

**KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU 90'INCI
MADDESİNDE 2021 YILINDA YAPILAN VE
ANAYASA MAHKEMESİ TARAFINDAN İPTAL
EDİLEN DEĞİŞİKLİĞİN ZORUNLU TRAFİK
SİGORTASI ZARAR TAZMİN SİSTEMİNE
ETKİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**
ASSESSMENT ON THE EFFECT OF THE AMENDMENT MADE
IN ARTICLE 90 OF THE HIGHWAY TRAFFIC LAW IN 2021
AND CANCELED BY THE CONSTITUTIONAL COURT ON THE
COMPENSATION SYSTEM OF COMPULSORY MOTOR THIRD
PARTY LIABILITY

Gözde MURTAZ*
Özgür AKPINAR**

Özet: Karayolları motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk (zorunlu trafik) sigortasında tazminatın çerçevesi 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu m.90 ile çizilmektedir. Anılan madde, 09.06.2021 tarihli ve 7327 sayılı Kanun ile değiştirilmiş olup tazminatın hesaplanmasında esas alınacak birtakım parametreler belirlenmiştir. Düzenleme, Anayasa Mahkemesi'nin 29.12.2022 gün, 2021/82 E. ve 2022/167 K. no.lu kararı ile iptal edilmiş olsa da yürürlükte kaldığı süre zarfında yenilikçi bir uygulama getirmiştir. Bu makalede, kanun değişikliği sonrasında zorunlu trafik sigortası tazminat sisteminde ortaya çıkan yeni durum konu edilmektedir. Çalışmamızda zorunlu trafik sigortasının genel yapısı ile hukuku mahiyeti tartışılmış; tazminat sistemine etki edebilecek yasal düzenlemelere ve değişikliklere kronolojik olarak yer verilmiştir. Sigorta kapsamında talep edilebilecek tazminatlar ise maddi zarar ve bedeni zarar ayrımında yapılan kanun değişikliğiyle ilişkilendirilerek irdelenmiştir. Bu çerçevede kanun değişikliği-

* Doktora Öğrencisi; Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü Sigortacılık Anabilim Dalı. gozde.murtaz@seddk.gov.tr, ORCID: 0000.0003.2593.8751

** Doç. Dr., Marmara Üniversitesi Finansal Bilimler Fakültesi Sigortacılık Bölümü, oakpinar@marmara.edu.tr, ORCID: 0000.0003.2084.2662, Makalenin Gönderim Tarihi: 24.11.2022, Kabul Tarihi: 07.12.2023

nin adil, hızlı ve eşit bir zarar tazmin sistemi sağlayıp sağlayamadığı tartışılmıştır.

Anahtar kelimeler: 2918 sayılı Kanun, Trafik Kazası, Destekten Yoksun Kalma, Geçici İş Göremezlik, Sürekli Sakatlık, Değer Kaybı, Zorunlu Trafik Sigortası, Tazminat

Abstract: The framework of compensation in compulsory motor third party liability insurance is set with Article 90 of the Highway Traffic Law No. 2918. That article has been amended by the Law No. 7327 dated 09.06.2021 and some parameters to be based on calculation of compensation has been determined. In this article, new status in compensation system of compulsory motor insurance after the law amendment is set forth. Although the provision is annulled with the decision of the Constitutional Court dated 29.12.2022, numbered 2021/82- 2022/167, it brought an innovative practice during the time it was in effect. In our study, general structure and legal nature of compulsory motor insurance are discussed; legal regulations and amendments which may affect the compensation system are given chronologically. Compensation claims under insurance are studied in the distinction of material damage and bodily injury in relation to the law amendment. In this context, it is discussed whether the amendment of law provides a fair, fast and equal compensation system.

GİRİŞ

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, başka bir deyişle zorunlu trafik sigortası, ülkemizde gerçekleşen trafik kazalarından kaynaklanan maddi ve bedeni zararları teminat altına alması bakımından üstün kamu menfaatinin esas alındığı, bundan dolayı da hem araç işletenleri tarafından yaptırılması hem de sigorta şirketleri tarafından sunulması zorunlu bir sigorta olup devlet tarafından sıkı gözetim ve denetime tabi tutulmaktadır. Bu sebeple sigortalılık oranının artırılması amacıyla azami prim uygulaması, basamak sistemi, havuz uygulaması, yasal kesintiler gibi doğrudan prim fiyatlamasına etki eden birtakım yasal düzenlemeler yürürlüğe koyulmuştur. Bunlara ek olarak, üçüncü kişinin haklarını etkileyen bir sigorta olması sebebiyle zarar tazmin sistemi de yine devlet eliyle belirlenmiştir.

Bu belirleme, öncelikle doğrudan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları¹ (Genel Şartlar) aracılı-

¹ Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları, 14.05.2015 tarihli ve 29355 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak 01.06.2015 tarihinde yürürlüğe girmiş olup 02.02.2016 tarihli ve 29612 sayılı Resmî Gazete'de, 02.08.2016 tarihli ve 29789 sayılı Resmî Gazete'de, 20.03.2020 tarihli ve 31074 sayılı

ğıyla yapılmaya çalışılmış, ancak temel hak ve hürriyetlerin Anayasa uyarınca yalnızca kanunla sınırlandırılabilmesi mümkün olduğundan bu uygulama sıkça tartışma konusu edilmiş ve yargı mercileri tarafından dikkate alınmamıştır. Bu sebeple 2016 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda değişiklik yapılarak Genel Şartlara kanuni dayanak kazandırılmaya çalışılmış ancak değişiklik, muhtelif gerekçelerle Anayasa'ya aykırı bulunarak iptal edilmiştir. Bunun üzerine 09.06.2021 tarihli ve 7327 sayılı Kanun ile m.90 tekrar değiştirilerek tazminat hesaplamalarına dair birtakım temel kriterler kanun düzeyinde belirlenmiştir. Değişiklik ile tazminatlara dair temel çerçeve çizilmiş ve Genel Şartlar ile tazminat hesaplamalarına ilişkin genel kurallar düzenlenmiş; ancak bu düzenleme de Anayasa Mahkemesi'nin 29.12.2022 gün, 2021/82 E. ve 2022/167 K. no.lu kararı ile iptal edilmiştir.

Çalışmamızın amacı, zorunlu trafik sigortası tazminat sisteminde yapılan değişikliklerin hukuki mahiyetini tartışarak kişi hakları üzerindeki yansımalarının incelenmesi, bu şekilde anılan sigortanın önemi ile yürürlüğe koyulan düzenlemelerin avantaj ve dezavantajlarıyla uygulamaya etkilerinin ortaya koyulmasıdır. Bu bağlamda çalışmamızda, iptal kararına kadar olan süreç değerlendirilmiş, iptal kararı ve etkilerine, bunların müstakil bir çalışma konusu olduğu değerlendirilerek yer verilmemiştir.

I. ZORUNLU TRAFİK SİGORTASININ GENEL YAPISI

Zorunlu trafik sigortası temelde 20.04.1959 tarihinde imzalanan "Motorlu Taşıtlar Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi" (Avrupa Sözleşmesi) ne² dayanmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası m.90 hükmü doğrultusunda sözleşme, 04.11.1999 tarihli ve 4477 sayılı "Motorlu Taşıtlar Zorunlu Malî Sorumluluk Si-

Resmî Gazete'de yayımlanan değişikliklerle toplam üç kez değişikliğe uğratılmıştır ve halihazırda da yürürlüktedir.

² Orijinal adı: "European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles", Strasbourg, 20.IV.1959. Anılan sözleşme, 20.04.1959 tarihinde üye ülkelerin imzasına açılmış olup 26.06.1974 tarihinde Hükümetimiz tarafından bazı maddelere çekince koyularak imzalanmıştır. Sözleşmenin tam metni için bkz. https://inhak.adalet.gov.tr/Resimler/Dokuman/2712020104006029_ing.pdf (Erişim: 09.10.2022) https://inhak.adalet.gov.tr/Resimler/Dokuman/2712020103906029_tur.pdf (Erişim: 09.10.2022)

gortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun" ile TBMM tarafından onaylanarak kanun hükmü statüsü de kazanmıştır.

Avrupa Sözleşmesi m.1/1' de yer alan "*Âkit Tarafların her biri, işbu sözleşmenin kendisi bakımından yürürlüğe girdiği tarihten itibaren en geç altı ay içinde, kendi toprakları üzerinde herhangi bir motorlu taşıtın zarar verdiği kimselerin haklarının, işbu sözleşmenin ek hükümlerine (Ek:1) uygun zorunlu bir sigorta sisteminin kurulması yoluyla teminat altına alınmasını taahhüt eder.*" hükmü ile m.1/3' te yer alan "*Âkit Tarafların her biri, motorlu taşıtların zorunlu sigorta sistemini kuran kendi mevzuat ve belli başlı yönetmelik tedbirlerine ilişkin resmî belgeleri Avrupa Konseyi Genel Sekreterine iletacaktır. Genel Sekreter bu belgeleri diğer Âkit Taraflara ve Avrupa Konseyine üye diğer devletlere ulaştıracaktır.*" hükmüne istinaden sözleşmeye taraf tüm ülkelere, kendi topraklarında gerçekleşen trafik kazalarından kaynaklanan zararları tazmin etmek üzere yerel mevzuatlarında düzenleme yapma yükümlülüğü getirilmiştir. Sözleşmenin ilk etkileri 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda (mülga) görülmüş olup halihazırda da yürürlükte olan 13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile tam anlamda hayata geçirilmiştir. Bu kapsamda 2918 sayılı Kanun, trafik kazasından kaynaklanan hukuki sorumluluğun sınırlarını çizen ana mevzuattır.

Avrupa Sözleşmesi m.9/2' de yer alan "*Her Âkit Tarafın yurttaşları, bir önceki paragrafta öngörülmüş hakkı bir başka Âkit ülkede o devletin yurttaşları ile aynı ölçüde ileri sürme hakkına sahip olacaklardır*" hükmünden ise sözleşmeye taraf ülke vatandaşlarının birbiri karşısında kazanın gerçekleştiği ülkenin yerel mevzuatında öngörülen haklar bakımından eşit statüde kabul edilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Bu sebeple de Avrupa Sözleşmesi kapsamında yabancı plakalı araçlar için düzenlenen yeşil kart belgesi, zorunlu trafik sigortası yerine geçmekte ve yeşil kartlı araçlar, hak ve yükümlülükleri bakımından ülkemizde zorunlu trafik sigortası yapılmış gibi muamele görmektedir.³ Bu çerçevede devletimiz de özetle, Avrupa Sözleşmesine taraf tüm ülke vatan-

³ Taraf ülkeler, 13.07.2011 tarihli ve 27993 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Ülkemizde İşletilmesinden Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk İçin Yaptırılacak Sigortaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" kapsamında getirilen trafik sigortası yapma zorunluluğundan muaf tutulmaktadır.

daşlarının Türkiye’de gerçekleşen trafik kazalarında uğradığı zararları, Türk vatandaşları ile eşit şartlarda tazmin etmeyi ve bunu güvence altına alan hukuki yapılar ile yasal mevzuatı sağlamayı taahhüt etmiş olup aynı şekilde Türk vatandaşlarının sözleşmeye taraf diğer ülkelerde uğradığı zararın tazminini Avrupa Sözleşmesine dayanarak ilgili teşekküller aracılığıyla talep edebilmektedir.⁴ Bu durumda 2918 sayılı Kanun’un ve bu kanunla getirilen zorunlu trafik sigortası tazminat sisteminin, vatandaşlık ayrımı yapılmaksızın Türkiye sınırları içerisinde gerçekleşen tüm trafik kazaları için esas alınacak ana düzenleme olduğu sonucuna varılmaktadır.

II. KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU TAZMİNAT SİSTEMİNİN HUKUKİ MAHİYETİ

13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun sigorta ile ilgili hükümleri “Hukuki Sorumluluk ve Sigorta” başlıklı Sekizinci Kısımda yer almaktadır. Bunlardan m.85 ila m.90 hukuki sorumluluk bakımından m.91 ila m.101 ise doğrudan sigorta bakımından düzenlemeler içermektedir.

Son yıllarda zorunlu trafik sigortasında en çok tartışma konusu olan husus, trafik kazasından kaynaklanan zararların giderimi, başka bir deyişle tazminat sistemidir. Zira, 2918 sayılı Kanun m.90’ın ilk hali, “*Maddi tazminatın biçimi ve kapsamı ile manevi tazminat konularında Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır*” şeklinde idi. Bu haliyle trafik kazası sebebiyle maddi veya bedeni zarara uğrayan kişilere ödenecek tazminat ile diğer haksız fiiller sebebiyle zarara uğrayan kişiye ödenecek tazminat, aynı esaslara yani doğrudan Borçlar Kanunu’na tabiydi. Borçlar Kanunu’nda ise maddi, bedeni ve manevi tazminatlara ilişkin genel çerçeve çizilmiş olup tazminat hesaplamalarının nasıl yapılacağı hakkında düzenlemelere yer verilmemiştir. Bu şekilde Yargıtay kararları ışığında uygulamada tazminat hesaplamala-

⁴ Nuray Ekşi, Türk ve Avrupa Birliği Hukukunda Yabancı Unsurlu Sigorta Sözleşmelerinde Uygulanacak Hukuk, İstanbul: Beta Yayıncılık, 1. Baskı, 2012, s.37; Yasemin Tufan, “Uluslararası Motorlu Araçlar Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası ve Yeşil Kart Sistemi”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008), s.52-53; Musa Aygül, “Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Karışıklıkları Kazalardan Dolayı Yeşil Kart Sigortası Kapsamında Türkiye Motorlu Taşıt Bürosuna Dava Açılması”, *İstanbul Hukuk Mecmuası*, Cilt 79, Sayı 2, 2021, s.523.

rına dair birtakım kriterler getirilmiştir. Öte yandan Yargıtay'ın emsal kararları incelendiğinde tazminat hesaplamalarına dair esasların belirlendiği ancak hesaplamaların tam olarak nasıl yapılacağı detaylı şekilde belirlenmediğinden farklı hesaplama yöntemleri ile varsayımların benimsendiği görülmektedir.⁵

14.04.2016 tarihli ve 6704 sayılı Kanun ile yapılan değişiklik sonucu m.90 metni "*Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki tazminatlar bu Kanun ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda öngörülen usul ve esaslara tabidir. Söz konusu tazminatlar ve manevi tazminata ilişkin olarak bu Kanun ve genel şartlarda düzenlenmeyen hususlar hakkında 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fillere ilişkin hükümleri uygulanır*" halini almıştır. Anılan düzenleme, idarenin takdir yetkisi ile belirlediği genel şartlar aracılığıyla kişilerin talep edebileceği tazminat miktarının belirlenmesi sebebiyle eleştiri konusu olmuştur. Öte yandan tazminat hesaplamaları daha önce tamamen Türk Borçlar Kanunu'na tabi kılınmış iken düzenleme sonrasında Genel Şartlarda belirlenen usule bağlandığından Genel Şartların 2918 sayılı Kanun m.90 ile dolaylı olarak kanun gücü kazanarak Türk Borçlar Kanunu'nun önüne geçtiği şeklinde yorumlara da sebebiyet vermiştir. Bu durumun ise haksız fiilin trafik kazası sebebiyle söz konusu olması

⁵ Örn. Yargıtay 17. HD. 18.01.2016 gün, 2014/4903 E. ve 2016/532 K. sayılı; Yargıtay 21. HD. 28.12.2016 gün, 2015/18535 E. ve 2016/15717 K. sayılı; Yargıtay 10. HD. 07.11.2016 gün 2016/13164 E. ve 2016/13486 K. sayılı kararlarında aktif pasif dönem ayırımında tazminat hesabı yapılması ve bakiye ömür hesabında olay tarihinin dikkate alınması gerektiğine hükümlenmiştir. Yargıtay 17. HD. 08.09.2014 gün, 2014/14500 E. ve 2014/11317 K. sayılı; 18.10.2014 gün, 2013/5369 E. ve 2014/5163 K. sayılı; 04.12.2014 gün 2014/20190 E. ve 2014/17673 K. sayılı kararlarında pasif dönem hesaplamasında esas alınan ücretin, "bir çalışmanın karşılığı değil, ekonomik bir değer taşıyan yaşamsal faaliyetlerin sürdürülmesinin karşılığı olduğu", bu çerçevede pasif dönem hesaplamasında asgari geçim indiriminin ücretten düşülmesi gerektiğine hükümlenmiştir. Diğer yandan Yargıtay 17. HD. 18.10.2014 gün, 2013/5369 E. ve 2014/5163 K. sayılı kararında aktif dönemde mutlaka asgari geçim indirimi dahil ücret üzerinden hesaplama yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Ölen kişi hakkında yapılacak evlenme yaşı, çocuk sahibi olma, destek payı ayırma gibi hususlarda da farklı kararlara rastlanmaktadır. Yargıtay HGK. 21.04.1982 gün, 1979/4-1528 E. ve 1982/412 K. sayılı; Yargıtay 17. HD. 13.05.2019 gün, 2016/13745 E. ve 2019/593 K. sayılı; 10.06.2019 gün, 2016/15644 E. ve 2019/7231 K. sayılı; 27.11.2019 gün, 2017/79 E. ve 2019/11197 K. sayılı; 17.12.2019 gün, 2018/1026 E. ve 2019/12123 K. sayılı; 10.02.2020 gün, 2019/2137 E. ve 2020/936 K. sayılı; 02.03.2020 gün, 2019/2559E. ve 2020/2414 K. sayılı; 02.06.2020 gün, 2019/6636 E. ve 2020/3039 K. sayılı kararı. (Kararların tam metni için bkz. Kazancı İçtihat Bankası ve Corpus İçtihat Bankası)

durumunda diğer haksız fiil hesaplama yöntemlerinden ayrıldığı ve özellikle bedeni zararlarda kişinin hayatına etkisinin aynı olmasına karşılık tazminat rejiminde farklılıklara sebep olduğu yönünde eleştirileri de beraberinde getirmiştir.⁶

Anılan tartışmalara karşılık kanun metni iptal davasına konu edilmemiş, Yargıtay nezdinde de Genel Şartlar tazminat hesaplamalarında esas alınmaya başlanmış, birkaç yıllığına da olsa tazminat sistemi kurala bağlanmıştır. Öte yandan anılan hükümlerin Anayasa'ya aykırı olduğu yönündeki itirazlar, bireysel başvuru yoluyla Anayasa Mahkemesi'ne taşınmış olup 09.10.2020 tarihli ve 31269 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Anayasa Mahkemesi'nin 17.07.2020 gün, 2019/40 Esas ve 2020/40 Karar No'lu kararı ile 2918 sayılı Kanun m.90 için kısmi iptale hükmedilmiştir. İptal sonrası m.90 metni, "*Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki tazminatlar bu Kanun (...) öngörülen usul ve esaslara tabidir. Söz konusu tazminatlar ve manevi tazminata ilişkin olarak bu Kanun (...) düzenlenmeyen hususlar hakkında 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fillere ilişkin hükümleri uygulanır.*" şekline gelmiş olup böylece tazminat hesaplamalarına dair usul ve esasların Genel Şartlar ile düzenlenmesine temel dayanak olan ibareler, iptal edilmiştir. İptal kararı gerekçesinde kısaca, Genel Şartlar ile sözleşme hürriyetine yapılan müdahalenin öncelikle temel hak ve hürriyetlerin ölçülülük kriterine uymak şartıyla ancak "kanunla" sınırlandırılabilmesine dair hüküm içerir Anayasa'nın 13'üncü maddesine aykırı olduğu, aynı zamanda mülkiyet hakkının ancak "kamu yararı gerekçesiyle" ve "kanunla" sınırlandırılabilmesine dair hüküm içerir Anayasa'nın 35'inci maddesine aykırılık gösterdiği, 6098 sayılı Türk

⁶ Bu yönde görüşler için bkz. Rauf Karasu, "Sigorta Tahkimi İle İlgili Güncel Sorunlar ve Çözüm Önerileri", *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Yıl 7, Sayı 26, 2016, s.68. Serap Amasya, "Trafik Sigortası Genel Şartlarında Yapılan Son Değişikliklerin Yol Açtığı Sorunlar", *Sigorta Genel Şartlarının Düzenlenmesi, Denetlenmesi ve Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar Sempozyumu*, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020, s. 199-243. Yıldırım Keser, "Karayolları Trafik Kanunu Kapsamında Destegin Tam Kusurlu Olması Halinde Destek Görenlerin Destekten Yoksun Kalma Tazminatı Talep Edebilmesi Sorunu", *YÜHFD*, Cilt XVIII, 2021/1, s.183 vd. Orhan Gürgen, "Trafik Sigortası Genel Şartlarının Hukuki Mahiyeti ve Yargıtay'ın Konuya İlişkin Kararının Eleştirisi", *TAAD*, Yıl 11, Sayı 41, 2020, s.467-468. Çelik Ahmet Çelik, "Sigorta Anlaşmazlıklarında Tahkim Yolu", internet makalesi.<https://www.tazminat hukuku.com/guncel-konular/sigorta-anlasmazliklarinda-tahkim-yolu.htm> (Erişim:09.10.2022).

Borçlar Kanunu ile maddi ve manevi tazminata dair usul ve esaslar belirleniyor iken Genel Şartlar ile bu tazminat hakkının idarenin takdirine göre sınırlandırılmasının taraflar arasındaki menfaat dengesini idarenin tercihlerine göre bozabileceği, taraflar arasındaki menfaat dengesi ve eşitliğin sağlanmasının Anayasa'nın 5'inci maddesi uyarınca devletin vazifelerinden olduğu hususlarına yer verilmiştir. Bununla birlikte kararda, her ne kadar aynı Kanun m.93 de itiraza konu edilse de idarenin genel şartlar düzenleme yetkisi olduğu ve bunun gerekliliği belirtilmiş ancak bu takdir yetkisinin sınırlarının da yine kanunla çizilmesi gerektiği vurgulanmıştır.⁷

İlk metin	2016 değişikliği	İptal kararı sonrası metin
Maddi tazminatın biçimi ve kapsamı ile manevi tazminat konularında Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır.	Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki tazminatlar bu Kanun ve bu Kanun çerçevesinde hazırlanan genel şartlarda öngörülen usul ve esaslara tabidir. Söz konusu tazminatlar ve manevi tazminata ilişkin olarak bu Kanun ve genel şartlarda düzenlenmeyen hususlar hakkında 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır.	Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki tazminatlar bu Kanun (...) öngörülen usul ve esaslara tabidir. Söz konusu tazminatlar ve manevi tazminata ilişkin olarak bu Kanun (...) düzenlenmeyen hususlar hakkında 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır.

Haksız fiilden kaynaklanan tazminat istemleri, haksız fiilin niteliği, gerçekleştiği yer, dahil olan kişilerin birtakım özellikli hallere sahip olması, aralarındaki hukuki ilişki gibi unsurlardaki farklılıklar sebebiyle tek bir mevzuata bağlı olmayıp birden fazla hukuk branşının konusuna girebilmekte, bu sebeple de her birinin kendi mevzuatı da ayrıca göz önüne alınmaktadır. Örneğin bir işçinin mesleki faaliyetini ifa ederken kaza geçirerek hayatını kaybetmesi ile aynı kişinin trafik kazasında hayatını kaybetmesi, zarara sebep olan "fiil" bakımından aynıdır ve her iki durumda da ölenin maddi olarak katkıda bulunduğu kişilerin destekten yoksun kalma tazminatı talep etmeleri müm-

⁷ Kararın tam metni için bkz: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/10/20201009-17.pdf>

kündür. Benzer durum, kamusal sigorta için de geçerlidir. Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından bedeni zararlara dair yapılan ödemelerde de ister aynı ister farklı adlar altında ödeme yapılıyor olsun tazminatın temel çerçevesi aynıdır. Ancak bunlar her ne kadar tazminatın temel çerçevesi aynı olsa da şartları ve hesaplama detaylarında birbirinden farklılaşmaktadır.⁸ Bu şekilde oluşan zarar, her bir hukuk branşının kendi esasları çerçevesinde belirlenerek kişilerin uğradığı gerçek zararın tazmini ile benzer durumdaki kişiler için eşitlik ve hakkaniyet sağlanmaya çalışılmaktadır. Zorunlu trafik sigortasında da aynı amaç benimsenmiştir. Zira aksinin kabulü, devletin zorunlu kıldığı bir sigortayı devletçe belirlenen prim aralığı ve yine devletçe belirlenen sözleşme şartlarıyla akdeden vatandaşların zararları aynı olsa dahi farklı tazminatlar elde etmelerine, farklı düzeylerde zaman ve para harcamalarına cevaz vermek olacaktır. Bu durum ise zorunlu trafik sigortası sisteminin kurulma amacına tamamen ters düşmekte, 2918 sayılı Kanun'un sigortaya dair hükümlerinin genel mantığı ile bağdaşmaktadır.

2918 sayılı Kanun'un diğer hükümlerine bakıldığında oluşturulmaya çalışılan tazminat sisteminde kişilerin en hızlı şekilde zararının giderilmesinin amaçlandığı anlaşılmaktadır. Örneğin 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m.1427 uyarınca tazminat ödeme borcu, sigortacının araştırmaları tamamlanınca ve her halükârda ihbardan itibaren 45 gün⁹ sonra muaccel olmakta iken 2918 sayılı Kanun m.99 uyarınca zo-

⁸ Diğer hesaplama yöntemleri için bkz. Çelik Ahmet Çelik, *Trafik-İş Kazaları*, 2.Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020, s.219-248. İrfan Taşkın, *İş Kazasından Doğan Maddi Tazminat ve Hesaplanması*, 1.Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020, s.71-120. Mehmet Yaşar Şahin, *Vücut Bütünlüğünün İhlali Halinde Zarar ve Maddi Tazminat Hesabı*, 1.Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020, s.63-104. Kemal Tahir Gürsoy, "Destekten Yoksun Kalma Tazminatı", *AÜHFD*, Cilt 29, Sayı 1, 1972, s.174 vd. Özgür Hakan Çavuş, "Destekten Yoksun Kalma Tazminatı Kapsamında Çocuğun Durumu", *Sosyal Güvenlik Dergisi*, Cilt 10, Sayı 1, 2020, s.41-58. Murat Demircioğlu ve Sergül Balsever, "İş Kazası ve Meslek Hastalığı Sonrası Ölüm Nedeniyle Destekten Yoksun Kalma Tazminatı", *İÜHFD*, Cilt 74, 2016, s.1172-1173. Fatma Zeynep Altınar, "İşverenin İş Kazası ve Meslek Hastalığından Doğan Maddi Tazminat Yükümlülüğü", *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt XIII, Sayı 3-4, s.278-284 ve 288-289. Turabi TURAL, "Sosyal Güvenlik Kurumu'nun Peşin Değer ve Beklenen Ömür Tabloları Üzerine Bir Çalışma", *Ankara Barosu Dergisi*, Yıl 67, Sayı 4, 2009, s.105-116. Çelik Ahmet ÇELİK, *Ölüm Nedeniyle Destekten Yoksunluk*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2016.

⁹ 6102 sayılı Kanun m.1427/2 uyarınca can sigortalarında bu sürenin 15 gün olduğu düzenlenmiştir.

runlu trafik sigortasında sigortacının ödeme yapabilmesi için ihbardan itibaren sadece 8 iş günü bulunmaktadır. Her ne kadar maddede bu 8 iş günü sürenin, hak sahibinin Genel Şartlarda belirlenen belgeleri sigortacının merkez veya kuruluşlarından birine iletildiği tarihten itibaren başladığı düzenlense de uygulamada eksik evrakla ihbar yapılarak m.97 uyarınca yazılı başvurudan itibaren 15 gün geçtikten sonra doğrudan yargı yoluna başvurulduğu görülmektedir. Bu çerçevede kanun koyucu her ne kadar zarar görenin zararının en kısa sürede ve en hakkaniyetli şekilde tazmini amaçlanmış olsa da uygulamada, sıklıkla yargı yoluna başvurulduğu görülmektedir.¹⁰ Zira her ne kadar sigortacı ve hak sahibinin uzlaşması mümkün olsa da uzlaşılan tazminat miktarının “yetersiz veya fahiş olduğu” iddiasıyla iki yıl içinde dava yoluna gidilmesi mümkündür.¹¹ Görüldüğü üzere kanun koyucu, mağdurların sigortacı karşısında korunarak her anlamda haklarını en geniş şekilde kullanabilmelerini ve zararlarının tazmininin sağlanması için kanuni ortamın sağlanmasına çalışmıştır. Ancak, trafik kazası sebebiyle birden fazla mağdurun zarar görebildiği ve her bir mağdurun birden fazla zararının oluşabildiği, kaza hakkında ayrıca adli süreçler yürütülebildiği, diğer kurum ve kuruluşlardan bilgiye ihtiyaç duyulabildiği, tazminat hesaplaması için gerekli belgelerin tedarikinin zaman gerektirmesi gibi hususlar değerlendirildiğinde zararın tazmini için tanınan 15 günlük sürenin yetersiz kaldığı açıktır. Bu durum ise her bir trafik kazası sonrası sigortacıya iletilen öngörülemez sayıda zarar talebi ve dolayısıyla davayı beraberinde getirmektedir. Diğer yandan sigorta sözleşmesinden kaynaklanan ve sigortacının taraf olduğu uyuşmazlıklarda Sigorta Tahkim Komisyonu'na başvurularak özellikle belirli bir meblağın altındaki uyuşmazlıkların¹² itiraz ve temyiz yoluna tabi olmaması sebebiyle uyuşmazlıkların daha kısa sürede ve daha az masrafla sonuçlandırılması imkânı bulunmaktadır. Ancak

¹⁰ Karasu, 2016, s.55 vd. Çelik, “Sigorta Anlaşmazlıklarında Tahkim Yolu”.

¹¹ Bkz. 2918 sayılı Kanun m.111; “Bu Kanun’la öngörülen hukuki sorumluluğu kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçersizdir. Tazminat miktarlarına ilişkin olup da yetersiz veya fahiş olduğu açıkça belli olan anlaşmalar veya uzlaşmalar yapıldıkları tarihten başlayarak iki yıl içinde iptal edilebilir.”

¹² Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından istih-sal edilen 16.04.2022 tarihli ve 31811 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan “Sigortacılık Kanununun 30 uncu Maddesinin On İkinci ve On Beşinci Fıkralarında Yer Alan Parasal Sınırların Artırılmasına İlişkin Tebliğ” uyarınca halihazırda geçerli itiraz sınırı 8.000,00-TL ve temyiz sınırı 107.000,00-TL’dir.

anılan başvurularda da yalnızca sunulan evrak üzerinden yargılama yapılabiliyor olması, eksik evrakla kişilerin talep edilebilir gerçek zararının tam olarak tespit edilememesine, hak edilenin üzerinde ya da aşağısında tazminatlarla hükmedilmesine sebebiyet verebilmektedir.¹³ Kaldı ki kişilerin zararının tam anlamıyla giderilebilmesi ve hakkaniyetli bir zarar tazmin sistemi sağlanması için önemli olan en hızlı şekilde tazminat ödenmesi değil kişinin gerçek zararının doğru şekilde tespit edilerek giderilmesi olduğu da gözden kaçırılmamalıdır.

Netice itibarıyla da ister mahkeme ister tahkim yoluna başvurulsun, her iki yöntemde de zararın ancak uyumsuzluk yaratılarak çözümlenmesi mümkün olduğundan halihazırda ortaya çıkan uygulamanın, kanun koyucunun yaratmaya çalıştığı, hak sahiplerinin en hızlı ve adil şekilde zararlarının giderilmesini sağlamaya yönelik zarar tazmin sisteminin mantığıyla örtüşmediği açıktır. Bu durumun çözümünün ise ancak zarar bildirimini, evrak sunumu ile tazminat hesaplama ve ödeme süreçlerinin ayrıntılı şekilde düzenlenerek daha sistematik bir şekilde tek merkezden yürütülmesinin sağlanması ile mümkün olabileceği değerlendirilmektedir.¹⁴

Buraya kadar anlatılanlar aynı zamanda zorunlu trafik sigortasının kanundan gelen kendisine özgü uygulamalarını göstermekte; dolayısıyla da trafik kazası ile ortaya çıkan haksız fiillerin diğerlerinden farkını ortaya koymaktadır. Dolayısıyla trafik kazalarından kaynaklanan haksız fiiller için getirilen zarar tazmin sistemi, diğer haksız fiillerden ayrılmasa dahi talep ve dava hakkı farklılaşmakta; hatta benzer nitelikteki diğer sigorta branşlarından dahi ayrı bir statüye koyulmakta, yani her halükârda trafik kazaları için kendine özgü bir sistem yaratılmaktadır. Yani m.90'ın yürürlükte olup olmaması trafik kazalarının diğer haksız fiillerden ayrılması durumunu etkilememek-

¹³ Karasu, 2016, s.55 vd. Çelik, "Sigorta Anlaşmazlıklarında Tahkim Yolu". Ecehan Yeşilova Aras ve Bilgehan Yeşilova, "Sigortacılık Tahkimi Sigorta Tahkim Usulü ve Ayırdedici Özellikleri", *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi Aydın Zevkileri'e Armağan*, Sayı 8, 2013, s.369-370.

¹⁴ Benzer uygulama olarak Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından 01.07.2022 tarihi itibarıyla yürürlüğe koyulan 2022/12 sayılı "Değer Kaybı Ekspertiz İşlemlerine İlişkin Genelge" gösterilebilir. Anılan Genelge ile zorunlu trafik sigortası kapsamındaki değer kaybı tazminatı taleplerinin Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi tarafından sağlanan sistem üzerinden alınması ve yine aynı sistem üzerinden rapor tanzimi mümkün kılınmıştır.

tedir. Öte yandan sadece 2021 yılında 1 milyon 186 bin 353 adet trafik kazası gerçekleştiği; bu kazaya karışan araçlarda maddi hasarların da olduğu, 5 bin 362 kişinin hayatını kaybettiği ve 274 bin 615 kişinin yaralandığı¹⁵ değerlendirmeye alındığında konunun önemi daha net ortaya çıkmakta olup kanun koyucunun trafik kazaları için özel bir sistem benimsemesinin kaçınılmaz hale geldiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, trafik sigortasından kaynaklanan haksız filler ile diğer haksız fillerin aynı usul ve esaslara tabi olması gerektiğine dair görüşlere katılmamaktayız.

Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı öncesinde 2918 sayılı Kanun m.90 çerçevesinde trafik sigortası kapsamındaki tazminatlar Genel Şartlarda belirlenen usul ve esaslara göre ödenmekteydi. Söz konusu karar sonrasında ise sigorta kapsamındaki tazminatların belirlenmesinde Genel Şartların esas alınması kanunî dayanağını yitirmiş olup, tazminatların ne şekilde belirleneceği hususunda belirsizlik ortaya çıkmıştır. Her ne kadar kural olarak Türk Borçlar Kanunu'nun uygulanacağı ifade edilmiş olsa da anılan kanunda tazminat hesaplanmasına dair temel çerçeve çizilmiş olup hesaplamaların ne şekilde yapılacağı hakkında hüküm yer almamaktadır. Bu sebeple oluşan belirsizlik ortamında, Genel Şartlar kapsamında tazminat hesaplamasına cevaz veren mahkemeler ile birlikte Yargıtay da görüş değiştirerek tazminat hesaplamalarında Genel Şartların uygulanamayacağına hükmederek farklı hesaplama yöntemleri benimsemiştir.¹⁶ Bu durum ise sigorta sözleşmesinin yürürlük tarihi ve uğradıkları zarar türü aynı olan kişilerin, sadece taleplerini farklı tarihlerde dava etmeleri sebebiyle kendilerine farklı tazminat rejimi uygulanmasına yol açarak kişiler arasında adaletsiz bir durum ortaya çıkarmıştır. Buna ek olarak doğrudan sigorta şirketi tarafından ödenebilecek pek çok tazminat dosyasının yargıya taşınarak yoğun bir iş yükü doğmasına da sebebiyet vermiştir. Öte yandan şirketler açısından da mali anlamda öngörülebilirlik ortadan kalmış olup mali tablolarının ve prim hesaplamalarının olması

¹⁵ Kaynak: TÜİK, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2021.

¹⁶ Örn. Yargıtay 17. HD. 14.01.2021 gün, 2020/2598 E. ve 2021/34 K. sayılı; 02.03.2020 gün, 2019/3713 E. ve 2020/2420 K. sayılı kararı; Yargıtay 4. HD. 21.10.2021 gün, 2021/5783 E. ve 2021/7345 K. sayılı kararı; Yargıtay 10. HD. 21.09.2020 gün, 2019/5184 E. ve 2020/4678 K. sayılı kararı, Yargıtay 21. HD. 17.09.2019 gün, 2018/6549 E. ve 2019/5177 K. sayılı kararı.

gereken şekilde yapılamadığı gözlemlenmiştir.¹⁷ Her ne kadar bu durumun sadece sigorta şirketlerini olumsuz etkilediği şeklinde yanlış bir algı ortaya çıksa da sigortacının ortaya çıkan zararını yine sigorta ile gidereceği gerçeği, aslında yine vatandaşların aleyhine bir durum ortaya koymaktadır. Ancak gözden kaçırılmaması gereken diğer bir konu da iptal kararı sonrası ortaya çıkan belirsizlik, yoğun davalasma ve hakkaniyete aykırı uygulamalara benzer etkilerin, sıkça yapılan mevzuat değişiklikleri neticesinde de görülmesidir. Bu çerçevede, idarenin de kanunla verilen yetkinin, amacı dışında kullanıldığı hakkında şüphe uyandıracak şekilde düzenleme yapma yetkisini sık kullanmaması hem kişi haklarına hem de uygulamaya göre en hakkaniyetli ve sistematik tazminat sistemine hizmet eder kapsamlı genel şartları yürürlüğe koyduktan sonra yalnızca elzem durumlarda değişiklik yapması, başka bir deyişle yerleşik bir zarar tazmin sistemi benimsemesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Ortaya çıkan belirsizliğin giderilmesi için m.90'da 09.06.2021 tarihli ve 7327 sayılı Kanun ile tekrar değişiklik yapılarak madde metni, şu hale getirilmiştir:

“Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki tazminatlar bu Kanunda (...) öngörülen usul ve esaslara tabidir. Bu tazminatlardan; a) Değer kaybı tazminatı, aracın; piyasa değeri, kullanılmışlık düzeyi, hasara uğrayan parçaları ile hasar tutarı dikkate alınarak, b) Destekten yoksun kalma tazminatı, ulusal doğum ve ölüm istatistikleri kullanılarak hazırlanan hayat tablosu ve zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartlarında yüzde 2'yi geçmemek üzere belirlenen iskonto oranı esas alınarak hayat anüiteleri ile genel kabul görmüş aktüerya kurallarına uygun olarak, c) Sürekli sakatlık tazminatı, ulusal doğum ve ölüm istatistikleri kullanılarak hazırlanan hayat tablosu, zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartlarında yüzde 2'yi geçmemek üzere belirlenen iskonto oranı ve sürekli sakatlık oranı esas alınarak hayat anüiteleri ile genel kabul görmüş aktüerya kurallarına uygun olarak, hesaplanır. Söz konusu tazminatlar ve manevî tazminata ilişkin olarak bu

¹⁷ Cüneyt Tunç ve Özgür Akpınar, “Zorunlu Trafik Sigortasındaki Mevzuat Kaynaklı Değişikliklerin Prim Üretimine Etkisinin Analizi”, *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl XI, Sayı Eylül-2018, s.233 vd. Ayrıca bkz. Abdülhâim Temur, “Türkiye’de Trafik Sigortalarının Branş Karlılığını Etkileyen Faktörler ve Bu Faktörlerin Sigorta Sektörü Karlılığına Etkisi”, *Akademik Hassasiyetler Dergisi*, Cilt 5, Sayı 10, 2018, s.305-330. Muharrem Umut, “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Fiyatlandırma Rejimi ve Riskli Sigortalılar Havuzuna İlişkin Değerlendirme”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, Cilt 23, Sayı 1, 2020, s.363.

Kanunda (...) düzenlenmeyen hususlar hakkında 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır. Bu maddenin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından belirlenir." Metinden de anlaşıldığı üzere zorunlu trafik sigortası kapsamında olan maddi tazminatlardan yalnızca değer kaybı tazminatı ile bedeni tazminatlardan yalnızca destekten yoksun kalma ve sürekli sakatlık tazminatı için esas alınacak temel kriterler kanunda belirlenmiştir.

Değişiklik sonrası, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararından önce süregelen uygulamaların tazminat rejiminde farklılaşmalar ortaya çıkması, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı ile yeni maddenin yürürlüğe girdiği tarih arasındaki dönemde benimsenecek tazminat sisteminin belirlenememesi, Yargıtay'ın halihazırda bu hususta emsal bir kararının yayımlanmaması, yerleşik bir uygulamaya varılmasını zorlaştırmaktadır. Öte yandan idarenin takdir yetkisini kullanarak kişilerin zararlarını belirlemesinin Anayasa'ya aykırılığına dair tartışmalar da yeniden alevlenmiştir. Bununla birlikte yeni metinle, tazminat hesaplama yöntemine dair pek çok kafa karışıklığının giderilmiş, temel unsurların netleştirilmiş, bu şekilde kişi bazlı olmayan genel geçer bir zarar tazmin sistemi getirilmeye çalışılmış olduğu da bir gerçektir.

Ayrıca belirtmek gerekir ki bu konuda yapılan tartışmalarda çoğu zaman zorunlu trafik sigortasının kamusal yönüne odaklanılmakta, trafik sigortasının da bir sigortacılık ürünü olduğu, başka bir deyişle sigortacılık faaliyetinin bir parçası olduğu gerçeği göz ardı edilmektedir. Sigortacılık tekniğine göre poliçenin yürürlük süresi boyunca sigortacının üstlendiği risk ile bunlara karşılık gelen primin uyumlu olması gerekmektedir. Bunun tespiti ise sözleşme akdedilmeden önce sigortacı tarafından yapılmakta, risk ve prim dengesi göz önünde bulundurulurken prim teklifi, başka bir deyişle sigortacının üstlendiği riskin gerçekleşme ihtimaline göre katlanabileceği maliyet, sigorta ettirene iletilmektedir. İhtiyari sigorta branşlarına dahil olan ürünlerde, serbest tarife uygulandığından sigortacı tarafından kendi nezdinde belirlenen esaslara göre tazminat hesaplaması yapılması mümkündür. Ancak trafik sigortası, zorunlu bir sorumluluk sigortası türü olduğundan, hasar frekansının da yüksekliği göz önüne alınarak idare tarafından belirlenen tarifeye tabi kılınmıştır. Bununla birlikte anılan tarife, tek fiyat uygulaması olmayıp araç türü, kayıtlı olduğu il ve geçmiş yıl hasarı göz önüne alınarak bir üst sınıra tâbi olması şeklindedir. Bu

çerçevede, sigortacının hala bir risk değerlendirmesi yaparak prim tutarını belirleme yetkisi bulunmaktadır.¹⁸ Öte yandan 6102 sayılı Kanun m.1401'den de anlaşılacağı üzere kişinin "para ile ölçülebilir bir menfaatini" zarara uğratan tehlike teminat altına alınmaktadır. Sorumluluk sigortaları da zarar sigortalarına dahil olduğundan "ölçülebilirlik" kriteri, trafik sigortası için de geçerlidir. Bu sebeptendir ki sigortacının trafik kazası gerçekleştiğinde ödemek zorunda kalacağı tazminat tutarının ölçülebiliyor olması gerekmektedir. Yine bu sebeptendir ki trafik kazasından kaynaklanan zararın tespiti için temel esasların belirlenmesi, sigorta ilişkisinin kurulması için de kaçınılmazdır. Kaldı ki yukarıda daha ayrıntılı şekilde anlatıldığı üzere 2918 sayılı Kanun sisteminde sigortacıya yapılan başvurudan sonra temerrüt ve dava şartı için tanınan sürelerin oldukça kısa tutulması, kanun koyucunun trafik kazası mağdurlarının en kısa sürede zararlarının tazminini sağlama amacını benimsediğini göstermekte, yani sigortacıya başvuru yapıldığında tazminatın hesaplanarak ivedilikle ödenmesi hedeflenmektedir. Bu durum ise ancak tazminat hesaplama esaslarının kanunda gösterilmesi ile sağlanabilecek olup aksinin kabulü tüm başvurular için yarıya başvurulmasını beraberinde getirecektir. Enflasyonist ekonomiye sahip olan ülkemizde dava süreçlerinin de uzun sürdüğü göz önüne alındığında, kişilerin uğradığı zarara kaza tarihinden itibaren kanuni faiz işletilmesiyle tazminatın gelecekteki değerine ulaşılması amaçlanırsa da¹⁹ tazminata karşılık parasal değer in aslında zararın doğduğu tarihteki değerinden daha düşük olacağı gerçeğinin her halükârda kişilerin aleyhine bir durum yarattığı açıktır. Bu çerçevede, en hızlı sürede ve herkes için eşit şartlarda tazminat hesaplaması yapılmasının kişilerin en lehine olan zarar tazmini yönteminin açık olduğu, dolayısıyla

¹⁸ Temur, 2018, s.323. s.160. Ülgen Aslan Düzgün, "Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları ile Getirilen Yenilikler ve Değişiklikler", *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, Yıl 7, Sayı 14, 2019, s. 160. Umut, 2020, s.369.

¹⁹ Tüzel kişilerde ticari faiz türleri de talep edilmekte olup kanuni faiz uygulaması kural olarak gerçek kişilerin (hususî kayıtlı olarak tescil edilmiş araçların) taleplerinde geçerlidir. Halihazırda kanuni faiz yıllık %9 olarak uygulanmaktadır. Emsal kararlar için bkz. Yargıtay 17. HD; 26.10.2020 gün, 2019/1717 E. ve 2020/6220 K. sayılı; 09.06.2020 gün, 2019/4356 E. ve 2020/3280 K. sayılı; 21.03.2019 gün, 2016/8858 E. ve 2019/3377 K. sayılı; 22.10.2019 gün, 2019/3614 E. ve 2019/9775 K. sayılı; 02.07.2018 gün, 2017/5378 E. ve 2018/6575 K. sayılı; 18.02.2016 gün, 2014/7215 E. ve 2016/1911 K. sayılı; 21.10.2010 gün, 2010/5321 E. ve 2010/8610 K. sayılı kararları. (Kararların tam metni için bkz. Kazancı İçtihat Bankası ve Corpus İçtihat Bankası)

2918 sayılı Kanun ile düzenlemenin kişilerin lehine olduğu değerlendirilmektedir.

III. ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI ZARAR TAZMİN SİSTEMİ

Zorunlu trafik sigortası kapsamında sigorta şirketleri tarafından araç hasarlarında; harici onarım durumunda araç onarım bedeli ve hasar sebebiyle aracın satış değerinde oluşan farazi kayba dair değer kaybı tazminatı, bedensel zararlarda ise kazada yaralanan kişinin Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanan tutarı aşan tedavi giderleri, belirli süre çalışmaması sebebiyle ödenen geçici iş göremezlik tazminatı ve kaza sebebiyle hayatını idame ettirirken kaza öncesinden daha fazla efor sarf edecek olması sebebiyle ödenen sürekli sakatlık tazminatı, kazada can kaybının söz konusu olması durumunda, ölüm hemen gerçekleşmemişse Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanan tutarı aşan tedavi giderleri tazminatı, cenaze giderleri tazminatı, ölenin desteğinden yoksun kalan kişilere ödenen destekten yoksun kalma tazminatı ile zararın tespiti için yapılan ekspertiz ücreti, adli tıp kurul raporu ücreti, yol masrafı gibi diğer makul masraflar karşılanmaktadır.²⁰ Zorunlu trafik sigortası teminatlarına, 2918 sayılı Kanunda yer verilmemiş olup Kanun'un 93'üncü maddesinden gelen yetki ile Genel Şartlarda belirlenmiştir. Bununla birlikte, anılan teminatların hiçbirisi 2918 sayılı Kanun'da ya da Genel Şartlarda tanımlanmamış, sadece içeriklerinin ne olduğu ifade edilmiştir.

Genel Şartlarda ise trafik sigortası kapsamında sunulan teminatlar, "Maddi Zararlar Teminatı", "Sağlık Giderleri Teminatı" ve "Sürekli Sakatlık Teminatı" olarak üç ana gruba ayrılmıştır. Bunlardan "Sağlık Giderleri Teminatı" kapsamındaki tazminatlar, 2918 sayılı Kanun'un 98'inci maddesi uyarınca sigorta şirketleri tarafından yazılan primlerin veya Güvence Hesabı tarafından tahsil edilen katkı paylarının belirli bir yüzdesinin²¹ iletilmesi karşılığında Sosyal Güvenlik Kurumuna

²⁰ Bkz. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları "A.5. Kapsama Giren Teminat Türleri" maddesi.

²¹ 2918 sayılı Kanun m.98/2 uyarınca anılan oran, "Trafik kazalarına sağlık teminatı sağlayan zorunlu sigortalarda; sigorta şirketlerince yazılan primlerin ve Güvence Hesabınca tahsil edilen katkı paylarının %15'ini aşmamak üzere, münhasıran bu teminatın karşılığı olarak" Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından maktu veya nispi olarak belirlenmektedir.

devredilmiştir. Bu çerçevede, bu teminat kapsamında yapılan ödemeler, doğrudan alınan sağlık ve tedavi hizmeti ile ilişkilendirilip Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından gerçekleştirilmektedir.²² Dolayısıyla bu teminata ilişkin tazminat hesaplaması ya da belirsizlik söz konusu olmadıktan 7327 sayılı Kanun ile değişik m.90'da bu teminata ilişkin herhangi bir düzenlemeye yer verilmemiştir.

Maddi Zararlara İlişkin Yenilikler

Genel Şartların "A.5. Kapsama Giren Teminat Türleri" maddesinde "*Maddi Zararlar Teminatı: Hak sahibinin bu Genel Şartlarda tanımlanan ve zarar gören araçta meydana gelen değer kaybı dahil doğrudan malları üzerindeki azalmadır.*" hükmü yer almaktadır. Anılan hüküm uyarınca maddi zararlar teminatında aracın kaza sebebiyle uğradığı değer kaybı dahil olmak üzere kişinin doğrudan malvarlığında meydana gelen zararlar karşılanmaktadır. Araç onarım bedeli, aracın pert olması durumunda araç bedeli ile hasar sebebiyle aracın satış değerinde oluşan farazi kayba dair değer kaybı tazminatı bu teminattan karşılanmaktadır.

Genel Şartlar kapsamında değer kaybı hesaplamaları için farklı tarihlere farklı değer kaybı formülleri yürürlüğe konulmuş olup bunlardan bir kısım hükümler, Danıştay tarafından iptal edilmiştir. Emsal Danıştay kararlarından varılacak sonuç, halihazırda teminat üst sınırı varken değer kaybı hesaplamasında araç türü ya da hasar bölgesi bazlı birtakım istisnalarla değer kaybı formülü belirlenmesinin yerinde olmadığı, hasar tutarı bakımından muafiyet getirilemeyeceği, belirli kilometrenin üzerindeki araçlarda değer kaybı oluşmayacağı kabul edilemeyeceği, aracın kullanım türünün değer kaybı tazminatı için ek sınırlama getirmesinde kullanılamayacağıdır.²³

²² 2918 sayılı Kanun m.98 uyarınca Sosyal Güvenlik Kurumunun sorumluluğu, yalnızca Sağlık Uygulama Tebliği'nde (SUT) yer alan alacak kalemleri ve tutarlar ile sınırlı olup aşan zarardan sigorta şirketlerinin sorumluluğu devam etmektedir.

²³ Anılan iptal kararları için bkz. Danıştay 15.Dairesi 27.06.2018 gün, 2015/8948 E. ve 2018/6096 K. sayılı; 2015/6282 E. ve 2018/609 K. sayılı; 2015/6111 E. ve 2018/6093 K. sayılı; 2015/6039 E. ve 2018/6089 K. sayılı; 2015/5619 E. ve 2018/6098 K. sayılı; 2015/5029 E. ve 2018/6097 K. sayılı; 2015/9165 E. ve 2018/6102 K. sayılı; 2015/8728 E. ve 2018/6095 K. sayılı; 2015/6110 E. ve 2018/6092 K. sayılı; 25.09.2018 gün, 2015/8848 E. ve 2018/6447 K. sayılı kararları. (Kararların tam metni için bkz. Kazancı İçtihat Bankası ve Corpus İçtihat Bankası)

2015, 2020 ve 2021 yıllarında yürürlüğe koyulan genel şartlar değişiklikleri kapsamında farklı değer kaybı tazminatı hesaplama formülleri yürürlüğe konulmuştur. 2015 yılında yürürlüğe konulan formülde²⁴; hasarlanan aracın birtakım parça gruplarında yapılan değişim ve onarım işlemleri için belirlenen katsayılar ile eksper takdirine göre belirlenen katsayılarla araç rayiç değeri üzerinden hesaplama yapılmaktadır. Öte yandan aracın kilometre bilgisinin 15.000'den fazla veya az olmasına göre farklı formüller benimsenmiş olup bu formülasyonda kilometre bilgisi 165.000 üzeri olan araçlarda değer kaybı oluşmaması²⁵ sebebiyle formülün gerçek değer kaybını ortaya koymadığı açıktır. 2020 formülünde²⁶ ise araç rayiç değeri üzerinden belirlenen katsayı ile hasar tutarının araç rayicine oranına göre belirlenen hasar boyutu ve aracın kilometre bilgisine göre belirlenen kullanılmışlık katsayısına göre hesaplanacağı düzenlenmiştir. Öte yandan formülasyon, sayılan parametreler için belirlenen katsayıların gerçek durumu yansıtacak şekilde belirlenmediği, bu sebeple her araç için eşit şekilde tazminat tutarı hesaplanmadığı, pek çok olay bakımından saptalara sebep olduğu konusunda eleştiri konusu olmuştur. 2021 yılında yürürlüğe konulan formülde²⁷ ise 2918 sayılı Kanun m.90 yürürlüğe girdikten sonra uygulamaya konulmuş olup maddede sayılan parametrelerin tamamı esas alınarak; aracın rayiç değeri ve kullanılmışlık düzeyine göre, ayrıca araç türü göz önünde bulundurularak parça ve yapılan işlem bazlı olarak, aracın geçmişte hasara uğrayıp uğramadığı da değerlendirilerek belirlenen katsayılar üzerinden hesaplama yapılmaktadır. Genel Şartlar 04.12.2021 tarihinde yürürlüğe konulmuş olup uygulamada henüz anılan formülasyona ilişkin ciddi bir eleştiri ya da hukuka aykırılığına ilişkin bir yargı kararına rastlanılmamıştır.

Yargıtay'ın değer kaybının aracın kaza öncesi piyasa değeri ile kazadan sonraki piyasa değeri arasındaki farka göre hesaplanacağına dair değerlendirmesinden hareketle "piyasa araştırması metodu" ya da "piyasa analiz yöntemi" olarak adlandırılan bir yöntemin de kul-

²⁴ Bkz. 14.05.2015 tarihli ve 29355 sayılı Resmî Gazete.

²⁵ Günay Deniz Dursun ve Yaşar Uysal, "Trafik Kazalarına Karışan Araçların Onarım Sonrası Piyasa Rayicindeki Değer Kaybı ve Kaza Analizi", *Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı 15, 2019, s.33.

²⁶ Bkz. 20.03.2020 tarihli ve 31074 sayılı Resmî Gazete.

²⁷ Bkz. 04.12.2021 tarihli ve 31679 sayılı Resmî Gazete.

lanılmaya başlandığı görülmektedir. Piyasa araştırması, 2015 yılında yürürlüğe giren Genel Şartlarda yer alan değer kaybı hesaplama formülünde, aracın piyasa değerinin tespiti için kullanılmış olup bilimsel gerçeklikten uzak ve tutarsız sonuçlar verdiği için gerçek zararın tespitinde kullanılmasının mümkün olmadığı açıkça ortaya çıkmıştır. Zira, bu yöntem, hiçbir resmî bilgiye ya da bilimsel dayanağa sahip olmayan, araç alım satımı ile ilgili ilanların yer aldığı ve bu alanda birçok kişi tarafından referans kabul edilen çeşitli internet sitelerinden, araçla aynı özellikte olmayan ancak “benzer” birtakım niteliklere sahip araçların, yine bu internet sitelerinde gösterilen ortalama fiyatı esas alınarak “kanaatle” belirlenmesi şeklindedir. Yani bu yöntemle aracın kaza öncesi ve kaza sonrası değerinin açık ve net şekilde tespit edilmesi imkânı bulunmamaktadır. Zira her araç kullanım şekli, geçmiş hasarları, parçaların durumu gibi kendine özgü unsurları sebebiyle aynı model diğer araçlardan ayrılmaktadır. Bununla birlikte, söz konusu internet siteleri özel teşebbüsler olup sitede yayımlanan ilanlar ya da ilan sahipleri doğrulanmaksızın araçlar, arzu edilen bedelde satışa sunulmaktadır. Dolayısıyla bir kimsenin asılsız ilanlar yayımlayarak herhangi bir aracın piyasa bedelini kolaylıkla yükseltmesi ya da azaltması mümkündür. Yani bu yöntemde aracın ortalama değerinin tespitine yönelik dikkate alınan muadil araçlara ilişkin ilanlarda yer alan tutarlar, gerçekleşmiş satış tutarları değil, satıcının aracını satmayı arzu ettiği tutarlardır. Dolayısıyla bu yöntem, spekülâtorlerin etkisine açık olup gerçek rayiç bedelinin belirlenmesinde yetersiz kalmaktadır.²⁸ Ek olarak bu sitelerle, aracın tüm özelliklerinin aynı olduğu emsal bir aracın bulunması, dolayısıyla aracın gerçek piyasa değerinin tespiti mümkün değildir. Eksper kanaatinin oldukça etkili olduğu bu yöntemde, eksperin kanaatini araç değerini arttırıcı yönde kullanmasında hak sahibi lehine ve sigortacı aleyhine, eksperin kanaatini araç değerini azaltıcı yönde kullanmasında ise hak sahibi aleyhine ve sigortacı lehine bir durum ortaya çıkmaktadır ki her iki halde de gerçek zararın tespitinden ve tazmininden söz etmek mümkün değildir. Öte yandan bu yöntemin savunucuları tarafından sıklıkla aracın “gerçek” değer kaybının tespiti için piyasa araştırması yönteminin uygulanması gerektiği savunulmakta olup anılan yöntem, hesaplama yapan her bir

²⁸ Dursun ve Uysal, 2019, s.24-25.

sigorta eksperleri tarafından farklı sonuçlar elde edildiği, hak sahipleri arasında eşitsizlik yarattığı ve birtakım kişiler tarafından manipüle edilerek sebepsiz zenginleşmeye yol açtığı için bilimsel gerçeklikten uzak bu yöntemin savunulmasının mantıkla da hakkaniyetle de bağdaşmadığı değerlendirilmektedir.²⁹

7327 sayılı Kanun ile değişik m.90 metninde ise değer kaybı tazminatı hesaplaması için aracın “piyasa değeri, kullanılmışlık düzeyi, hasara uğrayan parçalar, hasar tutarı” parametrelerinin esas alınması gerektiğine yer verilmiştir. Sayılan bu parametreler, bir aracın değer kaybına uğrayıp uğramadığının tespitinde eksiksiz şekilde dikkate alınması gereken unsurlardır.

“Piyasa Değeri”; aracın marka, model ve yıl bilgisine göre ortalama fiyatını ortaya koymaktadır. Aracın kaza öncesi piyasa değeri, araçta kaza sonrası oluşacak değer kaybı hesaplaması için en önemli parametrelerden biridir. Zira değer kaybı hesaplamalarının hareket noktası, aracın kaza tarihindeki piyasa değeridir. “Kullanılmışlık Düzeyi”; aracın emsallerine göre yıpranma payının değerlendirmeye katılarak gerçek değerinin tespitini sağlamaktadır. Kullanılmışlık düzeyi çoğu araç gruplarında kilometre düzeyi üzerinden hesaplanmakla birlikte, traktör, iş makinesi ve tarım makinesi gibi araçlarda çalışma süresi üzerinden hesaplanmaktadır. Dolayısıyla aracın kaza tarihindeki kullanılmışlık düzeyi arttıkça, araçta kaza sonrası oluşacak değer kaybı azalmaktadır. Örneğin; 50.000 kilometredeki bir otomobilde oluşacak değer kaybı, aynı kazayı yapan 5.000 kilometredeki aynı araçta oluşacak değer kaybından çok daha düşük olacaktır. “Hasara Uğrayan Parçalar” parametresi ise aracın hasarlandığı bölgeye göre hasarın büyüklüğü ve aracın değerine etkisi değişiklik gösterdiğinden gerçek zararın tespitini sağlamaktadır. Örneğin; aracın motor kaputunun zarar göresi ile tamponunun zarar görmesi, aracın değerini aynı ölçüde etkilememektedir. Aracın hasara uğrayan parçalarının onarımı mümkünse onarılma, onarımı mümkün değilse değiştirilme ve boyanma işlemi görme durumu aracın kaza sonrası oluşacak değer kaybının temel belirleyicilerindendir. Dolayısıyla, değer kaybı tazminatı hesaplanırken sigorta eksperinin aracın kazada zarar gören parçalarını tetkik ederek, bu parçalara hangi işlemlerin (onarım, değiştirme, boyama gibi) uy-

²⁹ Aynı yönde görüş için bkz. Dursun ve Uysal, 2019, s.33.

gülandığını göz önünde bulundurması gerekmektedir. “Hasar tutarı” ise; sigorta şirketi tarafından maddi hasara ilişkin ödenen zarar gören parçalar ile işçilik ücretlerinin toplamından oluşmaktadır. Hasar tutarı arttıkça kazanın araç üzerindeki orantısal etkisi de artacağından araçta oluşacak değer kaybı daha fazla olacaktır. Örneğin; 150.000,00-TL piyasa değerindeki bir araçtaki 10.000,00-TL toplam hasarla, 50.000,00-TL piyasa değerindeki bir araçtaki 10.000,00-TL toplam hasar, aynı değer kaybına sebep olmayacak, teoride ikinci aracın daha çok değer kaybına uğradığı kabul edilebilecektir. Bu parametrelerin her biri okuyan herkes tarafından kolaylıkla anlaşılabilir kavramlar olup kaza sonrasında araçta oluşacak değer kaybının tespitinde esas alınacak tüm temel parametreleri teşkil ettiğinden hesaplama yapılırken hepsinin bir arada değerlendirmeye alınması gerekmektedir.

Bu çerçevede m.90’da değer kaybı tazminatı için sayılan unsurlar incelendiğinde; hem geçmişte yürürlüğe koyulan tüm formülasyonlardaki parametreleri hem de piyasa araştırması yöntemini içerecek şekilde kaleme alındığı görülmektedir. Bu şekilde, hangi formül uygulanırsa uygulansın maddede sayılan tüm unsurların dikkate alınarak hesaplama yapılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Değer kaybına etki edebilecek tüm unsurların da maddede sayıldığı göz önüne alınarak kanun değişikliği ile eksik değerlendirmeye tazminat hesaplaması yapılmasının engellenebileceği, piyasa araştırması metodu gibi bilimsellikten uzak ve tamamen kanaate dayalı yöntemleri bertaraf edebileceği, bu bakımdan kanun değişikliğinin adil bir tazminat sistemi getirilmesinde faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Bedeni Zararlara İlişkin Yenilikler

Genel Şartların “A.5. Kapsama Giren Teminat Türleri” maddesinde “*Sakatlanma Teminatı: Üçüncü kişinin sürekli sakatlığı dolayısıyla ileride ekonomik olarak uğrayacağı maddi zararları karşılamak üzere, bu Genel Şartların Ek2’inde yer alan esaslara göre belirlenen tazminatları içeren teminatıdır. Trafik kazası nedeniyle mağdurun geçici iş göremezliği ve sürekli sakatlığı bu teminattan karşılanır. Mağdurun tedavi sürecinin tamamlanması sonrasında sakatlık oranının ve geçici iş göremezlik süresinin belirlenmesinde, Kurul Raporu dikkate alınır. ... Geçici iş göremezlik süresi ve sürekli sakatlık oranının belirlenmesinden sonra ortaya çıkan ve tıbben gerekli olan sürekli bakıcı giderleri de bu teminat kapsamındadır.*” hükmü yer almaktadır.

Bu çerçevede sakatlanma teminatında, kişinin tedavisi tamamlandıktan sonra bedeni durumundaki eksilmenin stabil hale gelmesinden sonra ortaya çıkan zararın, başka bir deyişle efor kaybının³⁰ ve buna ilişkin giderlerin karşılanması amaçlanmaktadır. Yani kişinin sürekli sakatlığından dolayı ekonomik hayata eksik katılımı sebebiyle uğrayacağı maddi kayıplar bu teminattan karşılanmaktadır. Öte yandan kişinin sürekli olarak ihtiyaç duyabileceği bakıcı giderleri de yine bu teminattan karşılanmaktadır. Teminat kapsamı içerisinde sürekli bakıcı giderinin sayılması ancak geçici bakıcı giderinin sayılmaması ise söz konusu giderin hangi teminat kapsamında olduğu hakkında tereddüde sebebiyet vermekle birlikte kişinin efor kaybının kesinleşmesine kadar olan süreçteki giderlerin sağlık giderleri teminatından karşılanıyor olması sebebiyle geçici bakıcı giderinin de anılan teminat kapsamına girdiği düşünülmektedir.³¹

Genel Şartların "A.5. Kapsama Giren Teminat Türleri" maddesinde ayrıca "*Destekten Yoksun Kalma (Ölüm) Teminatı: Üçüncü kişinin ölümü dolayısıyla ölenin desteğinden yoksun kalanların destek zararlarını karşılamak üzere bu Genel Şartların Ek-3'ünde yer alan esaslara göre belirlenen tazminatları içeren teminattır*" hükmü de yer almaktadır. Metinden de anlaşıldığı üzere ölüm teminatında diğer teminatlardan farklı olarak hak sahibi, doğrudan zarar gören kişi değil trafik kazası sebebiyle hayatını kaybeden kişinin desteğinden mahrum kalan kişilerdir.³² Yani ölüm teminatında yansıma hak sahipliği söz konusudur.³³

³⁰ Yıldırım Keser, "Karayolları Trafik Kanunu Kapsamında Geçici İş Göremezlik Tazminatı", *YÜHFD*, Cilt XVIII, Sayı 2, 2021, s.1042. Sakatlık tazminatının efor kaybına ilişkin olduğuna dair emsal kararlar için bkz. Yargıtay 17. HD 16.02.2021 gün, 2020/511 E. ve 2021/1377 K. sayılı; 26.11.2018 gün, 2018/959 E. ve 2018/11263 K. sayılı; 29.01.2018 gün, 2015/6586 E. ve 2018/357 K. sayılı; 09.12.2015 gün, 2014/1724 E. ve 2015/13653 K. sayılı kararları. (Kararların tam metni için bkz. Corpus İçtihat Bankası)

³¹ Benzer yönde bkz. Yıldırım KESER, Geçici İş Göremezlik, s.1053. Ayrıca bkz. Yargıtay 17. HD; 17.11.2020 gün, 2019/6028 E. ve 2020/7134 K. sayılı; 03.12.2020 gün, 2019/6271 E. ve 2020/8104 K. sayılı; 28.05.2019 gün, 2016/16097 E. ve 2019/6856 K. sayılı kararları. (Kararların tam metni için bkz. www.yargitay.gov.tr)

³² Habib Yıldız, "Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Mesuliyet Poliçesi Kapsamının Sürücünün Tam Kusuru Halinde Destekten Yoksun Kalma Tazminatını Kapsayıp Kapsamadığı Hakkında Yaklaşımlar", *İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 6, Sayı 11, 2021, s.31. Çavuş, 2020, s.51-53. Gürsoy, 1972, s.145.

³³ Destekten yoksun kalma zararının yansıma zarar olmasına ilişkin bkz. Yıldız, 2021, s.32-34. Çavuş, 2020, s.42. Demircioğlu ve Balseven, 2016, s.1174-1175. Seda

7327 sayılı Kanun ile değişik m.90'da destekten yoksun kalma tazminatı ve sürekli sakatlık tazminatı için "ulusal doğum ve ölüm istatistikleri kullanılarak hazırlanan hayat tablosu", "zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartlarında yüzde 2'yi geçmemek üzere belirlenen iskonto oranı", "zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartlarında yüzde 2'yi geçmemek üzere belirlenen iskonto oranı ve sürekli sakatlık oranı", "hayat anüiteleri" ile "genel kabul görmüş aktüerya kurları" olarak bedeni tazminat hesaplamasına dair birtakım unsurların belirlendiği görülmektedir. Bedeni tazminat hesaplamalarında değer kaybı tazminatından farklı olarak tazminat hesaplamasına esas tüm parametrelerin sayılması yoluna gidilmemiş, yalnızca temel unsurlar belirtilmiştir.

Bunlardan "Ulusal Doğum ve Ölüm İstatistikleri Kullanılarak Hazırlanan Hayat Tablosu"; ülkedeki yaşama ve ölüm istatistiklerine göre elde edilen sonuçlardan, her bir yaş için bir yıl içerisinde kaç kişinin hayatta kalacağını ve öleceğinin öngörüldüğü, bu haliyle kişinin olası yaşam süresinin belirlendiği tablolardır.³⁴ Bu tablolar, geçmiş yıllara ait nüfus verileri kullanılarak elde edildiğinden gelecekte de benzer yaşama ya da ölüm olasılıklarının gerçekleşeceği varsayılmaktadır.³⁵ Bu şekilde zarar gören kişinin muhtemel bakiye ömrü bu tablolara göre belirlenerek kişinin kalan ömrü boyunca kaza sebebiyle oluşan efor kaybıyla yaşamak zorunda kaldığından hareketle tazminat hesaplaması yapılmaktadır.

İrem Çakırca, Türk Sorumluluk Hukukunda Yansıma Zararı, İstanbul: Yetkin Yayıncılık, 2012, s.166 ve s.168-169. Emre Gökyayla, Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2004, s.58. Gürsoy, 1972, s.145. Mehmet Serkan Ergüne, "Destekten Yoksun Kalma Tazminatı", Sigorta Hukuku Sempozyumları, İstanbul: Onikilevha Yayıncılık, 2018, s.12. Mustafa Kılıçoğlu, Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Bilge Yayınevi, 2019, s.28 vd.

³⁴ Fikri Akdeniz ve Funda Erduğan, Aktüerya Matematiği ve Yaşam Analizi, 3.Baskı, Adana: Akademisyen Kitabevi, Adana 2016, s.52. Şule Şahin, Ezgi Nevruz, Başak Bulut Karageyik, Güven Şimşek, İş Göremezlik Tazminatı Hesaplama Yöntemleri", Ankara: Seçkin Yayınları, 2021, s.25.

³⁵ Şule Şahin, Ezgi Nevruz, Başak Bulut Karageyik, Güven Şimşek, Destekten Yoksun Kalma Tazminatı Hesaplama Yöntemleri", 1.Baskı, Ankara: Seçkin Yayınları, 2020, s.23. Atilla Altıp, "Trafik Kazaları Nedeniyle İleri Sürülen Destekten Yoksun Kalma Taleplerine İlişkin Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 15.06.2011 Tarihli E.2011/17-142 K.2011/411 sayılı ve 22.02.2012 Tarihli E.2011/17-787 K.2012/92 Sayılı Kararları ile Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 05.06.2012 tarihli E.2011/11551 K.2012/7391 Sayılı Kararının Değerlendirilmesi", Yaşar Üniversitesi E-Dergisi, Cilt 8, Sayı Özel, 2013, s.172-173.

Bir ülkedeki doğum ve ölüm oranları kullanılarak hazırlanan hayat tabloları, cinsiyete, bölgeye, meslek grubuna göre farklılaştırılabilen, alınan veri setine göre farklı tablolar oluşturulabilmektedir. Yargıtay tarafından uzun yıllar boyunca PMF 1931 tabloları benimsenmiştir. Fransa'da dönemin verileri esas alınarak cinsiyet ayrımı yapılmaksızın oluşturulduğundan bu tabloda kişilerin beklenen yaşam süresi oldukça kısadır.³⁶ Öte yandan tabloya esas veriler ülkemizin demografik yapısıyla da örtüşmediğinden kişilerin uğradığı zararın tespitinde kullanılmasının yerinde olmadığı açıktır.³⁷ Bununla birlikte, Türkiye verileri göz önüne alınarak 2010 yılında, Hazine Müsteşarlığı tarafından yürütülen çalışma sonucu "Türkiye Kadın-Erkek Hayat Tabloları" (TRH 2010) oluşturulmuştur. TRH 2010 tabloları, Genel Şartlar kapsamında 2015 yılından itibaren bedeni tazminat hesaplamalarında sigortacılık sektöründe esas alınmakta olup Yargıtay tarafından da benimsenmiştir.³⁸

Her ülkenin ölüm oranları, o ülkeye özgü çeşitli demografik özelliklerin yanı sıra ekonomik ve coğrafi faktörlerin de etkisi altındadır. Nüfusların karakteristik özelliklerinin önemli ölçüde farklılıklar taşıması nedeniyle ölüm oranları ülkeden ülkeye değişmektedir. Buradan hareketle, her ülkenin kendi demografik verileriyle hazırlanmış olan hayat tablolarını kullanması ve bu tabloların belirli zaman aralıklarında güncellenmesi âdil, doğru ve isabetli prim ve tazminat hesaplanması noktasında önem arz etmektedir.³⁹ Bu sebeple, 7327 sayılı Kanun ile değişik m.90'da yer verilen "ulusal doğum ve ölüm istatistikleri kullanılarak hazırlanan hayat tablosu" ibaresi ile bedeni tazminat hesaplamalarında Türkiye'ye özgü hazırlanmış bir hayat tablosunun uygulanması gerektiği vurgulanmıştır. Bu çerçevede, PMF 1931 tablolarının bedeni tazminat hesaplamalarında kullanılması halihazırda kanuna da aykırı olacaktır. Kaldı ki Yargıtay'ın muhtelif kararlarında

³⁶ Uğur Karabey, "Destekten Yoksun Kalma Tazminatında Aktüerya", Sigorta Hukuku Sempozyumları, İstanbul: Onikilevha Yayıncılık, 2018, s.27.

³⁷ Şahin ve diğerleri, 2020, s.12. Şahin ve diğerleri, 2021, 13-14.

³⁸ Ayrıca Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından da hâlihazırda tazminat ödemelerinde bu tablolar esas alınmaktadır. Bkz. 28.09.2008 tarihli ve 27011 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan "İş Kazası ve Meslek Hastalığı Sigortası Bakımından İşverenin, Üçüncü Kişilerin ve Sigortalıların Sorumluluğu ile Peşin Sermaye Değerlerinin Hesaplanmasıyla İlgili İşlemler Hakkında Tebliğ".

³⁹ Şahin ve diğerleri, 2020, s.23.

da bedeni tazminat hesaplamalarında TRH 2010 tablolarının kullanılmasının yerinde olduğu ifade edilmiştir.⁴⁰

Maddedeki bir diğer parametre, “Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarında Yüzde 2’yi Geçmemek Üzere Belirlenen İskonto Oranı” dır. Bedeni tazminat hesaplamalarında trafik kazası sebebiyle kişinin yaşadığı efor kaybı, o kişinin vücut tamlığı bozulmasaydı ömür boyu elde edeceği kazanç üzerinden kaza sebebiyle oluşan sakatlık oranı kadar mahrum kaldığı kazanç toplamı ile ölçülmektedir.⁴¹ Bu şekilde efor kaybı, kişinin bakiye ömrü boyunca 1 yıllık dönemler halinde hesaplanmakta ve bu dönemler toplanarak nihai tazminat tutarı elde edilmektedir. Örneğin; 40 yaşında erkek bireyin, kaza sebebiyle %30 malul olması halinde TRH 2010 (Erkek) tablosuna göre bakiye ömrü yaklaşık 39 yıldır. Bu kişinin %30 malul kalması sonrası, kaza gerçekleşmeseydi 39 yıl boyunca efor harcamaksızın kendiliğinden elde edebileceği kazancın %30’u için fazladan efor harcayacağı varsayımıyla bu fazla eforun karşılığı olarak kendisine toplu tazminat ödemesi yapılmaktadır. Kişinin kalan ömrü boyunca 1 yıllık dönemler halinde yapılması gereken ödemelerin bugün topluca yapılması sebebiyle gelecekteki tazminatın bugünkü değerinin hesaplanması gerekmektedir. Gelecekte ödenmesi gereken tutarın bugünkü değeri ise finans matematiği gereğince ödemelerin belirli bir oranda iskonto edilmesi ile hesaplanmaktadır.⁴² Yani iskonto oranı, bedeni tazminatlar için hesaplanan tazminat tutarının bugünkü değerinin (peşin değerinin) bulunmasında esas alınmaktadır. Zira yukarıdaki örnekte bu kişi, trafik kazası gerçekleşmeseydi 39 yıllık kazancını topluca elde edemeyecek, 39 yıl boyunca bu kazancı elde etmek için efor sarf edecekti. Bu çerçevede ödemede temerrüde düşen borçlu, borç tutarına işletilen faizle birlikte ödemek zorunda kalıyor başka bir deyişle borç tutarı ödeme tarihindeki değerine getiriliyorsa benzer şekilde örnekte de zarar gören kişinin 39 yıl sonra alması gereken tutardan belirli bir oranda iskonto edilerek tazminat hesaplanması, başka bir ifadeyle 39

⁴⁰ Örn; Yargıtay 17. HD. 22.12.2020 gün, 2019/5206 E. ve 2020/8874 K. sayılı kararı ile Anayasa Mahkemesi tarafından m.90’da kısmi iptale hükmolündükten sonra TRH 2010 tablosunun %0 teknik faizle (iskonto) kullanılabileceğine hükmolunmuştur.

⁴¹ Erhan Günay, Trafik Kazalarından Kaynaklanan Davalar, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2018, s.157.

⁴² Şahin ve diğerleri, 2020, s.17.

yıl boyunca yapılacak ödemenin bugünkü değerine getirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede iskonto, kişinin gerçek zararının tespiti için elzem bir unsur olup borçlar hukukunun “gerçek zararın tazmini ilkesi” ile “sebepsiz zenginleşme yasağına” da uygundur.⁴³

7327 sayılı Kanun ile değişik m.90'da “%2'yi geçmemek üzere belirlenen” iskonto oranı ibaresi yer almakta olup iskonto oranının, değişen ekonomik koşullar ve finansal piyasalardaki gelişmeler çerçevesinde yeniden hesaplanıp idare tarafından tekrar belirlenebilmesi ihtiyacı hasıl olabileceğinden maddede net bir iskonto oranı belirlenmemesinin yerinde olduğu değerlendirilmektedir. Öte yandan idareye bırakılan iskonto oranı belirleme yetkisinin de sınırsız olmayıp %2 ile sınırlandırılmış olmasının da Anayasa Mahkemesi gerekçesine uygun olduğu düşünülmektedir.⁴⁴

Maddede yer alan “Hayat Anüiteleri” unsuru ise tazminat hesaplamalarında uygulanacak olan hesaplama formülünü işaret etmektedir. Hayat anüitesi, sigorta matematiği terimi olup, gelecekte belirli bir dönem boyunca yapılacak ödemeler dizisinin belirli bir iskonto oranı ile “ödeme yapılacak kişinin yaşama olasılıkları dikkate alınarak” bugünkü peşin değerinin hesaplanmasını ifade etmektedir.⁴⁵ Örneğin; trafik kazasında yaralanan 40 yaşındaki bir erkek bireyin TRH 2010 hayat tablosuna göre bakiye ömrü, 35 yıldır. Adli Tıp Kurul Raporuna göre %5 sakatlık oranı tespiti yapılan bu bireyin, sakatlığı oluşması sebebiyle kalan 35 yıl boyunca harcayacağı ilave eforun parasal karşılığının toplamı, hayat anüitesi ile hesaplanmaktadır. Bununla birlikte hayat anüiteleri ile yapılan hesaplamalara, kişinin yaşama olasılığı da dahildir. Bu bağlamda kişinin gerçekten uğramış olduğu zararı tespiti en uygun yöntemdir. Zira kişinin hayatta kalma olasılığı hesaba katılmadan yapılan hesaplamalar, kişinin aslında hayatta olmadığı ve

⁴³ Aynı yönde görüş için bkz Şaban Kayıhan ve Atakan A. Selanik, “Karar İncelemesi – Sigorta Tazminat Hesaplaması – TRH Hesap Tablosu Kullanılması – Teknik Faiz İşletilmesi Hususu”, internet makalesi, (www.lexpera.com.tr Erişim: 10.10.2022) Uğur Karabey, 2018, s.25-29.

⁴⁴ Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından istihlal edilen, 04.12.2021 tarihli ve 31679 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Genel Şartlar’da bu yetki halihazırda %1,65 iskonto oranı uygulanması şeklinde kullanılmıştır.

⁴⁵ Şahin ve diğerleri, 2020, s.25 vd.; Şahin ve diğerleri, İş Göremezlik, 2021, s.29 vd.; Akdeniz ve Erdugan, 2016, s.129-130.

elde edemeyeceği tutarlar üzerinden tazminat kazanımına başka bir ifadeyle haksız kazanç sebebiyet verecektir. Öte yandan Yargıtay tarafından bir dönem benimsenen “progresif rant yöntemi” de tam olarak bu şekilde işlemektedir.

Progresif rant yönteminde, kişinin kalan yaşam süresi boyunca yıllar itibarıyla elde edebileceği ve sakatlık oranına karşılık gelen tutar, kişinin ilgili yaşta hayatta kalma ihtimali göz ardı edilerek, yani kişinin hayat tablosunda yer alan yıl kadar mutlaka yaşayacağı, hesaplama yapıldığı yıllar boyunca mutlaka hayatta olduğu kabulüyle hesaplama yapılmaktadır. Bu yöntemin en büyük eksikliği, kişilerin yaşları ilerledikçe hayatta kalma olasılıklarının azaldığı gerçeğinin göz ardı edilmesidir. Örneğin; trafik kazası sonucu 30 yaşında sürekli sakatlığa maruz kalan bir kadının 49 yıl boyunca kesin olarak yaşayacağı varsayımı üzerinden 79 yaşına kadar sürekli sakatlık tazminatı hesaplanmaktadır. Halbuki, 30 yaşında olan bir kadının 79 yaşından önce vefat edebilme ya da 79 yaşından sonra yaşama ihtimali de mevcuttur. Hayat anüitelerinde kişinin o yaşta hayatta kalma olasılığı da göz önüne alınırken bu yöntemde göre, 30 yaşında olan kadının kesinlikle 79 yaşında vefat edeceği şeklinde hatalı bir varsayım yapılmaktadır. Progresif rant yönteminin diğer bir eksikliği ise iskonto uygulaması hakkındadır. Yargıtay emsal kararlarından da kişi gelirleri üzerinden belirli bir oranda iskonto uygulanarak bugünkü peşin sermaye değerinin bulunması hususunda görüş birliği olduğu anlaşılmaktadır. Öte yandan her ne kadar Yargıtay kararlarında progresif rant yönteminde, kişinin gelirlerinin önce %10 arttırılması ve arttırılan tutarın %10 iskonto edilmesi şeklinde peşin sermaye değerinin tespit edilmesi gerektiği ifade edilse de⁴⁶ uygulamada, progresif rant yöntemindeki %10 artırım ve %10 indirim kuralı, katsayılar birbirini nötrleyecek şekilde uygulanmakta, yani aslında hiçbir iskonto uygulanmamaktadır.⁴⁷ Bu

⁴⁶ Progresif rant yönteminin uygulanmasına ilişkin emsal kararlar için bkz. Yargıtay HGK. 21.03.1990 gün, 1989/4-586 E. ve 1990/199 K. sayılı; Yargıtay 17. HD. 07.11.2017 gün, 2015/8788 E. ve 2017/10179 K. sayılı; 06.02.2017 gün, 2014/17434 E. ve 2017/1037 K. sayılı kararları.

⁴⁷ Karabey, 2018, s.28. Hesaplama yöntemi hakkında bkz. Şahin ve diğerleri, 2020, s.11-12. Şahin ve diğerleri, 2021, s.13. Kayıhan ve Selanik, internet makalesi, Çelik Ahmet Çelik, “Can Zararlarının Tazminata Dönüştürülmesinde Sorunlar ve Yöntem Arayışları”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Cilt 22, Sayı 3, 2016, s.784.

çerçevede, uygulamada kullanılan progresif rant yönteminin, Yargıtay tarafından benimsenen esasları dahi yerine getirmekte eksik kaldığı açıktır. Öte yandan Yargıtay'ın %10 arttırım ve arttırılmış tutardan %10 indirim kuralının ise hangi bilimsel ilkelere göre hangi hesaplamalar sonucu belirlendiği, ne kadar sağlam dayanaklara sahip olduğu, tartışma konusudur.

Hesaplamalarda hayat anüiteleri kullanılması, 2015 yılında yayımlanan Genel Şartlar ile yürürlüğe girmiş olup bir dönem hangi yöntemin uygulanacağı tartışma konusu edilmiş, Anayasa Mahkemesi'nin iptal kararı öncesinde ise Yargıtay kararlarında da benimsenmiş ve uygulaması yerleşmişken iptal sonrası tekrar hangi yöntemin uygulanacağı hakkında tereddütler ortaya çıkmıştır.⁴⁸ Bu çerçevede, 7327 sayılı Kanun ile değişik m.90 hükmü ile progresif rant yöntemi yerine bilimsel temellere dayanan hayat anüiteleri uygulanarak aktüeryal hesaplama yapılmasının netleştirilmesi, ortaya çıkan tereddüdün giderilmesi bakımından daha faydalı olmuştur.

Maddede yer alan "Genel Kabul Görmüş Aktüerya Kuralları" parametresi ise mevzuata uygun şekilde prim, teknik karşılık, tazminat ve kâr payı hesaplamalarında kullanılmak üzere emsal yargı kararları, sigortacılık tekniği ve sektör uygulamaları göz önüne alınarak olasılık ve istatistik teorilerinin uygulanmasıyla oluşan kurallar bütününe karşılık gelmektedir. Trafik kazası sonucu hak sahiplerine ödenecek bedeni tazminata ilişkin hesaplamalarda ise tazminat hesaplaması yapan uzman, aktüer ve bilirkişiler tarafından bilimsel teoriler, ekonomik koşullar, teknoloji ve tıpta yaşanan gelişmeler göz önünde bulundurularak kullanılan teknik enstrümanlar bütünü genel kabul görmüş aktüerya kuralları olarak değerlendirilmektedir. Anılan kuralların bir kısmı, uygulanacağı konuya göre sigorta şirketlerinin kendi iç uygu-

⁴⁸ Anayasa Mahkemesi'nin 09.10.2020 tarihli ve 31269 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 17.07.2020 gün, 2019/40 Esas ve 2020/40 Karar sayılı kararıyla 2918 sayılı Kanun m.90 için verilen kısmi iptal kararı sonrası Yargıtay'ın emsal kararlarındaki görüşü TRH 2010 tablosunun ve progresif rant yönteminin kullanılması şeklindedir. Konu hakkındaki emsal kararlar için bkz. Yargıtay 4. HD. 11.10.2021 gün, 2021/19605 E. ve 2021/6472 K. sayılı; 27.09.2021 gün, 2021/5243 E. ve 2021/5461 K. sayılı; 25.05.2021 gün, 2021/3191 E. ve 2021/1675 K. sayılı; 14.06.2021 gün, 2021/14963 E. ve 2021/2953 K. sayılı; 17. HD. 01.03.2021 gün, 2019/6425 E. ve 2021/2044 K. sayılı kararları. (Kararların tam metni için bkz. Corpus İçtihat Bankası)

lamalarına bırakılmış bir kısmı ise Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından ikincil mevzuat ile düzenlenmektedir.

“Genel kabul görmüş aktüerya kuralları” terimi, sigortacılık tekniğinin gerekliliği olup sigortacılık mevzuatında sıklıkla kullanılarak sigorta hukuku terminolojisi içerisinde yerini almıştır. Örneğin; 5684 sayılı Kanun “Tarifeler” başlıklı m.12/1; “Sigorta tarifeleri, sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere uygun olarak sigorta şirketleri tarafından serbestçe belirlenir. Ancak, bu Kanuna ve diğer kanunlara göre ihdas edilen zorunlu sigortaların teminat tutarları ile tarife ve talimatları Bakan tarafından tespit olunur ve Resmî Gazetede yayımlanır.” hükmüne amirdir. 6102 sayılı Kanun’un “Sigortadan ayrılma” başlıklı m.1500/1; “Sigorta ettiren, en az bir yıldan beri yürürlükte bulunan ve bir yıllık primi ödenmiş olan sigorta sözleşmelerinde, istediği zaman sözleşmeyi sona erdiren sigortadan ayrılabilir. Ayrılma değeri, ayrılmanın istenildiği andaki genel kabul görmüş aktüerya kurallarına uygun bir biçimde hesaplanan değerdir.” hükmünü ve aynı Kanun’un “Ödünç verme” başlıklı m.1501/1 ise; “En az bir yıldan beri yürürlükte bulunan ve bir yıllık primi ödenmiş olan sigorta sözleşmelerinde, sigorta ettirenin istemesi hâlinde sigortacı, istem anındaki, genel kabul görmüş aktüerya kurallarına uygun bir biçimde hesaplanan değer üzerinden sigortalıya ödünç para vermek zorundadır.” hükmünü haizdir. Söz konusu Kanun hükümlerinden de anlaşılacağı üzere, “genel kabul görmüş aktüerya kuralları” kanun düzeyinde mevzuata yerleşmiş, yıllardır da yürürlükte olan teknik bir terimdir. Bu çerçevede m.90’ da bu kavrama yer verilmesinin anılan hükmün sigortaya ilişkin olması sebebiyle hükmün mahiyetiyle uyduğunu, ayrıca hak sahiplerinin gerçek zararlarının bilimsel ve teknik ilke ve kurallar ile hakkaniyetli şekilde hesaplanmasını vurguladığını değerlendirilmektedir.

Son olarak maddede, “sakatlık oranı” parametresi de yer almakta olup buna dair esasların Genel Şartlarda belirleneceği vurgulanmaktadır. Sakatlık oranı, tazminat hesaplamasının temel parametrelerinden biri olup Genel Şartlarda spesifik bir oran belirlenmesinden ziyade sakatlık oranının tespiti açısından esas alınacak yönetmeliğin işaret edilmesi şeklindedir.⁴⁹ Bu yetki, trafik sigortalarına özel sakatlık oranı

⁴⁹ Genel Şartlarda halihazırda sakatlık oranının tespitinde ilgisine göre 20.02.2019 tarihli ve 30692 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan “Erişkinler İçin Engellilik De-

tespitine dair bir yönetmelik bulunmamakta olup ilgili kamu kurum ve kuruluşları tarafından yürürlüğe koyulan yönetmeliklerden mahiyetine en uygun olanın esas alınması şeklinde kullanılmaktadır.⁵⁰ Dolayısıyla bu yetkiye dayanarak Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu tarafından bir düzenleme yapılmayıp halihazırda yürürlükte olan yönetmeliklerden birisinin işaret edilmesi hakkında yetki alınması şeklinde uygulanmaktadır. Kişinin uğradığı kazaya ilişkin sakatlığının ölçülmesi amacıyla farklı kişi veya durumlara ilişkin olarak yürürlüğe koyulmuş yönetmelikler göre farklı sakatlık oranları üzerinden talepte bulunulması uygulamasının sıklıkla görülmesi, uygulamada birliğin sağlanmasına ve kişiler arasında hakkaniyetin teminine engel teşkil edeceğinden genel şartlarda düzenleme yapma yetkisinin kanun düzeyinde verilmesinin yerinde olduğu değerlendirilmektedir.

SONUÇ

2918 sayılı Kanun'un 7327 sayılı Kanun ile değişik m.90 metni incelendiğinde; trafik sigortasında tazminat hesaplamalarına dair temel çerçeveyi oluşturduğu söylenebilmektedir. Öte yandan çalışmamızda da ayrıntılı şekilde bahsettiğimiz üzere ilgili maddede, tazminat hesaplamalarında esas alınmak üzere getirilen parametrelerin tamamı, trafik kazasından kaynaklanan maddi ve bedeni zararların tazmini açısından ayrıca önem taşımaktadır. Zira, tüm tazminat hesaplamaları, ayrı bir uzmanlık ve teknik bilgi gerektirmekte olup dava aşamasından önce ilgisine göre aktüerler ve sigorta eksperleri, dava aşamasında ise aktüeryal hesaplama alanındaki bilirkişiler tarafından mevzuat hükümleri, yüksek mahkeme emsal içtihatları ile aktüerya bilimine dair temel ilkeler göz önünde bulundurularak hesap yapılmaktadır. Yargıtay tarafından ise herhangi bir içtihadı birleştirme kararı verilmemekle birlikte mahkemeler nezdinde verilen kararların denetlenebilirliği ve

ğerlendirmesi Hakkında Yönetmelik" ve "Çocuklar İçin Özel Gereksinim Değerlendirmesi Hakkında Yönetmelik" in esas alınacağı düzenlenmiştir.

⁵⁰ Genel Şartlarda belirtilen yönetmeliğe göre alınan sakatlık raporu ile ücret durumunu gösterir evrak esas alınarak aktüeryal hesaplama yapılmasının tazminatın kolayca ve kısa sürede tespitine imkân verdiği hakkında görüş için bkz Vural SEVEN, Zorunlu Trafik Sigortası'nda Esas Alınacak Sağlık Kurulu Raporu Hakkında Değerlendirme", Bedensel Zararlardan Dolayı Hukuki Sorumluluk- Uluslararası Kongre, Türkiye Barolar Birliği, Kıbrıs 2019, s.361.

dava kapsamında yapılan hesaplamaların anlaşılabilir olması için birtakım kriterler getirilmiştir. Bunlar yapılırken ise sadece vizyoner bir bakış açısıyla hareket edilerek dünya uygulamalarıyla benzer şekilde bilimsel yöntemler benimsenmiştir. Bu kapsamda madde metninin trafik kazalarından kaynaklı tazminat hesaplamalarına dair pek çok sorunlu konuyu çözüme kavuşturacağı değerlendirilmektedir.

Öte yandan, yıllar itibariyle trafik sigortasında gerek kanun düzeyinde gerekse genel şartlar düzeyinde yapılan *düzenlemelerin kalıcı olmadığı*, sıkça mevzuat değişikliklerine gidildiği, Yargıtay ve Danıştay emsal kararlarında yer alan değerlendirmeler ile bu metinlerin zaman zaman çeliştiği, neticesinde bazı hükümlerin iptal edilmesine ya da yargı mercilerindeki uygulama ile düzenlemelerin farklılaşmasına, nihayetinde de Anayasa Mahkemesi'nde iptal kararı verilmesine varan bir süreç yaşandığı *görülmektedir*. Sıkça yapılan değişiklikler, yerleşik bir tazminat sisteminin oluşmasına engel olmakta ne sektör ne de yargı organları konu hakkında bir karara varamadan tekrar değişiklik yapılmakta, tüm sorunlar mevzuatla çözülmeye çalışılmaktadır. Bu yöntemin ise tazminat sisteminin kısa aralıklarla farklılaşmasına, sadece gün farkıyla kişilerin benzer durumlarda talep edebilecekleri tazminat tutarlarının *değişmesine*, sonuç olarak trafik sigortası sistemine duyulan güvenin olumsuz etkilenmesine sebep olduğu düşünülmektedir.

Çalışmamızda ayrıntılı şekilde ortaya koyulduğu üzere 2918 sayılı Kanun m.90'da 7327 sayılı Kanun ile yapılan değişiklikle halihazırda yürürlükte olan Genel Şartlar *hükümleri* birlikte değerlendirildiğinde tazminat tespit ve tanzim süreçlerinin kişilerin hak kaybını en aza indirecek, en hızlı, eşit ve adil şekilde tazminatlarına kavuşmalarını sağlayacak biçimde kurgulandığı, aynı zamanda zarar tazminine dair kuralların benimsenmesi halinde sağlanan öngörülebilirlik sebebiyle getirilen uygulamanın uzun vadede sigorta şirketlerinin hasar maliyetlerinin de dengelenmesini sağlayacağı yorumu yapılabilmektedir. Netice itibariyle *böyle bir* zarar tazmin sisteminin uzun yıllar sürecektir istikrarlı bir uygulama neticesinde pek çok ülkede olduğu gibi *ülkemizde* tüm aktörlerin lehine sonuçlara yol açması beklenmektedir.

7327 sayılı Kanun ile değişik m.90 hükmüyle, tazminat hesaplamalarına dair temel parametreler ilk kez kanun düzeyine taşınmıştır. Maddenin tekrar Anayasa Mahkemesi'ne taşınarak iptalinin, iptal

gerekçesi ne olursa olsun tazminat hesaplamasına ilişkin kanun düzeyinde parametreler belirlenmesinin ve bunların kullanılmasının meşruluğunun sorgulanmasına sebep olduğu açıktır. Bunun yanı sıra halihazırda, uygulamada tazminat hesaplama yöntemlerinde tekrar tereddüt yaşandığı ve birbirinden tamamen farklı uygulamaların ortaya çıktığı görülmektedir. Bu durumda tarafımızca idarenin önünde iki ihtimal olacağı değerlendirilmektedir. Birincisi, birtakım ülkelerde olduğu üzere kapsamlı bir tazminat kanunu yürürlüğe koyulması için çalışma heyeti oluşturulmasının sağlanmasıdır. Kanaatimizce, böyle bir kanun yürürlüğe koyulsa dahi tazminat hesaplamalarında kişilerin kendilerine ilişkin birtakım özellikli durumlarda genelden ayrılması, dolayısıyla da kişiye özel varsayımların yapılması gerektiğinden söz konusu kanun çok kapsamlı olsa dahi birtakım hususlara yer verilemeyeceği ve her hâlükârda birtakım durumların tazminat sistemi dışına itilmesinin, netice olarak kişilerin aleyhine bir uygulama doğmasının kaçınılmaz olduğu açıktır. İkinci ihtimal ise idarenin konu hakkında hiçbir düzenleme yapmamasıdır ki bu yöntemde, 2918 sayılı Kanun'un yaratmak istediği hızlı ve adil zarar tazmin sistemine uymadığı, herhangi bir kural söz konusu olmadığından tüm hasar taleplerinin yargıya götürülmesi gerektiği, yargı merciine göre farklılaşmalar ortaya çıkabileceği, sonuçta bu ihtimalin de kişilerin aleyhine sonuçlar doğuracağı değerlendirilmektedir. Kanaatimizce, en mantıklı çözüm, halihazırda Genel Şartlarda belirlenen ve tazminat hesaplamasına temel teşkil eden kuralları ve formülleri içerir müstakil bir kanunun, tüm tazminat türleri için ayrıca düzenlemelere yer vermek üzere çeşitli çıkar gruplarının görüşleri de alınarak hazırlanması olacaktır. Bu kanunda tazminat hesaplamalarında kullanılacak bilimsel ve teknik esaslar ile genel kuralların belirlenmesinin, kanunda tanımlanan belirli ve sınırlı yetki çerçevesinde idareye takdir yetkisi sağlanmasının en yerinde uygulama olacağı düşünülmektedir. Öte yandan bilimsel ve teknik kavramlar ile kurallar içerir böyle bir metnin hazırlanma ve yasalaşma süreçlerindeki zorluk ve alacağı vakit değerlendirmeye alındığında, yürürlüğe koyulmasının kolay olmayacağı ancak hakkaniyetli ve eşit bir tazminat sistemi sağlanmasında elzem olduğu değerlendirilmektedir.

Kaynakça

Kitaplar

- Akdeniz Fikri ve Erdugan Funda, Aktüerya Matematiği ve Yaşam Analizi, 3.Baskı, Ankara: Akademisyen Kitabevi, 2016.
- Amasya Serap, "Trafik Sigortası Genel Şartlarında Yapılan Son Değişikliklerin Yol Açtığı Sorunlar", Sigorta Genel Şartlarının Düzenlenmesi, Denetlenmesi ve Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar Sempozyumu, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020, s. 199-243.
- Çakırca Seda İrem, *Türk Sorumluluk Hukukunda Yansıma Zararı*, İstanbul: Yetkin Yayıncılık, 2012, s.166 ve 168-169.
- Çelik Çelik Ahmet, Trafik-İş Kazaları, 2.Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020.
- Çelik Çelik Ahmet, Ölüm Nedeniyle Destekten Yoksunluk, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2016.
- Ekşi Nuray, Türk ve Avrupa Birliği Hukukunda Yabancı Unsurlu Sigorta Sözleşmelerinde Uygulanacak Hukuk, 1. Baskı, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2012.
- Ergüne Mehmet Serkan, "Destekten Yoksun Kalma Tazminatı", Sigorta Hukuku Sempozyumları, İstanbul: Onikilevha Yayıncılık, 2018, s.11-24.
- Gökyayla Emre, Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2004.
- Günay Erhan, Trafik Kazalarından Kaynaklanan Davalar, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2018.
- Karabey Uğur, "Destekten Yoksun Kalma Tazminatında Aktüerya", Sigorta Hukuku Sempozyumları, İstanbul: Onikilevha Yayıncılık, 2018, s.25-29.
- Kılıçoğlu Mustafa, Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Ankara: Bilge Yayınevi, 2019.
- Şahin Mehmet Yaşar, *Vücut Bütünlüğünün İhlali Halinde Zarar ve Maddi Tazminat Hesabı*, 1.Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020.
- Şahin Şule, *Nevruz Ezgi, Karageyik Başak Bulut, Şimşek Güven, Destekten Yoksun Kalma Tazminatı Hesaplama Yöntemleri*", 1.Baskı, Ankara: Yetkin Yayınları, 2020.
- Şahin Şule, *Nevruz Ezgi, Karageyik Başak Bulut, Şimşek Güven, İş Göremezlik Tazminatı Hesaplama Yöntemleri*", 1.Baskı, Ankara: Seçkin Yayınları, 2021.
- Seven Vural, "Zorunlu Trafik Sigortasında Esas Alınacak Sağlık Kurulu Raporu Hakkında Değerlendirme", Bedensel Zararlardan Dolayı Hukuki Sorumluluk- Uluslararası Kongre, Türkiye Barolar Birliği, Kıbrıs, 2019.
- Taşkın İrfan, İş Kazasından Doğan Maddi Tazminat ve Hesaplanması, 1.Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020.
- Şahin Mehmet Yaşar, *Vücut Bütünlüğünün İhlali Halinde Zarar ve Maddi Tazminat Hesabı*, 1.Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020.

Makaleler

- Altın Fatma Zeynep, "İşverenin İş Kazası ve Meslek Hastalığından Doğan Maddi Tazminat Yükümlülüğü", *Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt XIII, Sayı 3-4, 2009, s. 265-289.

- Altop Atilla, "Trafik Kazaları Nedeniyle İleri Sürülen Destekten Yoksun Kalma Taleplerine İlişkin Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 15.06.2011 Tarihli E.2011/17-142 K.2011/411 Sayılı ve 22.02.2012 Tarihli E.2011/17-787 K.2012/92 Sayılı Kararları ile Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 05.06.2012 tarihli E.2011/11551 K.2012/7391 Sayılı Kararının Değerlendirilmesi", *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, Cilt 8, Sayı Özel, 2013, s.151-184.
- Aras Yeşilova Ecehan ve Yeşilova Bilgehan. "Sigortacılık Tahkimi Sigorta Tahkim Usulü ve Ayırdedici Özellikleri", *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, Aydın Zevkçiler'e Armağan, Sayı 8, 2013, s. 275-380.
- Aslan Düzgün Ülgen, "Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları ile Getirilen Yenilikler ve Değişiklikler", *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, Yıl 7, Sayı 14, 2019, s. 153-193.
- Aygül Musa, "Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Karıştıkları Kazalardan Dolayı Yeşil Kart Sigortası Kapsamında Türkiye Motorlu Taşıt Bürosuna Dava Açılması", *İstanbul Hukuk Mecmuası*, Cilt 79, Sayı 2, 2021, s. 519-542.
- Çavuş Özgür Hakan, "Destekten Yoksun Kalma Tazminatı Kapsamında Çocuğun Durumu", *Sosyal Güvenlik Dergisi*, Cilt 10, Sayı 1, 2020, s. 41-58.
- Çelik Çelik Ahmet, "Can Zararlarının Tazminata Dönüştürülmesinde Sorunlar ve Yöntem Arayışları", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Cilt 22, Sayı 3, 2016, s.765-802.
- Demircioğlu Murat ve Balsever Sergül, "İş Kazası ve Meslek Hastalığı Sonrası Ölüm Nedeniyle Destekten Yoksun Kalma Tazminatı", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 74, 2016, s.1171-1187.
- Dursun Günay Deniz ve Uysal Yaşar, "Trafik Kazalarına Karışan Araçların Onarım Sonrası Piyasa Rayicindeki Değer Kaybı ve Kaza Analizi", *Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Sayı 15, 2019, s.18-39.
- Gürsoy Kemal Tahir, "Destekten Yoksun Kalma Tazminatı", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 29, Sayı 1, 1972, s.143-201.
- Gürgen Orhan, "Trafik Sigortası Genel Şartlarının Hukuki Mahiyeti ve Yargıtay'ın Konuya İlişkin Kararının Eleştirisi", *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Yıl 11, Sayı 41, 2020, s.463-482.
- Karasu Rauf, "Sigorta Tahkimi ile İlgili Güncel Sorunlar ve Çözüm Önerileri", *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Yıl 7, Sayı 26, 2016, s.49-69.
- Keser Yıldırım, "Karayolları Trafik Kanunu Kapsamında Desteğin Tam Kusurlu Olması Halinde Destek Görenlerin Destekten Yoksun Kalma Tazminatı Talep Edebilmesi Sorunu", *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt XVIII, Sayı 1, 2021, s. 170-192.
- Keser Yıldırım, "Karayolları Trafik Kanunu Kapsamında Geçici İş Göremezlik Tazminatı", *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt XVIII, Sayı 2, 2021, s.1037-1054. (Geçici İş Göremezlik)
- Temur Abdül'naim, "Türkiye'de Trafik Sigortalarının Branş Karlılığını Etkileyen Faktörler ve Bu Faktörlerin Sigorta Sektörü Karlılığına Etkisi", *Akademik Hassasiyetler Dergisi*, Cilt 5, Sayı 10, 2018, s.305-330.
- Tunç Cüneyt ve Akpınar Özgür, "Zorunlu Trafik Sigortasındaki Mevzuat Kaynaklı

Değişikliklerin Prim Üretimine Etkisinin Analizi", *Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl XI, Sayı Eylül-2018, s.221-236.

Tural Turabi, "Sosyal Güvenlik Kurumu'nun Peşin Değer ve Beklenen Ömür Tabloları Üzerine Bir Çalışma", *Ankara Barosu Dergisi*, Yıl 67, Sayı 4, 2009, s.105-116.

Umut Muharrem, "Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Fiyatlandırma Rejimi ve Riskli Sigortalılar Havuzuna İlişkin Değerlendirme", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi*, Cilt 23, Sayı 1, 2020, s.358-371.

Yıldız Habib, "Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Mesuliyet Poliçesi Kapsamının Sürücünün Tam Kusuru Halinde Destekten Yoksun Kalma Tazminatını Kapsayıp Kapsamadığı Hakkında Yaklaşımlar", *İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 6, Sayı 11, 2021, s.29-43.

Tezler

Tufan Yasemin, "Uluslararası Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Yeşil Kart Sistemi", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008).

İnternet kaynakları

Çelik Çelik Ahmet, "Sigorta Anlaşmazlıklarında Tahkim Yolu", internet makalesi. <https://www.tazminathukuku.com/guncel-konular/sigorta-anlasmazliklarinda-tahkim-yolu.htm> (Erişim:10.10.2022).

"European Convention on Compulsory Insurance against Civil Liability in respect of Motor Vehicles", Strasbourg, 20.IV.1959.

https://inhak.adalet.gov.tr/Resimler/Dokuman/2712020104006029_ing.pdf (Erişim:09.10.2022)

https://inhak.adalet.gov.tr/Resimler/Dokuman/2712020103906029_tur.pdf (Erişim:09.10.2022)

Kayıhan Şaban ve Selanik Atakan A., "Karar İncelemesi – Sigorta Tazminat Hesaplaması – TRH Hesap Tablosu Kullanılması – Teknik Faiz İşletilmesi Hususu", internet makalesi, (www.lexpera.com.tr Erişim: 10.10.2022)

Kararlar

Anayasa Mahkemesi 17.07.2020 gün, 2019/40 E. ve 2020/40 K.

Yargıtay HGK. 21.04.1982 gün, 1979/4-1528 E. ve 1982/412 K.

Yargıtay HGK. 21.03.1990 gün, 1989/4-586 E. ve 1990/199 K.

Yargıtay 17. HD. 07.11.2017 gün, 2015/8788 E. ve 2017/10179 K.

Yargıtay 17. HD. 06.02.2017 gün, 2014/17434 E. ve 2017/1037 K.

Yargıtay 17. HD. 18.01.2016 gün, 2014/4903 E. ve 2016/532 K.

Yargıtay 21. HD. 28.12.2016 gün, 2015/18535 E., 2016/15717 K.

Yargıtay 10. HD. 07.11.2016 gün 2016/13164 E., 2016/13486 K.

Yargıtay 17. HD. 08.09.2014 gün, 2014/14500 E. ve 2014/11317 K.

Yargıtay 17. HD. 18.10.2014 gün 2013/5369 E. ve 2014/5163 K.

404 Karayolları Trafik Kanunu 90'ıncı Maddesinde 2021 Yılında Yapılan ve Anayasa Mahkemesi Tarafından İptal Edilen Değişikliğin Zorunlu Trafik Sigortası Zarar Tazmin Sistemine Etkisinin Değerlendirilmesi

- Yargıtay 17. HD. 04.12.2014 gün 2014/20190 E. ve 2014/17673 K.
Yargıtay 17. HD. 18.10.2014 gün, 2013/5369 E. ve 2014/5163 K.
Yargıtay 17. HD. 13.05.2019 gün, 2016/13745 E. ve 2019/593 K.
Yargıtay 17. HD. 10.06.2019 gün, 2016/15644 E. ve 2019/7231 K.
Yargıtay 17. HD. 27.11.2019 gün, 2017/79 E. ve 2019/11197 K.
Yargıtay 17. HD. 17.12.2019 gün, 2018/1026 E. ve 2019/12123 K.
Yargıtay 17. HD. 10.02.2020 gün, 2019/2137 E. ve 2020/936 K.
Yargıtay 17. HD. 02.03.2020 gün, 2019/2559E. ve 2020/2414 K.
Yargıtay 17. HD. 02.06.2020 gün, 2019/6636 E. ve 2020/3039 K.
Yargıtay 17. HD. 14.01.2021 gün, 2020/2598 E. ve 2021/34 K.
Yargıtay 17. HD. 02.03.2020 gün, 2019/3713 E. ve 2020/2420 K.
Yargıtay 4. HD. 21.10.2021 gün, 2021/5783 E. ve 2021/7345 K.
Yargıtay 4. HD. 11.10.2021 gün, 2021/19605 E. ve 2021/6472 K.
Yargıtay 4. HD. 27.09.2021 gün, 2021/5243 E. ve 2021/5461 K.
Yargıtay 4. HD. 25.05.2021 gün, 2021/3191 E. ve 2021/1675 K.
Yargıtay 4. HD. 14.06.2021 gün, 2021/14963 E. ve 2021/2953 K.
Yargıtay 17. HD. 01.03.2021 gün, 2019/6425 E. ve 2021/2044 K.
Yargıtay 10. HD. 21.09.2020 gün, 2019/5184 E. ve 2020/4678 K.
Yargıtay 21. HD. 17.09.2019 gün, 2018/6549 E. ve 2019/5177 K.
Yargıtay 17. HD. 26.10.2020 gün, 2019/1717 E. ve 2020/6220 K.
Yargıtay 17. HD. 09.06.2020 gün, 2019/4356 E. ve 2020/3280 K.
Yargıtay 17. HD. 21.03.2019 gün, 2016/8858 E. ve 2019/3377 K.
Yargıtay 17. HD. 22.10.2019 gün, 2019/3614 E. ve 2019/9775 K.
Yargıtay 17. HD. 02.07.2018 gün, 2017/5378 E. ve 2018/6575 K.
Yargıtay 17. HD. 18.02.2016 gün, 2014/7215 E. ve 2016/1911 K.
Yargıtay 17. HD. 21.10.2010 gün, 2010/5321 E. ve 2010/8610 K.
Yargıtay 17. HD. 16.02.2021 gün, 2020/511 E. ve 2021/1377 K.
Yargıtay 17. HD. 26.11.2018 gün, 2018/959 E. ve 2018/11263 K.
Yargıtay 17. HD. 29.01.2018 gün, 2015/6586 E. ve 2018/357 K.
Yargıtay 17. HD. 09.12.2015 gün, 2014/1724 E. ve 2015/13653 K.
Yargıtay 17. HD. 17.11.2020 gün, 2019/6028 E. ve 2020/7134 K.
Yargıtay 17. HD. 03.12.2020 gün, 2019/6271 E. ve 2020/8104 K.
Yargıtay 17. HD. 28.05.2019 gün, 2016/16097 E. ve 2019/6856 K.
Yargıtay 17. HD. 22.12.2020 gün, 2019/5206 E. ve 2020/8874 K.
Danıştay 15.Dairesi 27.06.2018 gün, 2015/8948 E. ve 2018/6096 K.
Danıştay 15.Dairesi 27.06.2018 gün, 2015/6282 E. ve 2018/609 K.
Danıştay 15.Dairesi 27.06.2018 gün, 2015/6111 E. ve 2018/6093 K.
Danıştay 15.Dairesi 27.06.2018 gün, 2015/6039 E. ve 2018/6089 K.

Danıştay 15.Dairesi 27.06.2018 gün, 2015/5619 E. ve 2018/6098 K.

Danıştay 15.Dairesi 27.06.2018 gün, 2015/5029 E. ve 2018/6097 K.

Danıştay 15.Dairesi 27.06.2018 gün, 2015/9165 E. ve 2018/6102 K.

Danıştay 15.Dairesi 27.06.2018 gün, 2015/8728 E. ve 2018/6095 K.

Danıştay 15.Dairesi 27.06.2018 gün, 2015/6110 E. ve 2018/6092 K.

Danıştay 15.Dairesi 25.09.2018 gün, 2015/8848 E. ve 2018/6447 K.