

GÜVENCE HESABININ TAŞIMANIN 100 KM. ALTINDA OLMASI NEDENİYLE ZORUNLU KOLTUK FERDİ KAZA SİGORTASI KAPSAMINDA ÖDEME YAPMAYI REDDETME Sİ HUKUKA UYGUN MUDUR?

Prof. Dr. Tekin Memiş*

ÖZET

Sigortacılık Kanunu ile 2007 yılına kadar yürürlükte bulunan Garanti Fonu'na ilişkin hüküm yürürlükten kaldırılmış olup yerine Güvence Hesabı getirilmiştir. Güvence Hesabının ihdasının amacı ise zorunlu sigortaların boşluklarının doldurulmasıdır. Garanti Fonu ile mukayese edildiği zaman Güvence Hesabı ile kanun koyucunun daha geniş bir korumaya amaçladığı görülmektedir. Ancak bu korumayı gerçekleştirirken her hal ve şartta gerçekleşen zararları değil, belirli durumlarda gerçekleşen zararların tazmini amaçlanmıştır. Karayolları Taşıma Kanunu'nun 2. maddesinde idareye (valiliklere) bırakılan yetkiye göre il sınırları içindeki taşımalar ile 100 km.' ye kadar şehirlerarası yolcu taşımalarında düzenleme yapma yetkisi, Valiliklere bırakılmıştır. Ancak Valiliklere bırakılan düzenleme yetkisi sadece bu taşımının nasıl yapılacağı ve esasları ile ilgilidir. Fakat hukukun temel ilkelerinden olan sorumlulukların idarenin tasarrufu ile belirlenemeyeceği, bu nedenle sorumlulukların kanunlar ile tesis edileceği kuralına aykırı uygulamalar yaşanmaktadır. Karayolları Taşıma Kanunu ile belirlenen sorumluluk ve sorumluluk sigortası yaptırma yükümlülüğü Yönetmelik hükümleri, Hazine Müsteşarlığı Genelgeleri ve İdari tasarruflarla değiştirilemeyecektir, aksi takdirde hukuka aykırılık söz konusu olacaktır.

Anahtar Sözcükler: güvence hesabı, zorunlu sigortalar, valiliklerin yetkisi, sorumlulukların kanunla ihdas edileceği ilkesi.

* İstanbul Şehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Öğretim Üyesi.

IS THAT LEGAL TO REFUSE TO MAKE PAYMENT WITHIN THE SCOPE OF COMPULSORY SEAT PERSONAL ACCIDENT INSURANCE DUE TO THE ASSURANCE ACCOUNT IS UNDER 100 KM

ABSTRACT

The provision about the Guarantee Fund, which had been in force until 2007, was abolished and replaced by Assurance Account by Insurance Act. The aim of the introduction of Assurance Account is to fill in the gaps in the compulsory insurances. It is observed that the law maker aims to provide a wider protection with Assurance Account when compared to Guarantee Fund. However, while providing this protection it aims to compensate the damages occurring in certain cases, not every damages occurred in any occasion. Highway Transport Act Article 2 grants authorisation to Governorships to make regulations on transportations within the province and inter-province passenger transportations shorter than 100 KM. Nevertheless the authorisation to make regulations is restricted to determine how this transportation will be made and what its principles are. However, there would be some breaches of law in the matter due to the rule, as a general principle of law, that responsibilities cannot be determined by administration by its own act but a Parliament Act will establish the responsibilities. The responsibility and the burden to make liability insurance determined by the Highway Transport Act cannot be altered by the provisions of the Regulation, Directives of the Treasury, and administrative processes. Otherwise, it will be contradiction to law.

Keywords: guarantee account, compulsory insurances, authorisation of governorships, the principle of introduction of responsibilities by an Act

GİRİŞ

Güvence Hesabının ihdası, zorunlu sigortalara olan güvenin sağlanmasıdır. Zira devlet tarafından özellikle karayolu taşımacılığı ile ilgili bazı sigortalıların zorunlu hale getirilmesinin amacı, bu taşımacılıqdaki riskin büyüklüğüdür. Riskin bu büyüklüğü karşısında kişilerin canlarının ve malvarlıklarının korunması için, taşımacılığa ilişkin bu sigortalıların, zorunlu

hale getirilmiştir. Zorunlu sigorta sistemine rağmen bazen sigortanın yapılmaması bazen de sigortalı aracın tespit edilememesi halinde de ortaya çıkan zararın belirli şartlar altında karşılanmasını sağlamak için, güvence hesabı ihdas edilmiştir. Diğer bir deyişle güvence hesabı, zorunlu sigortalardaki boşlukları gidermek için kurulmuştur.

Bu çalışmanın konusu ise ‘Güvence Hesabı Kurumu tarafından Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası kapsamında gerekli ödemelerin yapılmamasına’ ilişkin problemdir. Güvence Hesabı, özellikle ‘100 km.’nin altındaki taşımalarda’ zarar görenlere ödeme yapmamaktadır. Konuya ilişkin sorunun kaynağı, değerlendirmelerim aşağıda Yargıtay Kararları ile birlikte ele alınıp değerlendirilecektir. Nihayetinde ise kanaatlerim ve delege feranda önerilerim yer alacaktır.

I. HUKUKİ SORUN VE YARGI KARARLARI

Güvence Hesabı Kurumu, TBMM Dilekçe Komisyonuna ve Yargıya da intikal eden bir çok olayda il içi ve kısa mesafeli yolcu taşımalarında zorunlu ferdi kaza sigortası kapsamında ödeme yapmamakta, mağdurlara tazminat ödememektedir. Soruna ilişkin olarak TBMM Dilekçe Komisyonuna Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü’nün verdiği cevapta özetle¹, 4925 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 17. Maddesinde sorumluluğun ‘şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacıları, duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur’ hükmünün bulunduğu, 18. Maddeye göre taşımacıların yolcuya gelebilecek bedeni zararlar için bu Kanunun 17. Maddesinden doğan sorumluluk için Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası yaptırmalarını emredici olarak düzenlediği, yine yurt içi ve yurt dışı yolcu taşımaları yapan taşımacıların 22.1.2004 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile Zorunlu Ferdi Kaza Koltuk Sigortası yaptırmak zorunda kaldıklarını, bu çerçevede aynı sigorta konusunun iki sigorta teminatına kavuşturulduğunu, 5684 sayılı Kanunla kurulan ve görevleri kanun ile

¹ T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 6.12.2011 tarih ve 45389 sayılı Sigortacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Cevap Metni ekli yazısı.

belirlenen Güvence Hesabının ödeme mükellefiyetini, Karayolları Trafik Kanunu ve ilgili Bakanlar Kurulu kararları ile aranan şartlara bağlı olduğu, bu kapsamda özellikle Ulaştırma Bakanlığı ve ilgili Valiliklerce yürürlüğe konan mevzuat taşıma faaliyetinin ruhsatlandırılması bakımından istihsal edildiğini ve uygulamaya konulduğunu ve olayın da yargıya intikal ettiğini ve konunun takip edildiği belirtilmektedir. Hazine Müsteşarlığının diğer cevabında ise Yargıtay'ca onanan ve kesinleşen kararlarla ilgili hak sahiplerine tazminatların ödendiği belirtilmiştir².

Yargıya intikal eden kararlar incelendiğinde, bazen Güvence Hesabının lehine bazen de aleyhine sonuçlandığı görülmektedir.

Bu kararlardan 22.09.2011 tarihli 2011/144 Esas ve 2011/408 karar no.lu İstanbul 11. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin kararında³ bu sorun incelenmiştir. Burada davacılar, kaza sırasında hayatını kaybeden davacıların murisleridir. Olay ise, ferdi kaza koltuk sigortası olmayan bir minibüs içindeki taşıma kaynaklı kazadır. Taşıma, Ordu ilinin Ulubey ilçesi ile Gölköy Damarlı beldesi arasında yapılmaktadır. Mahkeme bu olayda, kazanın meydana geldiği 25.07.2007 tarihi itibarıyla il içinde taşıma işi yapan minibüslerin Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin kapsam başlıklı 2. Maddesinin değişik 3. Fıkrası ile il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları ile 100 km.ye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımalarının düzenlenmesinin ilgili Valiliklere bırakıldığı, Ordu Valiliği tarafından yazılan müzekkereye istinaden verilen cevapta söz konusu aracın ticari vasıflı olduğu, ancak ticari araçların 4925 sayılı Kanunun emredici hükümleri gereğince şehirlerarası yolcu taşıma yetki belgesine sahip olması için belirli bir zaman ve ücret tarifesine göre tespit edilmiş bir güzergahta önceden açıklanmış yerleşme arasında düzenli seferler yapanlar için verilen Yolcu Taşımacılığı Belgesine sahip olmadığının anlaşıldığı, bu çerçevede yolcu taşıma ruhsatı olmayan bir araçta zorunlu ferdi kaza koltuk sigortası da yaptırmasının zorunlu olmadığı bu halde 5684 sayılı Kanunun 14.maddesine göre ferdi kaza koltuk sigortasını

² T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 26.01.2012 tarih ve 1766 sayılı Sigortacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Cevap Metni ekli yazısı.

³ Karar yayınlanmamıştır.

yaptırmanın zorunlu olmadığı hallerde Güvence Hesabına da başvurulamayacağına karar verilmiş ve davacının davası reddedilmiştir.

Bir başka davada da benzer bir karar verilmiştir. İstanbul 8. Asliye Ticaret Mahkemesinin 12.10.2011 tarihli ve 2010/316 Esas ve 2011/433 no.lu kararında⁴ benzer bir kazada mirasçılardan açtığı davayı reddetmiştir. Bu davada Antalya Valiliği'nce yayınlanan 100 km.ye kadar Şehirlerarası ve İl-İl içi Yolcu Taşımaları Hakkında Yönergenin 14.1. maddesi gereğince aracın ticari olarak yolcu taşıma faaliyetinde bulunamayacak bir araç olduğu ve yine aynı yönetmelik gereği yetki belgesi verilemeyeceği, yolcu taşıma kapasitesi ve yetki belgesi olmayan araç maliklerinin zorunlu ferdi kaza koltuk sigortası yaptırma mecburiyetinin bulunmadığı bu nedenle davalı Güvence Hesabının tazminat ödeme sorumluluğunun olmadığı kanaati açıklanmıştır.

Yine Gürpınar Asliye Hukuk Mahkemesi de, 13.4.2011 tarihli 2010/229 Esas ve 2011/56 no.lu kararında⁵, Van ilinden Başkale ilçesine yapılan yolculukta meydana gelen kazada, ferdi kaza koltuk sigortasının zorunlu olmadığı, bu nedenle de Güvence Hesabının tazminat ödemesine yer olmadığına karar vermiştir.

Buna karşın Yargıtay 11.HD.nin 19.12.2011 tarih, 2011/14525 Esas ve 2011/17268 no.lu kararında⁶ Van Bahçesaray ile Bitlis ili Hizan ilçesi arasında yapılan taşımada meydana gelen zarar için mesafenin 100 km altında olması (67,1 km) ve ilçeler arası taşıma olması ayrıca ferdi kaza sigortasının eksik limitlerde yapılması nedenlerine dayanarak tazminat ödemeyi reddeden Güvence Hesabını haksız bulan ilk derece mahkemesinin kararı onanmıştır.

Yargıya ve TBMM Dilekçe Komisyonuna intikal eden bu olaylarda temel hukuki sorun, zorunlu sigortalarda Valiliklerin yetkisinin ne olduğu, 100 km. altı taşımalarda ferdi kaza koltuk sigortasının zorunluluğu ve

⁴ Karar yayınlanmamıştır.

⁵ Karar yayınlanmamıştır.

⁶ Karar yayınlanmamıştır.

nihayet bu sigortaların yokluğunda Güvence Hesabının ödeme yapıp yapmayacağıdır.

III. İLGİLİ MEVZUAT

Yukarıda ortaya koyduğumuz hukuki sorunun çözümünde göz önünde bulundurulması gereken kanun hükümlerinin en azından burada zikredilmesinde fayda bulunmaktadır. Karayolları Trafik Kanunu'nda zorunlu sigortaların boşluklarının doldurulabilmesi için Karayolu Trafik Garanti Sigortası Fonu ihdas edilmişti⁷. Bu hüküm, 2007 tarihli Sigortacılık Kanunu hükümleri ile yürürlükten kaldırılmıştır.

⁷ Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı

Madde 108 - (Değişik: 4199 - 17.10.1996) Bu Kanuna göre, zorunlu malî sorumluluk sigortasına tabi motorlu araçların sebep olacakları zararların, aşağıdaki durumlarda işletenin sorumluluğuna ilişkin kurallar uyarınca geçerli teminat tutarları dahilinde karşılanması amacıyla, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde bir "Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı" oluşturulur.

("Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı" na aşağıdaki durumlarda başvurulur:

- a) Kazayı yapan motorlu aracın tespit edilmemesi durumunda kişiye gelen bedensel zararlar için,
- b) Kazanın meydana geldiği tarihte geçerli olan teminat tutarları dahilinde zorunlu malî sorumluluk sigortasını yaptırmamış olan işletenlerin neden olduğu bedensel zararlar için,
- c) Zorunlu malî sorumluluk sigortasını yapan sigortacının ("malî bünye zaafiyeti nedeniyle sürekli olarak bütün branşlarda ruhsatlarının iptal edilmesi ya da" iflası halinde sigortacının ödemekle yükümlü olduğu maddî ve bedensel zararlar için,
- d) 8 inci maddenin (b) bendi ile 107' nci maddenin son fıkrasında öngörülen durumlar için.

Kazaya sebep olan aracın işletenin sonradan bulunması halinde "Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı", işletene ve sigortacısına rücu edebilir; diğer durumlarda da "Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı" nın sorumlulara başvurma ve sigortacının iflas masasına katılma hakları saklıdır.

"Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı" nın gelirleri, zorunlu malî sorumluluk sigortası için tahsil edilen toplam primlerin yüzde biri oranında sigorta şirketlerince ödenecek katılma payları ile sigorta yaptırılardan safi primlerin yüzde ikisi oranında tahsil edilecek katılma paylarından oluşur. Bakanlar Kurulu bu oranları binde beşe kadar indirmeye veya tekrar kanunî sınırlarına kadar yükseltmeye yetkilidir.

Sigorta araçları, sigorta yaptırılardan yukarıdaki fıkra hükmü gereğince tahsil ettikleri katılma paylarını, tahsilatı takip eden ayın 15'ine kadar ilgili sigorta şirketlerine intikal ettirirler.

Sigorta şirketleri; kendileri tarafından ödenmesi gereken bir takvim yılına ilişkin katılma paylarını takip eden yılın Şubat ayı sonuna kadar; sigorta yaptırılardan tahsil edilen katılma paylarını ise ertesi ayın sonuna kadar "Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı" hesabına yatırır.

Sigortacılık Kanunu ile Garanti Fonu'na ilişkin hüküm yürürlükten kaldırılmış ve Sigortacılık Kanunu ile Güvence Hesabı adı altında yeniden düzenlenmiştir.

Aşağıda metni verilen düzenleme incelendiğinde zorunlu sigortalara ilişkin ihdas edilen bu yeni Hesabın kapsamının daha öncekinde olduğu gibi sadece karayolu taşımacılığı ile ilgili zorunlu sigortalara sınırlı tutulmadığıdır. Gerçekten ilgili hüküm incelendiğinde bütün zorunlu sigortalar için Güvence Hesabı ihdas edilmiştir.

Güvence Hesabı

MADDE 14- (1) Bu Kanununun 13 üncü maddesi, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile ihdas edilen zorunlu sorumluluk sigortaları ile bu Kanunla mülga 21/12/1959 tarihli ve 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu çerçevesinde ihdas edilmiş olan zorunlu sigortalara ilişkin olarak aşağıdaki koşulların oluşması halinde ortaya çıkan zararların bu sigortalara saptanan geçerli teminat miktarlarına kadar karşılanması amacıyla “Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği” nezdinde Güvence Hesabı oluşturulur.

(2) Hesaba;

a) Sigortalının tespit edilememesi durumunda kişiye gelen bedensel zararlar için,

b) Rizikonun meydana geldiği tarihte geçerli olan teminat tutarları dahilinde sigortasını yaptırmamış olanların neden olduğu bedensel zararlar için,

Fon hesabına zamanında ve tam olarak yatırılmayan katılma payları ve gecikme zamları 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre tahsil olunur. (Değişik cümle : 4262 - 21.5.1997) Ayrıca, söz konusu yükümlülüğü yerine getirmeyen şirketler 108.000.000.- lira hafif para cezası ile cezalandırılırlar. Fonun gelir ve giderleri ile işlemleri, Hazine Müsteşarlığınca her yıl denetlenir. Garanti Fonunun kuruluşuna, işleyişine, fon varlıklarının nemalandırılmasına, fondan yapılacak ödemelere ve diğer hususlara ilişkin esaslar Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğinin görüşü alınarak, Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlık tarafından hazırlanacak bir yönetmelikle düzenlenir.

c) Sigorta şirketinin mali bünye zaafiyeti nedeniyle sürekli olarak bütün branşlarda ruhsatlarının iptal edilmesi ya da iflası halinde ödemekle yükümlü olduğu maddi ve bedensel zararlar için,

ç) Çalınmış veya gasp edilmiş bir aracın karıştığı kazada, Karayolları Trafik Kanunu uyarınca işletenin sorumlu tutulmadığı hallerde, kişiye gelen bedensel zararlar için,

d) Yeşil Kart Sigortası uygulamaları için faaliyet gösteren Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunca yapılacak ödemeler için,

başvurulabilir. Bakanlar Kurulu, gerekli görülen hallerde, eşyaya gelecek zararların kısmen veya tamamen Hesaptan karşılanmasına karar vermeye yetkilidir.

(3) Hesabın gelirleri; birinci fıkrada belirtilen zorunlu sigortalar (...)için tahsil edilen toplam primlerin yüzde biri oranında sigorta şirketlerince ödenecek katılma payları ile sigorta ettirenlerden safi primlerin yüzde ikisi oranında tahsil edilecek katılma paylarından oluşur. Bakan, bu oranları binde beşe kadar indirmeye veya tekrar kanuni sınırlarına kadar yükseltmeye yetkilidir. Bakan, bu oranları yarısına kadar indirmeye veya iki katına kadar artırmaya ya da katılma paylarını maktu olarak tespit etmeye yetkilidir.

(4) Sigorta şirketleri, üçüncü fıkra hükmü gereğince kendileri tarafından ödenmesi gereken bir takvim yılına ilişkin katılma paylarını takip eden yılın Şubat ayı sonuna kadar; sigorta ettirenlerden tahsil edilen katılma paylarını ise tahsil edildikleri ayı takip eden ayın sonuna kadar Hesaba yatırmak zorundadır.

(5) Hesap kapsamındaki her zorunlu sigorta ve yeşil kart sigortası için ayrı hesap açılır ve bunların gelir ve giderleri bu hesaplarda izlenir.

(6) Hesabın gelir ve giderleri ile işlemleri, Müsteşarlıkça her yıl denetlenir.

(7) Hesabın kuruluşuna, işleyişine, fon varlıklarının nemalandırılmasına, Hesaptan yapılacak ödemelere, gerek ilgililere gerekse Türkiye Motorlu Taşıt Bürosuna yapılacak rüculara, 24 üncü madde uyarınca oluşturulacak bilgi merkezine ve Komisyona yapılacak katkı payı ve diğer harcamalara ilişkin esaslar yönetmelikle düzenlenir.

(7) Hesabın kuruluşuna, işleyişine, tanıtımına, idari masraflarına, fon varlıklarının nemalandırılmasına, Hesaptan yapılacak ödemelere, gerek ilgililere gerekse Türkiye Motorlu Taşıt Bürosuna yapılacak rücûlara, Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi, Sigortacılık Eğitim Merkezi ve Komisyona yapılacak katkı payları ile, Hesap kapsamındaki zorunlu sigortaların denetimi ve takibinden kaynaklanan giderler ile diğer harcamalara ilişkin esaslar yönetmelikle düzenlenir.

III. SORUNUN ÇÖZÜMÜNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

Yukarıda ortaya koyduğum hukuki sorunu, şu alt başlıklarda ele alıp değerlendirmeyi uygun gördüm. Bunların özellikle bilinmesinin sorunun doğru çözümü için gerekli olduğu kanaatindeyim.

- a) Güvence Hesabının ihdas edilmesinin amacı,
- b) Güvence Hesabının ödeme yapmasının şartları,
- c) Valiliklere bırakılan yetkiler ve uygulamaları,
- d) Nihayet şehir içi veya 100 km. Mesafeli taşımalarda uygulama.

1. Güvence Hesabının İhdas Edilmesinin Amacı

Güvence Hesabının ihdasının amacı, zorunlu sigortaların boşluklarının doldurulmasıdır. Bazı sigortaların zorunlu hale getirilmesinde devletin hedeflediği, kamu menfaatlerinin korunmasıdır. Taşıma ve trafik mecburi sigortaları, özellikle trafik kazalarında tehlike sorumluluğunun kabul edilmesi ve zarar görenin zararının tamamen giderilmesi amacıyla doğmuş ve gelişmiştir. Bu sigortalar bir taraftan araç sahibini tazminat ödeme yükümünden kurtarmak amacını güderken diğer taraftan trafik kazalarında kaza kurbanlarını korumak amacını gütmektedir⁸. Özellikle kaza mağdurlarının mağduriyetlerinin giderilmesi, Sigortacılık Kanunu'nun 14. Maddesinin de temel gerekçesidir.

Hemen belirtelim ki, Karayolları Trafik Kanunu'nun 108. Maddesinde ihdas edilmiş bulunan Garanti Fonu ile Sigortacılık Kanunu'nun Garanti Fonuna ilişkin ilgili hükmü kaldıran ve 14. Maddesinde ihdas edilen Güvence Hesabı karşılaştırıldığında, kanun

⁸ Zahit İmre, Motorlu Taşıt Araçlarının Mecburi Mesuliyet Sigortası ve Kapsamı, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, Trafik Sigortası, Ankara 1973, s. 262, 263, 264.

koyucunun daha geniş bir korumayı amaçladığı görölmektedir. Gerçekten KTK.m.108’de sadece trafik mali sorumluluk sigortalarındaki boşlukların doldurulması amaçlanmış iken SK.m.14’de ise sadece sorumluluk sigortaları değil, Karayolları Taşıma Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu ve Sigorta Murakabe Kanunundaki zorunlu sigortaların boşluklarının tamamlanması amaçlanmıştır. Böylece, kanun koyucu, Güvence Hesabı ile daha geniş bir çevreyi koruma altına almıştır.

Gerek Karayolları Trafik Kanunu gerekse Karayolları Taşıma Kanunu hükümlerine göre ihdas edilecek olan zorunlu sigortalara ilişkin olarak belirli şartların oluşması halinde Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde Güvence Hesabı oluşturulmuştur. Güvence Hesabının sorumlu olacağı hallerin belirlenmesi için bazı şartların oluşması gerektiği açıktır.

Daha önce Garanti Fonu’nun Sigortacılık Kanunu ile de Güvence Hesabının oluşturulmasının amacı ise, devletin zorunlu sigortalar ile karşılanamayan zararları, bir başka yolla telafi etmek istemesidir. Gerek Karayolları Trafik Kanunu gerekse Karayolları Taşıma Kanunu’nda öngörölen amaç aynıdır⁹. Aslında dünya ölkelerindeki sistemler ele alınıp değerlendirildiğinde mecburi sigortaların boşluğunun doldurulması için farklı sistemlerin benimsendiği de görölmektedir¹⁰.

Sigortacılık Kanunu’nun 14. maddesinin gerekçesi incelendiğinde her hal ve şartta tazmini öngörölmemiştir. Zararın belirli şartların varlığında tazmini amaçlanmıştır. Yani diğer bir ifade ile sınırsız bir garanti ya da güvence verilmiş değildir¹¹.

⁹ Bu konuda bkz. Rayegan Kender, Trafik Sigortasında Garanti Fonu, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, Trafik Sigortası, Ankara 1973, s.433 vd.

¹⁰ Ergun Özsunay, Onüçüncü Bildiriyle İlgili Açıklamalar, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, Trafik Sigortası, Ankara 1973, s.448.

¹¹ Gerekçe Madde 14- Madde ile sigortacılık sektöründe daha önce kısmen var olan garanti sistemi, maddede öngörölen zorunlu sigortaların tümünü kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Özellikle iflas kararları ile ilgili yasal sürecin uzun zaman gerektirmesi, sigortalıların tazminatlarını almalarında gecikmelere neden olmaktaydı. Madde ile ödemelerin iflastan önce ruhsat iptali sonucu yapılabilmesi imkanı getirilmiş, hem teminatların hem de oluşturulan yeni kaynağın Güvence Hesabı çatısı altında toplanması, ayrıca garanti sisteminin gelişmiş ölkelerdeki gibi yeniden düzenlenmesi sağlanmıştır.Yapılan bu

Farklı ülke düzenlemelerinde benimsenen çözümler de farklıdır. Fransa'da garanti fonu, daha ziyade kazadan sorumlu olanların ödeme kabiliyetinin olmaması hallerinde devreye giren ikame bir tazminat sistemini öngörür iken Belçika ve İtalya'da adeta sigorta gibi bir işleve sahiptir¹². Hatta İtalyan yazarlardan bir kısmı, Garanti Fonundan bahsederken adeta kanundan doğan bir sigorta olarak bahsetmektedir¹³.

Türk hukukundaki sistem incelendiğinde, daha ziyade Fransız sistemine yakın olduğu, sigortalının bilinmemesi ya da sigorta şirketinin iflas etmesi gibi hallerde, Fonun/Hesabın devreye girdiği ve ikame bir işleve sahip olduğu görülmektedir.

Bu çerçevede Güvence Hesabının ödeme yapabilmesi için bazı şartların belirlendiği görülmektedir. Bu şartlar gerçekleşmeden Güvence Hesabına gidilemeyecektir.

2. Güvence Hesabının Ödeme Yapmasının Şartları

Yukarıda da belirttiğimiz gibi Güvence Hesabının her hal ve şartta ödeme yapması düşünülemez. Zira Hesabın ödeme yapması da bir takım şartlara bağlanmıştır. Eğer bu şartlar yerine getirilmemiş ise bu halde, Güvence Hesabına da ödeme için başvuru yapılamayacaktır. Bu şartlardan ilki, temel şart niteliğindedir.

a. Temel Şart: Zarar, Karayolları Taşıma Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu ve Sigorta Murakabe Kanunu'ndaki zorunlu sigortaların kapsamına girmelidir.

Sigortacılık Kanunu, Güvence Hesabının ödeme yapması için zararın hangi sigortaların kapsamında olması gerektiğini belirlemiştir. Buna göre SMK, KTK ve KTaşK. Çerçevesinde belirlenen zorunlu sigorta

düzenleme ile zorunlu kılınan sigortalardan doğan tazminatların karşılanabilmesi amaçlanmıştır. Madde uyarınca, söz konusu sigortaların zorunlu hale getirilmiş olması nedeniyle duyulan güvenin zedelenmemesi için, herhangi bir zarar görülmesi durumunda ortaya çıkan zararın belirli kurallar dahilinde karşılanabilmesi amaçlanmıştır.

Madde ile Güvence Hesabının gelirleri de düzenlenmiştir.

¹² Kender, s. 436.

¹³ Adnan Damcı, Onüçüncü Bildiriyle İlgili Açıklamalar, V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, Trafik Sigortası, Ankara 1973, s. 453.

kapsamında bir zarar doğmalıdır. Zorunlu sigortalar, hukukumuzda bazen bir Kanunla bazen de Bakanlar Kurulu kararları ile ihdas edilmektedir¹⁴

aa. Sigorta Murakabe Kanunu Gereğince Zorunlu Sigortalar

Sigorta Murakabe Kanunu'na dayanılarak Bakanlar Kurulu, 1991 yılında tabii veya sentetik, katı veya sıvı veya gaz şeklinde her türlü yanıcı, parlayıcı ve patlayıcı maddeleri üretmek, depolamak, nakletmek ve satmak için gerekli kanun, tüzük ve yönetmelikler uyarınca özel bir izin almak zorunda bulunan kişileri, bu tür mesleki faaliyetlerini icra ederken üçüncü kişilere vereceği zararlara karşı sigorta yaptırmaya zorunlu tutmuştur. Bu sigorta Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası adını taşımaktadır.

Benzeri bir sorumluluk sigortası da Okul Servis Araçları Ferdi Kaza Sigortasıdır. Bu zorunlu sigorta ise, okul servis araçlarının taşıdığı öğrencileri, taşımada görevli sürücülerini, bunların yardımcılarını ve öğretmenleri sigorta himayesine almaktadır.

Bakanlar Kurulu, yine SMK.m.29'a dayanarak 1989 yılında Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortasını ihdas etmiştir. Bu sigorta ile, uluslararası ve şehirlerarası yolcu taşıyan ve sigorta poliçesine kayıtlı olan otobüsün yolcuları, sürücülerini ve yardımcılarını, taşımacılık hizmetinin başlangıcından bitimine kadar mola ve duraklamalar dahil seyahat süresi içinde maruz kalacakları her türlü kazalara karşı teminat altına alınmaktadır.

Bu sigorta türlerinden dolayı Güvence Hesabının sorumlu olacağı aslında şimdiye kadar pek konuşulmamıştır. Güvence Hesabı daha ziyade trafik kazaları için gündeme gelmiştir. Ancak İstanbul Davutpaşa' da

¹⁴ Zorunlu sigortaların ihdasına yönelik eleştiriler için bkz. Merih Kemal Omağ, Türk Hukuku'nda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış, Zorunlu Sigortalar Paneli, İstanbul 19 Kasım 1993; Samim Ünan, Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortaları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri, Zorunlu Sigortalar Paneli, İstanbul 1993.

meydana gelen patlamada ölenler için de Güvence Hesabı bu düzenlemelere göre tazminat ödemiştir¹⁵.

Bakanlar Kurulu Kararı ile 22.1.2004 tarihinde yine Sigorta Murakabe Kanunu'nun 29. Maddesine dayanılarak Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası ihdas edilmiştir¹⁶. Bu Karar'a göre 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde yolcu taşınması yapan taşımacılar zorunlu koltuk ferdi kaza sigortası yaptırmak zorundadırlar. Bunlar ise 4925 sayılı Kanuna göre uluslararası ve şehirlerarası yolcu taşınması yapan taşımacılardır.

bb. Karayolları Trafik Kanunu Gereğince Zorunlu Sigortalar

Karayolları Trafik Kanunu'nun 91. Maddesine göre işletenler, bu Kanun'un 85 inci maddesinin birinci fıkrasına göre olan sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur. Bu zorunlu sigorta, işletenin vereceği zararlara karşı üçüncü kişilerin uğrayacağı zararları teminat altına almaktadır.

cc. Karayolları Taşıma Kanunu Gereğince Zorunlu Sigortalar

Kanunun 17. Maddesine göre, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacıları; duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur. Kanunun 18. Maddesine göre ise, taşımacıların bu sorumlulukları için zorunlu karayolu taşımacılık mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur. Bu Kanunda sigorta yaptırılması zorunlu kılınan taşımaların, şehirlerarası taşımacılık ve uluslararası taşımacılık olduğu vurgulanmalıdır.

Kanunun 2. Maddesinde kapsam başlığı altında 'İl sınırları içerisindeki taşımalar ile yüz kilometreye kadar olan şehirlerarası taşımaların düzenlenmesi il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklere, belediye sınırları içerisindeki şehir içi

¹⁵Haber için bkz. <http://www.sigorta.web.tr/guvence-hesabi-ile-istanbul-buyuksehir-belediyesi-davutpasa'daki-patlama-yuzunden-davalik-oldu>.

¹⁶ Bkz. Resmi Gazete: 25 Şubat 2004, Sayı: 25384.

taşımlar belediyelere bu Kanuna göre düzenlenecek yönetmelik esasları dâhilinde bırakılabilir' denilmek suretiyle şehir içi taşımlar ve 100 km.' ye kadar olan taşımalarda idareye yetki verilmiştir.

Dilekçe Komisyonuna gelen ve sorun oluşturan konu, bir yönüyle Valiliklere bırakılan bu yetkinin kullanılmasıyla ilgilidir. Valilikler genel itibariyle 100 kilometrelik ticari taşımalarda sigortayı zorunlu kılmamaktadırlar.

b. Alternatif Şartlar

Yukarıda Güvence Hesabının ödeme yapması için temel şart gerçekleşikten sonra, yani diğer bir ifade ile, Sigorta Murakabe Kanunu, Karayolları Taşıma Kanunu ve Karayolları Trafik Kanunu çerçevesinde zorunlu sigorta kapsamına giren bir zarar doğduktan sonra ayrıca aşağıdaki alternatif şartlardan birinin bulunması şarttır. Bunlardan birinin bile bulunması kafi olduğu için, bu şartlar, alternatif şartlar olarak adlandırılacaktır.

aa. Sigortalının Tespit Edilememesi

Bir kaza anında bazı hallerde sigortalının tespit edilemediği görülür. Bu hallerde, meydana gelen hasarın karşılıksız kalmaması için Güvence Hesabının sorumlu tutulması gündeme gelir. Ancak bu hallerde, bütün zararlar için Güvence Hesabına başvurulamaz, sadece bedensel zararlar için Güvence Hesabına başvuru yapılabilir. Maddi zararların sigorta kapsamı dışında tutulması, bu güvencenin kötüye kullanılmasını önleyeceği için isabetlidir.

bb. Rizikonun meydana geldiği tarihte geçerli olan teminat tutarları dâhilinde sigortasını yaptırmamış olanların neden olduğu bedensel zararlar

Burada iki hal birbirinden ayrı ve bağımsız bir şekilde düzenlenmektedir. Bunlardan ilki, kişinin zorunlu olmasına karşın zorunlu sigortaları hiç yapmaması, diğeri ise geçerli teminat tutarlarının altında bir tutarla sigorta yaptırılmış olmasıdır. Bu halde Güvence Hesabının ödeme yapmasının sınırı ise, bir taraftan meydana gelen hasar diğeri taraftan ise sigortaca karşılanmayan kısım olacaktır.

cc) Sigorta şirketinin mali bünye zafiyeti nedeniyle sürekli olarak bütün branşlarda ruhsatlarının iptal edilmesi ya da iflası halinde ödemekle yükümlü olduğu maddi ve bedensel zararlar

Güvence hesabının ödeme yapması için getirilen diğer alternatif şart da sigorta şirketinin mali bünyesindeki ciddi zafiyetlerdir. Sigorta şirketinin ruhsatlarının iptal edilmesi ya da iflası halinde Güvence Hesabı ödeme yapmakla yükümlü tutulmuştur. Ancak kanaatimce sigorta şirketinin aleyhine yapılan takiplerde dahi takibin semeresiz kalması, Güvence Hesabının ödeme yapması için kafi sayılmalıdır. Yani herhangi bir nedenle sigorta şirketinin ödemelerini tatil etmesi hallerinde Güvence Hesabı, ödeme yapmalıdır.

dd) Çalınmış veya gasp edilmiş bir aracın karıştığı kazada, Karayolları Trafik Kanunu uyarınca işletenin sorumlu tutulmadığı hallerde, kişiye gelen bedensel zararlar

Çalınmış ya da gasp edilmiş araçlarda, meydana gelen zararlardan işleten sorumlu olmayacaktır. Buna karşın yine de aracın verdiği zararlar bulunmaktadır. İşte bu zararlardan dolayı Güvence Hesabı sadece bedensel zararlar nedeniyle ödeme yapacaktır.

ee) Yeşil Kart Sigortası uygulamaları için faaliyet gösteren Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunca yapılacak ödemeler

Yeşil kart uygulamaları için yapılan ödemeler de Güvence hesabından karşılanabilecektir.

Ancak madde metninde ayrıca Bakanlar Kuruluna eşyaya gelecek zararların kısmen veya tamamen Güvence Hesabından karşılanması konusunda yetki verilmiştir.

3.Valiliklere bırakılan yetkiler ve uygulamalarının değerlendirilmesi

Karayolları Taşıma Kanununun 2. Maddesinde idareye (Valiliklere) bırakılan yetkiye göre il sınırları içindeki taşımalar ile 100 km.' ye kadar şehirlerarası yolcu taşımalarında düzenleme yapma yetkisi, Valiliklere bırakılmıştır.

Hemen burada belirtmek gerekir ki, Valiliklere bu çerçevede bırakılan yetki, sorumluluk düzenlemesine ilişkin bir yetki değildir. Gerçekten Karayolları Taşıma Kanunu'nun 2. Maddesinde bulunan 'il sınırları içerisindeki taşımalar ile yüz kilometreye kadar olan şehirlerarası taşımaların düzenlenmesi il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklere, belediye sınırları içerisindeki şehir içi taşımalar belediyelere bu Kanuna göre düzenlenecek yönetmelik esasları dahilinde bırakılabilir' ifadesi ile taşımadan kaynaklanan sorumluluk sınırlandırılmamaktadır. Aksinin kabulü hukuken mümkün de değildir. Zira bu halde, Kanunun öngördüğü sorumluluğun idarece ortadan kaldırılabileceği gibi garip bir sonuca ulaşılır. İdareye bırakılan düzenleme yetkisi sadece bu taşımanın nasıl yapılacağı ve esasları ile ilgilidir. Bu esasların belirlenmesi, Valiliklere bırakılmaktadır.

Bu Kanuna dayanılarak çıkarılmış olan Yönetmelik' te daha da ileri gidilerek, sorumluluğa ilişkin düzenlemelerde idareye yetkiler verilmiştir¹⁷. (Mülga) Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 2. Maddesi şu şekildedir: *Aşağıdaki taşıtlarla yapılan taşımalar bu Yönetmeliğin kapsamı dışındadır.*

....

Taşıma mesafesine bakılmaksızın il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları, 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları ile belediye sınırları ile mücavir alanı içindeki şehir içi yolcu taşımaları, bu Yönetmeliğin kapsamı dışında olup; bunlar için Bakanlıkça çıkarılacak Yönetmelik yürürlüğe konuluncaya kadar, il sınırları içinde yapılan yolcu taşımaları ile 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklerce, belediye sınırları ile mücavir alanı içindeki şehir içi yolcu taşımaları il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili belediyelerce, bu Yönetmeliğin taşımacılar için getirdiği sorumluluk ve yükümlülükler dikkate alınarak düzenlenir'

¹⁷ Bkz. Resmi Gazete Tarihi, 25.02.2004, Sayısı: 25384.

Görülebileceği üzere, Yönetmelik hükmü ile, aslında Kanunda vazedilmiş olan sorumluluk ve sorumluluğa ilişkin yükümlülükler, 100 km'ye kadar şehirlerarası yolcu taşımacılığında Valiliklere bırakılmıştır.

Burada vurgulamak istediğim önemli nokta, sorumlulukların idarenin tasarrufu ile belirlenemeyeceği ilkesinin hukukun temel ilkelerinden olmasıdır. Hukuk sistemleri, sorumluluğu kanun ile tesis ederler. İdare, tek başına bir sorumluluk tesisine ya da konulmuş bir sorumluluğu kaldırmaya yetkili değildir.

Karayolları Taşıma Kanunu'nun 17. Maddesi, taşımacıların sorumluluğunu net bir şekilde belirlemiştir. Buna göre, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacıları; duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur. Şimdi bir kere Kanunun tesis etmiş olduğu bu sorumluluğu, idarenin alacağı bir kararla kaldırdığı ya da bertaraf ettiği söylenemez.

Kanun'un 3. Maddesi ise net bir şekilde şehirlerarası taşımayı tanımlamıştır: Buna göre şehirlerarası taşıma, *'Herhangi bir ilin herhangi bir noktasından veya yerleşim biriminden başlayıp diğer bir ilin herhangi bir noktasında veya yerleşim biriminde biten taşımaları'* ifade etmektedir.

Hal böyle olunca bir kere şehirlerarası taşımalarda idarenin tasarrufu ile sorumluluk kısıtlanamayacağı gibi, Kanunun 18. Maddesine göre de sorumluluk sigortası isteğe bağlı hale de getirilemez. İdareye verilen yetki, kanaatimce bu noktada yanlış değerlendirilmekte ve takdir edilmektedir.

Sigorta Murakabe Kanununun 29. Maddesine dayanılarak Bakanlar Kurulu tarafından çıkarılan Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası konusunda da yine sigorta zorunluluğunun kaldırılmasına ilişkin bir yetki idareye verilmemiştir. Bu nedenle idarenin, şehirlerarası taşıma olarak nitelendirilecek bir kaza varsa, sorumluluğu ortadan kaldırabilmesi ya da sınırlandırabilmesi imkanı yoktur, böyle bir idari işlem de hukuka aykırıdır. Özel hukuk bakımından da sonuç

doğurmaz, sorumluluk davaları bakımından mahkemeleri bağlamaz. Zira eğer şehirlerarası bir taşıma varsa bu halde her halükarda Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası yaptırılmalıdır. İdarenin bu konuda bir tasarruf hakkı ve yetkisi olamaz, olmamalıdır.

Bu çerçevede belirtmeliyim ki, Hazine Müsteşarlığının 28.6.2010 tarihli Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası Yaptırma Mecburiyeti İle ilgili Muafiyet ve İstisnalara İlişkin Genelgesi de (2010/8) tamamen konuyu hukuka aykırı bir şekilde değerlendirmiştir. Bu Genelge'de Bakanlar Kurulu Kararına atıf yapılmaktadır. Ancak gerek Bakanlar Kurulu kararı gerekse bu karara istinaden Hazine Müsteşarlığı tarafından çıkarılan karar da aynı hatayı tekrarlamaktadır. Bu Genelge'de '1.7.2010 tarihinden geçerli olmak üzere, ticari amaçla yapılmayan taşımaların 4925 sayılı Kanununun 2'nci maddesinin 2 nci fıkrası ile Kanun kapsamı dışında bırakılan taşımalar ile yine aynı Kanununun 2 nci maddesinin 3 üncü fıkrasıyla düzenlenmesi ilgili mahalli idarelere bırakılan il sınırları içindeki taşımalar ile yüz kilometreye kadar olan şehirlerarası taşımaların karayolu yolcu taşımacılığı zorunlu ferdi koltuk kaza sigortası kapsamı dışında' olduğu kararlaştırılmıştır.

Görüüleceği üzere, Hazine Müsteşarlığı, idare olarak Kanunda bulunan bir sorumluluğu ve bir yükümlülüğü bertaraf etmek istemektedir. Zira, Kanununun 17. maddesindeki sorumluluk hükmü durdukça, 18. maddesinde tesis edilmiş bulunan zorunlu sigortanın idari bir kararla kaldırılması düşünülemez. Aynı şekilde şehirlerarası taşımaya ilişkin sigorta yükümlülüğü de bertaraf edilemez. Bu çerçevede aslında TBMM Dilekçe Komisyonuna intikal eden olaylar ile Yargıya intikal eden olaylarda Antalya, Ordu vs. illeri Valilikleri tarafından yapılan düzenleme ve uygulamalar, Hazine Müsteşarlığının Genelgesine uygun ancak hukuka aykırıdır.

Hazine'nin bu yanlış yorumunun hukuka aykırılığı özellikle vurgulanmalı ve Hazine'nin Genelgesinin düzeltilmesi sağlanmalı diğer bir deyişle hukuka uygun bir hale getirilmelidir.

Sonuç olarak burada vurgulamalıyım ki, şehirlerarası taşımaların hepsi, 100 km üzerinde olsun altında olsun, Karayolları Taşıma Kanununa

göre zorunlu sigorta kapsamındadır. Bu nedenle Hazine Müsteşarlığı yada Valiliklerce yapılan 100 km. altında kalan taşımalarda zorunlu sigortanın uygulanmasından vazgeçilmesine ilişkin düzenlemeler hukuka uygun değildir. Hukuka uygun olmayan bu düzenlemeler nedeniyle de zarar gören 3. Kişilerin Güvence Hesabına başvurması elbette engellenemez. Zira idarenin Kanunun ilgili hükümlerini hukuka aykırı bir şekilde uygulaması, zarar görenlerin başvuru haklarını ortadan kaldırması düşünülemez. Güvence Hesabının da ödeme için kendisine yapılan bu başvurularda böyle bir gerekçenin arkasına sığınması mümkün olmamalıdır.

Bu çerçevede Güvence Hesabının Karayolları Taşıma Yönetmeliği ve Valilik uygulamalarını dayanak göstererek ödemeleri red kararı, hukuka aykırıdır.

4. Yetki Belgesinin Güvence Hesabının Ödemesine Etkisi

Şehirlerarası taşıma faaliyeti, bir yetki belgesine dayalı olarak yapılmalıdır. Kanun'un 3. Maddesi de taşımacı kavramını, 'Taşımacı, yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığında üstlenen gerçek veya tüzel kişi' olarak tanımlamıştır.

Güvence Hesabının ödeme yapmasında, yetki belgesinin olup olmasının bir önemi bulunmamaktadır. Zira yetki belgesi alınması Karayolları Taşıma Kanunu'na göre idari bir işlem olup, yetki belgesinin olmamasına ayrı yaptırımlar bağlanmıştır. Örneğin Kanunun 10. Maddesine göre taşıma işleri, yetki belgesi olmaksızın yapılamaz. Yine yetki belgesi olmaksızın taşıma yapanlara 26. Maddede öngörülen idari para cezaları verilecektir. Yetki belgesi olmaksızın taşıma işini yapanlar, eğer şehirlerarası bir taşıma yapıyor iseler her halükarda zorunlu taşıma mali sorumluluk sigortası ve zorunlu koltuk ferdi kaza sigortasını yaptırmak zorundadırlar. Bu halde, bu sigortalar yapılmadan yola çıktığında yetki belgesi olmasa bile Güvence Hesabı ödeme yapmak zorundadır.

Ancak yukarıda açıkladığımız üzere, Güvence Hesabının ödeme yapması için ilk temel şartın ve diğer alternatif şartlardan birinin bulunması kâfidir, diğer idari belge ya da izinler burada önem taşımaz.

5. Şehir İçi Taşımalarda Ortaya Çıkan Zararların Güvence Hesabından Ödenip Ödenmeyeceği Sorunu

Burada karşımıza çıkabilecek bir diğer sorun da şehirlerarası taşıma olmayan il-ilçe taşımaları ya da ilçeler arası taşımalardır. Bu taşımalar konusunda Karayolları Taşıma Kanunu ve Bakanlar Kurulu'nun 22.1.2004 tarihli Kararı çerçevesinde bir sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu bulunmamaktadır. Zira Karayolları Taşıma Kanunu, şehirlerarası taşımayı net bir şekilde tanımlamıştır. Yukarıda Yargıya intikal eden olaylar içinde bulunan Gaziantep İslahiye İlçesi ile Gaziantep arasında meydana gelen kazada taşıma yapan araç için bu şekilde bir Koltuk Ferdi Kaza Sigortası yaptırma zorunluluğu, Karayolları Taşıma Kanununda öngörülmemiştir. Yukarıda açıkladığım üzere, Kanun'un amacı, Güvence Hesabının ödeme şartı olarak sorumluluk sigortalarının boşluklarının doldurulmasıdır. Bu çerçevede Güvence Hesabına, Kanunun öngörmediği bir sorumluluğu yükleme imkânı da bulunmamaktadır.

Ancak, burada özellikle belirtmem gereken bir husus da, il-ilçe, ilçeler arası taşımalarda (şehir içi taşımalarda) şehirlerarası taşımalarda öngörülen sorumluluk sigortasının öngörülmemiş olması isabetli değildir. Her halükarda taşınanın insan olduğu düşünüldüğünde şehirlerarası taşımalarda korunan değer ile şehri içi taşımalarda korunan değer arasında bir fark oluşturmaya imkan olmasa gerektir. Bu çerçevede Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin devreye girerek Kanun'daki bu boşluğu gidereceği ümit edilir.

Buna karşın şehir içi taşıma da olsa zorunlu mali sorumluluk sigortası ve Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası ya da okul servisleri için yapılan taşıma söz konusu ise bu tür rizikolardan kaynaklanan zararlardan yukarıda belirttiğimiz şartlar varsa Güvence Hesabı ödeme yapmakla yükümlü tutulacaktır.

IV.

SONUÇ ve KANATİM

Yukarıdaki incelemelerim sonucunda,

- 1- Güvence Hesabının ödeme yapabilmesi için öncelikle Sigorta Murakabe Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Taşıma Kanunu çerçevesinde yaptırılması gereken zorunlu sigorta kapsamında bir sigorta zorunluluğunun olması ve Sigortacılık Kanunu m.14'deki alternatif şartlardan birinin varlığının gerektiği,
- 2- Şehirlerarası taşımalarda 100 km. altı ve üstü ayrımının yapılamayacağı, her halükarda Güvence Hesabının ödeme yapması gerektiği,
- 3- Karayolları Taşıma Kanunu ile belirlenen sorumluluk ve sorumluluk sigortası yaptırma yükümlülüğünün Yönetmelik hükümleri, Hazine Müsteşarlığı Genelgeleri ve İdari tasarruflarla değiştirilemeyeceği, bu uygulamaların hukuka aykırı olacağı, aynı şekilde bu tür hukuka aykırı uygulamaları dayanak olarak ödemelerin reddinin de hukuka aykırı olacağı,
- 4- Zorunlu sigortalar bakımından yetki belgesinin bir öneminin bulunmadığı, önemli olanın Kanunda Güvence Hesabının ödeme yapması için gerekli şartların varlığı olduğu,
- 5- Şehir içi taşımalarda Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası yaptırılmasının Kanunca öngörülmediği bu nedenle Güvence Hesabının da bu nedenle ödeme yapmakla yükümlü olmadığı,
- 6- Ancak yolcu taşımaya ilişkin şehirlerarası ve şehir içi ayrımının bir anlamının olmadığı, hakkaniyete de uygun düşmediği, şehirci taşımlarda korunan değerlerin şehirlerarası taşımalarla müsavi olduğu ve bu konuda Meclis'e kanun koyucu olarak bir görev düştüğü kanaatine ulaşılmış bulunmaktayım.

