kendi ülkesindeki korumayı elde edemeyecektir. Yabancı ülkede meydana gelen bir trafik kazası nedeni ile zarar görenlerin korunması ve haklarının iyileştirilmesine yönelik uluslararası kazalarda uygulanacak hukukun ve yetkili mahkemenin belirlenmesine yönelik bir takım anlaşmalar yapılmıştır.

#### **A. Karayolları Trafik Kazalarına Uygulanacak Hukuk Hakkında Lahey (Den Haag) Anlaşması**

Uluslararası trafik kazalarından kaynaklanan sözleşme dışı sorumluluğa dayalı uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuka ilişkin Karayolları Trafik Kazalarına Uygulanacak Hukuk Hakkında Lahey Anlaşması bulunmaktadır. Anlaşma, 04.05.1971 tarihinde düzenlenmiş olup bütün Avrupa Birliği için geçerli değildir ve sadece imzacı devletler arasında uygulanmaktadır.<sup>342</sup> Lahey Anlaşması uluslararası kazalarda sadece uygulanacak hukuku tespit etmektedir. Bunun dışında yetkili mahkemenin ve yabancı mahkeme kararların tanıma ve tenfizi ile ilgili her hangi bir düzenleme getirmemektedir. Sigortacıların halefiyet hakkı ve rücu taleplerine ilişkin uygulanacak hukuk da tespit edilmiş değildir. Bu anlaşmanın uygulanması karşılıklılık prensibine dayanmamaktadır.<sup>343</sup>

---

<sup>342</sup> <http://www.admin.ch/ch/d/sr/i7/0.741.31.de.pdf>, Türkiye açısından uygulama alanı yoktur

<sup>343</sup> METZLER, s.270

Uluslararası kazalardan doğan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukukun kural olarak kazanın meydana geldiği ülke hukukunun (*lex loci*<sup>344</sup>) olduğu düzenlenmiştir. (m.3) Kurala getirilen istisna, yabancı plakalı aracın tescilli bulunduğu ülke hukukunun (*lex stabuli*) uygulanmasıdır.(m.4) İstisna düzenlemenin uygulanabilmesi için kazaya başka bir aracın karışmamış olması ve kazaya karışan yabancı plakalı aracın kazanın meydana geldiği ülkede tescil edilebilir bir araç olmaması gerekir. Bu hallerde motorlu araç sürücüsünün, işletenin ve sahibinin sorumlulukları aracın tescilli olduğu ülke hukukuna göre tespit edilecektir. Bu uygulama, ikametgahının kaza yeri ülkesi olmaması koşulu ile araç içinde bulunan yolcu için de geçerlidir. Araç içinde bulunmama ile birlikte zarar gören kişinin ikametgahı aracın tescilli bulunduğu ülke ise yine *lex stabuli* uygulama alanı bulacaktır. Çok taraflı trafik kazalarında kazaya karışan tüm yabancı plakalı araçların aynı ülkede tescilli bulunmaları halinde *lex stabuli*, araçların farklı ülkelerde tescilli bulunmaları halinde ise *lex loci* uygulama alanı bulur. Çok taraflı trafik kazasında araç dışında kazaya neden olan kişiler<sup>345</sup> ancak bunların ikametleri ile tüm araçların tescilli olduğu ülkenin aynı ülke olması halinde *lex stabuli* uygulanır. Diğer bütün hallerde *lex loci* uygulanır. Yolcu ve kişiler için tespit edilen uygulanacak hukuk bu kişilerin eşyalarına gelen zararlar için de geçerli olan hukuktur.<sup>346</sup>

Zarar gören kişilerin sigortacıya olan doğrudan başvuru hakkı konusunda hangi ülke hukukunun uygulanacağı seçenekli olarak düzenlenmiştir. Öncelikle kazanın meydana geldiği yer hukukuna sonra aracın tescilli olduğu ülke hukukuna ve en son olarak sigorta sözleşmesinin tabi bulunduğu ülke hukukuna bakılır. Doğrudan başvuru hakkına ilişkin hangi ülke hukuku düzenleme içeriyorsa o ülke hukukuna göre zarar görene doğrudan başvuru hakkı tanınır. Burada zarar gören kişinin korunması amaçlanmış olduğundan doğrudan başvuru hakkına ilişkin uygulanacak

---

<sup>344</sup> “lex loci” kazanın meydana geldiği ülkenin maddi hukuk kurallarının uygulanması anlamına gelmektedir.

<sup>345</sup> “Kazaya neden olan kişiler” teriminden öncelikle akla gelmesi gerekenler zarar gören kişiler değil kazaya neden olan kişilerdir. Bu kişiler kanunlar ihtilafı kuralları açısından araç olarak değerlendirilmektedirler. METZLER, s.271

<sup>346</sup> METZLER, s.270–271

hukuk konusunda zarar gören lehine olan uygulamanın tercih edilmesi gerektiği düzenlenmiştir.<sup>347</sup>

Karayolları Trafik Kazalarına Uygulanacak Hukuk Hakkında Lahey Anlaşması ile getirilen genel kural olan kaza yeri hukukunun uygulanması esası anlaşmayı imzalamayan devletlerin kanunlar ihtilafı kurallarında da genel olarak belirlenmiş bulunmaktadır.<sup>348</sup>

## **B. Mahkemelerin Yetkisi ve Hukuk ile Ticari İşlere İlişkin Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında AT Tüzüğü**

1968'de Brüksel anlaşması ile Avrupa Topluluğu üyesi ülkeler<sup>349</sup> arasında kabul edilen sonra 1988'de Lugano anlaşması ile Avrupa Birliği ülkeleri üzerine genişletilen sözleşme 22.12.2000 tarihinde AT Tüzüğü olarak kabul edilmiştir. Sigorta sözleşmesi ve sigorta sözleşmesinden kaynaklanan ilişkiler konusunda getirilen genel düzenleme motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası için de uygulama alanı bulmaktadır.<sup>350</sup>

Tüzüğün 11. maddesindeki düzenlemeye göre; “*Sigorta ettiren sigortacısına karşı; şirket merkezinin yer mahkemesinde, kazanın meydana geldiği yer mahkemesinde ve kendi ikameti mahkemesinde dava açabilir. Sigorta şirketinin üye ülkelerde merkezinin bulunmaması halinde şubesine karşı da dava açılabilir.*” Sigorta ettirenin kendi ikametinde sigorta şirketini dava edebileceği düzenlemesi sigorta sözleşmesinin zayıf tarafı olması ve korunması gerektiği düşüncesi ile getirilmiştir. Böylece sigorta ettiren seçimlik haklarından birini kullanarak sigortacısı aleyhine dava açabilecektir.

Sigorta sözleşmesinin taraflarını ilgilendiren bu düzenlemenin bizim açımızdan önemi sigorta ettirene tanınan hakların zarar gören kişi içinde kabul edilmiş olmasıdır. Söyle ki; uygulanacak olan hukukta zarar görenin sigortacıya karşı doğrudan başvuru hakkı bulunuyorsa sigorta ettirenin seçimlik haklarının zarar gören

---

<sup>347</sup> METZLER, s.272–274

<sup>348</sup> METZLER, s.270–271

<sup>349</sup> Belçika, Fransa, Hollanda, Lüksemburg, Batı Almanya, İtalya

<sup>350</sup> NEBEL, s.341

açısından da geçerli olacağı düzenlenmiştir. Buna göre zarar gören kişi sigortacıyı ve işleteni işletenin ikameti mahkemesinde birlikte dava edebilme hakkına sahiptir. Zarar görenin ikameti mahkemesinin yetkili olduğuna dair bir düzenleme ise bulunmamaktadır. Ancak Alman Federal Mahkemesi'nin (BGH) bu konuda vermiş olduğu 26.09.2006 tarihli güncel karar örnek olabilecek niteliktedir.

Alman Federal Mahkemesi'nin önüne gelen uyuşmazlıkta, Almanya'da ikamet eden davacının Hollanda'da meydana gelen trafik kazasında zarara uğraması ve karşı aracın sigortacısı hakkında kendi ikametinde tazminat davası açmasının kısacası AT Tüzüğü ile sigorta ettirene tanınan bu hakkın zarar gören için de kabulünün mümkün olup olmadığının tespiti istenmektedir. Yerel mahkemenin uluslararası yetkisinin bulunmadığı gerekçesi ile davayı reddetmesi üzerine Eyalet mahkemesinde (OLG) görülen temyiz yargılamasında yerel mahkemenin uluslararası yetkisinin bulunduğu ve davaya bakması gerektiğine karar verilmiştir. Davalının itirazı ile uyuşmazlık Federal Mahkeme önüne gelmiştir.

Federal Mahkeme karar gerekçesinde; yerel mahkemenin uluslararası yetkisinin Tüzüğün 9/1-b maddesinde özel yetki kuralının sigortacıya karşı zayıf durumda olan "lehdar" lehine hüküm oluşturduğu düzenlemesinde ifade olunan "lehdarın" aynı zamanda zarar gören kişiyi de kapsayıp kapsamadığının tespit ile belirlenebileceği, sigorta ettiren yanında zarar gören kişinin de zayıf tarafı oluşturduğunun şüphesiz olduğu ve genel metodolojik ilkelere dayanılarak yapılacak değerlendirmede zarar gören kişinin de 9/1-b maddesi anlamında "lehdar" olarak kabul edilmesi gerektiği

Alman doktrinindeki hakim görüşün zarar görenin sigortacıya karşı kendi ikametinde dava edemeyeceği yönünde olduğunu bunun Alman uluslararası özel hukuk mevzuatında, sigortacıya karşı olan doğrudan başvuru hakkının kanuni bir hak olarak ifade edilmesi ve zarar gören kişinin sigorta sözleşmesi ile doğrudan bir ilişkisinin bulunmaması bu nedenle zarar gören ile sigortacı arasında sözleşmeye dayalı olan hükümlerin uygulama alanı bulamayacağına dayandığını

AT'nun 4. direktifi ile zarar gören kişilere sigortacıya doğrudan başvuru hakkının tanınmasının tüm üye devletler için zorunlu hale getirildiği, Tüzüğü

hazırlayan AT'nun doğrudan başvuru hakkını tanımakla zarar gören kişinin ikamet mahkemesini de yetkili kılma yönünde iradesinin bulunduğu ve Avrupa Parlamentosu Hukuk Bölümü tarafından bu iradeyi yansıtan raporun Komisyon tarafından onaylandığı, nihayetinde 5. Direktif ile üye ülkelerin zarar görenin sigortacıya karşı kendi ikameti mahkemesinin yetkisi konusunda düzenleme getirmeleri gerektiğinin düzenlendiği

AT iradesini Tüzüğün çıkarılmasında dört yıl sonra bağlayıcı olmayan bir direktif ile ortaya koymuş olsa da zarar görenin 9/1-b de ifade edilen "lehdar" kavramı içerisinde değerlendirilmesi gerektiğini ve Avrupa Topluluğu Hukuku'nun amacını yansıtip gelişimini sağladığı için günümüzde uygulama bulması gerektiğini ifade ederek yerel mahkemenin uluslar arası yetkisinin bulunduğu kabulü yönünde karar vermiştir.

### **C. Değerlendirme**

Avrupa Topluluğu'nun uluslararası kazalardan doğan uyuşmazlıklara uygulanacak olan ortak maddi hukukun belirlenmesi yönündeki girişimleri başarılı olmamıştır. Uygulanacak hukuk konusunda getirilmeye çalışılan kanunlar ihtilafı kuralları ise aralarında anlaşma bulunan üye devletler ile sınırlı kalmıştır. Avrupa Sözleşmesin' de akit devlet hukuklarının uyumlaştırılması amaçlanmıştı. Bunun nedeni de üye ülke hukukların yeknesaklaştırılmasının imkansız görülmesiydi. Bu imkansızlık bugüne kadar aşılammıştır ki halen aynı çaba içerisinde çalışmalar sürdürülmektedir. Bu imkansızlığın aşılammaması gelişme kaydedilmediği anlamına gelmemektedir. Özellikle AT direktifleri sayesinde uluslararası kazalarda zarar görenlerin korunmasına ilişkin getirilen düzenlemeler ile bugün Avrupa Sözleşmesi ile sağlanan asgari koruma oldukça yükselmiştir. Zarar görenlerin eşit muamelesi sağlanmamışsa da mağduriyetini azaltmaya yönelik düzenlemeler getirilmiştir.

Mahkemelerin yetkisi konusunda ise Mahkemelerin Yetkisi ile Hukuk ve Ticari İşlere İlişkin Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkında AT Tüzüğü ile daha bağlayıcı bir kaynak oluşturulmuştur. Ancak yukarıda Federal Mahkemenin atfı ile de anlaşılacağı üzere zarar görenlerin korunması esas bu konuda da AT direktiflerine bağlıdır. Federal Mahkeme kararının içtihat oluşturması

halinde zarar görenlerin kendi ülke mahkemelerinde sigortacı aleyhine dava açması yetkisi kabul edilmiş olacaktır ki bunun zarar gören açısından büyük bir kolaylık sağlayacağı ve korumayı yükselttiği yadsınamaz bir düzenlemedir.

#### **IV. MİLLETLERARASI ÖZEL HUKUK VE USUL HUKUKU HAKKINDA KANUN' DAKİ DÜZENLEME**

Türkiye Karayolları Trafik Kazalarına Uygulanacak Hukuk Hakkında Lahey Anlaşması'na taraf olmadığı için ve Avrupa Topluluğu'ndaki mevzuat da uygulama alanı bulmayacağı için Türkiye'de uluslar arası bir kazanın meydana gelmesi halinde 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun hükümleri uygulama alanı bulacaktır. 27.11.2007 tarihinde kabul edilen yeni MÖHUK' un düzenleme nedenlerinden birini de AT mevzuatına uyum sağlanmak istenmesi oluşturmaktadır.<sup>351</sup> Getirilen yeni hükümler konumuz açısından da önem taşımaktadır.

##### **A. Uygulanacak Hukuk**

Uluslararası kazalardan doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hukuk Kanununun 42. maddesinde düzenlenen haksız fiillere uygulanacak hukuk hükümlerine göre tespit edilecektir. Yeni getirilen düzenlemeyle haksız fiil yanında özel sorumluluk halleri için uygulanacak olan hukuk düzenlenmiştir.

MÖHUK m.42 deki düzenlemeye göre; haksız fiilden doğan borçlar haksız fiilinin meydana geldiği yer hukukuna tabidir. Fakat haksız fiil ile zarar farklı ülkelerde meydana gelmişse zararın meydana geldiği ülke hukuku, haksız fiilden doğan borç ilişkisinin başka bir ülke hukuku ile daha sıkı ilişkili olması halinde bu ülke hukuku uygulanır.(m.42/1-3) Trafik kazaları için zararın meydana geldiği yer ile sonuçlarını doğurduğu yer kavramları genel olarak örtüşmektedir. Bu nedenle bu

---

<sup>351</sup> 12.12.2007 tarih ve 26728 sayılı R.G.' de yayınlanmakla yürürlüğe girmiştir.

Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde Avrupa Birliği' ne üye devletler arasında imzalanan sözleşmelere, bunların çoğu kez üçüncü devlet vatandaşlarına da uygulanabilmesi nedeni ile uyum sağlanmak istenmesi olduğu bunlardan en önemlilerin AT Tüzüğü ile Roma anlaşması olduğu MÖHUK gerekçesinde belirtilmiştir. 20.05.1982 Tarih ve 2675 sayılı MÖHUK' nun değiştirilmesindeki diğer gerekçeler; özellikle borçlar hukuku hükümlerindeki eksiklik, yeni TMK' na uyum sağlanması ve Türkiye'nin imzalamış olduğu uluslararası sözleşmelerin yeknesak hüküm teşkil ettiği için artık bazı hükümlerin uygulanmasının önüne geçmiş olmasıdır.

düzenleme trafik kazaları açısından uygulamada büyük bir önem teşkil etmemektedir. Böyle bir ayırım ancak trafik kazası nedeni ile sonradan ortaya çıkacak zararlarda uygulama alanı bulabileceği düşünülebilir.<sup>352</sup>

Kanunumuza yeni alınan 42. maddesinin 4. fıkrasına göre; zarar görenin sigortacıya karşı olan doğrudan başvuru hakkının haksız fiilin meydana geldiği ülke hukukunda veya sigorta sözleşmesinin tabi olduğu ülke hukukunda tanınması halinde kullanabileceği düzenlenmiştir. Böylece zarar görenin sigortacıya karşı olan doğrudan başvuru hakkının sağlanması için Lahey Anlaşması'na benzer yeni bir düzenleme getirilmiştir. Zarar gören kişi haksız fiilin meydana geldiği yer hukukuna göre sigortacıya doğrudan başvuru hakkı bulunmuyorsa fakat sigorta sözleşmesinin tabi olduğu hukukta zarar görene bu hak tanınmışsa da kabul edileceği düzenlenmiştir. İlgili hüküm ile AT mevzuatı ve uygulamasına uyum sağlanmıştır. Yeni bir düzenleme olan 5. fıkra ile de taraflara uygulanacak hukuku açık olarak seçme hakkı verilmiştir.

## **B. Yetkili Mahkeme**

Mahkemelerin yetkisi konusunda MÖHUK' a alınan yeni bir hüküm sigorta sözleşmeleri açısından önem taşımaktadır. Kanunun 45. maddesindeki düzenlemeye göre; *“Sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklarda sigortacının esas işyeri veya sigorta sözleşmesini yapan şubesinin ya da acentasının bulunduğu yer mahkemesi yetkilidir. Ancak sigorta ettirene karşı açılacak davalarda yetkili mahkeme, onların yerleşim yeri veya mutad meskeni mahkemesidir.”* 46. maddede bu mahkemelerin yetkisinin yetki anlaşmaları ile sınırlanamayacağı ifade edilmiştir. Sigorta sözleşmeleri genel şartları ile sigorta ettiren aleyhine düzenlenen yetkiye ilişkin anlaşmaların sigorta ettirenin mağduriyetine yol açmasının önüne geçilerek sigorta sözleşmesinin zayıf tarafının koruması amaçlanmıştır. Bu düzenleme AT Tüzüğü ile sigorta ettirene getirilen koruma kadar geniş olmasa da önemli bir gelişmedir. Ne var ki sigorta ettirenin korunmasına yönelik getirilen bu hüküm zarar gören için mevcut değildir. Bu yüzden zarar gören açısından mahkemelerin yetkisi konusunda HUMK hükümleri uygulama alanı bulacaktır. (m.9/m.21)

---

<sup>352</sup> CAMPEİS, s.51



## SONUÇ

Sorumluluk sigortası ile sigorta ettiren kusurlu veya kusursuz davranışları sonucu doğacak mali sorumluluğu nedeni ile pasif malvarlığında meydana gelecek artışları teminat altına almaktadır. Sorumluluk sigortasının asıl önemli işlevini ise zarar görenlerin korunması yolu ile sosyal faydanın sağlanması oluşturmaktadır. Sigorta ettiren ile zarar görenin menfaatleri dengelendiği için sorumluluk sigortası sui generis bir sigorta türüdür. Sosyal amacın bulunması zorunlu sigortaların en çok sorumluluk sigortalarında öngörülmesi sonucunu doğurmuştur. Bunlardan en eski tarihli ve yaygın olanı ise motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasıdır.

Ülkemizde Karayolları Trafik Kanunu m. 91’de düzenlenen motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası ile işletenin kendi ve yardımcı kişilerin davranışlarından doğan ve m. 85’de düzenlenen tehlike sorumluluğu teminat altına alınmaktadır. İşleten tespit edilirken araç üzerindeki fiili hakimiyet ve ekonomik yaralanma olguları esas alınmaktadır. İşleten için sorumluluktan kurtulma kanıtları olarak mücbir sebep, zarar gören veya üçüncü kişinin ağır kusuru, aracın çalınması veya gasp edilmesi durumları öngörülmüştür. İşletenin kusursuz sorumluluğuna gidilememesi halinde Borçlar Kanunu’nun haksız fiile ilişkin (m.41) genel hükümleri gereği sorumluluğuna gidilmesi mümkündür.

Sigortacının sorumluluğu sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınan rizikonun gerçekleşmesi halinde doğmaktadır. Riziko, karayolu üzerinde işletene ait bir aracın meydana getirdiği ve ölüm, yaralanma ve zararlar sonuçlanmış olan trafik kazalarıdır. Sigortacının sorumluluğu sadece işletenin sorumluluğunun bulunduğu hallerde aralarındaki sözleşme koşulları ile sınırlı olarak doğmaktadır. Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları ile sigortanın teminat kapsamı belirlenmiştir. Teminat limitleri ise ilgili Tarife ve Talimatlar ile her yıl güncellenmektedir. Her ne kadar son yıllarda teminat limitlerinin artış oranı yükseltilmiş olsa da ülkemizde henüz Avrupa standartlarına ulaşılmış değildir. Bu sigorta açısından en önemli düzenleme KTK m.97 ile zarar gören üçüncü kişilere sigortacıya doğrudan başvuru ve dava hakkı tanınmış olmasıdır. Doğrudan başvuru

ve dava hakkı, Türkiye'nin de taraf olduğu Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi'nde de zarar görenlerin korunmasını sağlayacak en önemli araçlardan biri olarak ifade edilmiştir. Doğrudan başvuru ve dava hakkı yasadan kaynaklanan bir hak olduğu için zarar görenleri sigorta sözleşmesinin tarafı halinde getirmese de üç taraflı bir ilişkinin bulunduğunu gösterir. Zarar görenlere tanınmış bu yasal hak karşısında sigortacının sigorta ettiren ile arasındaki sözleşmeden kaynaklanan def'ileri ileri sürmesi mümkün değildir. Sigortacının ancak zararı karşıladıktan sonra sigorta ettirene rücu hakkı bulunmaktadır. Aynı zamanda sigortacının zararı tazmin ettikten sonra yasal halefiyet hakkı nedeni ile kusuru bulunan üçüncü kişilere karşı alacak hakkı doğmaktadır.

KTG gereği düzenlenen sigortanın geçerliği Türkiye sınırları içerisinde. Bu nedenle yurtdışına çıkışlarda, işletenin mali sorumluluğunu teminat altına alacak ve uluslararası geçerliliğe sahip bulunan yeşil kart sigortasının yaptırılması gerekmektedir. Yeşil kart sigortası tüm Avrupa ülkeleri yanında bazı Asya ülkelerini de kapsayan Yeşil Kart Sistemi'ne dahil bütün ülkelerde geçerlidir. Avrupa Ekonomik Komisyonu Karayolu Alt Nakliyat Komitesi'nin 1949 tarihli 5 no.lu Tavsiye Kararına dayanılarak kurulan Yeşil Kart Sistemi ile hem uluslararası trafik akışı kolaylaştırılmış hem de trafik kazasında zarar görenlerin korunması uluslar arası düzeyde sağlanmıştır. Bu sistemin özünü bütün üye ülkelerde yeşil kart sigortaları düzenlemeye yetkili merkezler olarak kurulmuş olup birbirleri ile işbirliği halinde bulunan ulusal sigorta büroları oluşturmaktadır. Büroların aralarında vekalet ve garanti ilişkisi bulunmaktadır. Trafik kazasının meydana geldiği ülke bürosu yeşil kart sigortasını düzenleyen büro adına tüm hasar ve tazmin işlemlerini kendi ülke hukuku çerçevesinde üstlenir. Yeşil kart sigortasını düzenleyen büro ise işlem yürüten büronun tüm rücu taleplerini karşılayacağını garanti eder.

Türkiye' de ulusal büro 10.10.1963'te kurulmuş olup bugün halen Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu adı altında faaliyetini sürdürmektedir. Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu üyesi sigorta şirketleri yeşil kart sigortası düzenlemeye yetkilidirler. Büro tazmin görevini yeşil kart sigortası primlerinin aktarıldığı Yeşil Kart Reasürans Havuzu'ndan karşılamaktadır. Yabancı plakalı bir aracın neden olduğu zararlar

dolayısı ile Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na doğrudan başvuru ve dava hakkı bulunmaktadır. Büro, Türkiye' de geçerli mevzuat gereği hasar ve tazmin işlemlerini yürütür ve dava takiplerini üstlenir. Ülkemizde belirlenmiş yeşil kart sigortası prim tarifesi Avrupa ülkelerinden daha yüksektir. Bunun nedeni Avrupa ülkelerinin sigorta teminat ve prim miktarlarının yüksek olması ve Türk plakalı araçların yurtdışına çıkışlarda oluşan farkın ancak bu şekilde kapatılabilmesidir.

Yeşil Kart Sistemi ile sadece yabancı plakalı araçların neden oldukları zararlar karşısında himaye sağlanmıştır. Yeşil Kart Sisteminin sorunsuz işleyişi neticesinde zamanla yabancı bir ülkede trafik kazası nedeni ile zarara uğranması sorununun çözümü için çalışmalar yapılmıştır. Bu konuda Avrupa Topluluğu Komisyonu'nun çıkardığı 4. ve 5. Direktifi önemlidir. Getirilen düzenlemeler AB üyesi ülkelerde asgari sigorta limitleri belirlemek, hasar işlem merkezleri oluşturmak ve bunlara işlemlerin sonuçlandırılması için 3 aylık kesin süre tespit etmek, bilgi merkezleri ve hasar tazmin merkezleri oluşturmak, garanti fonlarının teminat kapsamını zarar gören yabancılar üzerine genişletmek yönündeki düzenlemeler olmuştur. AB'nde sigortacılığın serbest dolaşımının sağlanması ve teşviki ile birlikte getirilen düzenlemelerin uygulamaya geçirilmesi büyük oranda sağlanabilmiştir. İlgili pazar ve kamuoyu araştırmalarından elde edilen verilere göre uygulamadaki başarı oranı tespit edilerek eksikliklerin giderilmesi ve ilerlemenin sağlanabilmesi için 6. Direktifin hazırlıkları hali hazırda sürdürülmektedir.

Avrupa Sözleşmesi ile trafik kazalarında zarar görenlerin korunmasına yönelik olarak öngörülen başka bir araç, sigortacının sorumluluğuna gidilemeyen durumlarda zarar görenlerin mağduriyetini önlemek amacı ile garanti fonlarının oluşumunun sağlanmasıdır. Garanti fonu uygulaması dünyadaki birçok ülke tarafından benimsenmiş bir uygulamadır. Ülkemizdeki garanti fonunun 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun gereği yeni ismi Güvence Hesabı olmuştur. Güvence Hesabı Yönetmeliği ile eski garanti fonu düzenlemesine kıyasla zorunlu sigortalar alanındaki koruma genişletilmiştir. Motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortası açısından; geçerli bir sigortanın bulunmaması veya tespit edilememesi, sigorta limitlerinin zorunlu tarifieden daha düşük tespit edilmesi, aracın çalınması veya gasp edilmesi sigortacının sorumluluğunun doğmadığı veya sigortacının mali bünye zafiyeti nedeni

ile tüm branşlarda ruhsatlarının iptal edilmiş olması durumlarında zarar görenlerin Güvence Hesabına adı altındaki fona başvuru hakkı bulunmaktadır. Ayrıca yeni yönetmelik ile Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'na da başvuru hakkı tanınarak Büro'ya artı bir fon tesisi sağlanmıştır.

Uluslararası bir trafik kazasından kaynaklanan uyuşmazlıklarda kazanın meydana geldiği ülke hukuku uyulama alanı bulur (Avrupa Söz. m.4). Yeşil Kart Sistemi içerisinde zarar gören kazanın meydana geldiği ülke vatandaşı olduğundan ve bürolar pasif dava ehliyetine haiz olduğundan bu uygulama sorun teşkil etmemektedir. Yurtdışında zarar gören kişi açısından ise kaza yeri hukukunun uygulanması ise sorun yaratabilmektedir. Karayolları Trafik Kazasında Uygulanacak Hukuk Hakkında Lahey Anlaşması ile zarar görenlerin korunmasını sağlayacak bir düzenleme getirilmiştir. Sigortacıya doğrudan başvuru hakkı; kazanın meydana geldiği ülke, aracın tescilli bulunduğu ülke ve sigorta sözleşmesinin tabi olduğu ülke hukuklarından birinde tanınmış olması halinde zarar görene o ülke hukuku gereği sigortacıya doğrudan başvuru hakkı tanınmaktadır. Mahkemelerin Yetkisi ve Hukuk ve Ticari İşlere İlişkin Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Hakkındaki AT Tüzüğü ile öngörülen düzenleme gereği yurtdışında zarar gören sigorta ettirenin sigortacıya karşı kendi ikameti mahkemesinde dava açabileceği öngörülmüştür. Alman Federal Mahkemesi'nin bu hakkın zarar gören üçüncü kişiye de tanınması gerektiği yönündeki kararının içtihat oluşturması halinde zarar görenlerin korunması amacına büyük katkı sağlanmış olacaktır.

Ülkemiz açısından Lahey Anlaşması'nın ve AT Tüzüğü'nün uygulama alanı olmadığı için uluslararası trafik kazalarına uygulanacak hukuk ve mahkemelerin yetkisi MÖHUK' undaki düzenlemeye göre belirlenmektedir. MÖHUK' una alınan yeni hükümler ile sigorta sözleşmesinde zayıf durumun olan sigorta ettirenin korunmasına yönelik düzenlemeler getirilerek Avrupa Birliği uygulamasına uyum sağlanmıştır.

## KAYNAKLAR

- ADAL Erhan** “İsviçre-Türk Mevzuatında Hukuki Sorumluluk Sigortasının Kaydettiği Son Gelişmeler”, Batider, C.III, S.3, Ankara 1966.
- ADAL Erhan** “Motorlu Taşıtın İşletilmesi”, Batider C.III, Ankara 1965, s.147 vd.
- AKIN Zeki** “Yeşil Kart ve Bunla ilgili Sorunlar”, Bildiri, 5.Ticaret ve Banka Hukuku Hakkında Seminerler, 28.04.1973, Ankara 1973.
- AKYOL Şenol** Tam Üçüncü Şahıs Lehine Sözleşme, İstanbul 1976.
- ARKAN Sabih** Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982.
- ARKAN Sabih** “Yeni Karayolları Trafik Kanunu Sigorta ve Garanti Fonuna İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme”, SHD. C.1, Ankara, s.3-4.
- ARSEVEN Haydar** Sigorta Hukuku, 1.Bası, İstanbul 1987 – (Sigorta) 2.Bası, İstanbul 1991.
- ARSEVEN Haydar** “Ticaret Kanununun Sigortaya Müteallik Umumi Hükümlerinin Meydana Çıkardığı Bazı Meseleler”, Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, B.T.H.A.E. , Ankara 1959, s.183 vd.
- AŞCIOĞLU Çetin** Trafik Kazalarında Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Davaları, Ankara 1989.
- ATABEK Reşat** Sigorta Hukuku, İstanbul 1950. (Sigorta)
- ATABEK Reşat** Reasürans Hukuku, B.T.H.A.E., Ankara 1974.
- ATABEK Reşat** “Zarar Görenlerin Doğrudan Doğruya Sigortacıya Müracaat Hakkı”, Batider C.VI, S.1, Ankara 1971
- AYDIN Alihan** CMR’ ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002.
- BAHTİYAR Mehmet** “Sigorta Poliçesi Genel Koşulları”, Batider C.XIX, Ankara Aralık 1997, s.89-108 (Genel Koşullar)
- BAHTİYAR Mehmet** “Sigorta Poliçesinin Özel Koşulları, Genel Koşullardan Ayırt Edilmesi ve Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan, Ankara 1998 (Özel Koşullar)

- BECKER Arianne** “5. KH. Richtlinie: Inhalte und Perspektive”, 1. Internationale InterEurope Konferenz, Düsseldorf 2005. [http://:www.intereurope.de](http://www.intereurope.de)
- BOZER Ali** Sigorta Hukuku, Genel Hükümler - Bazı Sigorta Türleri, 2.Bası, Ankara 2004.
- CAMPEİS Guiseppe** “Die Behandlung von Schadenfällen mit Auslandsberührung und Schadenzahlungen an ausländische Staatsbürger”, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz aus Anlass der 34. Generalversammlung des Council of Bureaux am 15./16 Juni 2000, Basel-Genf-München 2000, s.47–69
- CAN Mertol** Türk Özel Sigorta Hukuku, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş 2.Bası, Ankara 2007.
- ÇEKER Mustafa** Yargıtay Kararları Işığında Sigorta Hukuku, Yenilenmiş 2.Bası, Adana 2004.
- ÇELİKTAŞ, Demet** Trafik Kanunu’nda İşletenin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 1987.
- DE LEMOR Ulf** “Verbesserung der Situation der Verkehrsoffer- Eine europäische Herausforderung”, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz aus Anlass der 34. Generalversammlung des Council of Bureaux am 15./16 Juni 2000, Basel-Genf-München 2000, s.199–215
- EREN Fikret** Borçlar Hukuku-Genel Hükümler, C.I, Gözden Geçirilmiş 6.Bası, İstanbul 1998.
- FARNER Hans** Die Unfall und Haftpflichtversicherung, 5.Bası, Bern-Zürich 1971.
- FRANKO Nisim** Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, B.T.H.A.E. , Ankara 1992.
- FRANKO Nisim** “Sigorta Akdinde Rizikonun Ağırlaşması”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara Mayıs 1992, Ankara 1992.
- FUHRER Stephan – BÜCHLER Günter** “Der Nationale Garantiefonds der Schweiz” - Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz aus Anlass der 34. Generalversammlung des Council of Bureaux am 15./16

Juni 2000, Basel-Genf-München 2000, s.87–121

- GÜNGÖR Esin** Sigorta Havuz Sözleşmesi (Yayımlanmamış doktora tezi), İzmir 2005.
- GÜRSOY Kemal Tahir** İsviçre Hukukunda Trafik Kazalarından Doğan Hukuki Sorumluluğun Anahatları, B.T.H.A.E. , Ankara 1974.
- JEGER Werner – BLANC** – “Ziele und Massnahmen des Bundes betreffend die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung im grenzüberschreitenden Verkehr”, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz aus Anlass der 34. Generalversammlung des Council of Bureaux am 15./16 Juni 2000, Basel-Genf-München 2000, s.183–199
- KARAYALÇIN Yaşar** Risk – Sigorta – Risk Yöntemi (Özel Sigorta Hukukuna Giriş), Ankara 1984.
- KAYIHAN Şaban** “Türk Hukukunda Acentelik Sözleşmesi”, 2. Bası, Ankara 2003.
- KENDER Rayegan** Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku – Sigorta Müessesesi – Sigorta Sözleşmesi, Gözden Geçirilmiş 8. Bası, İstanbul 2005. (Sigorta)
- KENDER Rayegan** “Trafik Sigortasında Garanti Fonu”, 5. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 25–28 Nisan 1973, Ankara 1973. (Garanti Fonu)
- KENDER Rayegan** “Sigorta Mukavelesinin Akdedilmesi ve Şartları”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, I, 6–7 Ocak 1984, Ankara 1984, s. 41 vd.
- KENDER Rayegan** “Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri, Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları”, 3. Sigorta Semineri, Ankara 1997. (Mesuliyet Sigortası)
- KENDER Rayegan** Sigorta Hukukunda Abonman Mukavelesi (Deniz Taşıma Sigortalarında), Banka Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VII, Mayıs 1990, Ankara 1990.
- KENDİGELEN Abuzer** Karayolları Trafik Kanunu mecburi ve İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortasında Sigorta Ettirenin İhbar Mükellefiyeti ve İşletenin Değişmesi, Makalelerim 3, İstanbul 2001.
- KUBİLAY Huriye** Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, İzmir 2003.

- KURU Baki,  
ARSLAN Ramazan,  
YILMAZ Ejder** Medeni Usul Hukuku, Genişletilmiş 14. Bası, Ankara 2002.
- MAIER Karl,  
BIELA Anno** Die Kraftfahrt-Haftpflichtversicherung, Beck, München 2001.
- MEMİŞ Tekin** “Zorunlu Trafik Mali Mesuliyet Sigortasında Sigortacının Sorumluluğu ve Sebepsiz Zenginleşme”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XX, Ankara 2004.
- METZLER Martin** “Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz und der Nationale Garantifonds Schweiz als Versicherungseinrichtung zur Schadendeckung im nationalen und internationalen Strassenverkehr”, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz aus Anlass der 34. Generalversammlung des Council of Bureaux am 15./16 Juni 2000, Basel-Genf-München 2000, s.251-309.
- MİGSCH Erwin** “Der österreichische Verkehrsopferschutz vor dem Hintergrund der Kfz-Haftpflichtversicherungsrichtlinien”, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz aus Anlass der 34. Generalversammlung des Council of Bureaux am 15./16 Juni 2000, Basel-Genf-München 2000, s.309-321.
- MÜLLER Helmut** Rechtliche Grundlagen des Europäischen Versicherungsbinnenmarktes, Hamburg 2006.
- MÜRİNGER Alfred** Kommentar zur Pflichtversicherung in der Kfz-Haftpflichtversicherung, Karlsruhe 1999.
- NEBEL Rolf** “Internationale Regelwerke über Strassenverkehrsunfälle und Mfz. Haftpflichtversicherung in Europa”, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz aus Anlass der 34. Generalversammlung des Council of Bureaux am 15./16 Juni 2000, Basel-Genf-München 2000, s.331-349.
- NEF Jürg** Betrieb des Motorfahrzeuges und Verkehrsunfall, Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz und des Nationalen Garantiefonds Schweiz aus Anlass der 34. Generalversammlung des Council of Bureaux am 15./16 Juni 2000, Basel-Genf-München 2000, s.350-384.
- OMAĞ Kemal** **Merih** Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu, Ankara 1985.



- OMAĞ Kemal** **Merih** “Sigortacı Açısından Sigorta Sözleşmesi Hükümleri”, Prof. Dr. Fahiman Tekil Anısına Armağan, İstanbul 2003.
- ÖZSUNAY Ergun** Kender’in Trafik Sigortası Garanti Fonu adlı bildirin in Tartışmalar kısmı, s.447 vd.
- PRÖLSS Erich R.** Internationale –rechtliche aspekt der kraftfahr-Haftpflichtversicherung 8. Februar 1957, Karlsruhe 1957.
- SOMER Mehmet** “Başkası Hesabına Sigortanın Gerçekleşme Şekilleri”, Prof. Dr. Fahiman Tekil anısına, İstanbul 2003.
- ŞENOCAK Kemal** Hukuki Himaye Sigortası, Ankara 1993.
- TANDOĞAN Haluk** Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, C.II, Ankara 1984.
- TEKİL Fahiman** Sigorta Hukukunda Tazmin İlkesi ve Rücu Hakkı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan, Ankara 1998, s.113-131.
- TEKİNAY, AKMAN, BURCUOĞLU, ALTOP ULAŞ Işıl** Tekinay Borçlar Hukuku, İstanbul 1985.
- Uygulamalı Sigorta Hukuku – Mal ve Sorumluluk Sigortaları, Genişletilmiş 4. Bası, Ankara 2005.**
- VURAL Güven** Trafik Sigortası, Motorlu taşıt Araçları Zorunlu Sorumluluk Sigortası, Ankara 1981.
- YAVUZ Cevdet** Türk-İsviçre ve Fransız Medeni Hukuklarında Dolaylı Temsil, İstanbul 1983.
- Web Siteleri:** <http://www.avrupakonseji.org.tr>  
<http://www.cobx.org/>  
<http://www.context-gmbh.de>  
<http://de.wikipedia.org/wiki/EG-Richtlinie>  
<http://www.eur-lex.europa.eu/>  
<http://www.guvencehesabi.gov.tr>  
<http://www.gruene-karte.de/>  
<http://www.keinesorgen.at>  
<http://www.nbi.ch.htm>  
<http://www.rekabet.gov.tr>  
<http://www.sigortacilik.gov.tr>  
<http://www.tmtb.gov.tr>  
<http://www.tramer.org.tr>  
<http://www.versicherung-und-verkehr.de/>