

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNA İLİŞKİN ANAYASA MAHKEMESİNİN İPTALİ KARARI SONRASI UYGULAMALAR

Trafik KAZASINDAN kaynaklanan davalar Genel Mahkemelerin dava yükü gerek hukuk dosyaları gerekse ceza dosyaları olmak üzere toplam dava yükünün yüzde otuzunu oluşturuyor. Dava çeşitlerine baktığımızda yüzde 30 oldukça yüksek bir rakam olduğundan biz avukatların da en çok karşılaştığı ve meslek hayatımız boyunca mutlaka incelemek dahil olmak zorunda kaldığımız bir dava konusudur trafik kazalarından kaynaklanan davalar.

Mahkemelerin dava yükünü azaltmak, yargılama sürelerini kısaltmak ve başvuru masraflarını en aza indirmek için trafik kazalarından kaynaklanan karşı yanın sigorta şirketi olduğu uyuşmazlıklar için 14.06.2007 tarih ve 26552 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Sigortacılık Kanunu'nun 30 uncu maddesi ile Sigorta Tahkim Komisyonu kurulmuştur. İlk kurulduğu yıllarda gerçekten mahkemelerin dava yükünü azaltmış ve kuruluş amacına uygun olarak kısa ve az masrafları bir yol olduğundan taraflarca tercih edilmiş oldukça sık kullanılan bir çözüm yöntemi olmuştur.

Ancak zaman içerisinde tahkim komisyonunun mahkemeler tarafından yapılan yargılamalara ve hukuk mantalitesi ile normlar hiyerarşisine aykırı olarak Sigorta Genel Şartlarına uygun ancak Borçlar Kanununu gibi genl bir kannuna ve Karayolları Trafik Kanunu gibi özel bir kanuna uygun olmayan kararlar verildiği gözlemlenmiş sigortalıların verilen kararlar doğrultusunda mağdur oldukları kanaatiyle Mahkemelere başvurular yeniden artmıştır.

Peki borçlar kanun, KTK ve genel şartlar arasındaki uyumsuzluklar nedir?

Bunlardan ilki ve en önemlisi trafik kazalarından kaynaklı tazminatların hesaplanması sırasında kullanılan hesaplama yöntemleridir.

Sigorta şirketlerinin tazminatları hesaplamada kullandıkları yöntem teknik faiz tablosudur. Bu hesaplamada baz aldıkları tablo önce CSO Yaşam Tablosu olmuş daha sonra da TRH Türkiye Ulusal Mortalite Tablosunu kullanmaya başladılar. CSO Yaşam Tablosu 1981 Yılı Amerikan Standartlarını içeren tablo. Bu tablo kadın erkek ayrımı içeren bir tablo. Sonra kullanılmaya başlanan tablo ise TRH Türkiye Ulusal Mortalite Tablosu adındaki tablo da adı türk olan bu tablo aslında CSO Yaşam tablosu ile birebir örtüşüyor. Bizim yargı sistemimizde tazminat hesaplarında kullandığımız tablo ise bilindiği üzere PMF yaşam tablosuna göre Progressive Rant Tablosudur. Aralarında 1/3'lük fark var. Yani PMF Yaşam tablosuna göre hesaplanan tazminatlar teknik faizde kullanılan hesaplamalarda çıkan tazminatların neredeyse 3 katı ciddi rakam farkları oluyor bu şekilde.

Rızai ödemelerde ve Tahkim komisyonunda bu hesaplama yöntemi kabul edilse de uyuşmazlık yargıya intikal ettiğinde Yargıtay kullanılan hesaplama yöntemlerini kabul etmedi ve sigorta şirketi yargının önünde hareket kabiliyeti bulamayınca Hesaplama yöntemini kendi lehlerine çevirebilmek için dertlerini daha rahat anlatabildikleri bir platform olan Hazine Müsteşarlığı tarafından 2015 yılında önce Genel şartları değiştirdiler. Bunun öncesinde kendi lehlerine kamuoyu oluşturmaya çalıştılar, bu kamuoyu sigorta şirketlerinin ağır yük altına girdiği ve bu yükü kaldıramadıkları şeklindeydi. Buna göre de tazminatların hesaplama yöntemlerini buna göre belirlenmesi istediler. Yargıya geçiremedikleri sözü genel şartlarla geçirmeye çalıştılar. Ve 14 Mayıs 2015 tarihinde 29355 sayılı resmi gazetede KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI

GENEL ŞARTLARINI yayınlanarak genel şartlarda sigorta şirketleri lehine hükümler getirildi. Ancak Yargıtay bunu Kabul etmedi genel şartlara göre hesaplama yapılmasını Yargıtay uygulamalarına aykırı gördü. Çünkü bu genel şartlarda da uygulanan hesaplama yöntemi teknik faiz yöntemiymi ve trafik kazalarında sigorta şirketleriyle birlikte müşterek müteselsil sorumlu olan araç sahibi işletene karşı Borçlar Kanununa göre zarar hesabı yapılırken sigorta şirketlerine karşı farklı bir yöntemle hesaplama yapılmasını ve daha az tutarda bir tazminata hükmedilmesini eşitlik ilkesine de aykırı buldu Yargıtay ve eski hesaplama yöntemiyle devam etti.

Genel şartlarla da yargının önünün kesemeyen sigorta şirketleri bu sefer de Karayolları Trafik Kanununu değiştirterek bir çözüm bulmaya çalıştılar.

2918 SAYILI KTK Trafik kurallarına uymayan sürücü ve yayaların verdikleri zararlar ve bu zararların giderilmesini düzenler.

6704 Sayılı Torba kanunun 3,4,5,6. Maddeleriyle 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun bazı maddelerinde değişiklik yapıldı. Bu değişikliklerden ilki 90. Maddede yapılan değişikliktir. Anılan kanunun 3. Maddesi ile 90. Madde şu hale gelmiştir.

“MADDE 90- 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 Kanununun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır.”

Bu madde kanun yapma sistematığına tamamen aykırı olduğ gibi normlar hiyerarşisine ve eşitlik ilkesine de aykırıdır. Karayolları trafik kanunu öncelikle işletenin sorumluluğunu düzenler, sigorta şirketleri işletenle birlikte işletenle sigorta şirketi arasındaki sözleşme nedeniyle sorumludur. Günün sonunda müşterek ve müteselsil sorumlu olsalarda esas sorumlu işletendir. İşletenin sorumluluğunu düzenleyen Karayolları Trafik Kanunu işleten için Borçlar Kanunundaki haksız fiil hükümlerine göre sorumluyken trafik sigortası sözleşme kapsamında sorumlu olan sigorta şirketi genel şartlara sorumlu olacaktır. Bu kanun yapma mantığına tamamen aykırı olup kanunu yamalı bohça haline getirmek anlamına gelmiştir.

Eşitlik ilkesine aykırılık da yine işleten aleyhine yapılacak hesaplamada genel hükümler uygulanırken müşterek ve müteselsil sorumlu sigorta şirketine karşı yapılacak hesaplamalarda genel şartlardaki hesaplama yöntemi yani teknik faiz hesabı kullanılacak demektir. Sadece işletene karşı dava açtığınızda farklı yöntem, sigorta şirketiyle birlikte açıldığında farklı bir yöntem uygulanıyordu. Bu da eşitlik ilkesine aykırılık teşkil ediyordu.

Normlar hiyerarşisine göre de genel kanun hükümleri özel kanun hükümleri dururken Hazine Müsteşarlığı tarafından hazırlanan genel şartların uygulanması nedeniyle aykırılık teşkil etmekteydi.

Ancak kanun hükmünün bu şekilde değiştirilmesi nedeniyle Yargıtay'ın genel hükümlere göre karar vermesinin önü kesilmiş oldu. Ve yargı bu değişiklik sonrası bocaladı. Emsal dosyalarda Birbirinden farklı birçok karar çıktı.

Anayasa Mahkemesinin 17/07/2020 tarihli 2019/40 ve 09/10/2020 tarihinde yürürlüğe giren kararıyla 90. Madde şu şekilde oldu

“Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamındaki tazminatlar bu Kanun (...) (2) öngörülen usul ve esaslara tabidir. Söz konusu tazminatlar ve manevi tazminata ilişkin olarak bu Kanun (...) (2) düzenlenmeyen hususlar hakkında 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun haksız fiillere ilişkin hükümleri uygulanır”

Anayasa Mahkemesi iptal kararıyla belirsizlikler, haksızlıklar ve eşitsizlik ortadan kaldırılmış oldu.

Sigorta şirketlerine ayrıcalık tanımak için getirilen genel şartlar ibaresi iptal olduğuna göre bir haksız fiil durumunda fail için hangi ilkeler geçerli olacaksa işleten, işçi işveren, devlet ve sigorta şirketine de aynı şekilde hükümler uygulanacaktır.

Anayasa Mahkemesi İptal kararı ile Genel Şartlar iptal edilmediyse de Karayolları trafik kanunundaki genel şartlar öncelikli uygulanır ibaresi kaldırıldığı için 2015 öncesi duruma dönmüş oldu. Yani trafik kazası sonrası maddi tazminat kalemlerinin hesaplanması yargının inisiyatifine bırakılmış oldu.

Bundan sonra uygulanması gereken hükümler TBK 53, 54,55 ve Yargıtay içtihatları ve doktrin verileri olacak. Artık hesaplamalarda teknik faiz, TRH 2010 Türk Mortalite uygulanmayacak, Progresive Rant yöntemi ve PMF yaşam tablosu uygulanacak.

MADDE 53- Ölüm hâlinde uğranılan zararlar özellikle şunlardır:

1. Cenaze giderleri.
2. Ölüm hemen gerçekleşmemişse tedavi giderleri ile çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar.
3. Ölenin desteğinden yoksun kalan kişilerin bu sebeple uğradıkları kayıplar.

MADDE 54-

“Bedensel zararlar özellikle şunlardır:

1. *Tedavi giderleri.*
2. *Kazanç kaybı.*
3. *Çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar.*
4. *Ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplar”.*

MADDE 55- Destekten yoksun kalma zararları ile bedensel zararlar, bu Kanun hükümlerine ve sorumluluk hukuku ilkelerine göre hesaplanır. Kısmen veya tamamen rücu edilemeyen sosyal güvenlik ödemeleri ile ifa amacını taşımayan ödemeler, bu tür zararların

belirlenmesinde gözetilemez; zarar veya tazminattan indirilemez. Hesaplanan tazminat, miktar esas alınarak hakkaniyet düşüncesi ile artırılmaz veya azaltılamaz. Bu Kanun hükümleri, her türlü idari eylem ve işlemler ile idarenin sorumlu olduğu diğer sebeplerin yol açtığı vücut bütünlüğünün kısmen veya tamamen yitirilmesine ya da kişinin ölümüne bağlı zararlara ilişkin istem ve davalarda da uygulanır.

Trafik kazasından kaynaklanan zararların hesabında statik bir uygulama yoktur ülkemizde Yargıtay içtihatları ve doktrinlerle şekillenmiştir ki doktrinsel görüşe göre de yaşayan ve sürekli gelişen ve değişen bir hukuk olduğundan trafik kazasından kaynaklı sorumluluk hukukunun statik olmaması içtihatlarla ve doktrinle gelişmesi daha uygundur. Sigorta şirketleri maddi olarak kendilerini güvence altına almak ve ödeyecekleri en az tazminat tutarını ödeyebilmek için statik bir düzenlemeye gitmeye çalışmış ancak aym kararı ile bu çalışmaları sonuç vermemiştir.

Bundan sonra Aktif pasif zarar süreleri, destek payları, tedavi giderleri kapsamı ve düzenlemeleri yargı düzenlemeleri dışına çıkmayacak. Doğrudan doğruya sigorta şirketlerini koruyan onlara daha az nasıl tazminat ödetiriz şeklinde hazırlanan genel şartlar hesaplamalarda uygulanmayacak.

Genel şartlarda Zarar hesabında bordrolara yansıyan vergilendirilmiş kazanç ya da asgari ücret esas alınıyordu çünkü gelir ne kadar azsa ödenecek tazminat o kadar az olacağı için. Biliniyor ki ülkemizde vergilendirilmiş kazanç çoğu zaman gerçek kazanç değildir. Asıl olan gerçek kazancın ortaya çıkarılmasıdır. Vergilendirilmiş kazancın esas alınması da sigorta şirketlerinin yine daha az tazminat ödemek için kabul ettikleri kazançtır. 2015 sonrası türkiye'nin neredeyse yarısından fazlası asgari ücretle çalışıyormuş gibi hesaplamalar yapıldı. Ancak iptal kararı sonrası Yargıtay yerleşik uygulamaları gereğince emsal ücret araştırması yapılması suretiyle elde edilen gerçek kazanç esas alınmaya devam edecektir.

Anayasa Mahkemesinin anılan kararıyla iptal edilen diğer bir hüküm Karayolları Trafik Kanununun 92. Maddesinin i bendidir.

Karayolları Trafik kanununun 92. Maddesi zorunlu mali sorumluluk sigortasınd teminat dışında kalan halleri düzenler. Nedir Bunlar?

- a) İşletenin; bu Kanun uyarınca eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere karşı yöneltebileceği talepler,
- b) İşletenin; eşinin, usul ve fûruunun, kendisine evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin mallarına gelen zararlar nedeniyle ileri sürebilecekleri talepler,
- c) İşletenin; bu Kanun uyarınca sorumlu tutulmadığı şeye gelen zararlara ilişkin talepler,
- d) Bu Kanunun 105 inci maddesinin üçüncü fıkrasına göre zorunlu mali sorumluluk sigortasının teminatı altında yapılacak motorlu araç yarışlarındaki veya yarış denemelerindeki kazalardan doğan talepler,

e) Motorlu araçta taşınan eşyanın uğrayacağı zararlar,

f) Manevi tazminata ilişkin talepler.

g) (Ek: 14/4/2016-6704/4 md.) Hak sahibinin kendi kusuruna denk gelen tazminat talepleri,

h) (Ek: 14/4/2016-6704/4 md.) İlgililerin, sigortalının sorumluluk riski kapsamında olmayan tazminat talepleri,

ve yine 2016da eklenip 2020 Aym kararı ile iptal edilen i bendi

i) Bu Kanun çerçevesinde hazırlanan zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartları ve ekleri ile tanımlanan teminat içeriği dışında kalan talepler. Şeklindeydi.

Bu maddeyi konuşmak gerekirse burada işleten ile sigorta şirketi arasındaki sözleşmesel ilişkinin neleri kapsamadığı düzenlenmiştir.

bilindiği üzere zorunlu mali sorumluluk sigortaları sigortalının aracının 3. Kişilere vermiş olduğu zararları karşılamak için yaptırılan bir sorumluluk sigortasıdır. Kasko gibi Bir mal ya da hayat sigortası gibi bir can sigortası değildir, haksız fiil sonrası ortaya çıkan mal ya da can kayıplarından dolayı ortaya çıkan zararın tazmin edilmesini sağlayan bir sigorta türüdür.

92. maddenin b bendinde

b) İşletenin; eşinin, usul ve fûruunun, kendisine evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin mallarına gelen zararlar nedeniyle ileri sürebilecekleri talepler,

İşletenin yani sigortalının 3. Kişi olan eşi, usul fûru ve evlat edinme ilişkisi olan kişilerin, ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin mallarında meydana gelen azalmaları kapsamadığı düzenlenmektedir.

Burada özellikle sigortalının bahsedilen yakınlarının mallarına gelen zararları kapsamadığı düzenlenmiş ancak can zararlarını kapsamadığı düzenlenmemiştir. Kanun koyucu burda can zararlarını özellikle belirtmemiştir ki zmmms işletenin yakınlarının mal zararlarını kapsamıyorsa can zararlarını kapsayacak demektir. 2016 yılında eklenen İ bendiyle kanun kendisini genel şartlarla sınırlamış ve genel şartlarda neyi kapsamıyor diyorsa onu kapsamayacak hale gelmiştir. Bu da kaos ortamına sebep olmuştur. Çünkü kanun 92. Maddede tahdidi olarak neleri kapsamadığını açıkça yazmış bir de genel şartlar ibaresi eklenerek teminat dışı hallerin ucu açık bırakılmıştır.

Anayasa Mahkemesi i bendini iptal ederek bu belirsizliği de ortadan kaldırmıştır.

Burada ele alınması gereken diğer bir konu tek taraflı kazalarda ya da ölenin yolcu olması durumundaki destekten yoksun kalma zararlarıdır.

Tek yanlı kazalarda tek taraf olduğu için kusur yüzde yüz sürücü de yani sigortalı araçta kabul edilir. İşletenin sürücü olması durumunda ve tek yanlı kazalarda sürücünün yani işletenin ölmüş olması halinde desteğinden yoksun kalanların bu zararı talep edip edemeyecekleridir.

Tek yanlı kazalarda sürücünün yaralanması ya da sigortalı aracın zarar görmesi halinde ZMMS 3. Kişilerin mal ve can zararlarını karşıladığından ve kimse kendi kusurundan faydalanamaz ilkesi gereğince ZMMS kapsamı dına zararın karşılanması mümkün değildir. Ancak yine tek yanlı kazalarda sürücünün ölmesi durumunda desteğinden yoksun kalanların tazminat hakkının olup olmadığı hususunda Yargıtay zararın yansıma zarar mı yoksa doğrudan zarar mı olup olmadığının tespitine önem vermektedir. ZMMS 3. Kişilerin zararını karşıladığına göre destekten yoksun kalma zararının ölen kişiden miras yoluyla intikal eden bir zarar olduğu düşünülürse işletenin ölmesi durumunda işletenin zararı karşılanmayacağından miras yoluyla intikal eden destekten yoksun kalma zararı da karşılanmayacağı kabul edilebilir. Ancak destekten yoksun kalma zararları miras yoluyla intikal eden bir zarar değildir. Ölen kişinin zararının tazmin edilmesini talep etmesi mümkün olamayacağından destek zararının da ölen kişi tarafından talep edilip mirasın intikal ettiği kabul edilemez. Ayrıca bilindiğı üzere destekten yoksun kalma zararı da sadece mirasçılara değil bakmakla yükümlü olduğu kişilere verilmektedir.

Bu sebeple destek zararı yansıma zarar değil doğrudan zarar kapsamında ele alınmalıdır. Doğrudan 3. Kişinin mal varlığını etkileyen destekten yoksun kalma zararı sürücünün tam kusurlu tek yanlı kazalarda sürücünün ölmesi durumunda desteğinden yoksun kalanların zararlarının tazminini isteyebileceklerdir.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 2020 yılında verdiği 2016 değişiklik öncesi meydana gelen bir olaya ilişkin olarak vermiş olduğu karar da bu yöndedir. 2020 Ekim ayında resmi gazetede yayınlanan aym kararı ile de bu görüş devam edecektir.

ANAYASA MAHKEMESİ KARARININ UYGULAMA ALANLARI

Anayasa Mahkemesi kararları kesinleşmiş yargı kararları dışında halen devam eden ve ne aşamada olursa olsun bütün yargılamalarda uyulması gereken kararlardır. Bu kararlara uyulmazsa anayasal suç işlenmiş olur. Anayasa Mahkemesinin somut norm denetimi ile verdiği kararların eldeki tüm uyuşmazlıklar için uygulanması gerektiğine yönelik Yargıtay Hukuk Genel Kurul kararı var.

Bu nedenle Genel şartların düzenlenmesinde I bendine göre tek taraflı kazalarda genel şartların uygulanmasıyla destekten yoksun kalanların desteğinin kusuruna dayalı olarak talepte bulunamayacaklarına ilişkin düzenleme iptal edilmiş olacağı için yani genel şartların uygulanması ortadan kalkacağı için yine bu konuda geçmiş dönem kazalarla ilgili yeniden dava açılması mümkündür.

İptal edilen yasaya göre sonuç alamayacağını düşünerek dava açmamış olan kişiler iptalden sonra dava açabilirler ve mahkeme hak kaybına ve zarara yol açan olay tarihinde iptal edilen yasanın yürürlükte olduğunu iddia ederek bunula ilgili olarak bir ret kararı veremez.