

Milli Reasürans T.A.Ş.  
adına sahibi  
**Cahit NOMER**

İnceleme Kurulu  
**BAŞKAN**

**Toygun DAĞLIER**  
**ÜYE**

**Barbaros YALCIN**  
**ÜYE**

**Candan EVREN**  
**ÜYE**

**Hüseyin YUNAK**

Yazı İşleri Müdürü  
**Y. Kemal ÇUHACI**

İnceleme Kurulu Sekreteri  
**Gonca GÜNiŞİK**

Sanat Yönetmeni  
**Melek ÖZGEN**

Basın Yayın Koordinatörü  
**Günhan SÜERDEM**

Dizgi  
**Gonca GÜNiŞİK**

Renk Ayrımı  
**3B GRAFİK**

Baskı  
**CEYMA MATBAASI**

Merkez  
Teşvikiye Cad.43/57  
80200 Teşvikiye / İstanbul

Tel : 0-212-231 47 30 / 3 hat  
E.mail : reasuror@millire.com  
Internet : <http://www.millire.com>

3 ayda bir yayınlanır.

Dergide yer alan yazıların  
içeriğinden yazı sahipleri  
sorumludur.

## İÇİNDEKİLER

Sigorta Şirketleri Üzerindeki Devlet Müdahalesinin Dayanağı .....	4
Sigorta Sektörümüzün Sorunları ve Çözüm Önerileri .....	16
Uluslararası Ticaret Terimleri - INCOTERMS 1990 .....	29
Trafik Hukuksal Koruma Sigortası Üzerine Bir İnceleme .....	41
Yabancı Basından Haberler .....	49

## ***Reasürör Gözüyle***

*Geçtiğimiz yılın sonlarında ilân edilen ve 1997 yılı içerisinde sonuçlanan "Sigortacılık Sektörü Bilimsel Çalışma Yarışması" gerek sigortacılık sektöründen gerek üniversite ve akademik çevrelerden umulanın üstünde bir ilgi görmüş ve 33 değerli çalışma "Birincilik Ödülü" için yarışmıştır.*

*Bilimsel Çalışma Yarışması'nın geçtiğimiz yıl ilân edilmesi sırasında da ifade edildiği üzere, her yıl yapılması ve geleneksel nitelikte olması planlanmıştır. Bu nedenle, Yarışmaya katılmayı düşünen adaylar için hazırlanma süresi hiç bir şekilde kısıtlı değildir.*

*1997 yılında sonuçlanan "Sigortacılık Sektörü Bilimsel Çalışma Yarışması"nda ilk üç dereceyi paylaşan çalışmalar, Milli Reasürans T.A.Ş. tarafından ayrıca bir kitapçık olarak bastırılacaktır. Dereceye girememiş ancak, Seçici Kurul tarafından, telif hakları alınarak Reasürör Dergisi'nde yayınlanmaya değer bulunan çalışmalar ise Dergimizin ileriki sayılarında okuyucularımızın bilgisine sunulacaktır.*

*Reasürör Dergisi'nin bu sayısı içerik açısından, önceki sayılarına oranla bir hayli zengindir. Yarışmaya katılan çalışmaların yanısıra, gerek sigorta sektöründen gerekse akademik çevrelerden gönderilen ve İnceleme Kurulu tarafından seçilen çalışmaların çok sayıda olması nedeniyle Dergimiz, ileriki sayılarda da bu yazıları yayınlamaya devam edecektir.*

*Böylece, Reasürör Dergisi, başlangıçta belirtilen, "Türk Sigortacılık Sektörü için önemli bir düşünce platformu olma" amacına ulaşmış olmaktadır.*

*Reasürör Dergisi olarak, bu amaca ulaşmamızda bize destek olan herkese göstermiş oldukları ilgi dolayısıyla teşekkür eder, destek ve katkılarının devamlı olmasını diler, Yarışma'ya katılmayı düşünen okuyucularımız için son katılma tarihinin 31 Mart 1998 olduğunu hatırlatırız.*

## *Sigorta Şirketleri Üzerindeki Devlet Müdahalesinin Dayanağı*

### Giriş

***İ***nsanlar her zaman, her yerde "şahıslarını ve maddi menfaatlerini" tehdit edecek tehlikelere karşı bir savunma ihtiyacı duymuşlardır. Sosyal, ekonomik ve teknolojik gelişme ve değişmeler sonucu, insan hayatında ve maddi varlığında meydana gelen zararın giderilmesi ya da daha az bir zararın meydana gelmesi için çeşitli tedbirlere başvurulmuş ve bunun sonucunda "sigortacılık" ortaya çıkmıştır.

Günümüzde sigortacılık sektörünün, kişinin şahsının ve mal varlığının korunması gibi ferdiyetçi bir başlangıç noktasından başlayıp, toplumsal menfaatlerin korunması şekline kadar uzanan yararları artık tartışılmaz bir gerçek haline gelmiştir.

Bu fonksiyonları ile rekabetçi bir liberal ekonominin temel taşlarından sayılan sigortacılık hizmeti, tamamen güven unsuruna dayanır.

Toplumsal düzenin sağlanmasında önemli bir değere sahip olan sigortacılık müessesesinin mahiyeti ve ekonomik hayattaki rolü, devletin koruyucu ve düzenleyici misyonu gereği, muhtelif bakımlardan sigorta sektörü ile ilgilendirilmesini zaruri kılmıştır. İşte devlet burada devreye girerek, sigorta hukuku ile idare hukukunu ortak bir noktada birleştirmiştir.

Devlet, idare hukukunun kendisine verdiği ekonomik kolluk yetkisi ile sigortacılık sektörünün ve sigortalıların menfaatlerinin zedelenmemesini, kamu düzeninin sağlanmasını amaçlamıştır. Başka bir deyişle devlet, "ülke sigortacılığının geliştirilmesi, güven içinde yürütülmesi, sigorta sektöründe yer alan kişi

ve kuruluşların mesleki kuralları içerisinde faaliyet göstermelerini, bu sektörde yaratılacak fonların ekonomik kalkınmaya katkısını sağlamak ve sigorta sözleşmelerinden doğan hak ve alacakları teminat altına almak üzere sigorta ve reasürans şirketlerinin kuruluşu, yönetimi, çalışma esasları, tasfiyeleri, murakabe ile sigortacılıkla ilgili ihtisas komite ve kuruluşların teşkilinin, eksperlik, aktüerlik, acentelik, brokerlik ve prodüktörlük faaliyetlerini ve özel sigortacılıkla ilgili diğer hususlar"ı<sup>1</sup> düzenlemektedir.

Türkiye'de devletin sigorta müessesesini düzenleme çalışmaları Cumhuriyetin kuruluş yıllarına kadar uzanmaktadır. 1927 tarihinden<sup>2</sup> bu yana çeşitli dönemlerde, devlet, hukuki düzenlemelerde bulunmuştur.<sup>3</sup> Türk sigortacılığında meydana gelen gelişme sonucu, sigorta ve reasürans

işlemlerinin denetlenmesine ait yeni esas ve prensiplerin yürürlüğe konulması, bu arada tamamen sigorta şirketlerinin denetlenmesi işiyle uğraşacak bir teşkilâtın oluşturulması kaçınılmaz bir zaruret olarak ortaya çıkmıştır. Bu sebeple, 30.12.1959 tarihinde "Sigorta Şirketlerinin Murakabesi Hakkında 7397 Sayılı Kanun" yürürlüğe konularak, bu tarihe kadar olan kanunlar ilga edilmiştir.

Günümüze kadar gelen 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'ndaki eksikliklerin giderilmesi ve gerekli olan yeni düzenlemelerin yapılması için bir çok değişiklikler yapılmıştır. Bunlardan ilki, 11.06.1987 tarihli 3379 sayılı<sup>4</sup> kanundur. Bu kanunla 7397 sayılı kanunun bazı maddeleri değişikliğe uğramış ve adı "Sigorta Murakabe Kanunu" olmuştur.

Ardından 15 Eylül 1993'te 510 sayılı KHK ile yeniden bir değişiklik yapılmış ancak mezkur KHK Anayasa Mahkemesince iptal edilmiştir.<sup>5</sup> En son olarak 539 sayılı KHK ile 1994 yılında değişiklik olmuştur.<sup>6</sup>

Ancak buna yetki veren "Yetki Yasası" Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir.<sup>7</sup>

Bu çalışmada "yönetmelik ve ekonomik kolluk" kavramlarına değinilecek, daha sonra ekonomik kolluk faaliyetinin hukuki temelleri ile bu fa-

aliyet çerçevesinde sigorta hizmeti ile ilişkisi açıklanacaktır.

## I. YÖNETSEL VE EKONOMİK KOLLUK FAALİYETİ ÜZERİNE AÇIKLAMALAR

Yaşanılan ortak düzen içinde, sosyolojik ve siyasal anlamda toplum olmak, ortak bir yaşam sürdürebilmek için, belirli bir düzene ve disipline ihtiyaç duyulacağı şüphesizdir. Bu nedenle, "düzen" ve "dengeyi" sağlama görevi genelde, bir kamu gücüne - devlete- verilmiştir. Devlete verilen görevlerin genel amacı toplum yararındır. Hangi hizmetlerin devlet tarafından yerine getirileceği, hukuki işlevleri, devlet yapısının siyasal, toplumsal ve iktisadi düzen ile olan sıkı ilişkisi belirlemektedir.

Bugün "sosyal" niteliği olan devlet, mevcut ekonomik ve toplumsal düzene yeni bir biçim verme görevini yüklenmiştir. Anayasa ve kanunlarda nasıl bir ekonomik ve toplumsal düzen oluşturulacağını belirleyen kurallar belirtilmiştir. Böylelikle, ferdi hem devlete karşı, hem de ekonomik yönden ağır basan kesimlere karşı korunması amaçlanmaktadır. Bu nedenle, kapitalist ekonomi düzeninin temel ilkeleri korunmakla beraber, sosyal amaçlarla devle-

tin ekonomik hayata müdahaleleri normal karşılanmaktadır.<sup>8</sup>

1982 Anayasası'nın "sosyal devlet" ve "karma ekonomi" sistemini benimsemiş olması, günümüz kamu hizmetlerinin şekillenmesinde etkili olmuştur.

Kamu hizmetlerinin temel özelliği kamu yararı üzerine kurulmuş olmasıdır. Devlet, kamu yararının ağır bastığı hizmet alanlarında bizzat faaliyet göstererek, bazı sektörlerde ise koruyucu ve denetleyici faaliyetleri yapmak suretiyle kamu düzeninin devamlılığını sağlamaktadır.

İşte bu sektörlerden biri olan sigorta sektörü de niteliği itibarıyla devletin kontrolüne tâbidir. Devletin kurmuş olduğu denetim ve gözetim mekanizması, devletin koruyucu faaliyetlerinin bir sonucu olmaktadır.

Sigorta şirketleri üzerindeki devlet kontrolünün hukuki niteliği; devletin kamu yararı amacıyla oluşturduğu görevlerinden "yönetmelik kolluk" alanına girmektedir. Ancak bu yönetmelik kolluk, klasik anlamda algılanan bir kolluk değil, ekonomik olarak nitelendirilen özel bir kolluktur.

### A) Yönetmelik Kolluk

Genellikle, kolluk faaliyetleri, bir ülkenin iç güvenlik, sağlık, dirlik-esenlik ile

bireylerin kendilerine ve mal varlıklarına karşı olan saldırıları önlemek amacıyla idare tarafından alınan ve uygulanması da bazı yaptırımlar ile güçlendirilip sağlanan genel ya da birel önlemler ve bu amaca yönelik hizmetlerin hepsini içeren bir alandır.<sup>9</sup> Yönetmeliksel kolluğun konusu ve amacı, kamu düzenini sağlamak, korumak ve bozulduğunda geri getirmektir. Söz konusu kamu düzeni, toplumdaki kişilerin tutum ve davranışlarını izleyen ve denetleyen kolluk gücü tarafından sağlanır.<sup>10</sup> Demek oluyor ki, yönetsel kolluk, kamu düzeninin sağlanması, korunması ve geri getirilmesi amacıyla, bireylerin toplum içindeki tutum ve davranışlarının düzenlenmesi, gözetilip izlenmesi, aykırı eylem ve durumların önlenmesi, engellenmesi veya kaldırılmasıdır.<sup>11</sup>

Kolluk denince ilk önce aklımıza "adli kolluk" gelmektedir. Oysa adli kolluk ile yönetsel kolluk arasında amaçlar bakımından farklılıklar mevcuttur. Adli kolluk, suç ve suçluların izlenmesi gibi, suçun işlenmesinden sonra, adli kovuşturma amacıyla yürütülen bir faaliyet iken; yönetsel kolluk kural olarak, cezalandırıcı, suçluları izleyici değil, önleyici ve durdurucudur. Yönetsel kolluk kamu düzenini koruma amacına yöneliktir. Başka bir deyişle, kamu düzenini sağlarken, kamu yararı ile bireysel hak ve özgür-

lükler arasında bir denge sağlanır. Kolluk yetkisi ancak kamu güvenliği, kamu sağlığı ve kamu esenliği amacıyla kullanılır.

## B) Ekonomik Kolluk

Ekonomik kolluk, Anayasa'da belirlenen ekonomik düzenin gerçekleşmesini sağlamak üzere özel girişim özgürlüğüne müdahale ve sınırlamaların tümünü içeren genel bir kavramdır. Daha önce de belirttiğimiz gibi, sigortacılık faaliyetleri üzerindeki devletin "kolluk" yetkisi özel bir kolluk dalı olan ve giderek genişleyen "ekonomik kolluk" alanına girmektedir.

Ekonomik kolluk faaliyetlerinin gelişmesinin, hukuksal kurumlara da yansımaları olmuştur. Anayasalarda, ekonomik alana ilişkin yeni düzenlemeler ve ilkeler yer almaya başlamıştır. Sigorta şirketleri üzerindeki kolluk faaliyetlerinin temelini 1982 Anayasasının 167/1 ve 48. maddeleri oluşturmaktadır.<sup>12</sup> Maddelerin ifade ettiğine göre, bu hürriyet ancak kamu yararı amacıyla ve kanunla sınırlanır. Ancak bu sınırlamalar, teşebbüs özgürlüğünün ortadan kalkması anlamına gelmemektedir. Devlet bu müdahaleleriyle hem özel teşebbüs sahiplerinin hem de teşebbüslerin aracılığı ile ferdin ve sonuçta toplumun refahını

sağlar.

Devletin ekonomiye müdahalesi çeşitli yöntemlerle gerçekleşmektedir ki bunlardan biri, devletin doğrudan doğruya ekonomik faaliyetlere katılmasıdır. Diğeri ise, iktisadi sistemin genel kurallarını belirlemeye yönelik emir ve yasakları içeren genel düzenleyici işlemler yaparak, ekonomik yaşama müdahale etmektedir. Bu yöndeki müdahalelerin büyük bir kısmı ekonomik kolluk yetkilerinin kullanılması ile gerçekleşmekte ve belli faaliyetlerin icrası için gerekli izin, belge, çeşitli üretim kollarında yerine getirilmesi gerekli olan teknik nitelikleri içermektedir.

Ekonomik kolluğun sebebi ise, ekonomik gelişmeler ve devletin ekonomiye müdahalesinin artması nedeniyle oluşan "ekonomik kamu düzeninin" sağlanmasıdır. Kolluk müdahalelerinin ekonomiye girişi ile klasik "kamu düzeni" kavramına ekonomik boyut kazandırılmış ve "ekonomik kamu düzeni" gibi bir kavram ortaya çıkmıştır.

Özel kolluk türü olarak ekonomik kolluğun belirlenmesi açısından faaliyetin konusu değil, amacı önem taşımaktadır. Başka bir deyimle, ekonomik faaliyetler, genel kolluk yetkisine konu olabilese de amaç değildir. Oysa, kolluk konusu olan ekonominin giderek amaç haline geldiği görülmektedir. O ba-

kımdan ekonomik kolluk, Anayasa ile temel özellikleri belirlenen ekonomik düzenin kurulup, korunmasını amaçladığı için yönetsel kolluğun bir dalı sayılmaktadır. Bu anlamda ekonomik kamu düzeni, neyin yapılmaması gerektiğini gösteren klasik kamu düzeni anlayışından farklı olarak, neyin yapılması gerektiğini de belirten pozitif ve düzenleyici niteliğe sahiptir.<sup>13</sup>

## C) Kolluk Faaliyetlerinin Sigortacılık Hizmetine Yansımaları

Devlet, mevcut ekonomik düzendeki, hakim ekonomik durumların kötüye kullanılmasını önlemek ve kişileri korumak için kolluk yetkilerini kullanmaktadır. Sigorta sektöründeki şirketler tarafından hizmetin kötüye kullanılması ve sigortalıların menfaatlerinin korunması için devletin ekonomik faaliyete müdahalesi, kolluk faaliyetleri görevinin bir sonucudur. Bu da devletin kolluk faaliyetlerinin özel bir dalı olan ekonomik kolluktur. Ekonomik kolluk faaliyeti ile devlet, özel sektör olan sigorta sektörüne müdahale ile "ekonomik kamu düzeninin" sağlanmasını amaçlamakta ve bu da idari makamların ekonominin belli biçimde örgütlenmesini sağlaması şeklinde ortaya çık-

maktadır.

Ekonomik kolluk yetkisi, sigorta şirketleri ve sigorta sektöründe hangi biçimlerde kullanılmaktadır ?

İdarenin ekonomik kolluk yetkisini kullanarak özel girişim özgürlüğüne getirdiği sınırlarda, kolluk yetkisinin tipik kullanım biçimleri olan "izin verme" ve "yasaklama" işlevleri ortaya çıkmaktadır.<sup>14</sup> Bunların ışığında, ekonomik kolluk faaliyetinin özelliklerini de dikkate alarak, ekonomik kolluk faaliyetleri ile sigorta şirketlerinin faaliyetlerini şöyle ilişkilendirebiliriz:

a) Devlet, ekonomik faaliyetin kamu yararına yürütülmesini amaçlar ve bu amaçla özel ekonomik faaliyetlere "izin verme" veya "yasaklama" gibi yöntemlerle müdahale eder. Bunun neticesinde, bir takım yaptırımlar uygulanır. Örneğin; T.T.K.'na göre; A.Ş. kurabilmek için Ticaret Bakanlığı'ndan izin alınması gerekmektedir. A.Ş.'lerin kuruluşunda böyle bir izin sisteminin temel nedeni bu ortaklıkların ekonomik işlevlerinden kaynaklanmaktadır. Zira, A.Ş.'ler küçük tasarrufları bir araya getirerek büyük sermaye gerektiren yatırımlara girişebilmektedirler. Böyle olunca, kurulacak şirket faaliyetlerinin ülkenin ekonomik yararları ile ülke kaynaklarının verimli yerlerde kullanılması açısından Bakanlığın de-

netimi altında olması gerekmektedir.<sup>15</sup> Bu yararları, sigorta sektöründe faaliyet gösterecek şirketlerin A.Ş. olması zorunluluğuna da teşmil edebiliriz. Görülüyor ki, devlet çıkaracağı bir kanunla özel girişimin bir takım faaliyetlerinin işletme şeklini de belirlemekte ayrıca bu faaliyetleri izin ve ruhsata bağlamaktadır. Bu işleyiş sigortacılık hizmetinde de mevcuttur.

Bunu da devletin çıkardığı Sigorta Murakabe Kanunu'nda görmekteyiz. S.M.K. 2. maddesinde; "Türkiye'de bir sigorta veya reasürans şirketinin kurulması, yabancı ülkelerde kurulmuş bir sigorta veya reasürans şirketinin Türkiye'de faaliyette bulunması, Bakanlığın iznine tâbidir." hükmü yer almakta, 539 sayılı K.H.K.'de yapılan değişiklikler sonucu çıkartılan yönetmeliklerden biri olan "Sigorta ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esasları Yönetmeliğinin" 5. maddesinde de "Türkiye'de sigorta ve reasürans şirketi kurulması Bakanlığın ön iznine tâbidir." denilmektedir. İşte ekonomik kamu düzenini sağlayacak ekonomik kolluğun en tipik yöntemi burada kendini göstermektedir.

b) Devlet, ekonomik faaliyette bulunmaya izin verilmesi sırasında söz konusu faaliyetin kamu yararına -ki bura-

da salt ekonomik yarar olarak ortaya çıkmaktadır- uygunluğunun saptanması yanında belirli ve sınırlayıcı bir takım hususların oluşmasını da ister. Gerekli şartlar yerine getirildikten sonra izin verilmesiyle, idare ile tüzel kişi arasında kurulan ilişki, bir denetim ve gözetim yetkisi olarak devam etmektedir.<sup>16</sup> Devlet Bakanlığında izin alan sigorta şirketi artık, kanunun çizdiği sınırlar içinde kolluk yetkisini kullanacak devlet biriminin her türlü gözetim ve denetimine tâbidir.

c) Kolluk işlemleri, önleyici ve koruyucu nitelikte olan hizmetlerdir. Devletin sigorta şirketleri üzerinde olan müdahalesinin büyük bir bölümü bu amaca yöneliktir. Güçlü olan sigorta şirketleri karşısında, sigortalıların hak ve menfaatlerinin tehlikeye girmesini önlemeyi amaçlar ve bireyleri korur. Ekonomiyi, kişilerin yaşam ve mallarını etkileyici zararları önlemeye çalışır. Ana amaç kişilerin hak ve menfaatlerini koruyarak, toplumsal kayıplara yer vermemektir.

d) Ekonomik kolluğun yasal bir dayanağının olması gerekir. Yasalar açıkça yetkilendirmedikçe kolluk önlemleri alınmaz. Sigorta şirketlerinin denetiminin yasal dayanağı da Sigorta Murakabe Kanunu' dur.

e) Yönetmelik ve ekonomik kolluk etkinliklerinden doğan zararlardan yönetim sorumludur. Dolayısıyla yargısal de-

***Sigortanın esasını, ferdin mal varlığının muhafazası teşkil etmektedir. Unutmamak gerekir ki, sigortanın bu fonksiyonu neticesi yalnız fert değil, toplum da geniş ölçüde faydalanır. Gerçekten de bir memlekette ekonomik hayatın gelişmesi, sigorta ile yakından ilgilidir. Bir çok ekonomik faaliyetler sigorta sayesinde gelişebilir. Devlet, böyle önemli hizmet veren sektörü hiç bir zaman gözardı edemez.***

netime de bu uygulamalar açıktır. Bu da kural olarak "Yönetmelik Yargı" yerlerince yapılır.

## **II. DEVLETİN SİGORTA ŞİRKETLERİNİN FAALİYETLERİNİ DÜZENLEME VE DENETLEMEDEKİ AMACI**

Daha önce belirtildiği üzere, devletin sigortacılığa müdahalesinin sebebi; sigorta mü-

essesesinin mahiyeti ve ekonomik hayattaki rolünden kaynaklanmaktadır. Bunları kısaca şu şekilde belirtebiliriz:

1) Sigorta, fertlere hayatlarının ve mal varlıklarının maruz kaldığı tehlikeleri telâfi etme imkânı veren bir müessesedir. Buradaki gaye, tesadüflerin zararlı iktisadi neticelerinin ortadan kaldırılmasıdır. Devletin si-

gorta şirketlerinin faaliyetlerini düzenleme ve denetlemesi, sigortalıların korunması, sigorta şirketlerinin taahhüt ettiklerini ödeme kabiliyetinin olması, mali durumlarının güçlendirilmesi ve sigorta mukavelesinin gereği gibi icrasının teminini sağlar.

2) Türkçe'de "sigorta" ve diğer dillerde "assurance", "versicherung" sözcükleri teminat, emniyet anlamını taşır. Bu yüzden sigortacılık faaliyeti serüvene, dikkatsizliğe, gelişigüzel çalışmaya müsait olmadığından, sigortacılık tekniğinin gereğinin yapılmasını sağlar.

3) Sigorta tekniğine bağlı olarak, devletin müdahalesini ge-

rektiren diğeri bir husus da, sigortanın mahiyeti icabı, sigorta sözleşmesinde kuvvetli taraf daima sigortacıdır. Sigortalı, poliçeyi imzalarırken sigorta şartlarını tartışacak durumda değildir. İşte bu sebeple devlet, sigortalıları korumak ve taraflar arasında denge sağlamak için bu gayeye hizmet edecek biçimde sigorta şartlarını yeknesak hale getirmeye çalışır.

4) Sigortanın esasını, ferdi mal varlığının muhafazası teşkil etmektedir. Unutmamak gerekir ki, sigortanın bu fonksiyonu neticesi yalnız fert değil, toplum da geniş ölçüde faydalanır. Gerçekten de bir memlekette ekonomik hayatın gelişmesi, sigorta ile yakından ilgilidir. Bir çok ekonomik faaliyetler sigorta sayesinde gelişebilir.<sup>17</sup> Devlet, böyle önemli hizmet veren sektörü hiç bir zaman gözardı edemez.

5) Sigorta şirketlerinin kendilerinden beklenen görevleri ve hizmetleri yerine getirebilmeleri için sağlam bir mali güce sahip bulunmaları gerekir. Sigorta şirketlerinin rizikonun gerçekleşmesi halinde mükellefiyetlerini gereği gibi yerine getirmemeleri, sigortalıların menfaatlerini ihlâl etmektedir. Bu hal toplumun sigorta şirketlerine olan güvenini sarstığı gibi milli ekonomi için de zararlıdır. Bu şekilde, ki olumsuz durumlara tek bir sigorta şirketi sebep olsa dahi,

bütün sigorta şirketlerine olan güven sarsılmaktadır. Dolayısıyla sigorta sektörünün tümüne zarar verir. Bu yüzden devletin müdahalesinin lüzum ve zaruretinde tereddüt yoktur.

6) Önemli bir miktar para tasarruf eden sigorta şirketleri kâr amacı güden ticari işletme olduğundan, bunları çeşitli yatırımlarda kullanmaktadır. Verdikleri teminata istinaden aldıkları paraları milli ekonomi içinde verimli bir şekilde değerlendirmelidirler. Çünkü, kişilerin güvencelerinin ve haklarının zedelenmemesi, mağdur olmamaları gerekir. Bir taraftan sigortalıların çıkarları diğer taraftan kamunun çıkarları bakımından devletin bu sektörle ilgilenmesi gereklidir. Bu nedenle, sigorta şirketlerince toplanan paralar emniyet, rantabilite ve likidite esaslarına uygun bir şekilde yatırım alanlarına sevk edilmelidir.

### III. DEVLETİN SİGORTA ŞİRKETLERİ ÜZERİNDEKİ EKONOMİK KOLLUK YETKİSİNİN MAHİYETİ VE SINIRLARI

Devletin sigortacılığa müdahalesi ve onu denetleme ihtiyacı kamu yararı ve iktisadi sebeplerle olmuştur. Ancak, sigortacılığın kendine has özellikleri ve genel eko-

nomi politikasının dışında ve bunların tamamen zıddına, bağımsız bir sigorta politikası düşünülemez.

Devletin, bu müdahaleyi yapmasındaki temel amaç, sigorta sözleşmelerinin düzenlenmesi ve uygulanması sırasında sigortalıların korunmasıdır. Bu sebeple devlet bir yandan zorlayıcı ve emredici hükümler ihtiva eden özel kanuni düzenlemeler hazırlamakta ve yürürlüğe koymakta, diğer yandan da sigorta teşebbüslerini sistematik bir şekilde teftiş ve denetlemeye tâbi tutmaktadır. Bunlardan ilkinde "devletin objektif müdahale hakkı", diğerine de "subjektif müdahale hakkı" denir.

Yukarıda sözü edilen devletin denetleme hakkı; devletin sigorta sektöründe faaliyette bulunan teşebbüslerle ilişkileri ve murakabe esaslarını düzenleyen hukuk kaidelerinden oluşmuş; bir anlamda denetleme hukukunun verdiği bir haktır. Bu şekilde bir hak, sigortacılığın daha iyi işleyebilmesi ve düzenlenmesi için kanunlar, yönetmelikler, tüzükler çıkarılmak suretiyle kullanılmaktadır. Ayrıca, devlet kamu ya da meslek kuruluşları ihdas eder, denetleyici tüzel kişilikler meydana getirebilir. Hatta bazı sigorta branşlarında, bu sigortayı ilgilendiren kişiler için "sigortalı olmayı" zorunlu hale getirir.



Bir de devletin subjektif anlamda denetleme hakkı vardır. Devlet, sigortacılar üzerinde, sigortalıların menfaatlerini korumak amacıyla ve denetleme elemanlarından faydalanmak suretiyle murakabede bulunmakta ve sigorta şirketlerinin faaliyetlerine bu şekilde müdahale etmektedir.

## A) Devletin Objektif Müdahalesi

Devletin objektif müdahalesini, kanunların verdiği yetkiye istinaden Hazine Müsteşarlığı ve bağlı olduğu Devlet Bakanlığı yapmaktadır. İlk olarak, genel ekonomik politika bakımından devlet, sigorta müessesesini tanzim ederek, hangi branşlarda sigorta yapılacağını tayin eder.<sup>18</sup> Bu branşlarda yapılan sigortalardan bazılarını lüzum gördüğü hallerde kamu yararı gerekçesi ile yaptırmaya mecbur hale getirir.<sup>19</sup> Sigorta yaptırmak isteyen her şahsın bir sigortacı bulması için gereken tedbirler alınır.

Devletin ekonomik yönden müdahalesi denince, genel bir müdahale anlaşılmalıdır. Devletin denetimi ekonomik kontrole matuf değildir. Ya-

ni, devlet sigorta şirketinin kurulmasının Türk ekonomik hayatında ihtiyaç bulunup bulunmadığı göz önünde tutulmaz.<sup>20</sup> Buradaki denetleme

***Devletin denetleme hakkı; devletin sigorta sektöründe faaliyette bulunan teşebbüslerle ilişkileri ve murakabe esaslarını düzenleyen hukuk kaidelerinden oluşmuş; bir anlamda denetleme hukukunun verdiği bir haktır. Bu şekilde bir hak, sigortacılığın daha iyi işleyebilmesi ve düzenlenmesi için kanunlar, yönetmelikler, tüzükler çıkarılmak suretiyle kullanılmaktadır.***

tamamen sigortacılık yapan müesseselerin tanzimi, işleyişi ile ilgili hususları, sigorta işlemlerinin ve sözleşmelerin esaslarını, sigortalıları koruma gayesine hizmet eden, sigorta şirketleri arasındaki haksız rekabeti önleyici niteliktedir.

Bunun için ülkemizde 7397 sayılı S.M.K. ve 1160 sayılı Sigorta İhisarı Hakkındaki Kanun önemli hukuki kaynak olup, bu kanunlara istinaden çıkarılan yönetmelik ve K.H.K.'lerle uygulamalar denetlenmektedir. Sigorta sözleşmesi, ana hatları ile T.T.K. hükümleri ve ilgili Bakanlığın tanzim ettiği genel şartlar ve bu sözleşmenin

işlerliğini kontrol etmek üzere çıkarılan yönetmelikler ve tebliğlerle düzen altına alınmıştır.

7397 sayılı S.M.K. sigorta işlemlerini en geniş anlamda denetleyen hükümleri içermektedir. Gerçekten, sözü geçen kanun, Türkiye'de faaliyette bulunmak isteyen yerli ve yabancı sigorta şirketlerinin kuruluşlarından, tasfiyelerine kadar ve her sigorta branşındaki faaliyetlerini disiplin altına almak, sürekli ve

etkili bir denetlemeye tâbi tutmak imkânını vermiştir. Bunları kısaca sıralarsak;

1) Türkiye'de sigortacılık sektöründe faaliyette bulunmak isteyen teşebbüslerin karşılaştıkları ilk sınırlayıcı hüküm daha önce de belirtildiği gibi, şirketin kurulması ve faaliyette bulunması için Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Devlet Bakanlığı'ndan alması gereken izindir (S.M.K. md.2). Ayrıca yeni kurulacak şirketlerin "şirket şekli ve sermayesi", "kurucularında bulunması gereken nitelikler", "Ana sözleşmelerinin S.M.K.'na uygunluğu" gibi şartları da taşıması gereklidir.

2) Sigorta şirketleri belirli bir veya bir kaç branşta faaliyete başlayabilmek için "ruhsatname" almak zorundadır.<sup>21</sup> Ruhsat almanın şartları da "Sigorta ve Reasürans Şirketlerinin Çalışma Esasları Yönetmeliği'nde" belirtilmiştir (Yön. md.14). Alınan ruhsatnameler süresizdir. Ayrıca ruhsat almadan sigortacılık yapılmasının da cezai müeyyideleri vardır (S.M.K. md. 42., 46).

3) Sigorta şirketleri, "sigortacılık" gibi çok önemli ekonomik ve sosyal bir hizmeti ifa ettikleri için, aynı zamanda başka bir ticari iş ile uğraşmasının engellenmesi amaçlanmış, bu yüzden sigorta şirketlerinin bizzat iştiğâl ettiği konularıyla ilgisi olmayan tahhüt ve işlemlerde bulunma gibi bir kayıtlandırma getirilmiştir (S.M.K. md. 41).

4) Sigorta şirketleri gerek kuruluşlarında gerekse her hesap devresi sonunda belli teminatlar yatırmak zorundadırlar. Bunun amacı, sigorta taahhütlerinin tam olarak ve zamanında yerine getirilebilmesidir. Şirketin sağlam mali esaslara dayandırılması maksadıyla, murakabe kanununda teminatların tayin ve tesisini düzenleyen madde mevcuttur (S.M.K. md. 12). Teminatın gayesi, normal mali vasıtaların tesis veya işletilmesinde gereken teknik esaslara riayet edilmemesi veya herhangi başka

bir hal sebebi ile zor duruma düşen sigorta şirketine karşı sigortalıların müracaat edebileceği bir fonun oluşturulmasıdır.

Her sigorta şirketi teminat ayırmak ve bunu kanun ve müsteşarlığın öngördüğü yerlere yatırmak zorundadır. Sigorta Murakabe Kanunu teminat için yatırım yerlerini ve nispetlerini tesbit etmekte ve şirketlerin bu hususta serbest hareket etmelerini önlemektedir (S.M.K. md. 13). Bunu yaparken de, emniyet, verimlilik ve likidite gibi hususları göz önünde bulundurmaktadır.

Teminat, sigortalıların alacaklarına karşılık teşkil eden ve sigorta şirketlerinin tasfiyesi veya iflâsı halinde, öncelikle tesis edildiği sigorta branşındaki sigortalıların alacaklarının ödenmesine tahsis edilmektedir (S.M.K. md. 14). Teminat olarak kabul edilecek değerlere de sınırlar konmuştur (S.M.K. md. 15).

5) Sigorta şirketlerinin sigortalılar ve acentelerden olan alacakları için de Sigorta Murakabe Kanunu'nun sınırlayıcı hükümleri mevcuttur (S.M.K. md. 27). Sigorta şirketlerinin gelir kaynaklarının temeli primlerdir. Primlerin zamanında tahsil edilmemesi ve acenteler tarafından tahsil edilen primlerin sigorta şirketine intikâlinin zorlaşması halinde, ekonomik kalkınmada ve sosyal hayatta çok önemli olan sigor-

tacılığın sıhhatli bir şekilde gelişmesinin mümkün olmayacağı ve bu sebeple bundan beklenen kamu yararının gerçekleşmeyeceği açıktır. Sigorta primlerinin muntazam akışının sağlanması önemlidir.

6) Sigorta şirketlerinin T.T.K. 466. maddesi gereğince ayrılması gereken mali karşılıklarının yanında, sigortacılık tekniğinin icap ettirdiği karşılıkların ayrılması gerekir. Bunlar S.M.K. 25. maddede belirtilen, cari rizikolar karşılığı, muallâk hasar karşılığı, deprem hasar karşılığı, hayat matematik karşılıklarıdır. Bunların ayrılmasının nedeni de, sigortalıların korunmasıdır.

7) Sigorta şirketleri, sigortalıların ileride doğacak alacaklarını karşılayabilmek için gerekli idari ve mali tedbirleri almak ve değerlendirmek zorundadır. Eğer sigorta ve reasürans şirketinin durumu bu emniyeti temin etmeye yetmiyorsa, Müsteşarlık gerekli tedbirleri almak hususunda yetkili ve bununla görevlidir (S.M.K. md. 20). Maddede belirtildiği üzere; sigorta şirketinin tesis etmesi gereken teminatı ya da karşılıkları tesis edememesi yahut sözleşmelerden doğan yükümlülüklerini yerine getirememesi veya şirketin mali bünyesinin sigortalıların hak ve menfaatlerini tehlikeye düşürecek şekilde zayıfladığının herhangi bir

şekilde tesbit edilmesi halinde Bakan uygun bir süre vererek ilgili şirketten;

- sermayenin artırılmasını, varsa ödenmemiş kısmının ödenmesini, kâr dağıtımının durdurulmasını,
  - iştiraklerin, sabit değerlerin kısmen veya tamamen elden çıkarılmasını,
  - reasürans anlaşmalarının ve saklama paylarının oran ve miktarlarının değiştirilmesini,
  - tesbit edilecek gündemde genel kurulun toplantıya çağırılmasını,
  - mali bünyenin güçlendirilmesine yönelik benzeri tedbirlerin alınmasını
- ister.

Eğer bu hususlar yerine getirilmezse veya bu tedbirlerin uygulanmasına rağmen mali bünyedeki zayıflamanın devam etmesi yahut şirketin mali bünyesindeki zayıflamanın düzelmemesi halinde de Bakan,

- mali bünyeyi zayıflatan yönetim veya müdürler kurulunu görevden alabilir, yönetim veya denetim veya müdürler kurulu üye sayısını artırarak bu kurullara yeni üyeler atayabilir,
- sigorta ve reasürans şirketinin yeni sigorta ve reasürans sözleşmesi yapma yetkilerini kaldırabilir,
- şirketin faaliyette bulunduğu sigorta branşlarından birine veya tamamına ait sigorta portföyünün teminat

ve karşılıkları ile birlikte başka şirket veya şirketlerce devrine karar verebilir,

- şirketin ruhsatnamesini iptal edebilir.

Görülüyor ki, devletin ekonomik kamu düzenini sağlamak için kullandığı ekonomik kolluk yetkisine dayanarak, oldukça önemli alanlara müdahale yetkisi mevcuttur.

8) Sigorta şirketlerinin, sigorta sözleşmelerini yaparken uymaları gereken şartlar vardır. Bunlardan biri şirketlerin belirlediği özel şartlar, diğeri de Müsteşarlığın belirleyip onayladığı genel şartlardır (S.M.K. md. 28). Sigorta sözleşmeleri, bu genel şartlara uygun olarak yapılır. Sigorta poliçeleri, genel şartları kapsayacak şekilde düzenlenir. Sigorta genel şartlarının, tanzim ve tasdik edilmiş şekli ile uygulanması ve bunların okunaklı bir şekilde poliçenin arkasında basılı olması veya eklenmesi zorunluluğu vardır (T.T.K. md. 1265). Buna aykırılık para cezası ile cezalandırılır (S.M.K. md. 49).

Yine bir müdahale şekli de S.M.K. 28/7 maddesinde belirtilmiştir. Buna göre, sigorta şirketleri ilk defa uygulamaya koyacakları sigorta teminat, şart ve esaslarını uygulamaya başlamadan en geç onbeş gün önce Müsteşarlığa göndermek, mevzuata ve sigortacılık esaslarına aykırı bulunan veya si-

gortalıların korunması açısından uygulanmalarında sakınca görülen sigorta teminat, şart ve esaslarını Müsteşarlığın talebi halinde değiştirmek zorundadır.

9) Sigorta şirketlerinin faaliyetlerinin sona ermesinde de devletin müdahalesi ve etkisi söz konusudur. Sigorta ve reasürans şirketleri, faaliyetlerine son vermek ve işlemlerini tasfiye etmek istedikleri takdirde basımı ve dağıtımını yapılan günlük en az iki gazete ile ilân ve sigortalılar ile alacaklılarına tebliğ etmek zorundadırlar. Faaliyetlerine son vermek üzere izin alan şirketlerin ruhsatları izin tarihinden itibaren kendiliğinden geçersiz olur ve bu husus Ticaret Sicili gazetesinde ilân edilir. Müsteşarlık lüzum halinde iflâs idare memurları ile tasfiye memurlarının değiştirilmesini talep edebilir. Faaliyete son verme ve tasfiye işlemlerinin yürütülmesi sırasında teminatların ve reasürans yoluyla ödenecek tazminatların öncelikle sigortalıların alacaklarına tahsisi için Müsteşarlıkça gerekli tedbirler alınır. Tasfiye halinde, en son ilân tarihinden itibaren 1 yıl geçtikten ve bütün yükümlülüklerin yerine getirildiğinin belgelendirilmesinden sonra, teminatlar ilgililerce iade olunur (S.M.K. md. 22).

10) Sigorta şirketleri gerek Bakanlığın emri üzerine,

gerekse kendi iradeleriyle sigorta portföyünü bir başka şirkete devredebilirler. Burada önemli olan devredilen bu sigorta mukavelelerinin sahiplerinin çıkarlarının ve haklarının zedelenmemesidir. Bazen sigorta ettiren, devredilen şirkete sigortasının yapılmasını istemeyebilir. Bu nedenle, portföy devrinin sigorta ettirenler bakımından bir sakınca teşkil etmemesi için Bakanlığın onayı şarttır. Bu konuda S.M.K. 24. maddesindeki hüküm şu şekildedir: "Bir sigorta şirketinin bir veya birkaç sigorta şirketi ile birleşmesi, aktif ve pasifleri ile başka bir şirkete devrolunması, sigorta portföyünün kısmen veya tamamen diğer bir sigorta şirketine devretmesi Bakanlığın iznine bağlıdır."

11) Devlet ekonomik kolluk yetkisini kullanırken bir de, "müeyyide" verme işlevi vardır. Bunlar idari müeyyideler (ruhsat talebinin reddi, ruhsat iptali gibi idari kararlar) ve cezai müeyyidelerdir.<sup>22</sup>

## B) Devletin Subjektif Müdahalesi

Sigorta Murakabe Kanunu ve bu kanuna ilişkin K.H.K. ile sigortacılığın denetimi Başba-

kanlık delaletiyle Hazine Müsteşarlığı'na bağlı olan Devlet Bakanlığı'na verilmiş ve denetleme organı olarak "Sigorta Murakabe Kurulu" oluşturulmuştur.<sup>23</sup> Bu denetleme düzeni içinde Sigorta Murakabe Kurulu uzman bir kuruluştur. İşlem ve kararları gerek Bakanlığın, gerekse İdari Yargının kontrolüne tâbi olmakla beraber teknik, mali, idari ve hukuki yönden ihtiyaçlara tam anlamıyla cevap verecek kadar özerk değildir. 539 sayılı K.H.K. ile değişik S.M.K. 30. maddesi "Sigorta Denetleme Kurulu"nu belirtmiştir.<sup>24</sup>

Denetleme Kurulu tarafından yapılan iş, teftiş ve durum tesbitidir. Bundan sonra, tesbit edilen duruma göre gerekli

***Sektörde faaliyet gösteren sigorta şirketleri, devletin bu müdahalesi sayesinde kendi durumlarını, eksikliklerini bilmekte ve bunları düzeltme yoluna gitmektedir. Bu sayede sektörel bazda bir uyum sağlanmaktadır.***

icrai kararları alacak olan Müsteşarlık ve Müsteşarlığın bağlı olduğu Bakan veya Bakanlıktır. Sigorta Denetleme Kurulu sadece sigorta ve reasürans şirketlerini ve sigorta-

cılık işlemi yapan veya sigortacılık alanında faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişileri kontrol ederek, gerekli tedbirlerin alınması hususunda Bakanlığın uyarır. Bu bakımdan, Sigorta Denetleme Kurulu, denetime tâbi bulunan sigorta şirketlerinin ve istihsal organlarının faaliyetleri hakkında her yıl bir rapor vermek durumundadır. Bunu yaparken de, sigorta şirketlerinin idari yoldan, mali bünyesi ve bütün işlemlerinin kanunlara ve ilgili mevzuata uygun olup olmadığına bakar.

## Sonuç

Devletin sigorta sektörüne verdiği önem, sigorta işlemleri ve hizmetlerinin sağladığı güvenin kişisel ve toplumsal çıkarları korumasından ve dolayısıyla sosyal ve mali faydasından kaynaklanmaktadır.

Ekonomik düzen içinde sigorta sektörü kendi kurallarına ve icaplarına uygun bir şekilde faaliyet göstermektedir. Kendine has teknik özellikleri bulunan sigortacılığın gelişmesi ve en iyi hizmeti sunması için gerekli hukuk kuralları mevcuttur. Sigorta aslında bir "güven satışı"dır. Dolayısıyla bu "güven"in korunması, zedelenmemesi gerekir. İşte bunun

için hukuki düzenlemeler sonucunda sigortacılık müessesesi devletin yakın takibi ve müdahalesine muhtaçtır.

Devletin sigorta şirketleri üzerindeki bu müdahalesiyle "idare hukuku" ilgilendir. Devletin toplumun, kişilerin huzurlu, düzenli ve güvenli yaşamalarını sağlamak için bir takım düzenleyici işlemler yapması gerekir. Bunun temel amacı, toplum yararındır. Bu sayede kişilerin çıkarları korunurken, global olarak toplumun çıkarları da korunur ve ekonomik düzenin sistemli ve kurallara uygun bir şekilde çalışması ve gelişmesi sağlanır. İşte devlet bu düzeni sağlarken, çeşitli işlemlere başvurur. Bunlardan birisi de koruyucu ve kollayıcı faaliyetler olan "kolluk faaliyetleri"dir. Devletin sigorta şirketlerinin işlemlerini düzenleme ve denetlemesindeki yetkisi bu işlevden kaynaklanmaktadır. Ancak bu devletin klasik kolluk faaliyeti olarak kendini göstermemekte, ekonomik kamu düzenini sağlayan "ekonomik kolluk" olarak kendini göstermektedir.

Ekonomik alanda önemli bir yer tutan sigorta sektörünün, kurallara uygun olarak işlemlerini sağlamak için devlet tarafından "ekonomik kolluk yetkisi"ne dayanarak kanunlar, yönetmelikler gibi genel düzenleyici işlemler çıkartmıştır. Sigorta müessesesinin temel hukuki kaynaklarından en önemlisi olan "Sigorta Muraka-

be Kanunu" ve buna dayanılarak çıkartılan yönetmelikler, devletin, sigorta şirketlerinin kontrolüne ne kadar önem verdiği açık bir delildir. Sigorta şirketlerini devlet eliyle düzenlemek ve denetime tâbi tutmak, sektörün dengesini sağlamak, gelişmesine yardımcı olmak, sigortalı ve dolayısıyla toplumun çıkarlarını korumak içindir. Bunlarla sigorta şirketlerini kuruluşlarından başlamak üzere, işleyişlerinde ve hatta sona erme safhalarına kadar uzanan bir düzenlemeye gidilmiştir. Bunun yanında devlet, Sigorta Murakabe Kurulu vasıtasıyla bizzat denetlemeye de katılmaktadır.

Sigorta şirketlerinin serbest rekabet esaslarına göre çalışması ve gelişmesi ancak sigortalıların menfaatlerini koruyucu hükümlerle ve etkili bir denetim sayesinde olur. Fakat bu, devletin her alanda sigorta şirketlerine müdahale etmesi demek de değildir.

Sektörde faaliyet gösteren sigorta şirketleri, devletin bu müdahalesi sayesinde kendi durumlarını, eksikliklerini bilmekte ve bunları düzeltme yoluna gitmektedir. Bu sayede sektörel bazda bir uyum sağlanmaktadır.

**Münevver ANDAÇ**  
**Güven Sigorta T.A.Ş.**

## Dipnotlar

<sup>1</sup> 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun 1. maddesi

<sup>2</sup> 25 Haziran 1927 tarihli "Sigortacılığın ve Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesine dair 1149 sayılı ilk Murakabe Kanunu

<sup>3</sup> Bunlar;

(a) 1149 sayılı Sigortacılığın ve Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesine dair 1149 sayılı Kanun,

(b) 3392 sayılı Kanunla, 1149 sayılı Kanunun 20.05.1938 tarihinde bazı maddelerinin değiştirilmesi,

(c) 1160 sayılı Mükerrer Sigorta İhisarı Hakkındaki Kanun,

<sup>4</sup> Resmi Gazete, tarih: 25 Haziran 1987, sayı: 19498

<sup>5</sup> Resmi Gazete, tarih: 22 Kasım 1992, 1993/47 sayılı Anayasa Mahkemesi Kararı

<sup>6</sup> Resmi Gazete, tarih: 22 Haziran 1994, sayı: 21968

<sup>7</sup> 29 Kasım 1994 tarihinde Bankalar, Sigorta Murakabe Kanunu ve Ticaret Kanununun 5. maddesinde değişiklik yapılması için hükümete K.H.K. çıkarılma yetkisi veren 3991 sayılı kanun 10.02.1995 tarih, 22198 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Anayasa Mahkemesi kararı ile iptal edildi.

<sup>8</sup> GÖZE Ayferi, Sosyal Devlet Sistemi, İstanbul, 1976, s. 157-158

<sup>9</sup> ONAR Sıddık Sami, İdare Hukukunun Umumi Esasları, C.III., İstanbul, 1966, s. 1476.

<sup>10</sup> GİRİTLİ İsmet - AKGÜNER Tayfun, İdare Hukuku Dersleri II. Filiz Kitapevi, İstanbul, 1987, s. 96

<sup>11</sup>DURAN Lütfü, *İdare Hukuku Ders Notları, İstanbul, 1982, s. 248*

<sup>12</sup>1982 Anayasası 167/1 madde: *Devlet, para, kredi, sermaye, mal ve hizmet piyasalarının sağlıklı ve düzenli işlemele- rini sağlayıcı ve geliştirici tedbirleri alır; piyasalarda fiili veya anlaşma sonucu doğacak tekelleşme ve kartelleşmeyi ön- ler.*

1982 Anayasası 48. madde: *Herkes, dilediği alanda çalışma ve sözleşme yapma hürriyetle- rine sahiptir. Devlet, özel te- şebbüslerin milli ekonomi- nin gereklerine ve sosyal a- maçlara uygun yürütülmesini, güvenlik ve kararlılık içinde çalışmalarını sağlayacak ted- birleri alır.*

<sup>13</sup>TAN Turgut, *Ekonomik Kamu Hukuku, Ankara, 1984, s. 126- 127*

<sup>14</sup>TAN Turgut, a.g.e., s.147

<sup>15</sup>Danıştay 12. Dairesi, 10.12.1970, E.1970/1791, K.1970/2293; D.12 Daire Ka- rarları, I. Kitap, C.II, Ankara, 1976, s.107

<sup>16</sup>TAN Turgut, a.g.e., s. 147-148

<sup>17</sup>KENDER Rayegan, *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, İstan- bul, 1995, s. 6*

<sup>18</sup>SMK 7. madde: *"Sigortacılık faaliyetleri, hayat sigortaları ve hayat dışı sigortalar olmak üze- re iki ana gruba ayrılır. Bakan- lık bu ana gruplara girecek si- gorta branşlarını tesbite ve de- ğişen ihtiyaçlara göre yeni si- gorta branşlarını tesise yetkili- dir. Tesis edilen sigorta branş- ları Resmi Gazete'de ilân edi- lir."*

<sup>19</sup>Kara Yolları Trafik Kanunu Mali Sorumluluk Sigortası,

*Tehlikeli Maddeler Zorunlu So- rumluluk Sigortası, Tüpgaz Zo- runlu Sorumluluk Sigortası, O- tobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Ka- za Sigortası gibi.*

<sup>20</sup>KENDER Rayegan, a.g.e., s. 36

<sup>21</sup>SMK 3. madde: *"Sigorta ve re- asürans şirketleri, sigorta ve reasürans faaliyetlerine başla- madan önce Müsteşarlardan ruhsat almak zorundadırlar. Bu ruhsat, sigorta şirketlerine faaliyet göstermek istedikleri her branş için ayrı ayrı verilir. Ruhsat, ticaret siciline tescil ve Türkiye çapında basımı ve dağıtımı yapılan günlük en az iki gazetede ilân edilir."*

<sup>22</sup>SMK'da belirtilen sigortalıla- rın menfaatleri ile ilgili husus- lara aykırı işlemlerde bulunan veya kanunda yazılı mecburi- yetleri yerine getirmeyen si- gorta şirketleri ile istihsal or- ganlarını ilgilendiren cezai hü- kümler 42-58. maddelerde top- lanmıştır.

<sup>23</sup>Resmi Gazete, tarih: 25.10.1988, sayı: 19970

<sup>24</sup>SMK Madde 30: *"Sigorta ve re- asürans şirketleri ile sigortacı- lık işlemi yapan veya sigortacı- lık alanında faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler, bu kanun ve diğer kanunların sigortacılık ile ilgili hükümleri yönünden Sigorta Denetleme Kurulu'nun denetimine tâbidir.*

*Sigorta ve reasürans şirket- lerinin faaliyetleri, varlıkları, iştirakleri, alacakları, özkay- nakları, borçları ile mali bün- yeyi ve idari yapıyı etkileyen diğer tüm unsurların tesbit ve tahlili Kurul uzman ve uzman yardımcıları ile aktüer ve aktüer yardımcıları tarafından yapılır."*

## Kaynaklar

DURAN, Lütfü: *İdare Hukuku Ders Notları, İstanbul, 1982*

GİRİTLİ, İsmet - AKGÜNER Tayfun : *İdare Hukuku Ders- leri II, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1987*

GÖZE, Ayferi: *Sosyal Devlet Sistemi, İstanbul, 1976*

KENDER, Rayegan: *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, İstan- bul, 1995*

ONAR, Sıddık Sami: *İdare Huku- kunun Umumi Esasları, C.III, İstanbul, 1966*

TAN, Turgut: *Ekonomik Kamu Hukuku, Ankara, 1984*

## *Sigortacılık Sektörümüzün Sorunları ve Çözüm Önerileri*

### **I- GİRİŞ**

**S**igortacılık sektörümüzün sorunları var mıdır? Nelerdir? Çözümleri varsa nasıl olacaktır? Bu çalışmamızda bu sorulara cevap aranacaktır.

Ancak konunun esasına geçmeden önce sorun kavramından ne anladığımızı açıklamakta fayda görmekteyiz.

Bir sistemin olması gerektiği gibi olmaması, beklenen, istenen sonucu vermesi gibi durumlara sorun dersek ve sigortacılık sektörümüz de olması gerektiği gibi değilse, kendisinden beklenen sonuçları veremiyorsa o takdirde sigortacılığımızın sorunları var demektir.

O halde öncelikle sigortacılık sektörümüzde olması gereken durum nedir, sigortacılığımızdan beklediklerimiz nelerdir? Bunları tesbit etmemiz gerekecektir.

Bir kere sigortacılığın üniversal fonksiyonları vardır.

Bunların, insanların parayla ölçülebilir ekonomik menfaatlerini çeşitli risklere karşı korumak ve hayatını, geleceğini maddi açıdan güvence altına almak, bunu bir çeşit sosyal dayanışma yoluyla sağlamak, çeşitli şekilde meydana gelecek bir kısım hasarlar sebebiyle toplumda oluşabilecek göçükleri maddi yönden telâfi ederek sosyal bünyeyi sağlam tutmak gibi hususlar olduğunu söyleyebiliriz. Bunun yanında sigorta şirketleri fon yaratarak ekonomiyi finanse edecektir. Kısaca ifade etmeye çalıştığımız sigortacılığın bu fonksiyonlarına, konu Türkiye'de sigortacılık olunca ekleyebileceğimiz birşey olacak mı veya bu fonksiyonların ağırlıklı olarak üzerinde durulması gereken yönleri var mıdır? Bu açıdan Türkiye'nin durumuna baktığımızda ekonomik kalkınmaya kuvvetle ihtiyaç duyduğunu ferdi ve sosyal yönden sigortacılığın büyük faydalar yaratabileceği bir ortamın bulunduğunu görmekteyiz.

Bu durumda sonuç olarak Türkiye'de sigortacılıktan beklenen nedir? Bunları kısaca şöyle ifade edebiliriz:

- Mevcut sigortalılara verilen hizmetin sigortanın sağlanması gereken ferdi ve sosyal faydaları sağlaması başka bir deyişle hizmetin kaliteli olması,

- Fon yaratarak ekonomik kalkınmayı finanse etmesi. Bu konu Türkiye için gelişmiş ülkelere oranla çok daha büyük bir önem ifade etmektedir. Türkiye'nin karşılaştığı ekonomik, sosyal, kültürel, siyasi, idari, askeri vs. her çeşit sorunlarının temelinde ekonomik açıdan yetersizliğin yattığını düşündüğümüzde bütün diğer alanlarda da olması gerektiği gibi sigortacılık sektörü de düzenlenirken ekonomiye katkısının nasıl azamileştirilebileceğini mutlaka hesaba katmak durumunda olduğumuzu görürüz. Bu sebeple ülkemizde sigortacılığın ekonomiye fon yaratarak katkıda bulunması, bu sektörden ağırlıklı olarak ve önemle beklenen bir husustur.

- Gene sigortacılığın gelişerek toplumun her kesimine, en uç noktalarına ulaşarak faydalarını çoğaltması, bu yolda çalışmalar yapması da sektörden beklenen bir önemli husustur. Bu yöndeki çalışmalar da diğer bazı gelişmiş ülkelere nispetle daha önemle üzerinde durulması gereken hususlar olmalıdır. Zira gelişmiş ülkelerin sigortacılık sektörü tavanına ulaşmış olduğu için makro düzeyde bu kadar önemle üzerinde durma ihtiyacı duymayabilirler.

## II- SORUNLAR

Sigortacılık sektörümüz yukarıda ifade etmeye çalıştığımız kendisinden beklenenleri karşılayabilmekte midir veya ne ölçüde karşılayabilmektedir? Bu sorulara cevap ararken sektörümüzün bu istikamette sağladığı ilerlemeleri ve sektör mensuplarının ve ilgililerin bu amaca yönelik gayretlerini, çabalarını takdirle ve memnuniyetle karşılamak gerektiğini öncelikle belirtmeliyiz. Ancak bütün bu çabalara rağmen henüz sektörden beklenenlere, olması gereken duruma ulaşılabilmiş olmadığını da ifade ederek sektörün bu anlamda sorunları bulunduğunu, bu sorunları hizmet kalitesinde yetersizlik, fon yaratmada yetersizlik ve büyüme, yaygınlaşma, gelişme konularında hâlâ hedeften bir hayli uzakta bulunma şeklinde özetleyebiliriz.

Şimdi bu sorunları açarak ifade etmeye ve sebeplerini belirtmeye geçebiliriz.

### A- Hizmet Kalitesi

Sigortalıya sunulan hizmetin kalitesi açısından önce hizmetin muhtevası üzerinde durulmalıdır. Bu muhtevada müşterinin ihtiyacına en iyi bir şekilde tetabuk edecek şartların bulunması, hizmetten beklediği ile alacağı hizmet arasında hayal kırıklığı yaratacak durumların bulunmaması gerekir. Müşterinin ihtiyacını en iyi bir şekilde karşılayabileceği hizmeti seçebilmesi için çok sayıda alternatif durumları kapsayan bir çok hizmet çeşitlerinin kendisine sunulması gerekecektir. Bu konudaki eksikliklerin sebepleri hizmet geliştirme çalışmalarının azlığı, bu çalışmaları yapacak uzman personelin yeterli sayıda olmaması veya istihdam edilememesi ve yeni hizmet geliştirme çalışmalarının finansmanlarına yeterli mali kaynakların ayrılmaması olarak ifade edebiliriz.

Hizmet kalitesinde yetersizlik olarak hasar vukuunda tazminatın ödenmesi gerektiğinde tazminatı alabilmek için gerekli olan formalitelerin çokluğu tazminat ödeme tarihinin hasarın vuku bulduğu tarihe göre oldukça geç olması ve nihayet alınan tazminatın uğrılan zararı karşılamaktan uzak olması da önemle belirtilebilir.

Bu konudaki hizmet yetersizliğinin başlıca sebebi şirketlerin kolayca hasar ödemelerini sağlayacak mali güce, yeterli gelire sahip olmamaları ise de bu hizmet yetersizliğinde şirket personelinin eğitimi, eksiklik organizasyonunun iyi işlememesi yanında sigortalı cephesinde ve toplumun diğer ilgili kesimlerinde moral yetersizliklerin önemli rolünü de ifade etmek gerekmektedir.

Hasar ödemelerindeki eksikliklerin çok önemli bir hizmet yetersizliği olduğu ve bunun gelir yetersizliğinden kaynaklanması hususunu biraz açarsak, diyebiliriz ki şirketlerin hasar ödemelerini özkaynaklarla karşılaması beklenebilir. Bilâkis evveleminde ticari bir işletme olan sigorta şirketinde sermaye, piyasa rayiçlerine göre belli bir kâr bekleyecektir. Bunun aksini düşünmek ekonominin kuralına ters düşecektir. Diğer taraftan şirket üzerinde vergi, aidat, teminat gibi mali yüklerin bulunması, buna karşılık sigortacı cephesinden yüksek prim alma ve bunu tahsil etmekteki güçlükler nazara alındığında şirketin hasar ödemelerinde rahat hareket etmekte zorlanacağını kabul etmek gerekecektir.

Kaliteli hizmetin bir unsuru da müşterinin hizmeti satın aldığı anda geleceğe yönelik olarak güven duymasıdır. Şirketin bu açıdan sigortalıya yeterli güveni vermesi çok



önemlidir. Zira müşteri poliçeyi aldığı anda parayı vermekte ise de karşılığını daha sonraki tarihlerde alacaktır. Özellikle hayat sigortalarında bu süre bir ömür boyu olabilmektedir. Bu yüzdendir ki sigorta şirketleri güvene dayalı müesseselerden sayılmaktadır, bu güven noksanlığının da başlıca sebebi şirketlerin mali güçleri konusunda duyulan tereddütlerdir. Bu konuda duyulan güvensizliğin bir önemli sebebi de ahlâki normlar hakkındaki toplumda yaygın olarak mevcut olduğu söylenebilecek tereddütlerdir.

## B- Fon Yaratma

Sigortacılık sektörünün ülkemizin ekonomik durumu muvacehesinde yaratılabilecek fon potansiyelinden oldukça uzakta olduğu da söylenebilir. Sektörün bu anlamda daha çok fon yaratamamasının başlıca sebebi sigortacılığın yeterince yaygınlaşmamış veya yaygınlaşmamış olmasının tabii sonucu olarak daha çok gelir sağlayamamasıdır diyebiliriz. Ayrıca sağlanan prim kaynaklarının sigortalıdan sigortacıya ulaşmasında düzensizlik bulunması ve nihayet elde edilen kaynakların daha rantabl bir şekilde değerlendirme imkânlarının yokluğu fon birikiminin daha çok olmamasının önemli sebepleri olarak gösterilebilir.

## C- Büyüme - Yaygınlaşma

Türkiye'de sigortacılık tüm kesimlere henüz ulaşamamıştır, yeterli ölçüde büyüyememiştir. Burada büyüyememiş olması ifadesinden anlaşılması gereken şey, Türkiye'nin ekonomik sosyal durumuna göre ulaşabileceği büyüklüğe henüz ulaşamamış olduğu şeklinde olmalıdır. Yoksa Türkiye'de sigortacılık sektörünün, fert başına milli geliri Türkiye'dekinden kat kat fazla olan ülkelerdeki seviyeye ulaşmamış olması kastedilmemektedir. Şüphesiz bu gelişmiş ülkelerin sigortacılığı seviyesine ulaşabilmesi için öncelikle Türkiye ekonomisinin o ülkelerinkine yakın düzeye erişmesi gerekeceği açıktır. Ancak ekonomi yeterince gelişmeden sigortacılık sektörünün onun üzerinde bir gelişme, büyüme göstermesi için farklı bazı imkân ve fırsatların bulunması gerekir ki böyle bir durumun Türkiye için söz konusu olmadığını da ifade edebiliriz.

Türkiye'de sigortacılık sektörü geç başlamış olsa da büyümektedir, yaygınlaşmaktadır. Ancak daha hızlı bir şekilde büyümenin devam etmesinin mümkün olduğu görüşündeyiz. Bu sebeple daha hızlı büyüyememesinin sebepleri olarak kısaca sigorta hizmetine talebin az oluşunu söyleyebiliriz. Sigorta hizmeti arzında bir problem yoktur. Yani sigorta hizmeti arzı oluşacak tüm tale-

bi karşılayacak elastikiyete sahiptir. Bu alanda mevcut arz kapasitesinin yeterliliği yanında talep artışına cevap verememe durumunda sermaye artırımını veya piyasaya yeni girişlerle bu ihtiyacı karşılayabilme esnekliği mevcut bulunmaktadır.

Sigortacılık sektörünün büyüyememesinin sebebi yeterli talebin olmaması olup bunun sebepleri de çözüm yolları bölümünde etraflıca açıklanacaktır. Ancak sektörümüzde sorunlar ve sebepler içiçe bulunmaktadır. Bir sorun diğer bir sorunun sebebi olabilmektedir. Karşılıklı etkileşim içinde bulunmaktadırlar. Meselâ hizmetin kalitesinin iyi olmaması başlı başına sektörün bir sorununu oluşturmaktayken bu sorun sigorta hizmetinin yaygınlaşmamış olmasının sebepleri arasında yer alabilmektedir. Sigortacılığın yaygınlaşmamasının bir sebebi de sigorta aracılık sistemimizin toplumun uç noktalarına ulaşabilecek bir organizasyona ve yeterli bilgi ve eğitime sahip olmamasıdır.

Sigortacılığımızın yukarıda açıklanan temel sorunlarının sebeplerini özetleyerek topluca değerlendirecek olursak şirketlerin gelir yetersizliğinin hemen hemen her sorunun sebebi olarak varolduğu görmekteyiz. Hatta talep yetersizliğinin de bir sebebi gene şirketlerin gelir yetersizliği olmaktadır. Sigorta hizmetinin

yaygınlaşamamış olmasının temel sebebi talep yetersizliği ve bu talep yetersizliğinin alt sebepleri de diğer bir çok sorunu dolaylı olarak etkilemektedir. Ayrıca sorunların oluşmasında bir başka müşterek sebebin de eğitim - kalifiye eleman - araştırma geliştirme noksanlığı olduğunu görmekteyiz.

### III- ÇÖZÜMLER

Sebepleri böylece ana hatlarıyla belirledikten sonra aşağıda bu sebeplerin ortadan kaldırılması yani sorunların çözümü konusundaki görüşlerimizi belirteceğiz. Çözüm önerilerimiz aşağıdaki üç ana başlık altında olacaktır:

1. Şirketlerin gelirlerinin artırılması, mali bünyelerinin güçlendirilmesi
2. Sigorta hizmetine talebin artırılması
3. Eğitim, AR-GE çalışmaları.

Sektörün dışında olan ve sektörün inisiyatifi ve etkisi dışında olan genel sebepler üzerinde ise durulmayacaktır.

#### A- Sigorta Şirketlerinin Gelirlerinin Artırılması

Sigorta şirketlerinin gelirlerinin artırılmasından maksat, sermayenin piyasa rayicinin üstünde kâr etmesini sağlamak değildir. Esasen serbest rekabet ortamında bunu sağlamak da mümkün değildir. Artacak

olan gelir hizmet kalitesi rekabetine ve gelir rekabetine gidecektir. Bu rekabetin sonucunda talep artacak, hacim büyüyecek ve sektör gelişecektir.

***Bilindiği üzere sigorta şirketlerinin gelirlerinin iki ana kaynağı vardır. Bunlardan biri prim gelirleridir. Diğer ise prim gelirlerinden sağlanan kaynaklarla özkaynakların gelir getirici aktif unsurlara yatırılmasıyla elde edilen mali gelirlerdir.***

#### 1- Prim Gelirlerinin Artırılması

Şirketlerin prim gelirlerinin artırılmasının bir yolu sektör olarak satışların artırılması ise de bu konu talebin artırılması bahsinde inceleneceği için burada ele alınmayacaktır. Prim gelirlerinin artırılmasının bir yolunun da fiyatların yükseltilmesi olduğu akla gelirse de fiyat rekabetinin bulunduğu bu piyasada bu yolla gelirleri artırmanın mümkün olmayacağı söylenebilir ise de konumuz bu da değildir.

Konumuz fiyatı toptan artırmadan risk gruplarına göre uygun fiyatlandırma yapmak suretiyle yüksek rizikodan yüksek prim isteyerek prim gelirini artırmak, düşük rizikoyu da düşük primle sigortalamak suretiyle bu grup için sigortayı daha cazip hale getirmektir. Bu fiyat ayarlaması sonucunda yüksek riziko grubunun ödeyeceği fiyat rizikonun

karşılığı olacağından sigortadan vazgeçmesi normal olmayacaktır. Bu grubun içinde ödediği prim, rizikonun karşılığı olan normal fiyatın altında olduğu için sigorta yaptırmış olanlar varsa ve bunlar sigortadan vazgeçerse, bu fiyattan sigortalamak şirketin zararına olduğu için şirketin zararı azalacaktır. Düşük rizikolu grubun ödediği prim normale indiği için bu gruptakilerin sigorta talebi artacağından şirket gelirleri artacaktır. Yüksek riziko grubuna dahil olanlardan normal fiyattan sigorta yaptırmaya devam edenlerin ödeyecekleri daha yüksek prim sebebiyle şirketlerin gelirleri artacaktır. Başka bir ifade ile, fiyatları toptan artırmadan pazarı risk grupları itibariyle daha küçük dilimlere ayırarak, birbirine yakın riskleri aynı grupta toplayarak ve her risk grubuna karşılığı olan uygun fiyatı vererek prim gelirlerini bir ölçüde artırmak mümkündür. Sigortacılığın sosyal dayanışma fonksiyonu da yüksek riskli sigortalının az ödeyerek düşük risklinin ise çok ödeyerek dayanışmaları yerine eşit risk grupları içinde yer alanların eşit fiyatla dayanışmaları sağlanmak suretiyle yerine getirilmiş olacaktır.

Burada pazar dilimlerine gidilebilmesi için şüphesiz pazarın genişlemiş olması gerekir.

Portföyün çok geniş olması halinde pazar çok

dilimlere ayrılabilse bile her dilimin içinde yer alacak sayı büyük adetler kanununun işlemesine yeterli olacak seviyeye ulaşamayacağından bu sayılar üzerinden yapılacak aktüerya hesapları isabetli sonuç vermeyecektir. Bu sebeple sigortacılık hizmetinin yaygınlaşması, şirketlerin büyük sayılar elde ederek daha uygun hesaplar yapmalarına da imkân verecektir. Bu hesapların uygun programlar yapılmak suretiyle bilgisayar kullanımı yardımıyla kolaylıkla gerçekleştirilmesi mümkün bulunmaktadır. Bu açıdan bilgisayarın bu özelliklerinden sigorta şirketleri yararlanmalıdırlar.

## **2- Zorunlu Sigorta Tarifeleri**

Zorunlu sigorta tarifelerinin şirketlerin zararını mucip olacak şekilde düzenlenmemesi şirket gelirlerinin artması için gerekli olan hususlardan biridir. Özellikle şirket portföyünün önemli bir kısmını oluşturan Trafik Zorunlu Mali Mesuliyet sigortası şirketlerin mali yapılarını da bozmaktadır. Bu tarifeler, iyi araştırmalar sonucunda normal bir kâr sağlayacak şekilde düzenlendikten sonra yüksek seviyedeki enflasyon sebebiyle enflasyona göre sık sık yeniden ayarlanmalıdır. İsaletli bir şekilde düzenlenmiş olan bir tarifenin enflasyon sebebiyle bozulan dengesinin yeniden kurulması

için prim ve teminatların her ikisinin enflasyon oranında artırılması yeterli ve gereklidir. Reel prim ve teminat artışları yapılırken uygulanması gereken, teminatların prim artış oranından daha yüksek oranda artırılması gereği, enflasyonun etkisiyle bozulan tarifeyi eski haline getirirken uygulanmalıdır. Aksi takdirde sektör de sigortalılar da bunun sonuçlarından zarar görecektir. Mecburi sigortaların tarifeleri yapılırken bir poliçenin maliyeti iyi hesaplanmalı ve poliçe kesmenin maliyeti, hasar bedeli ve uygun bir kâr karşılması gereği göz önünde bulundurulmalıdır.

## **3- Mevcut Fonların Değerlendirilmesi**

Şirket gelirlerinin artırılmasının bir başka yolu mevcut fonların değerlendirilmesi ile ilgili bulunmaktadır.

### **a) Prim Tahsilâtında Düzen Sağlanması**

Bu konuda ilk önce primlerin tahsilâtı üzerinde durulması gerekmektedir. Burada, primlerin peşin tahsili veya uzun vadede taksitli bağlanması da sözkonusu değildir. Primlerin peşin tahsilinde vade veya sair şekillerde sigortalıya kolaylık tanınması sigorta hizmetine olan talebi artıracığından tavsiye dahi edilebilir. Yapılacak araştırmaya bağlı olarak sigorta

talebini artıracak en uygun vade şartları sağlanmalıdır da. Ancak burada üzerinde duracağımız konu bu değildir. Vadede bağlanmış alacak olsun veya vadesinde tahsil edilmiş olduğu halde şirkete intikal ettirilmemiş prim alacağı olsun, vade farkının fiyata eklenmesi, tahsil edilip de şirket intikal etmemiş alacağın ise gecikme halinde faize tâbi kılınmasıdır bahis konusu olan. Paranın gelişinin ertelenmesi yüksek enflasyon karşısında şirketin mali kaybına yol açmamalıdır. Aktif değerini düşürmeyecek şekilde kurala bağlanmalıdır. Eğer rekabet şartları şirketlerin bunu gerçekleştirmesini engelliyorsa en azından sözleşmede öngörülme gen gecikmelerin mutlaka faize tâbi kılınmasının mecburiliği devletçe getirilebilir. Böylece aktifin alacaklar sebebiyle kayba uğraması önlenmek suretiyle şirketin mali bünyesi güçlendirilmiş olacaktır.

Şirketin gelirini artırıcı yönde doğrudan etkisi olmasa da prim alacaklarının tahsilinde, şirkete intikalinde önemli olan alacağın vadesinden çok tahsilâtta düzenli olmak gerektir. Vadenin uzun olması halinde vade farkı ekleneceğinden parasal bir kayıp söz konusu olmayacaktır. Ancak prim akışının gayri muntazam olması şirketin hesaplarını bozacak, şirket yönetimini zora sokacaktır. Gecikme halinde vadesi gelmiş prim alacaklarına gecikme faizi uygulanması

prim akışını da daha düzenli hale getirecektir.

## **b) Mevcut Fonların Verimli Kullanılması**

Şirket gelirlerinin artırılmasının en önemli yolu da fonlarının yatırımlarından sağlayacağı geliri artırmak suretiyle olacaktır. Şirketlerin fonlarını yüksek getirili alanlara plase edebilmeleri yönünde bazı serbestiler sağlanmış ise de, daha önceki yıllarda mevcut çok katı kurallar, aktifin güvenliği, riskten korunması gerekçesi ile aktifin getirisini adeta engelleyerek, nakte bağlı kıymetleri enflasyonun aşındırmasına maruz bırakmakta idi. Bir filozofun ifadesi ile kötülükler girmesin dile kapılar çok sıkı bir şekilde kapatılınca iyilikler de dışarıda kalmıştı. Ancak Sigorta Murakabe Kanunu bu durumu pek değiştirmiş görünmemektedir. Her ne kadar son yıllarda Hazine Bonosu-Devlet Tahvili gibi kamu kâğıtlarının yüksek getirisi şirketlerin başka alternatif yatırım alanları aramalarına gerek bırakmamışsa da bu durumun devamlı olacağını düşünmek doğru olmayacaktır. Şirketlerin, kamu kâğıtlarının getirisi düştüğünde fonlarını verimli bir şekilde yatırılabilecekleri bir çok alternatif imkânlarla sahip olmaları gerekmektedir.

Sigorta şirketlerinin fonları için yatırım alanları sözkonusu olunca şirketlerin mali plas-

man dışında direkt yatırımları da gündeme gelecektir. Başka bir ifadeyle sigorta şirketlerinin sigortacılık faaliyeti dışında yapabilecekleri faaliyetlerin neler olduğu üzerinde durulacaktır. Sigorta şirketlerinin sigortacılık faaliyeti dışında başka hiçbir faaliyette bulunmaları sigortacılığın mutlak kurallarından biri değildir. Bu konuda çok değişik uygulamalara da rastlanmaktadır. Avrupa devletleri içinde bu konuda bir uçta hiçbir sınırlamanın bulunmadığı durumdan öbür uçta Türkiye gibi sigortacılık faaliyetinin dışındaki her türlü faaliyetin kısıtlandığı duruma kadar çeşitli durumlara rastlamak mümkündür. Sigorta şirketleri riskli alanlara yatırım yapmasınlar ve sigorta teminatlarının güvencesi olarak aktifleri risksiz olsun diye bunların yatırımları sağlam fakat getirisi düşük alanlara mahkum edilirse sigorta şirketinin gelirleri az olacaktır ve bunun sonuçları ülke çapında yaşanacaktır.

Sigorta şirketleri birer güven müesseseleridir, güçlü olmalıdırlar, sağlam olmalıdırlar, güvenli olmalıdırlar. Ancak gelir sağlayamazlarsa yukarıda belirtilen özellikleri de olamayacaktır. Sadece sermayenin yüksek tutulması ile bu güç sağlanamaz, taşıma su ile değirmen dönmez, devamlı gelir akışı ile mali bünye güçlendirilmelidir. Bunun için sigorta şirketlerine hem güvenli hem

de yüksek getirili yatırım imkânları tanınmalıdır. Ancak bu tür yatırımlar için şartlar, öz sermayeye göre bazı sınırlamalar getirebilir.

Sigorta şirketlerinin hem güvenli hem yüksek getirili yatırım yapabilecekleri bazı alanlardan olmak üzere fonlarını kredi olarak değerlendirmeleri düşünülebilir. Kredilerden alınacak faiz her zaman mevduat faizinden de hazine bonusu ve diğer menkul kıymet gelirlerinden yüksektir. Bu durumda hemen akla şirketin kredi servisi kurma, bankacılık yapmak üzere teşkilatlanması gerekeceği ve bunun giderlerinin etkisinin şirketin bu işten kâr etmesini önleyecek büyüklükte olup olamayacağı akla gelirse de evveleminde şunu söylemek gerekir ki mevduat faizi ve kredi faizi arasındaki fark, bu giderleri karşılayıp şirkete de fon sağlayacak kadar yüksek bulunmaktadır. Nitekim bankalar kredilerden aldıkları faizlerle hem mevduat faizini ödemekte hem de personel giderlerini karşılayıp kâr da etmektedirler. Kaldı ki sigorta şirketlerinin böyle teşkilatlanıp bankacılık yapmalarına da gerek kalmayacaktır. Şirketin vereceği krediler az sayıda yüksek montanlı kredilerle sınırlandırılabilir ve kredinin riskini asgariye indirmek için de sınırlama getirilebilir. Bu açıdan Bankalar Kanununun 38. maddesinin 5. fıkrasında sayılmış olan kredi

türlerinden yararlanılabilir. Meselâ şirketlerin,

- Hazine'ce veya Hazine'nin kefâletiyle çıkarılan bono ve tahviller karşılığı krediler,

- Bankalara veya banka teminat mektubu karşılığı krediler gibi risksiz kredilerle,

- Belli bazı sınırlar içinde olmak üzere ipotek karşılığı krediler şeklinde fonlarını değerlendirmelerinde bir sakınca görülmemelidir.

Sigorta şirketleri, prim geliri dışında gelir elde etmeleri için ayrıca verimli alanlarda iştirakler yapmak ve teminat mektubu vermek gibi ek gelir kaynaklarına kavuşturulabilir. Ancak bu durumlarda güvenlik açısından bazı sınırlandırmalar getirilebilir. Meselâ şirketin yükümlülük karşılama yeterliliğini aşan öz sermaye kısmı ile oranlanmak gibi.

### **c) Sigorta Teminatlarında Düzenleme**

Sigorta şirketlerinin prim geliri dışındaki gelirlerini artırmak için yapılabilecek bir başka husus da sigorta teknik karşılıkları teminatları ile ilgili bulunmaktadır. Şirketlerin fonlarını verimli alanlarda serbestçe değerlendirebilmelerine imkân vermesi açısından teminat oranlarının düşürülmesi veya tamamen kaldırılması düşünülebilir. Teknik karşılıklar hazine bonosuna yatırıldıkları zaman oldukça yüksek oranlarda gelir elde edilebilmekte-

dir. Ancak kredi faizleri çok daha yüksektir. Kaldı ki yüksek hazine bonusu faizleri her zaman devam etmeyebilir. Onun için temelde uygun düzenlenme yapılmalıdır. Ayrıca mutlaka teminat sisteminde ısrar edilirse o takdirde teminat olarak kabul edilecek değerlerin türleri çoğaltılır ve meselâ alacakların bunların karşılığında alınan rehinlerin teminat olarak gösterilebilmesi doğrultusunda düzenlemeler yapılabilir.

### **d) Vergi ve Benzeri Yükümlülüklerde Düzenleme**

Sektörün gelir yetersizliğini gidermek için yapılması gereken bir husus da sektör üzerindeki vergi vb. yükümlülüklerle ilgili bulunmaktadır. Evvelâ sektör üzerinde haksız vergi niteliğindeki yükümlülüklerin kaldırılması gerekmektedir. Yangın primleri üzerinden alınan verginin teorik olarak bir gerekçesi yoktur. Gereksiz veraset ve intikal vergisi vardır denebilir. Sigorta sektörünün denetiminde kamu yararı vardır ve sadece sigortacılık sektörünü ilgilendiren bir husus değildir. O halde denetim giderlerini sadece sektörün karşılmasına gerek yoktur. Diğer devlet hizmetleri gibi bu hizmet, devletin genel gelirleri ile karşılanmalıdır ki bu gelirlerde de sigorta sektörünün ödediği vergilerin payı vardır. Böylece

sigorta murakabe aidatının da kaldırılması gerekmektedir. Sektör üzerindeki haksız vergilerin kaldırılması yanında ayrıca teşvik amacıyla da bazı vergiler kaldırılabilir. Teşvik uygulamalarının en faydalı olacağı alanlardan biri sigortacılık alanıdır. Zira fon birikimine katkıda bulunacağından tüm ekonomik büyümeye katkı anlamı taşıyacaktır. Sektörün gelişmesi konusunda bir teşvik söz konusu olduğunda bunun geçici bir süreye inhisar ettirilmesi de düşünülebilir. Bu süre sigortacılığın yaygınlaşması bağında potansiyeli realize edeceği zaman süresi olabilir.

### **e) Yatırımların Riski ve Sigorta Güvenliği**

Sigorta sektörünün gelirlerinin artırılması konusunda ile ri sürülen görüşler vesilesiyle ve de genel olarak söylenebilir ki gelir artınca risk de artar. Sigorta şirketlerinin aktif ran-dımanını artırmak, riskin de artmasını peşinden getirmektedir. Halbuki sigortalının güvenliği çok önemlidir. Bunun riske edilmemesi de lâzımdır. Kanunumuzdaki konu ile ilgili sınırlamaların da gerekçesi budur. Ancak güvenlik konusunda aşırıya gitmek meselenin gelir yönünün de ihmali anlamına gelmektedir.

Sigortalı güvenliğini artırmak için kanun zoruyla daha yüksek sermaye istemek yerine

aktifin gelir getirme özelliğine kavuşturulması sonucu sermaye, yeterli kâr sağlama imkânı dolayısıyla kendiliğinden gelebilecektir. Bunun yanında sigortalı güvenliği açısından ortaklardan ödenmiş sermaye yanında ek sermaye taahhüdünde bulunmaları istenebilir. Belli sınırlar içinde kalmak üzere istenecek bu ek sermaye taahhütü şirketin faaliyetleri normal olarak sürerken tahsil edilmemeli fakat şirketin mali durumu bozulduğunda müraaat edilecek bir kaynak olarak bulundurulmalıdır. Böylece nakdi bir külfet getirilmeden normal gerekli öz sermayeye ilâve olarak sigortalı güvenliği güçlendirilebilir ve şirketin taahhütlerini karşılayamaz duruma düşmesi halinde ortakların sınırsız sorumluluğuna gitmek gibi uygulanması da zor olan bir sistem yerine zor duruma düşen şirkette ortakların önceden belli sınırlar içinde ek sorumluluğuna gitmek, hem uygulanması daha kolay ve mümkün olan bir kural konmuş olur hem de kusuru tespit edilmediği halde kişinin sınırsız sorumluluğuna gitmek gibi hukukun temel bir prensibi de ihmal edilmemiş olur.

Kısaca ifade edilecek olursa hem şirketin gelirlerini artırmak hem de sigortalı güvenliğini sağlamak için uygun çözümler de bulunabilir.

## **B- Sigortacılık Sektörünün Büyümesi**

Sigortacılık sektörünün büyümesinin sektörün sorunlarının çözümündeki öneminden yer yer bahsetmiştik. Gelir artırmaması, fon yaratması, toplumsal faydayı çoğaltması, daha az riskli alanların da sektöre dahil olabilmesi ile fiyatların da düşürülebilmesi, pazar dilimlemesine gidilebilmesi, büyük adetler kanunundan daha iyi yararlanılarak daha iyi aktüerya hesapları yapılabilmesi gibi etkiler bunlar arasındadır. Şunu da belirtmek gerekir ki üzerinde durulan çözümler birbirini etkileyen sinerjik bir döngü içerisinde yer almaktadır. Bir sorunun çözümü diğer sorunun da çözümünü kolaylaştırmakta, karşılıklı etkileşim içinde bulunmaktadır. Bu sebeple sorunların çözümünü tam ve kesin bir sıralamaya koymak mümkün değildir. Bu sebeple sektörün büyümesi nasıl diğer bir çok sorunun çözülmesine katkıda bulunacaksa diğer sorunların çözümü de sektörün büyümesine katkıda bulunacaktır. Sektörün büyümesi iki yönden ele alınacaktır. Bunlardan biri üretim yönü yani hizmet arzı olacak, diğeri ise talep olacaktır.

### **1- Sigorta Hizmeti Arzı**

Bir ürünün üretimi için bir takım üretim kaynaklarının ve bu kaynakların istekleri karşılayacak "ürün haline dönüştürülmeyi sağlayacak üretim tekniklerinin kullanılması" gerek-

mektedir.

Sigorta hizmeti üretiminde kullanılan kaynakların başlıcaları insan ve sermayedir. İnsan kaynakları içinde kalifiye eleman açısından bir sınırlılık düşünülebilirse de sigortacılık sektörümüzde mevcut kalifiye eleman sayısının üretimi sınırlayacak kadar az olmadığını, ayrıca artık sektörün kalifiye eleman üretir duruma geldiğini söylemek mümkündür. Sektörde sermaye üretim prosesi açısından ziyade, sigortalı güvencesi açısından gerekli bir kaynak durumunda olup bu kaynağın da kıt olmadığını söyleyebiliriz. Üretim teknolojisi de mevcuttur. Kısaca diyebiliriz ki sektörümüzde sigorta hizmeti üretimini kısıtlayıcı bir faktör yoktur. Arz, artacak talebi tümüyle karşılayacak esnekliğe sahiptir. Arzın artışı maliyet artışını da peşisıra getirmeden gerçekleştirebilecektir. Zira, kullandığı kaynaklar açısından Türkiye'deki durum göz önünde tutulduğunda sigorta sektörümüzün "artan maliyetler endüstrisi" olmadığını görmekteyiz. Sektörün büyümesi açısından arz yönünden bir sınırlama yoktur. Bu durumda sektörün büyümesi talebin artışıyla mümkün olabilecektir.

### **2- Sigorta Talebi**

Bir kişinin sigorta hizmetine talep olmasını, bu kararı vermesini sağlayan faktörlerin

başlıcalarını şöylece sıralayabiliriz:

- Potansiyel sigortalının bu hizmete duyduğu ihtiyaç ve bu konudaki zevk ve tercihleri,
- Potansiyel sigortalının gelir durumu,
- Sigorta hizmetinin fiyatı.

Sigortacılık sektörünün büyümesi, yaygınlaşması hizmete olan talebe bağlı olduğuna göre, bunun için talebin artırılması gerekecektir. Talebi artırmak için talebi etkileyen yukarıda belirtilen faktörleri artırmak gerekecektir. Şimdi bu faktörleri etkileyen talebin nasıl artırılacağı konusuna geçebiliriz.

## a) Tüketicinin Zevk ve Tercihleri

Ekonomide tüketicinin zevk ve tercihlerinin kısa vadede önemli ölçüde değişmeyeceği genel olarak kabul edilmektedir. Ancak Türkiye'de tüketicinin zevk ve tercihlerinin kısa vadede kısmen dahi olsa etkilenebileceğini düşünmekteyiz. Esasen tüketicinin zevk ve tercihleri reklâm ve tanıtım yoluyla etkilenmektedir. Ancak Türkiye'de bu etkileme sürecinin daha hızlı bir tempo ile işleyebileceğini söyleyebiliriz. Çünkü Türkiye'de hizmeti henüz tam olarak tanıyanların sayısı azdır. Toplumda hizmeti alanların almayanlara oranı düşüktür. Bu durum reklâm ve tanıtım giderlerinin verimliliğini artıran bir faktördür. De-

mek ki tüketicinin zevk ve tercihlerini etkileyerek talebi artırmanın bir yolu reklâm ve tanıtım olacaktır.

## aa- Reklâm ve Tanıtım

Reklâm ve tanıtım faaliyetlerini ikna edici ve tanıtıcı faaliyetler olarak iki bölüme ayırabiliriz. Hizmetten haberdar olmayanlara hizmetin tanıtılması faaliyeti de Türkiye'de sonuç alabileceği gibi haberdar olanların önemli bir kısmı da ihtiyaç sıralamasında sigortaya son sıralarda yer verdikleri için ikna edici reklâm da oldukça etkili olabilecektir. Reklâm çeşitli vasıtalarla para sarfıyla yapılabileceği gibi ilâve bir para sarfetmeden de yapılabilecektir. Bu da kaliteli hizmet sunmakla olacaktır. Reklâmın en etkilisi bu hizmeti alanlar tarafından hizmetten memnuniyetlerinin çevrelerine yayılması suretiyle yapılanıdır. Gerek doğrudan reklâm ve tanıtım faaliyeti gerekse kaliteli hizmet sonucu müşteri memnuniyeti yoluyla reklâm ve tanıtım için de sigorta şirketlerinin gelir durumlarının ne kadar önemli olduğu açıktır.

## ab- Sigorta Aracılık Sistemi

Sigorta aracılık sisteminin de sigortacılığın yaygınlaşmasında önemli yeri vardır. Aracılık sistemini müşterinin zevk ve tercihlerinin değiştirilmesi

konusu içinde ele almamızın sebebi, aracılık sisteminde çalışacak personelin hizmet tanıtımında ve reklâmının yapılmasında çok etkili olacağını düşündüğümüzdür. Hizmette duyduğu ihtiyacın şiddeti düşük olan, hizmet hakkında bilgi sahibi olmadığı için böyle bir ihtiyaca listesinde yer vermeyen potansiyel sigortalının ayağına giderek onu aydınlatacak, zevk ve tercihlerini başbaşa karşılıklı konuşarak etkileyecek kişi sigorta aracısı olacaktır. Sigorta aracısı ona bilgi verecek, aynı zamanda güven de verecektir. Sigortalı olmaya ikna edecektir. Ülke-  
miz insanların büyük kısmı sigorta hizmeti satın almayanlardan ve bu konuda yeterince aydınlatılmamış olanlardan oluştuğuna göre sigorta aracılarının faaliyetleri sonuç alıcı olabilecektir.

Bu durumda sigorta aracılık sisteminin nasıl olması gerektiği sorusuna cevap arayacağız. Sigorta aracısının kalitesi açısından iyi seçilmesi, güvenli kişilerden oluşması ve onlara gerekli eğitimin verilmesi gerektiği açıktır ve sanırım herkes tarafından da bilinmektedir.

Sigorta aracılık sisteminin yukarıda ifade ettiğimiz sonuçları alabilmesi, geniş kitleleri sektöre kazandırabilmesi için ülkenin en uç noktalarına kadar herkese ulaşabilecek bir organizasyona sahip olması gerekmektedir. Buradan da sigor-

ta aracısı sayısının, bu alanda faaliyet gösteren insan sayısının çoğalması gerektiği sonucuna varmaktayız. Ülkemizde bu alanda faaliyet gösteren aracı sayısının diğer birçok ülke ile mukayese edildiğinde çok az olduğu görülecektir.

Ülkemizde sigorta aracılarını artırmak, onlara yeterli gelir sağlamayı da gerektirecektir. Ülkemizde sigorta üretim hacminin azlığı ve bu üretimden alınan komisyonların toplamı aracı sayısına bölüldüğünde çıkacak rakam pek yüksek olmayacaktır. O halde sisteme yeni araçların girmesi onların yeterli gelir sağlamaları açısından sorun olacaktır. Bu durumda sistemde çalışan personel sayısını bu şekilde artırmak mümkün olamayacaktır. Sigorta Murakabe Kanunumuz araçların sigorta aracılığı işi yanında başka iş yapmalarını önemli ölçüde sınırlamıştır. Burada da hiçbir kötülüğün girmemesi için kapıların çok sıkı bir şekilde kapatılması politikası izlenmiştir. Burada yapılması gereken iyiliklerin de girebilmesi için kapıların aralanması ve kötülüklerin girmemesi için başka tedbirlerin alınmasıdır. Bunun için aracılık sisteminde çalışanlarla ilgili bütün kısıtlamaların kaldırılması gerekmez. Sigortalının güvenliği, prim akışının düzenliliği açısından gerekli düzenlemeler yapıldıktan sonra uç elemanların, mevcut işleri yanında sigorta aracılığı da

yapmak üzere uygun iş sahipleri arasından da seçilebilmelelerini sağlamak yeterli olacaktır. Bu arada gerekli eğitim aramalı ve gerekli ek eğitim de verilmelidir. Böylece geçimini sigorta aracılığına bağlı olmadan asıl işinden sağlayan kişilerin sigorta talebinin az olduğu yerlerde de sigorta aracılığı faaliyetinde bulunmaları mümkün hale gelecektir. Onbinlerce sigorta aracısının sürekli olarak çevrelerinde sigorta hizmetinin reklâmını ve tanıtımını yapmaları müşterinin zevk ve tercihlerini önemli ölçüde etkileyecektir.

## **b) Tüketicinin Gelir Düzeyi**

Tüketicinin gelir düzeyinin sigorta talebinin artmasında en önemli etken olduğundan şüphe yoktur. Ülkelerin sigortacılık faaliyetlerinin yaygın olmasında, prim hacminin yüksek olmasında, belirleyici ana faktör birkaç küçük sapmayı gösteren istisna dışında fert başına milli gelirdir. Fert başına milli gelirden meydana gelebilecek artış sigorta talebinde daha yüksek artış sağlayacaktır. Sigorta talebinin gelir elastikiyeti de fiyata karşı talep elastikiyetinde olduğu gibi oldukça yüksektir. Ancak gelirdeki artışın elastikiyet oranında sigorta talebine yansımaları için sistemin işleyişindeki engellerin bulunmaması gerekecektir. Sistemin sorunlarının

çözülmesi ile fert başına milli gelirdeki artış daha yüksek oranda sigorta talebine yansıyabilecektir. Çünkü sigorta talebinin gelire karşı elastikiyetinin yüksek olduğunu tahmin etmekteyiz. Talep elastikiyeti konusu sigorta hizmeti talebi ile fiyat arasındaki ilişki incelenirken de ele alınacaktır. Fert başına milli gelirin talep artışındaki önemli etkisi bilinmekle beraber bu konuda sigortacılık sektörü olarak yapılabilecek pek birşey bulunmamaktadır. Ancak sigortacılığı geliştirme yönünde elde edilecek başarı fon birikimi ve sair etkileriyle milli gelirin artışında katkıda bulunduğu ölçüde sigorta talebinin de artışını etkileyebilecektir.

## **c) Sigorta Hizmetinin Fiyatı**

### **ca- Piyasa Şartları**

Sigorta hizmetinin alınıp satıldığı piyasa tekeli rekabet (Monopolistic Competition) özellikleri taşımaktadır. Sigorta şirketlerinin ürünlerinin özelliklerinde bazı küçük farklılıklar göstermesi ve şirkete güven açısından mevcut farklar dışında piyasada serbest rekabet piyasasının geçerli olacağı kabul edilebilir. Diğer şartlar sabit kalmak kaydıyla bir ürünün fiyatı değiştikçe her değişik fiyat üzerinden satın alınacak ürün miktarlarını belirleyen noktaları birleştiren eğriye



talep eğrisi diyoruz. Piyasa talep eğrisi şirketlerin talep eğrilerinin toplamından ibarettir. Piyasa talep eğrisi genel olarak soldan sağa doğru düşüş eğilimi göstermektedir. Yani fiyat düştükçe talep edilen miktar artmaktadır. Sigorta sektöründe talep eğrisinin bu genel durumdan farklı olmasını gerektirecek hiçbir özellik bulunmamaktadır. Ancak eğrinin şekli ve eğimi diğer ürünlerin piyasa talep eğrilerine göre farklılıklar gösterecektir. Bu farklılıkları oluşturan faktör ise çeşitli ürünlerin fiyat elastikiyetleridir. Talep eğrisinin durumu veya talep elastikiyetinin ne olduğu konusu önemli olmaktadır. Çünkü sektörde fiyat düşürmelerinin talebi ne ölçüde artıracığı ve bunun şirket gelirlerini nasıl etkileyeceğini talebin fiyat elastikiyeti belirleyecektir. Türkiye'de sigorta hizmetinin fiyat elastikiyetinin ne olduğunu belirlemeye yönelik bir ekonometrik çalışma yapılmış olduğuna rastlamış değiliz. Bu sebeple talep elastikiyetini etkileyen faktörlerin gözden geçirilmesi suretiyle talep elastikiyetinin nasıl olduğunu tahmin yoluyla belirlemeye çalışacağız.

## **cb- Fiyata Karşı Talep Elastikiyeti**

Talebin fiyat elastikiyeti, fiyat değişikliği halinde talep edilen miktardaki değişme oranının fiyattaki değişme oranına

bölünmesi sonucunda elde edilen rakamla ifade edilmektedir. Bu rakam 1'den büyükse bu durum talebin fiyata karşı elastiki olduğu şeklinde ifade edilecektir. Sigorta hizmetine olan piyasa talebinin fiyat elastikiyetinin olması halinde maliyetlerin düşürülmesi yoluyla sağlanacak fiyat düşüşleri şirketleri zarara uğratmadan (gelir kaybına yol açmadan) talebi artıracak hizmetin yaygınlaşmasına ve diğer bir çok faydaları da sağlayacak demektir.

Şimdi sigorta talebinin fiyat elastikiyeti konusunda değerlendirmeye geçmeden önce talep elastikiyetini etkileyen başlıca faktörlere göz atalım. Belirli bir mala olan talebin fiyat değişikliklerine karşı elastikiyetini etkileyen başlıca faktörler şunlardır:

- İkame malların bulunup bulunmaması,
- Malın zaruri bir mal olup olmaması,
- Malın kullanım alanlarının sayısı,
- Fiyatın (bu mal için yapılan harcamanın) kişinin gelirine oranı,
- Mevcut fiyatın talep eğrisinin en üst ucuna veya en alt ucuna yakınlığı.

Şimdi sigorta hizmeti açısından yukarıdaki faktörlerin ne ölçüde geçerli olduğu konusuna geçebiliriz:

- İkame malları mevcut ise bir malın fiyat elastikiyeti daha yüksek olacaktır. Bu açıdan si-

gorta hizmetinin ikame malları nelerdir, belki de riski azaltıcı giderler olacaktır. Ancak bunlar tam bir ikame sayılamaya-çağından bu açıdan talebin elastikiyetini artırıcı yönde etkisi olmayacaktır. Sigorta hizmetinin ikame mallarının olmaması elastikiyeti azaltıcı bir faktör olarak düşünülebilir.

- Bir malın zaruri bir mal olması elastikiyeti azaltıcı yönde etki yapacaktır. Zaruri bir mal olmaması, ikamesi olmasa bile kolayca tüketiminden vazgeçilebilir olması sebebiyle elastikiyetini artırıcı bir etki meydana getirecektir. Sigorta hizmeti zaruri bir mal mıdır? Toplumumuzda büyük bir çoğunluk tarafından zaruri bir hizmet olarak karşılanmadığı bilinmektedir. Bu durumda sigorta hizmetinin ülkemizdeki bu durumu elastikiyeti artıran bir faktör olarak kabul edilebilir.

- Bir malın kullanım alanlarının çok olması o mala olan talebin elastikiyetini artıracaktır. Sigorta hizmetinin kullanım alanının geniş olduğu kabul edilebilir. Zira mevcut her ekonomik değer bir de sigortası yapılabileceğinden fiyatlar yükseldiğinde bir kısmının (riski az olanlarının) sigortasından vazgeçmesi mümkündür. Kullanım alanlarının çokluğu dolayısıyla sigorta hizmetine olan talebin fiyat elastikiyeti yüksek olacaktır.

- Fiyatın tüketicinin gelirine oranının yüksek olması elasti-

kiyeti artıracak, az olması halinde pek etkilemeyecektir. Her ne kadar sigorta harcamalarının toplam harcamalar içindeki payı düşük ve bu sebeple de elastikiyeti azaltıcı bir faktör olarak düşünülmesi normal ise de Türkiye'de gelirlerin genellikle düşük seviyede ve çoğunlukla zaruri ihtiyaç alanlarına sarfedildikleri düşünülürse, sigorta hizmetlerinin fiyatındaki artış kişiyi, diğer harcamalardan da vazgeçmesi zor olacağından, hizmeti satın almaktan vazgeçmeye yöneltebilecektir. Bu açıdan bu faktör, elastikiyeti artırıcı olarak kabul edilmese bile elastikiyeti azaltıcı bir faktör olarak da değerlendirilemeyecektir.

Mevcut fiyatın talep eğrisinin en üst ucuna veya en alt ucuna yakınlığına gelince ülkemizde sigorta hizmetinin talep eğrisinin şekli konusunda da bir ekonometrik çalışma yapılmamış olduğuna göre sektörde mevcut fiyatların eğrinin neresinde olduğu hakkında fikir yürütmek zordur.

Yukarıdaki açıklamalar ve değerlendirmeler sonucunda sigorta hizmetine olan piyasa talebinin fiyata karşı elastikiyetinin oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Bu durumda maliyetlerde sağlanacak indirimler sebebiyle sigorta hizmetinin sağa doğru yükselen eğimli arz eğrisi sağa doğru kayacağından talep eğrisini daha düşük fiyat seviyesinde

ve daha çok talep miktarında kesecektir. Mevcut fiyattaki bir miktar düşmeye karşı talep edilen miktardaki artışın ne kadar olacağını talep elastikiyeti belirleyeceğine göre ve bu elastikiyet de oldukça yüksek olduğuna göre sigorta hizmetinin fiyatlarında kârlılık durumunu bozmadan sağlanabilecek bir düşüş sigorta talebinde önemli artışlar sağlayabilecektir.

Sigorta şirketlerinin gelirlerinin artırılması giderlerinin azaltılması yönünde önceki bölümlerde ifade edilen çözümler sonucunda sağlanacak gelir artışı rekabet sebebiyle fiyatlara da yansıtacağından talep artışı sağlayacaktır.

## **cc- Maliyetlerin Düşürülmesi-Optimum Büyüklük**

Bunun dışında maliyetlerin düşürülmesi yoluyla da sağlanabilecek gelir artışının fiyatlara yansıtılması ile de fiyatların düşürülmesi ve dolayısıyla talebi artırmak mümkün olabilecektir. Ancak sektörde maliyeti düşürme imkânlarının sınırlı olduğu görüşündeyiz.

Maliyet düşürmenin bir yolu, üretimde kullanılan kaynakların terkiibini değiştirmek ve kaynak fiyatlarına göre optimal kaynak terkiibini sağlamak suretiyle daha ucuz kaynak maliyetiyle üretim yapmaktır. Ancak sektörümüzde bu yolla (üretimde kul-

lanılan kaynaklar göz önünde tutulduğunda bilgisayar kullanımını da yaygınlaştırmış olduğuna göre) maliyet düşürmek için yapılabilecek kayda değer bir hususun bulunmadığını söyleyebiliriz. Üretimin maliyetini düşürmenin bir başka yolu ise ölçek ekonomisinden (economies of scale) yararlanmaktır. Mevcut işletme büyüklüğünde optimum üretimi (ürünün ortalama maliyetinin en düşük olduğu üretim miktarı) gerçekleştirmek suretiyle maliyetleri düşürmek mümkün ise de bunun esasen şirket yöneticilerinin rasyonel işletmecilik anlayışı içinde yapmakta olduklarını düşünmekteyiz.

Ancak uzun vade ortalama maliyetinin en düşük olmasını sağlayacak işletme büyüklüğünün ne olduğunun belirlenmesi ve bu büyüklükte işletmelerle üretim yapmak suretiyle maliyetlerin düşürülmesi mümkündür. Ancak Türkiye'de sigortacılık sektöründe işletme kapasitesi büyüdükçe uzun vade ortalama maliyeti düşüren faktörler (economies of scale) var mıdır? Bu konuda da yapılmış bir çalışma olduğunu görmedik. Ancak işletme büyüdükçe personel arasında iş bölümü ve uzmanlaşma sağlaması, daha yüksek teknolojilerin kullanılmasının mümkün olması, kaynak satın almalarında pazarlık gücünün artması dolayısıyla fiyat indirimleri sağlanabilmesi gibi sebeplerle maliyetler düşürülebilmektedir.

Sektörde bu avantajları sağlayacak unsurlardan kalifiye elemanların daha verimli şekilde kullanılabilmesi ve en gelişmiş büyük bilgisayar donanımının kullanılabilmesi işletme büyüklüğü optimum büyüklük olacaktır. Sektörümüzde şirketlerin ne ölçüde optimum büyüklükte üretim yaptıkları ise ayrı bir çalışma konusu olabilir.

## C- Eğitim ve Araştırma - Geliştirme

Sektörün sorunlarının çözümüne eğitim ve araştırma-geliştirme faaliyetlerine önem verilmesi suretiyle katkıda bulunmak mümkündür.

Sektörün her çeşit elemanının daha iyi yetiştirilmesi aracılık sisteminde görev yapan personel dahil genel bir konu olup bu yöndeki faaliyetlerin daha da geliştirilmesi özellikle görev başında eğitime (on the job training) önem verilmesi tavsiye edilebilir. Ancak araştırma-geliştirme çalışmalarının sektörde yeterli seviyede olduğu kanaatinde değiliz. Bu konuda yapılabilecek çalışmaların bulunduğu görüşündeyiz. Bu konuda, sigorta işletmeciliğinde, optimum büyüklük, talep eğrisi ve elastikiyeti, müşteri tercihlerinin araştırılması, yeni hizmetler geliştirilmesi, mevcut hizmetlerin iyileştirilmesi gibi daha birçok çalışmalar yapılabilir. Bu çalışmalardan özellikle yeni hizmetlerin geliştirilmesi ve mevcut

hizmetlerin müşteri ihtiyaçlarına daha iyi uyacak şekilde getirilmesi çalışmalarını hizmete olan talebin de artmasında etkili olabilecektir. Müşteri kendi ihtiyacı ile tam uyum içinde olan bir hizmeti yani ihtiyacından fazlası da noksanı da olmayan ürünü alma kararını daha kolaylıkla alabilecektir. Hizmet çeşitleri çok olunca bunların arasında kendi ihtiyacını tam olarak karşılayan bir tanesini de bulabilecektir.

Araştırma-geliştirme çalışmalarında en çok gerekli olacak malzeme istatistikî bilgiler olacaktır. Bu bilgilerin elde edilmesi için bilgisayar donanımından tam olarak yararlanılması gerekecektir. Sektör dışındaki bilgilerin toplanmasında kamu kesimi ile iş birliği yapılması gerekebilir. Bu çalışmaların ise kamu kesimi ve üniversitelerle işbirliği içinde, hatta müşterek çalışmalar şeklinde yapılması gerekebilir. Kamu kesiminin sektöre yaklaşımında, sektörün geliştirilmesinde mutlak suretle kamu yararının bulunduğu düşüncesi terkedilmemelidir.

## IV- SONUÇ

Görüş ve önerilerimizi bir kaç cümleyle özetleyecek olursak, diyebiliriz ki sektörün sorunlarının çözümü, geniş anlamda hizmet kalitesinin iyileştirilmesi ve sigortacılığın yaygınlaştırılması için sektörün gelirlerinin artırılması, gi-

derlerinin azaltılması, reklâm ve tanıtıma önem verilmesi, aracılık sisteminin uygun hale getirilmesi, gelir artırıcı, gider azaltıcı çözümlerin sağlayacağı fiyat düşüşü ile talebin artırılması ve de eğitim araştırma-geliştirme çalışmalarına da gerekli önemin verilmesi suretiyle mümkün olacaktır.

**Hayati ECER  
&  
Turan ZAIM**

## KAYNAKLAR

Comanor, W.S. ve Wilson T.A.(1979): "The Effect of Advertising on Competition: A Survey" (Reklâmın Rekabet Üzerindeki Etkisi), *Journal of Economic Literature*, June, Vol. 17, No. 2, s. 453-476.

Ferguson, C.E. (1966): "Microeconomic Theory", Richard D. Irwin Inc., Homewood, Illinois.

Kotowitz, Y. ve Mathewson F. (1979): "Informative Advertising and Welfare" (Bilgilendirici Reklâm ve Toplumsal Refah), *The American Economic Review*, June, Vol. 69, No. 3, s. 284-294.

Leftwich, R.H. (1966): "The Price System and Resource Allocation", Halt, Rinehart and Winston, New York.

Taylor, L.D. ve Weiserbs D. (1972): "Advertising and the Aggregate Consumption Function" (Reklâm ve Toplam Tüketim Fonksiyonu), *The American Economic Review*, September, Vol. 62, No. 4, s. 642-655.

## *Uluslararası Ticaret Terimleri*

### *INCOTERMS 1990*

**D**eniz sigortalarının kaynağı ve gelişme süreci incelendiğinde ticaret ile aralarındaki ilişki hemen göze çarpar. Özellikle yük sigortaları ile dış ticaret arasındaki ilişki yadsınamaz ölçüde belirgindir.

Dixon'un 1867 yılında yayınlamış olduğu "The Adjustment of General Avarage" adlı kitabının eski bir kopyasının girişine, kendi el yazısı ile yazdığı aşağıdaki sözler deniz sigortalarının amacını ve işlevini kısa, öz ve bir o kadar da anlamlı olarak anlatmaktadır.

"Seçkin bir Fransız hukukçusu, sigorta sözleşmesini 'insan dehasının seçkin bir belirtisi ve deniz ticaretinin tek güvencesi' olarak nitelendirmiş, bunun için 'insanın tüm mevsimleri incelediğini, okyanusları gözlemlediğini, denizin güvenilmezliğini sorguladığını, milletlerin uyguladıkları kuralları, dünyanın her iki yakasındaki sahilleri, limanları, orada yaşayanların ticari becerilerini, denizcilerin ustalığını araştırdıktan sonra dönüp ticaret erbabına, denizde ve gurbette felâketlerin kaçınılmaz olduğunu fakat bunun cesareti, atılganlığı, girişimciliği engel-

lememesi gerektiğini, çünkü o felâketlerin ticari riskini sigorta sözleşmesinin üstlendiğini' belirtmektedir.<sup>1</sup>

Bu açıklamalardan da anlaşılıyor ki, yük sigortacılarının dış ticaret uygulamaları ve dış ticaret terimleri hakkında yeterli düzeyde bilgi sahibi olması gerekmektedir. Bu yazıda, dış ticaret satım sözleşmelerine ilişkin terimler ve bunlarda tek düze (yeknesak) uygulama sağlamak için Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce) tarafından yapılan tipleştirme (standart) çalışmaları yani "Incoterms Yorum Kuralları" ele alınmaktadır. Sınır ötesi alım-satım yapan tüccarlar için satın aldıkları ya da sattıkları malların, taşınma sırasında herhangi bir zarara uğramadan, zamanında teslimi, işlevlerinin temel olgusudur. Ancak sınır ötesi alım-satım, çoğu kez, malların uzak ülkelere taşınmasını, sınır aşarken oldukça karmaşık bazı işlemlerin yerine getirilmesini gerektirmektedir. Bu karmaşık işlemlerin alıcı ve satıcılar arasında uygun bir biçimde bölüştürülmesi ve bunun satım sözleşmesinde, ayrıntılı bir biçimde

belirtilmesi uzun süre alan yazışmalara neden olmaktadır. İşte bu uzun süreci kısaltmak, alım-satım işlemini hızlandırmak ve satım sözleşmesinin kolayca bağitlanmasını sağlamak üzere dış ticarete özel anlamlar içeren terimler geliştirilmiştir. Böylece uluslararası ticarete kullanılan satım sözleşmelerine ilişkin terimler, alıcı ve satıcının hak ve borçlarını belirleyen, kapsam ve içeriği taraflarca bilinen, tipik (standart) satım sözleşmelerini niteleyen sözcükler ya da kısaltmalar oluşturulmuştur. Uluslararası alanda ticaret yapan tüccarlar, bu terimlerin işaret ettiği satım sözleşmelerinin neleri kapsadığını, hak ve borçların neler olduğunu tüm ayrıntıları ile bildikleri için alım-satım daha çabuk ve güvenli olarak yapılabilmekte, doğması olası anlaşmazlıklar belli ölçüde önlenmektedir. Sözü edilen bu terimler, bir başka açıdan, uluslararası satım sözleşmesinin elementleri olan "malın satıcıdan alıcıya doğru taşınması" ve "malın bedelinin ödenmesi" işlemleri hakkında tarafların neler yapacağını, maliyet ve rizikonun nasıl paylaşılacağını açıklayan

sözcüklerdir. Ancak kısa terimler kullanmayı seven ve bu terimlerle sözleşmelerini çabucak bağtılamaya çalışan tüccarlar, farklı yorumlar nedeniyle zaman zaman uyuşmazlıklara düşmüşlerdir. Ayrıca bu terimlerin, değişik ülkelerde farklı yorumlanması ve bu yorumların yasalara yansması, bu farklı yorumdan karşı tarafın haberi olmaması nedeniyle de taraflar arasında uyuşmazlıklar olmuş ve sorun yargıya götürülerek çözümlenmiştir. Sorunların yargıya taşınması ve yargı yolu ile çözülmesi de zaman ve para kaybına yol açmıştır. Bu durumu belirleyen Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce) dış ticarete yaygın kullanımı olan satım sözleşmesi terimlerini belirlemiş ve 1920 yılında bir tiplendirme (standart) çalışmasını başlatmıştır. Bu çalışma ile belirlenen terimler ve bunların açıklaması 1936 yılında "Incoterms" adı altında yayınlanmıştır. Gerçekte "International Commercial Terms" ibaresinin ilk iki sözcüğünün ilk heceleri ile son sözcüğün birleştirilmesinden oluşturulan "Incoterms" terimi bu çalışmanın resmi adı değildir. Çalışmanın resmi adı "Ticari Terimlerin Yorumu İçin Uluslararası Kurallar" (International Rules for the Interpretation of Trade Terms)dir.

1936 yılında yayınlanan "Incoterms Yorum Kuralları",

malların denizyolu ile taşınması üzerine kurulmuştu. Uluslararası ticarete diğer taşıt türlerinin de kullanılmasının yaygınlaşması sonucu terimler 1953 yılında gözden geçirilmiş ve yeniden yayınlanmıştır. 1967 yılında ise "... varma yerine teslim" koşullu satışlar ile ilgili terimler ve bunlara ait kurallar ve 1976'da da hava yolu ile taşımacılık "Incoterms Yorum Kuralları"na eklenmiştir. Değişen taşıma teknikleri, dış ticarete belge kullanımı ile ilgili değişiklikler uygulamada FCA (taşıyıcıya teslim) ve CIP (taşıma ve sigorta bedeli ödendi) gibi, iki önemli terimi ortaya çıkartmış ve bunlar da 1980 yılında "Incoterms Yorum Kuralları"na eklenmiştir. Malların limanlarda gemilere yüklenmesi ve varma limanında boşaltılması 1980'li yıllarda, yerini yük sandığı (container) ile taşımaya bırakmış ve bu yeni taşıma biçimi gemi yanında yapılan risk ve masraf bölüşümünü güçleştirmiş, dolayısıyla yeni terimlerin yaratılmasına neden olmuştur. Yaratılan bu terimlerde (FCA/CIP) teslim, yükün taşıma sistemine aktarılmasıyla oluşmasına karşın, FOB ve CIF terimlerinde gemi yanında gerçekleşmektedir. Malların sorumluluğunun satıcıdan alıcıya aktarıldığı nokta bakımından FOB ile FCA ve CIF ile CIP terimleri arasındaki bu farklılık "Incoterms Yorum Kuralları 1980"nin getirdiği önemli bir

yeniliktir. Ayrıca yeni taşıma tekniklerinin yük sandığı (container) ile sınırlı kalmadığı ro-ro taşımacılığı gibi taşıma türlerinin de geliştiğini gözden ırak tutmamak, bunların da değişimi etkilediğini işaret etmek gereklidir. 1990 yılındaki değişikliğin nedeni ise kâğıt belgeler yerine EDI (Electronic Data Interchange) diye adlandırılan elektronik iletişimin kullanılmasıdır. Satış sözleşmesinin bağtılanması bazı belgelerin karşılıklı olarak gönderilmesini gerektirmekte ve elektronik iletişim EDI kullanımında da taraflar belgeleri bilgisayarlar aracılığı ile göndermektedirler. Bu da işlemi hızlandırdığı ve kolaylaştırdığı için EDI kullanımı günümüzde gittikçe yaygınlaşmaktadır. Ancak "Incoterms Yorum Kuralları"nın sadece belgelerin karşılıklı olarak gönderilmesi ile ilgili olduğunu, göndermenin nasıl yapılacağını düzenlemediğini hemen belirtmekte yarar vardır.<sup>2</sup>

Bu arada birbirine yakın içerikli olması nedeniyle bazı terimlerin çok dikkatli kullanılması gerektiğini vurgulamak gerekmektedir. Örneğin FOB satıcı, taşınmak üzere teslim ettiği malların gemi bordasını aşmadan hasarlanması durumunda sorumluluk o sırada üzerinde olduğu için, hele FOB noktasına kadar da sigortası yoksa, zarara uğrayabilir. Hatta alıcı FOB noktasından önce başlamak üzere (depodan/de-

poya) sigorta yaptırsa bile sigortacı, sigorta ettirilebilir menfaati olmadığı için, tazminat ödemeyi reddedebilir. Bu açıdan bakıldığında CIF satıcı daha iyi durumdadır. Çünkü FOB noktasından önce sigorta ettirilebilir menfaat onun üzerindedir.

Dış ticaret satım sözleşmesi terimleri ve bunlara ilişkin yorum kuralları 1990 sürümünde, tarafların sorumlulukları on başlık altında karşılıklı getirilerek, belli bir yöntemle sunulmaktadır. Bu yöntemle satıcının sorumluluğu (borcu) ile alıcının hakkı karşılıklı durmakta, kolay anlaşılır olmakta ve karşılaştırma yapılabilir. Ancak "Incoterms" in taraflar için açık ve belirgin olan olguları kapsamadığını hemen belirtmek gerekmektedir. Örneğin, FOB veya CFR sözleşme ile alıcı, satıcının sigorta yaptırmaya sorumluluğu olmadığını açıkça bildiği için bu olgu terimlerde yer almaz. Yine EXW ile alım yapan tüccar taşımayı kendi düzenleyeceği için bu olgu açıklamalarda yer almamıştır. Ayrıca "Incoterms" in satım sözleşmesinin tüm koşullarını kapsamadığı, koşulların bir parçası olduğunu vurgulamak gerekir. Çünkü satım sözleşmeleri mülkiyet, kullanım hakkı, malın kalitesi, miktarı, fiyatı ve ödemenin nasıl yapılacağı gibi olguları da içermelidir. Buna karşın dış ticaret sözleşme terimleri, malın alıcısına gönderilmesi

E terimleri	<b>EXW</b>	Ex Works
F terimleri	<b>FCA</b> <b>FAS</b> <b>FOB</b>	Free Carrier Free Alongside Ship Free on Board
C terimleri	<b>CFR</b> <b>CIF</b> <b>CPT</b> <b>CIP</b>	Cost and Freight Cost, Insurance and Freight Carriage Paid To Carriage and Insurance Paid To
D terimleri	<b>DAF</b> <b>DES</b> <b>DEQ</b> <b>DDU</b> <b>DDP</b>	Delivered At Frontier Delivered Ex Ship Delivered Ex Quay Delivered Duty Unpaid Delivered Duty Paid

ve teslimi, dış alım ve dış satım işlemlerinin kimin sorumluluğunda olduğunu, riziko - hasarın kim tarafından yüklenileceğini ve buna bağlı olarak sigortanın kim tarafından yaptırılacağını ve bunlara dair masrafların kim tarafından ödeneceğini belirlemektedir.

Son olarak sözü edilen bu terimlerin kendiliğinden satım sözleşmelerine uygulanmadığını, uygulanmak istendiğinde bu terimlere açıkça gönderme yapılması gerektiğine işaret etmekte yarar vardır.

"Incoterms 1990", yukarıdaki tabloda görüleceği üzere, birbirinden farklı dört sınıfa ayrılmıştır. Bu sınıflama sınıfların içerdiği terimlerin ilk harfi ve bu harfin içerdiği anlam dikkate alınarak oluşturulmuştur.

Bu sınıflar kısaca "E" işyerinde teslim (Ex Works), "F"

ana taşıma (navlun) ödenmiş olarak satıcıya bildirilen taşıyana (nakliyeciyeye) teslim, "C" ana taşıma (navlun) ödenmiş olarak teslim ve "D" varışta teslim olarak adlandırılmaktadırlar. "D" terimleri, yükümlülüklerin aktarıldığı nokta (kritik nokta) bakımından diğer terimlerden farklıdır. Sadece "D" terimlerinde (DAF, DES, DEQ, DDU ve DDP) satıcının yükümlülükleri malın varma yerine kadar genişletilmiştir. Diğer (EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF ve CIP) terimlerde satıcının yükümlülükleri ya satıcının kendi ülkesinde ya da kendi iş yerinde veya malların taşınmak üzere taşıyana teslimi ile sona ermektedir. Bu temel fark nedeniyle Incoterms, "varma yerinde teslim" ve "yükleme" sözleşmeleri olarak da sınıflandırılmaktadır. Bu arada belirtilmesi gereken şey, satıcının alı-





Bu sınıfta “İş yerinde teslim” adı altında tek bir tür sözleşme düzenlenmiş bulunmaktadır. Bu terim altında düzenlenen satış sözleşmelerinde mallar fabrika, depo gibi yerlerde, satıcı tarafından, alıcı için teslim hazır duruma getirilmesiyle satıcının sorumluluğu sona ermekte ve alıcının sorumluluğu başlamaktadır. Nitekim, A.4 kuralına göre malların teslimi şöyledir : “Malları belirtilen teslim mahalinde, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde alıcının tasarrufuna bırakmak; ya da ... teslim etmek.” B.5 kuralına göre de, “A.4 uyarınca mallar kendisine teslim edildiği andan itibaren mallar ile ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini yüklenmek.” alıcıya düşmektedir. Bu durumda sigorta sözleşmesini bağtılamak alıcının görevi olmaktadır.

## **F TERİMLERİ**

*(Ana taşıma ücreti ‘navlun’ ödenmemiş olarak teslim)*

“F” terimleri, satıcının, alıcı tarafından belirlenen taşıyana veya taşıma yüklenicisine (freight forwarder)<sup>3</sup> malları teslim etme yükümlülüğü altında olduğu her sözleşme için kullanılmaktadır. Özellikle malların satıcı tarafından, alıcının talimatı doğrultusunda, taşınmaya hazır olarak, taşıyana veya taşıma yüklenicisine teslim edilmesi olgusunun

cı adına ve onun hesabına taşımayı düzenlemesi ve navlunu ödemesinin varma yerinde teslimin yüklenildiği anlamına gelmediğidir. Bir başka deyişle, satıcının taşımayı düzenlemesi ve navlunu ödemesi varma yerinde teslim yükümlülüğüne dahil edilemez. Ancak zıya veya hasar varma yerinde teslim yükümlülüğüne aktarılabilir. Bu noktada “C” terimleri ile “D” terimleri zaman zaman yanlış yorumlanmakta ve birbirleriyle karıştırılmaktadır. Çünkü, satıcının yükümlülüklerini taşıma ve sigorta masrafları bakımından, varma yerine kadar genişleten “C” terimleri, biri risklerin, diğeri de masrafların alıcıya aktarıldığı iki kritik nokta içer-

mekte iken diğer terimlerde hem zıya veya hasar ve hem de masrafların paylaşıldığı tek bir kritik nokta bulunmaktadır.

Yukarıda gösterilen sınıflar ve içerdiği terimler, satıcı ve alıcının yükümlülükleri (A kuralları satıcı için ve B kuralları da alıcı için) karşılıklı olarak “Incoterms Yorum Kuralları 1990”da belirlenmiştir. Bu kurallar genellikle dış ticaret ile ilgili oldukları için burada sigorta ile olan ilişkisi ölçüsünde ele alınmış ve açıklanmıştır.

## **E TERİMLERİ**

### **EXW (EX WORK)**

*(... olarak bildirilen iş yerinde teslim)*

önemini vurgulamak gerekir. Çünkü taşıyanı veya taşıma yüklenicisinin adını belirleyip taşıma sözleşmesini bağtılamak alıcının görevidir. Böylece alıcı asıl taşımayı, satıcı da başlangıç taşımasının sorumluluğunu yüklenir. Malların taşıyana aktarılması ise malın türüne, taşıt aracına ve aktarılma yerine göre değişmektedir. Ancak alıcı, asıl taşımayı kendisi belirlediği için yükün nerede teslim edileceğine dair satıcıya kesin yönerge (talimat) vermeli ve bu da satım sözleşmesinde belirlenmelidir. Oysa uygulamada, başlangıç taşıması seçenekleri (malların taşıyanın yükleme yerine götürülerek orada yük sandığı içine istif edilmesi ya da satıcının yerinde taşıyana teslim gibi) göz önüne alınarak fiyat verildiği için bu kesinlik sağlanamamaktadır. "F" terimlerinde alıcının asıl taşımayı düzenlemesi görevi olmasına karşın, uygulamada bunun da alıcı adına, satıcı tarafından düzenlendiği gözlenmektedir. Genellikle taşıma için tek seçenek bulunuyorsa ya da seçenekler arasında fark yoksa durum böyledir. Alıcının teklifine karşın, satıcı asıl taşıma işlemini düzenlemek istemeyebilir. Ancak satıcı bu durumu alıcıya bildirmelidir.

"F" terimi sözleşmeler FCA (taşıyıcıya teslim), FAS (geminin yanında teslim) ve FOB (geminin güvertesinde teslim) olarak üç türdür. Bu terimler-

den FCA taşıt türüne bakılmaksızın uygulanan "F" terimidir. FOB ve FAS ise gemi yanında veya gemi güvertesinde teslimin konu olduğu taşımalarda kullanılmaktadır.

## FCA (FREE CARRIER)

(... named place)

(... olarak bildirilen yerde taşıyıcıya teslim)

FCA terimi ile adlandırılan satım sözleşmeleri taşıt türü ayırt edilmeksizin kullanılabilen "F" terimi sözleşmelerindedir. Bu tür sözleşmede satıcı, A.2. kuralı gereği "*Kendi risk ve masraf alanına dahil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak, yine malların ihracı için gerekli olan bütün formaliteleri tamamlamak.*" durumundadır. Dolayısıyla satıcının, beklenmedik bir durumla karşı karşıya kalmaması için, dış satım işlemlerini ayrıntılı incelemesi gerekmektedir. Bununla beraber 1980 tarihli Uluslararası Mal Satımı Hakkındaki Anlaşma "The 1980 Convention on International Sale of Goods (CISG)" satıcıları, görünmeyen dış satım yasaklarından korumaktadır. Malların dış satım işlemleri tamamlandıktan sonra alıcı tarafından belirlenen taşıtana veya taşıma yüklenicisine, (demir yolu veya yük sandığı dağıtım/toplama yeri, yükün toplanma yeri, çok amaçlı dağıtım / toplama yeri

gibi) belirlenen yerde teslim edilmesi satıcının sorumluluğundadır. Böylece satıcı, teslim yükümlülüğünü yerine getirerek, malların sorumluluğunu alıcıya aktarmış olur. FCA türü satım sözleşmelerinde alıcı taşıyanı veya taşıma yüklenicisini (freight forwarder) belirler ve satıcıya bildirir.

Taşıma ve sigorta sözleşmelerinin düzenlenmesi B.3. kuralı gereği alıcının yükümlülüğündedir. Ancak demir yolu veya hava yolu ile yapılan taşımalarda olduğu gibi, satıcı ticari uygulama gereği masrafları alıcıya ait olmak üzere bu konuda yardım yapabilmektedir.

Malların teslimi A.4. kuralı uyarınca şöyledir:

### - Demir Yolu Taşımacılığında:

Mallar bir vagonluk veya demir yolu ile taşınan bir yük sandığı (konteyner) yük oluşturduğunda satıcı vagonu veya yük sandığını uygun biçimde yüklemek zorundadır. Yüklenen vagon veya yük sandığı demir yolu idaresine teslim edildiğinde teslim tamam olur. Eğer yükler vagonu veya yük taşıma sandığını doldurmuyorsa teslim, malların demir yolu idaresine veya onların taşıtına yüklenmesiyle tamamlanmış olur.

### - Kara Yolu Taşımacılığında:

Yükleme işlemi satıcının kendi kuruluşunda yapıyorsa mallar alıcı tarafından sağlanan araca yüklendiği zaman



teslim işlemi tamam olur. Mallar taşıyıcı bir kuruluşa teslim edilecekse, o kuruluşun yerinde teslim ile teslim tamamlanmış olur.

## - Nehir Taşımacılığında:

Yükleme işlemi satıcının kendi kuruluşunda yapıyorsa malların, alıcısı tarafından sağlanan nehir taşıtına yüklenmesiyle; mallar taşıyıcının kuruluşunda teslim edilecekse nehir taşımacısına ya da onun adına hareket eden kişiye teslim ile teslim tamam olur.

## - Deniz Yolu Taşımacılığında:

Mallar bir yük sandığını (konteyner) dolduruyorsa, yüklenmiş yük sandıklarının deniz taşımacısı tarafından teslim alındığı anda; yük sandığı taşıma terminaline götürülerek orada teslim edilecekse teslim işlemi orada tamam olur. Mallar bir yük sandığını doldurmuyor veya yük sandığı ile taşınmıyorsa satıcının malları terminale veya deniz taşımacısına teslim etmesi ile teslim tamam olur.

## - Hava Taşımacılığında:

Malların hava taşımacısına ya da onun adına hareket eden kişilere aktarılmasıyla teslim tamamlanmış olur.

Doğal olarak malların A.4. kuralına uygun olarak teslimi ile riskler de alıcıya aktarılmış olur. Bu risklerin alıcıya aktarılması B.5. kuralında "*Malların A.4. uyarınca teslim edildiği andan itibaren mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek.*" biçiminde

belirlenmiştir. Bu durumda sigorta sözleşmesinin yaptırılması malların teslim alındığı noktadan itibaren alıcının sorumluluğundadır.

## **FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)**

(... adı bildirilen yükleme limanında gemi yanında teslim)

FAS terimi, satıcının yükümlülüğünün yükleme limanında ve bildirilen gemi yanında malların teslimi ile sınırlanmaktadır. Malların teslimi ise A.4. kuralında şöyle tanımlanmıştır: "*Malları, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde, belirlenen bir limanda, alıcı tarafından belirlenen bir yükleme yerinde ve söz konusu limanda geçerli olan uygulamalar çerçevesinde, geminin bordasında teslim etmek.*" B.5. kuralında da "*Malların A.4. uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek.*" satıcının yükümlülüğünde denilmektedir. Bu kuralın koyduğu hükme göre FAS terimi satım sözleşmesi ile satıcı, malları alıcının belirlediği ve satıcıya bildirdiği yükleme limanına kadar taşımayı ve yine adı bildirilen gemiye yüklenmek üzere rıhtıma veya mavnaya istif etme görevini üstlenmekte ve böylece yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaktadır. Ayrıca, alıcıya

teslime kadar geçen süre içinde yapılan masraflar ve risk de satıcıya ait bulunmaktadır. Dolayısıyla alıcı, malları teslim almakla masraf ve riskleri de üstlenmiş olmaktadır.

Taşıma sözleşmesinin düzenlenmesi ise B.3. kuralında "*Malların belirtilen yükleme limanından kalkarak taşınması için, masraflar kendisine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi akdetmek*" hükmü ile alıcıya aktarılmıştır. Yukarıda A.5. kuralında mallar alıcıya teslim edilene kadar kayıp ve hasarın satıcıya ait olduğu belirtilmiştir. Bunun karşısı B.5. kuralında da satıcının malları teslim etmesinden sonra kayıp veya hasarın alıcıya ait olduğu ifade edilmektedir. Dolayısıyla sigorta sözleşmesi yapmak veya yaptırmak malların teslim alındığı noktadan itibaren alıcıya düşmektedir.

## **FOB (FREE ON BOARD)**

(... olarak belirtilen yükleme limanında gemi küpeşesinde teslim)

FOB terimi, malların, belirtilen yükleme limanında, gemiye aktarılması ile satıcının teslim yükümlülüğünün tamamlanmış olduğu ve böylece masraf ve risklerin alıcıya devredildiği sözleşmeleri adlandırır. FOB terimi sözleşmelerde, gemi küpeşesi yüzyıllardan bu yana, masraf ve risklerin satıcıdan alıcıya aktarıldığı sınır olarak kabul

edilmiştir. Ancak mal vinçte asılı iken masraf ve riskin paylaşılması her zaman sorun olmuş, çözüm genellikle "limanda alışılmış tarzda" ibaresiyle yükleme limanındaki uygulamaya bırakılmıştır. Bazen "FOB Stowed (FOB ambara yükleme)" veya "FOB Stowed and Trimmed (FOB ambara istif)" terimleriyle satıcının sorumluluğu yükün gemiye yüklenmesine ve istifine kadar genişletilmektedir. Teslim yükümlülüğünün tamamlanması ile de malların kaybı ya da hasarı, masraf ve riskler alıcıya geçmektedir.

A.3. kuralına göre satıcının taşıma ve sigorta sözleşmeleri yapmak zorunluluğu bulunmamaktadır. Dolayısıyla taşıma sözleşmesi ve yük sigortası alıcı tarafından yaptırılmalıdır. Ancak kırk ambar taşıma sözleşmeleri açısından taşıma sözleşmesinin alıcı ya da satıcı tarafından yaptırılması, bu tür taşımalarda navlun genellikle tarifeye bağlı olduğu için, sonuçta fark yaratmaz.

Birbirine çok yakın olan ve her ikisi de deniz yolu ile taşımalarda kullanılan FAS ve FOB terimi sözleşmeler arasındaki tek fark dış satım işlemleri bakımındandır. FAS sözleşmelerde bu işlemlerden alıcı, FOB sözleşmelerde de satıcı sorumludur.

## **C TERİMLERİ**

*(Ana taşıma ücreti 'navlun' ödenmiş olarak teslim)*

Bu terimlerle adlandırılan sözleşmelerde satıcı, yaygın olarak kullanılan usuller çerçevesinde ve masrafları kendi karşılamak koşulu ile taşıma sözleşmesini de bağlatmak durumundadır. Masrafların karşılıklı olarak paylaşıldığı nokta, malların varış yeriyle ilgili olduğundan "C" terimi ile adlandırılan sözleşmeler, çoğu kez hatalı biçimde, "varış sözleşmeleri" olarak algılanmaktadır. Bu yanlış anlama satıcının taşımayı düzenlemesi ve navlunu ödemesinden kaynaklanmaktadır. Oysa satıcının taşıma sözleşmesini bağlatması ve taşımayı düzenlemesi ve navlunu ödemesi, malı kendi depo veya üretim yerinden gemiye teslimine kadar olan yükümlülüğüne ektir. Satıcının sözleşmeyi, yükleme veya sevk işleminin yapıldığı ülkede yerine getirdiği göz önüne alınır ve konuya bu açıdan bakılırsa "C" terimleri ile adlandırılan sözleşmeler özde "F" terimi ile aynıdır.

Ancak "C" terimi sözleşmelerde malların, olağan yoldan ve yerleşik bir tarzda, belirlenen varna noktasına kadar taşınmasıyla ilgili normal masraflar satıcıya düşerken, malların taşınmak üzere taşıyana tesliminden sonra kayıp ve zarar alıcıya düşer. O halde "C" terimleri ile adlandırılan sözleşmeler biri masrafların, öteki de risklerin bölüştürülmesiyle ilgili iki kritik nokta içermektedir. Bu özellik gözden kaçırılmamalıdır.

rılmamalıdır.

Bu sınıf, CFR (mal bedeli ve navlun), CIF (mal bedeli, sigorta ve navlun), CPT (taşıma ücreti ödendi) ve CIP (taşıma ve sigorta bedeli ödendi) terimleri ile adlandırılan sözleşmeleri içermektedir. Bunlardan CFR ve CIF sözleşmeler deniz yolu ile taşımalarda, CPT ve CIP da diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda kullanılmaktadır.

**CFR (COST and FREIGHT)**  
*(varış yeri ... olarak belirtilmek suretiyle mal bedeli ve navlun)*

CFR terimi C & F (Cost & Freight) teriminin yeni simgesidir. A.2. kuralı gereğince "Kendi risk ve masraf alanına dahil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak, yine malların ihracı için gerekli bütün formaliteleri tamamlamak." satıcının sorumluluğundadır. Ayrıca A.3. kuralı gereği "Masrafları kendisine ait olmak üzere, malların sözleşmede tanımlanan türde mallar için normal olarak kullanılan bir deniz (ya da duruma göre nehir) taşıma aracı ile belirtilen varış limanına olağan bir rota izlenerek taşınması amacıyla, yine olağan koşullar içeren bir sözleşme akdetmek." satıcının görevidir. Kısa başlangıç seferi, ihracat işlemleri ve bunlara ilişkin masraflar, varna limanına kadar

taşıma işini düzenlemek ve navlun sözleşmesini bağtılamak, navlunu ödemek satıcının yükümlülüğündedir. Ancak malların kaybı ve hasara uğraması riski ve malların gemi küpeştesini aştığı andan itibaren doğacak olaylardan kaynaklanan bütün ek masraflar, mallar, yükleme limanında gemi küpeştesini geçtiği andan itibaren satıcıdan alıcıya aktarılmış olur. Bu tür sözleşmeler, A.8. kuralı gereği ciro edilebilen konişmento istendiği için, yalnızca deniz veya nehir taşımacılığında kullanılır. Yük sigortaları ise malların teslim alındığı noktadan itibaren alıcı tarafından yaptırılır.

## **CIF (COST, INSURANCE and FREIGHT)**

(varış yeri ... olarak belirtilmek suretiyle mal bedeli, sigorta ve navlun)

CIF terimi ile adlandırılan sözleşmelerde satıcı, CFR (Cost & Freight) terimi sözleşmelerdeki yükümlülükleri üstlenmekte, ancak bu yükümlülüklerle ek olarak taşıma sırasında malların kayıp ve hasar riskine karşı bir deniz sigortası yaptırma, sigorta ücretini ödeme yükümlülüğünü de taşımaktadır. Ancak A.3.b. kuralına göre satıcı "Sözleşmede yer alan anlaşma uyarınca, alıcının ya da işleme konu olan mallarla sigorta kapsamına girecek türde bir ilişkisi olan başka herhangi bir şahsın

*doğrudan sigorta şirketinden tazminat talep edebileceği bir yük sigortası sözleşmesini kendi masraflarıyla akdetmek; alıcıya, sigorta poliçesini ya da sigorta kapsamını gösterir başka herhangi bir belgeyi sağlamak.*

*Sözleşme, bu alanda güvenilir bir nitelik taşıyan sigortacılar ya da sigorta şirketleri ile yapılacak ve eğer aksi yönde bir anlaşmanın varlığı ifade edilmemişse, asgari Institute Cargo Clauses hükümlerine ya da bu alanda geçerli başka hükümlere uygunluk gösterecektir. Sigortanın geçerlilik süresi de B.5. ve B.4. hükümlerine uygun olarak belirlenecektir. Alıcı tarafından talep edilmesi halinde satıcı, masrafları alıcıya ait olmak üzere ve eğer olanak varsa, savaş, grev, ... halleriyle ilgili sigorta işlemlerini de yaptıracaktır. Sigorta kapsamı, asgari olarak, satış sözleşmesinde belirtilen mal bedeli artı yüzde on (toplam %110) biçiminde belirlenecek ve yine sözleşmede yer alan para cinsinden karşılanacaktır." koşullarına uygun bir sigorta güvencesi sağlamakla yükümlüdür. Sözü edilen bu kuraldaki B.4. malların alıcı tarafından teslim alınışı ile ilgili olup şöyledir: "Teslim işlemi A.4. uyarınca (yükleme limanındaki geminin bordasında) yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış limanında bulunan taşıyıcıdan teslim almak." B.5.*

kuralı ise risklerin alıcıya devri ile ilgilidir. "B.5. Mallar yükleme limanında gemiye aktarıldığı andan itibaren bu mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek." biçiminde ifade edilmektedir. Yapılan bu göndermelerden anlaşılacağı gibi satıcının sigorta yükümlülüğü şöyle olacaktır: Sigorta, yükleme limanında başlayacak, yolculuk boyunca sürdürülecek ve varma limanında teslim ile sona erecektir. Ayrıca Institute Cargo Clauses (C) 1.1.82 düzeyinde bir güvence sağlanacak, sigorta bedeli de mal bedelinin %110'u kadar olacaktır. Satıcının sigorta yaptırma yükümlülüğü sadece deniz rizikolarını kapsayan, en az (minimum) düzeyde bir güvence sağlamaktır. Harp ve grev sigortaları ve daha geniş kapsamlı bir sigorta ise isteğe bağlıdır. Ancak uygulamada "bütün tehlikeler dahil" (all risks) geniş kapsamlı bir sigorta yaptırılması olağandır.

## **CPT (CARRIAGE PAID TO)**

(varış yeri ... olarak belirtilmek suretiyle taşıma ücreti ödenmiş)

CPT terimi sözleşmeleri, genel olarak satıcının, malları belirlenen varış yerine taşımayı ve taşıma ücretini ödemeyi yüklediği satım sözleşmeleridir. Bir başka deyişle, yukarıda açıklanan CFR (Cost &





Freight) terimi sözleşmelerinin de deniz yolu dışında veya çoklu taşımalarda kullanılan e-şidir. CPT terimi sözleşmelerde, A.3.a. kuralı gereği, taşıma sözleşmesini yapmak ve masraflarını karşılamak, satıcının yükümlülüğündedir. A.4. kuralı gereği *“Malları, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde belirlenen varış yerine ulaştırmak üzere taşıyıcıya, ya da eğer taşıma işleminde birden çok taşıma aracı söz konusu ise ilk taşıma aracına teslim etmek”* satıcının yükümlülüğüdür. Kuraldan da

görüreceği gibi CPT teriminde malların teslimi taşıta değil, taşıyıcıya yapılmaktadır. Mallarla ilgili kayıp ve hasar A.4. kuralı uyarınca yapılacak teslim kadar satıcının üzerinde kalacak ve daha sonra alıcıya aktarılmış olacaktır. Böylece A.3.b. kuralı satıcıya sigorta sözleşmesi yaptırma yükümlülüğü yüklediği gibi kayıp ve hasar riski malların tesliminden başlayarak alıcının üzerinde olacağı için sigorta sözleşmesi yaptırılması yükümlülüğü de getirmemektedir. Diğer yandan satıcı da,

CFR terimi sözleşmelerden farklı olarak, gemi yanına kadar değil, taşıyıcıya teslim kadar risk taşıdığı için bunu göz önüne alarak uygun sigorta güvencesi sağlamalıdır. Masraflar ise, *“Mallar A.4. uyarınca teslim edilinceye kadar bunlarla ilgili bütün masrafları, ayrıca navlunla birlikte, ister navlunda içerilmiş olsun, isterse taşıma sözleşmesinin akdi sırasında satıcı tarafından yapılmış olsun, malların gerek yüklenişi gerekse de varış yerinde boşaltılması sırasında ortaya çıkanlar da dahil,*

*A.3.a.'dan doğan diğer bütün masrafları karşılamak.*

*İhracat işlemlerinde geçerli vergi resim ve her türden resmi ödemelerle birlikte gümrük çıkış işlemleriyle ilgili bütün masrafları üstlenmek.” A.6. kuralı uyarınca satıcının yükümlülüğündedir.*

Bu sözleşmeler çok araçlı taşımalar da dahil her türlü taşımacılıkta kullanılabilirdiği için günümüzde “liner waybill, ocean waybill, cargo waybill, quay receipt, data freight receipt ve sea waybills” gibi ciro edilemeyen taşıma belgeleriyle birlikte kullanım söz konusudur. Üstelik bunlar elektronik mesaj (EDI) ile de iletilmektedir. Genellikle “Sea Waybills” adı altında olan bu taşıma belgeleri henüz ulusal yasalara ve uluslararası sözleşmelere de alınmamış olduğu için kullanımda taraflar bazı güçlüklerle karşı karşıya kalmaktadır. Bu zorlukları gidermek üzere bunlar, Birleşmiş Milletler ve “Comité Maritime International (CMI)” iş birliği ile “Strait Bill of Lading” adı altında tanımlanmış ve “CMI Uniform Rulers for Sea Waybills” kuralları düzenlenerek uygulamaya koyulmuştur.

## **CIP (CARRIAGE and INSURANCE PAID TO)** *(Taşıma ve Sigorta Ödendi)*

CIP terimi sözleşmeleri, satıcının CPT terimi ile adlandırılan

sözleşmelerle aynı yükümlülükleri taşıdığı, ancak bunlara ek olarak, malların taşınması sırasında kayıp ve hasar riskine karşı alıcıya yük sigortası sağlama zorunluluğunda olduğu sözleşmelerdir. Malların teslimi, masrafların paylaşımı CPT terimi sözleşmelerindeki gibidir. Burada satıcı, A.3.b. kuralı uyarınca sigorta yaptıрма ve sigorta primini ödeme yükümlülüğü taşır. Bir başka deyişle CIP ile CPT arasındaki tek fark satıcının alıcı adına bir sigorta sözleşmesi yaptıрма yükümlülüğüdür. Alıcının dikkate alması gereken, CIP teriminde, satıcının yalnızca asgari düzeyde (Institute Cargo Clauses (C) 1.1.82 koşullarında) sigorta güvencesi sağlayacağıdır. Ancak uygulamada çoğunlukla geniş kapsamlı güvence sağlanmaktadır. Harp ve Grev sigortaları ise masrafı alıcıya ait olmak üzere isteğe bağlıdır. CIP terimi sözleşmeleri içeriği açısından CIF terimi ile eşittir. Ancak CIF terimi sözleşmeleri sadece deniz yolu ile taşımalarda kullanılırken CIP terimi taşıt ayrımı yapılmaksızın ya da çoklu taşımalarda yeğ tutulan sözleşmelerdir. Dolayısıyla yukarıda CPT terimi sözleşmeleri ile ilgili açıklamalarda değinildiği gibi burada da konişmentodan başka, ciro edilemeyen taşıma sözleşmeleri (Sea Waybills gibi) kullanılmaktadır.

## **D TERİMLERİ**

*(Varış yerinde teslim sözleşmeleri)*

Uluslararası ticarete zorlu rekabet, zaman içinde, malların varma yerlerinde ve tüketime hazır olarak sunulması, tüketiciye garanti verilmesi olgusunu gündeme getirmiş, bu da satıcının sorumluluklarının gemide veya gemi yanında alıcıya aktarılmasını güçleştirmiştir. Bunun yanı sıra malın ihracatçısı belirli bir plan içinde ve çok yönde gönderme yaptırdığı için daha ekonomik taşıma ve varma yerine teslim etme avantajına sahip olması, alıcıları gittikçe artan bir biçimde “D” terimi sözleşmeleri ile sipariş vermeye yöneltmiştir. Çünkü satıcı, “D” terimi sözleşmeler ile “C” teriminden farklı olarak, malları üzerinde anlaşmaya varılmış noktaya veya varış yerine kadar ulaştırmayı yüklenmektedir. Kısaca “D” terimi sözleşmelerinin kullanılmasına;

1) taşıt türü

2) malın maliyeti (varma yerinde boşaltma dahil) ve rizikonun dağılımı

3) malın (dış alım işlemleri dahil) dağıtımı

etken olmaktadır. Bu gruptaki sözleşme türlerinden DES ve DEQ deniz yolu ile yapılan taşımalarda, DAF demir yolu taşımalarında ve DDU ve DDP taşıt ayırt etmeksizin kullanılmaktadır. “D” terimleri ile adlandırılan sözleşmeler, biri

satıcının, malların gümrük işlemlerini tamamlamak zorunda olmadığı (DAF, DES ve DDU gibi) diğeri de (DEQ ve DDP gibi) gümrük giriş işlemlerini tamamlamak zorunda olduğu iki bölümde toplanmaktadır. Sonuç olarak da "D" terimi sözleşmelerde yük sigortaları doğal olarak satıcının sorumluluğundadır.

## **DAF (DELIVERED AT FRONTIER)**

*(... olarak belirtilen yerde, sınırda teslim)*

Daha çok demir yolu taşımacılığında kullanılan "DAF" terimi sözleşmeleri, malların gümrük çıkış işlemleri tamamlanmış olarak sınırda, ancak bitişik ülkenin gümrük sınırından önceki, belirlenen yerde ve noktada teslim hazır hale gelmesiyle, satıcının yükümlülüklerinin sona erdiği sözleşmelerdir. "Sınır" terimi dış satımın yapıldığı ülkenin dahil her türlü sınır olarak algılanabileceği için, teslim yeri veya teslim noktasının sözleşmede isim olarak belirtilmesi gerekmektedir.

Demir yolu ile yapılan taşımalarda DAF teriminden daha fazla bilinen ve kullanılan "sınırda teslim" (free border) ve "franco border" terimleri de kullanılmaktadır. Ancak satıcının sorumluluğu açısından bu terimlerin kullanılması zaman zaman anlaşmazlık yaratmaktadır. Sorun bu terimle-

rin tarife noktasını mı, yoksa teslim noktasını mı (tariff point/delivery point) ifade ettiğinin belirgin olmamasıdır. Genel olarak mal sınırda vagon dan boşaltılmaz yani fiziksel bir teslim yapılmaz. Dolayısıyla alıcının isteği üzerine ve masrafını da karşılamak koşuluyla "Through Document of Transport" belgesi sağlanarak malların sınırı geçmesi ve sınırdan içeride bir yerde teslimi uygulamada sıkça görülmektedir.

Kurallarda sigortadan söz edilmediği için A.4. "Malları, sınırda belirlenen teslim yerinde, öngörülen tarihte ya da süre içerisinde alıcının emrine vermek." kuralı uyarınca sigorta, sınıra kadar satıcı, sınırdan sonra alıcı tarafından yaptırılmalıdır.

## **DES (DELIVERED EX SHIP)** *(varış limanı ... olarak belirtilmek suretiyle gemide teslim)*

DES "Gemide teslim" terimi ile adlandırılan sözleşmeler, gümrük işlemleri yapılmamış malların belirtilen varış limanında gemi bordasında alıcıya sunulmaya hazır hale getirilmesi ile, satıcının teslim yükümlülüğünün yerine getirilmiş olduğu sözleşmelerdir. Bir başka deyişle bu tür sözleşmelerde, malların sözleşmede belirtilen varış limanına getirilmesi ile ilgili her türlü risk ve masraf satıcı tarafından karşılanır ve satıcının sorumluluğu orada sona erer. Boşaltma

masrafları ve dış alım işlemleri alıcı tarafından yapılır.

Açıklamalardan da anlaşılacağı gibi satıcı, A.2. kuralı gereği "Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere gerekli ihraç iznini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ihracı için zorunlu bütün gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların başka ülkelere transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamak." ve A.3.b. kuralı uyarınca da "Malların mutad biçimde ve olağan bir rota izlenerek belirtilen limanda belirlenen yere taşınması için masrafları kendisine ait olmak üzere sözleşme akdetmek..." ile yükümlüdür. Ancak A.4. kuralı gereği "Gümrük giriş işlemleri tamamlanmamış olan malları, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde, belirtilen varış limanındaki mutad boşaltma noktasında gemi bordasında, ... alıcının tasarrufuna bırakmak." ile yükümlü olduğu için bu noktaya kadar sigorta yapmak satıcının sorumluluğundadır. Kısaca, mallar varış limanına kadar satıcının sorumluluğunda olduğu için alıcının sigorta yükümlülüğü bulunmamaktadır. Bu tür sözleşmeler yalnız deniz ve nehir taşımacılığında kullanılmaktadır.

## **DEQ (DELIVERED EX QUAY)**

*(varış limanı ... olarak belirtilmek suretiyle, gümrük resmi*



*ödenmiş olarak rıhtımda teslim)*

DEQ “Rıhtımda teslim (gümrük resmi ödenerek)” terimi ile belirtilen sözleşmeler, satıcının teslim yükümlülüğünün malların sözleşmede belirlenen varış limanındaki rıhtımda gümrük giriş işlemleri tamamlanmış olarak alıcıya sunulmasıyla sona ermesi hükmünü içerir. Malların alıcıya tesliminden önceki vergi, resim ve diğer ödemeler dahil olmak üzere bu aşamaya kadar olan bütün masraflar satıcıya aittir. Burada hemen DES sözleşmelerde; alıcının yükü gemiden teslim aldığı, DEQ sözleşmelerde ise satıcının malları rıhtıma boşalttığını, DES ve DEQ sözleşmelerdeki farkın bu olduğunu, başka bir fark olmadığı için yukarıdaki açıklamaların burada da geçerli olduğunu belirtmek gerekmektedir. Taşımanın kira (charter) navlun sözleşmeleri ile yapılması halinde bu farkın da pek önemi kalmamaktadır. Çünkü DES sözleşme ile satılan bir mal kira (charter) sözleşmesi adı altında taşınıyor ise, malların gemiden boşaltılması alıcıya düşeceği için donatan yükü boşaltmaktan kurtulur. Böyle bir durumda navlun sözleşmesine “boşaltma hariç” (free out) koşulu eklenir. Bu da gösteriyor ki, satış sözleşmeleri ile taşıma sözleşmeleri arasında bir uyum olmalıdır.

Doğal olarak mallar alıcıya varma limanı rıhtımında teslim edildiği için alıcının sigorta yükü bulunmamaktadır.

## **DDU (DELIVERED DUTY UNPAID)**

*(varış yeri ...olarak belirtilmek suretiyle gümrük resmi ödenmeksizin teslim)*

DDU “Gümrük resmi ödenmeksizin teslim” terimi sözleşmeleri, satıcının, malları ithalatçı ülkede belirtilen yerde alıcının emrine sunması ile teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olduğu sözleşmelerdir. Böylece satıcı, malların bu noktaya getirilmesiyle ilgili olan (dış satımdan alınan gümrük vergisi, resim ve diğer harçlar hariç) bütün masraflar ve risk ile birlikte gümrük giriş işlemlerine ait masrafları da karşılamak zorunda kalmakta, yukarıda açıklanan “D” terimi sözleşmelerine ek ithalât işlemlerini de yapma yükümlülüğünü üstlenmektedir. Dolayısıyla yukarıda açıklananlar burada da geçerli olmaktadır.

## **DDP (DELIVERED DUTY PAID)**

*(varış yeri ... olarak belirtilmek suretiyle gümrük resmi ödenmiş olarak teslim)*

DDP “Gümrük resmi ödenmiş olarak teslim” terimi sözleşmeleri satıcının, malları, ithalatçı ülkede gümrükten

sonra belirlenen yerde alıcının emrine sunması ile, teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş olduğu sözleşmelerdir. Bu tür sözleşmelerde, satıcı malların gümrük giriş işlemlerini de gümrük resmi dahil olmak üzere vergiler ve diğer ödemelerle birlikte bütün risk ve masrafları üstlenmektedir. Dolayısıyla “D” terimleri için yapılan tüm açıklamalar burada da geçerlidir.

Yukarıda kısaca açıklanan DDU ve DDP terimleri alıcıya teslimi içermektedir. Ancak bu teslimin nasıl yapılacağı, boşaltma masraflarını kimin üstleneceği konusu pek açık değildir. Bu husus, ticari uygulamaya bırakılmıştır.

“Incoterms” konusunda sigortacıları ilgilendiren bir başka olgu da malın paketlenmesidir.

Bu konu A.9. kuralında ele alınmış ve: *“Pek çok durumda taraflar, malın varış yerine en güvenilir biçimde hangi tür bir ambalaj içinde ulaşabileceği konusunda önceden fikir sahibidirler. Ancak, satıcının malları ambalajlama yükümlülüğü, düşünülen nakliye biçimine ve süresine göre önemli değişiklikler gösterebileceğinden şöyle bir hükme gerek duyulmuştur: Satıcı, malları nakliye işlemine uygun düşecek biçimde ambalajlayacak; ancak satıcının bu yükümlülüğü, nakliyeye ilişkin koşulların satış sözleşmesinin akdinden önce kendisine bildirilmesi öl-*

çüsünde geçerli olacaktır.” biçiminde açıklanmıştır.

Kısaca, yukarıdaki açıklamada, satılan malı yapacağı yolculuğa, taşıma koşullarına ve taşıta uygun biçimde ambalajlamak satıcının görevi olmakla beraber, alıcı da taşımaya ilişkin koşulları önceden satıcıya bildirmekle görevlidir, yorumu yapılmaktadır.

## TÜRK TİCARET YASASINDA DURUM

Türk Ticaret Kanunu'nda, deniz aşırı satış sözleşmesi olarak “Fob”, “Sif” ve “boşaltma yerinde teslim şartı ile satış” sözleşmeleri düzenlenmiştir. Bu üç tür sözleşme, satış sözleşmelerinin özel türü olup bunlara, buradaki (T.T.K.'nda) özel hükümlerle beraber Borçlar Kanunu'nun hükümleri de uygulanır.<sup>4</sup> Satış sözleşmeleri genellikle, içeriklerine veya teslim koşullarına göre sınıflandırılmaktadır. Dolayısıyla “teslim koşulları” ölçüt alınarak yapılan sınıflandırmada sözleşmeler;

- a) “mahallinde satış” ya da
- b) “mesafe satışı”

olarak ayrılırlar. Bu sınıflandırma yük sigortaları açısından önemlidir. Özellikle “mesafe satışları”nda malın teslim yeri, taşıma masrafları veya hasarın taraflar arasında bölüşülmesi gibi sorunlar önem kazanmaktadır. “Mesafe satışları”nın özel bir türü olan “deniz aşırı satışlar”da hasarın hangi ko-

şullarda, kime ait olacağı olgusu, sözleşmenin ağırlık merkezini oluşturmaktadır. Bu konuda Borçlar Kanunu'nun 183. Maddesi “... özel haller veya sözleşmenin özel şartları dışında, satılan malın hasarı sözleşmenin yapılması anından itibaren alıcıya geçer. Bununla beraber satış konusu malın türüyle belirtilmiş olması ve başka yere gönderilecek mallar üzerinden satıcının elini çekmiş olması veya daha açık bir ifadeyle (İsviçre Borçlar Kanunu'nun 185/2 anlamında) malların gönderilmiş olması gerekir.”<sup>5</sup> hükmünü koymuştur. Ancak sözü edilen bu hüküm, buyurucu olmadığı, yorumlayıcı ve tamamlayıcı nitelikte bir kural koyduğu için, tarafların sözleşmede, isteklerine göre, daha değişik durumları kararlaştırma özgürlüğü bulunmaktadır.

Bu kısa açıklamalardan da anlaşılacağı gibi, yük sigortaları ile çok yakından ilişkili, Türk Ticaret Kanunu'nun “deniz aşırı satış sözleşmeleri” hakkındaki hükümlerinin uluslararası ticarete yaygın örf ve adetlere uygun olmasına ve aynı terimleri içermesine karşın, “Incoterms 1990” ile karşılaştırıldığında noksan olduğu açıktır. Bu nedenle Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiş sözü edilen bu sözleşmeler yerine, genellikle, Milletlerarası Ticaret Odası tarafından önerilen ve dış ticarete çok yaygın olarak kullanılan terimler ve

bu terimlerle adlandırılan satış sözleşmeleri, “Incoterms” kullanılmaktadır.

**Not:** “Incoterms” konusunda daha ayrıntılı bilgi için bkz.

1. INCOTERMS 1990, International Chamber of Commerce, yayın no: 460
2. GUIDE TO INCOTERMS 1990, International Chamber of Commerce, yayın no. 461/90

**Mehmet YAZICI**

### Dipnotlar:

<sup>1</sup> Bkz. Schumacher A.E., *The Hull Policy, An Introduction and Brief History*, Tulane Law Report, vol. XLI.

<sup>2</sup> Bkz. EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transmission) UNICID (The Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission)

<sup>3</sup> Freight Forwarder: taşıyan gibi sorumlu ancak fiziksel olarak taşımaya girmeyen, taşımayı düzenleyen kişi ya da kuruluş.

<sup>4</sup> Bkz. İzveren, Adil, Franko Nisim ve Çalık Ahmet, *Deniz Ticaret Hukuku s.295-296, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü*, yayın no: 294

<sup>5</sup> Bkz. Age. S.299



## *Trafik (\*) Hukuksal Koruma Sigortası Üzerine Bir İnceleme*

**G**ünümüzde, trafiğin ulaştığı boyutları ve insan hayatına getirdiği düzensizliği bilmeyeniniz yoktur. Evinizden çıktığınız andan itibaren kendinizi trafiğin içinde bulursunuz. İster araç maliki, ister sürücüsü, isterse yolcusu olun, trafiğin yol açtığı sorunlardan kurtulamazsınız. Satın aldığınız kasko, ferdi kaza ve mali sorumluluk sigorta poliçeleri de, bu sorunları hafifletmekle birlikte, yok etmezler.

Alman hukukçuları ve sigortacıları, yaklaşık 80-90 yıl evvel "bu durumda ne yapılmalı?" diye düşünerek, yeni bir sigorta poliçesi üretmiş ve adına da "**Hukuksal Koruma Sigorta Poliçesi (HKS)**" demişler.

İşte şimdi, sizlerle, trafikte başa gelen sorunlara cevap olması amacıyla yaklaşık 1 asır önce üretilen, fakat ülkemizde halen uygulama alanı bulamayan HKS'nın "Trafik HKS" türü üzerine Alman literatüründen yaptığım bir incelemeyi paylaşmak istiyorum:

### **Trafik HKS Kimi Korur?**

Bu sigorta, havada, karada ve suda giden araçlar ile bunların çekicilerinin özel (örneğin spor aktiviteleri, yarışlar vs.) veya mesleki hayatta kullanılmasından doğan ihtilâfları için söz konusudur ve poliçede gösterilen aracın,

- malikinin,
- işletenin (kiracısı, ödünç alanı)
- yetkili sürücüsünün ve
- yolcusunun haklarını korur.

### **a) Malik Kimdir?**

Malik, kural olarak aracın işletini ve ruhsat sahibidir.

Malik sıfatıyla yaptırılan HKS'nda, sigorta teminatından yararlanabilmek için, mali sorumluluk sigortasında olduğu gibi, sigorta olayının kamuya açık trafikte veya aracın kullanımının esnasında gerçekleşmesi aranmaz.

Uyuşmazlığın, kullanım dışı nedenler (örneğin bir bina veya ağacın devrilmesi ya da hırsız-

lık) sonucunda gerçekleşmiş olması da yeterlidir.

Sigortalı, bir aracı, mülkiyeti muhafaza kaydı ile satın almışsa, aracın bedelinin tamamını ödemediği malik kabul edilemez ve dolayısıyla, kendi adına ruhsat almadan "malik sıfatıyla HKS poliçesi" yaptıramaz; bu durumdaki kişi, ancak "işleten sıfatıyla HKS poliçesi" satın alabilir.

Sigortalı olmamakla birlikte, müşterek malik olan ortakların, sigortalı araçla ilgili olan hukuk ve ceza davaları da koruma altındadır.

Hatalı usulî işlem ve diğer (itirazın kabulü gibi) nedenlerle, mülkiyetinin devrinin aslında gerçekleşmediği belirlenirse, evvelce "malik sıfatıyla yapılan HKS"na geçmişe etkili olarak ortadan kalkacak ya da sahip olunan diğer sıfat (işleten, sürücü gibi) bakımından devam edecektir.

(\*) *Türk Genel Şartlarında "Motorlu Araca Bağlı HKS" adı altında geçmektedir.*

## b) İşleten Kimdir?

İşleten, özel veya mesleki alanda kendi hesabına kullanmak koşuluyla, bir motorlu araç üzerinde tasarruf yetkisine sahip olan kişidir.

Aracın mülkiyetine ve ruhsatına sahip olmak, işleten sıfatı için belirleyici unsur olmamakla birlikte önemli dayanak noktalarıdır. Aracını, belirsiz bir süre için bir başkasının kullanımına bırakan kişi, işleten sıfatını yitirmiş kabul edilebilir.

Bir aracı satın almadan önce, denemek amacıyla onu kullanan kişi, o aracın işleteni sayılmaz.

Bir aracı geçici olmamak şartıyla ve kendi hesabına kullanan kiracı ve ödünç/leasing alan da işletendir. Ancak, kiracı veya ödünç alan, motorlu taşıtı sadece belirli bir süre için kullanacaklarsa, kiraya veya ödünç veren işleten olarak kalmaya devam edeceklerdir.

Aynı zamanda birden fazla şahıs, işleten vasfına sahip ise, birden fazla işleten mevcut demektir. Ancak, bir tüzel kişinin işleten olması durumunda, kanuni temsilcileri de onunla birlikte işleten kabul edilmezler.

**Örnek 1 :** Çalışanlarına iş gezilerinde kullanmak üzere şirket aracını temin eden patron, işletendir.

**Örnek 2 :** Bir motorlu aracın

mülkiyeti ve ruhsatı, kocaya ait olmasına rağmen, aracı sadece kadın -kocasının hesabına kullanıyor ise, o aracın işleteni kocadır.

**Örnek 3 :** Bir aracı kendi hesabına kullanan ve kapsamlı bir tasarruf yetkisine sahip olan in-tifa hakkı sahibi, işletendir.

**Örnek 4 :** Kiraya veya ödünç veren değil, motorlu taşıtı kendi hesabına kullanmak şartıyla araç üzerinde tasarruf yetkisine sahip olan kiracı ve ödünç alan, işletendir.

Yukarıda da belirttiğimiz gibi, bir motorlu taşıtın işleteninin hukuksal korumadan yararlanabilmesi için, mutlaka kamuya açık trafikte veya park sırasında bir hukuki ihtilâfla karşılaşmış olması gerekmez; kullanım dışı nedenler (örneğin, bir bina veya ağacın devrilmesi ya da hırsızlık) ile zarara/zıyana uğramış olması da yeterlidir.

Bunun yanı sıra, taşıtın tamiri sırasında geçici olarak sökülen parçaları da sigorta korumasına dahildir.

Sigortalı olmamakla birlikte, müşterek işleten olan ortakların, sigortalı araçla ilgili olan hukuk ve ceza davaları da koruma altındadır.

## c) Yetkili Sürücü Kimdir?

Aracı harekete geçiren dinamikleri kullanmak suretiyle, aracı kendi sorumluluğu al-

tında süren ve yöneten kişiye sürücü veya şoför denir.

Sürücü aynı zamanda, sigorta olayı esnasında direksiyonda oturan kişidir.

Şoför muavini (yardımcısı) olarak şoförün yanında bulunan kişi, "çok kısa değil de" "daha uzun bir süre için" direksiyona oturmuş ve bu arada da aracı, kendi dilediği bir istikamete götürmüş ve orada da oturmuşsa, bu süre için sürücü, şoför muavininin kendisidir.

Kanunlar ve trafik kuralları ile belirlenmiş görevler çerçevesinde ve bir yolculuk amacıyla, motorlu bir aracın kullanılması, tipik bir sürücü faaliyetidir.

Alman HKS Genel Şartlarına göre, bu sigorta sözleşmesinde, sürücünün sigorta teminatından yararlanması, ancak kendine ait araçları sürücü sıfatıyla kullanması halinde söz konusu olmaktadır; aksi durum yani sigorta ettirenin kendine ait olmayan, yabancı bir aracı sürücü sıfatıyla kullanması hali, "Sürücü HKS" ile teminat altına alınmaktadır.

"Sürme" kavramını "trafikte yer almak" kavramından daha dar yorumlamak lâzımdır: Sürmek, aracı trafikte somut olarak harekete geçirmeyi ifade eder. Örneğin, henüz motoru çalıştırılmamış bir motosikletin, motorunu çalıştırmak amacıyla harekete geçirilmesi veya motoru kapalı iken yokuş aşağı itilmesi, "sürmek" demektir.

Sadece aracın yıkanması, tamiri vs. ile görevlendirilmiş kişiye sürücü denemez. Motoru çalışmamış bir aracı, sürücüsünün direktifleri doğrultusunda, yardım amacıyla iten kişi de sürücü değildir.

Motorlu bir araç, düz bir yolda sürücü veya 3. kişilerin arkadan itmesi ile çalışmışsa, bunda aracın trafikte kullanımından bahsedilemez.

Sürücü için sigorta koruması, aracın fiilen sürülmesi ve sürme işlemi ile sıkı bir ilişki içinde bulunup bu esnada gerçekleşen olaylar (inme/binme, yükleme / boşaltma, patlamış lastiğin değiştirilmesi veya bozulan motorun tamiri gibi) esnasında ortaya çıkabilecek ihtilâflar için söz konusudur.

Aracın kullanımı ile sıkı ilişkisi olmayan (tesadüfi) olaylar sonucunda (örneğin otobandaki lokantada veya kendinin karışmadığı bir kazaya yardım ederken veya benzin alırken) gerçekleşen hasarlar, sigorta teminatı dışındadır.

#### d) Yolcu Kimdir?

Sürücü sıfatına sahip olmaksızın motorlu araçta taşınan, bu amaçla aracın içinde/üstünde bulunan veya inen/binen, sürücüye ait yükümlülüklerden ve aracın yönetimi ile ilgili hiçbir işten direkt olarak mesul olmayan, yani araçla, mekân ilişkisinden başka bağı olmayan kişiye yolcu denir.

Motosikletle taşınan kişi, iş yolculuğu yapan gemi ve uçak yolcuları da yolcu sıfatlarından dolayı müşterek sigortalılardır.

Sigortalı, araca binmek için (örneğin aracın kapısını açarak) harekete geçer geçmez, yolcu sıfatını kazanır. Yolcu sıfatı, sigortalının araçtan inerek yere ayağını koyması ve araç kapılarını kapatması ile sona erer.

Eğer, bir yolcu, trafik kazası sırasında araçtan fırlar ve diğer bir aracın çarpması sonucunda ezilirse ortada iki kaza var demektir ve ikincisi, sigorta korumasına dahil değildir. Burada, hangi kazanın nerede başladığı sorununa açıklık getirmek önemlidir.

Araştırılacak olan, sürücünün iniş ve biniş sırasında yarattığı tehlikelerin, trafik kurallarına aykırılık oluşturup oluşturmadığıdır. Sürücünün, yaya kaldırımına ulaşıncaya kadar yaptığı hareketler hukuksal koruma teminatı içindedir; yaya kaldırımından öte yollar ise, sigorta teminatı dışında kalmaktadır.

Olaya sürücü açısından baktığımızda ise, sigortalı, araçtan inerken veya araç kapısını kapatıp yoldan karşıya geçerken yaralanırsa, bu durumda yolcu sıfatıyla hukuksal korumadan yararlanacaktır; aksi durumda örneğin, inmeden önce veya indikten sonra kaldırımına ulaştığı andan itibaren, sigortalı, yolcu olmaktan çıkarılır.

Burada dikkat edilecek olan nokta, yaralanmanın gerçekleştiği anda yapılan hareketin, araçtan inme veya binme hareketinin devamı olup olmadığıdır.

Yayanın, yolculuk sırasında patlayan lastiğin değiştirilmesine veya çalışmayan aracın arkadan itilmesine yardım etmesi esnasında doğabilecek ihtilâflar, sigorta teminatı dışında kalır; çünkü, bu tür hareketler, araçtan yararlanmak ya da onu kullanmak amacıyla yönelik değildir.

Buna karşılık; yola çıkmadan önce yolcunun araç kapısını açması ya da yolculuk bittikten ve araç garaja sokulduktan sonra, garaj kapısını kapatması sırasında oluşabilecek ihtilâflar, sigorta teminatı içindedir.

Bir yolcunun araca binmeden önce karşıdan karşıya geçmesi sırasında yaralanması da, sigorta teminatı içindedir.

Kocasının yanında yolcu konumunda bulunan kadının, yola fırlayan tekerlek kapağını aramak üzere yola çıkması ve bu sırada yaralanması da, sigorta teminatı içindedir; çünkü, bu davranış, kadının o araçta taşınmasından ve aracın daha güvenli sürülmesi amacıyla kaynaklanmıştır; aracın kullanımında aranan zamansal ve mekânsal ilişki burada mevcuttur.

Sigortalının eşinin, düşen tekerlek kapağını aldıktan

sonra, onu bagaja yerleştirirken yaralanması nedeniyle doğabilecek tazminat talepleri de sigorta teminatı içindedir.

## TRAFİK HKS, SİGORTALIYI HANGİ ALANLARDA KORUR?

1992 Alman Genel Şartları'nda (\*) a, b, c, d olarak 4 ayrı himaye alanı belirlenmiştir. Sigortalı, sigortacı ile anlaşarak sadece a, a ve b, a-c ve d veya c ve d alanları ile ilgili olarak HKS poliçesi satın alabilir. Şimdi bu alanları inceleyeceğiz:

### a) Kanuni sorumluluğuna aykırı olarak hareket edenler ile ilgili ihtilâflar

Aşağıda belirtilen örnek olaylar ile ilgili davaların masrafı ve avukatlık ücreti tazmin edilmektedir:

- Araçta unutulmuş özel eşyanın/yükün kaybolması (aracın kullanımı ile direkt bağı olmayan ve tesadüfi olarak araçta bulunan eşyanın sigorta teminatına girmeyeceği konusunda aksi fikirler -bakınız Harbauer- mevcuttur)
- Bagajda bulunan yazlık/kışlık lastiklerin zarar görmesi,
- Kamu hukukuna dayanan tazminat talepleri,
- Tedbirsiz ve dikkatsiz araç kullanma,
- Zararın bir bölümü olarak

avukatlık masraflarının istenmesi,

- Fer'i davanın masrafları,
- Dükkânının önüne hatalı park eden bir kamyon nedeniyle, her gün sandviç ekmeği dağıttığı büfelere ekmeği dağıtamayan fırıncının, bayatlayan ekmekler ve mahrum kaldığı kâr nedeniyle kamyon sahibini dava etmesi,
- İşletenin, sigortalı aracı kullanamamaktan ötürü mahrum kaldığı kârı veya yeni araç kiralamak nedeniyle yaptığı masrafı talep etmesi,
- Malik olmamasına rağmen aracın hasarını ve bu hasar sonucunda oluşan tehlikenin sorumluluğu taşıyan işletenin, maddi zararını talep etmesi (bu, daha çok leasing alan/ihtirazi kayıtla satın alan/verdiği teminat karşılığında sigortalı aracı devralan işleten için söz konusu olmaktadır),
- Yolcunun veya sürücünün, bedeni/manevi/işten kalma/kazada yırtılan elbisesinin/ölüm halinde cenaze ve destekten yoksun kalma zararlarını, tedavi masraflarını talep etmesi (yolcunun, yolculuk ile direkt ilgili olmayan eşyalarının zarar görmesi hali teminat dışıdır),
- Sürücü konumundaki sigortalının/birlikte sigortalı sürücünün, aleyhine haksız yere girişilmiş bulunan ceza takibi (tutuklama veya sürücü belgesinin geçici ola-

rak geri alınması gibi) nedeniyle uğramış olduğu zarar zıyanı -bu talebin, gerçek tazminat talebinden içerik ve fonksiyon açısından hiçbir farkı yoktur- talep etmesi.

Kiracı veya ödünç alan, mal sahibi olmadıklarından, onların talepleri sadece kullanma zararları ile ilgili olacaktır.

Sigorta koruması, sadece davalara değil, davaya dönüşmeyen ihtilâflara da verilmektedir.

### b) Poliçede tanımlanan araçla ilgili olan Borçlar ve Eşya Hukuku sözleşmelerinden doğan ihtilâflar

Aşağıda belirtilen örnek olaylar ile ilgili davaların masrafı ve avukatlık ücreti tazmin edilmektedir:

- Kambiyo senetleri ile borçlanma,
- Eşya hukukundan doğan talepler,
- Taksitli satışlar,
- Leasing sözleşmeleri,
- Nakliye sözleşmeleri,
- Sözleşmelerin ihlâli (culpa in contrabendo),
- Araç malikinin -aracın para ödenerek veya ödenmeden satın alınması/bakımı veya tamiri/kiraya veya leaseinge verilmesi/rehnedilmesi/tren

(\*) Alman HKS Genel Şartları en son 1994 yılında değiştirilmiş ve sigorta şirketleri, kendi genel şartlarını yapmakta serbest bırakılmışlardır.

veya gemi ile taşınması/bir garaja bırakılması veya satılması ile ilgili olarak mülkiyetinin kazanımı, aracın muhafazası, kullanımı, nakliyesi ve devrine dair mükellefiyetlere dayanarak talepte bulunması (aracın eşya ya da insan taşınması hali HKS teminatı içine girmez! Çünkü burada, aracın diğer 'şey'lerin taşınması için 'araç' konumunda bulunduğu, sigortalının ise malik olma özelliğinden çok ticari faaliyetinin söz konusu olduğu ve taşıma edimi içeren bir istisna akdi mevcuttur),

- 1) Araç malikinin,
  - 2) Araç sürücüsünün veya birlikte sigortalı sürücünün,
  - 3) Yolcunun
- avukatlık sözleşmesinde belirlenmiş yükümlülüklerini yerine getirmeyerek, üstlendiği bir tazminat davasını (dava, sigortalı araç ile ilgili olmalıdır. Örneğin bir trafik kazası nedeniyle zarar veren istenen tazminat, ya da ferdi kaza sigortası ile düşülen ihtilâf gibi) zamaşımına uğratan avukatı, uğradığı zarar nedeniyle dava etmesi.

Kredi ile araç satın alan sigortalının, satıcı lehine hayat sigortası yaptırması durumunda, bu sigorta sözleşmesinden kaynaklanan ihtilâflar HKS teminatı dışında kalacaktır; çünkü burada, araç maliki olmaktan kaynaklanan bir borç

sözleşmesi değil, sigortalının ölümü halinde lehdarın alacağının temin edildiği ve özel hayatı konu alan bir sözleşme söz konusudur.

Sigortalı, sigorta olayının gerçekleştiği sırada -aracının mülkiyetini devretmiş olması nedeniyle- malik sıfatını kaybetmiş olmasına rağmen, aracı satın ve devralan kişinin, borcunu ödemekte temerrüde düşmesi durumunda, sigorta teminatı devreye girecektir; çünkü, sigortalı satım sözleşmesini malik sıfatıyla akdetmiş ve sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmiş olmasına rağmen, alıcı, sinalagmatik olarak (karşılığında) üzerine düşen, satım ücretini ödeme borcunu yerine getirmemiştir! Bu durumda, sigortalının haklarının korunması son derece doğaldır.

Sigorta koruması, dava içi olduğu kadar dava dışı ihtilâfları da kapsayacaktır.

Ayrıca, sigortalı ile sigortacı arasında bir anlaşmanın mevcudiyeti halinde, genel kuralla aykırı olarak sigorta şirketleri ile yapılan tüm sigorta sözleşmeleri de -müddeabih tutarının, poliçede gösterilmiş tutarı aşması şartıyla- hukuksal korumaya dahil edilecektir.

Burada korumadan yararlanmayacak olan, hukuksal koruma sözleşmesinin kendisidir. Ek teminat verildiğinde, ilk planda sigortalının malik, işleten veya diğer sıfatlarıyla bir sözleşme düzenlemiş olması

ve bu sözleşmenin mali mesuliyet, kasko, ferdi kaza-koltuk sigortalarından biri olması gerekmektedir.

Sigortalının, satım veya tamir sözleşmesinden doğan ihtilâflarında bir bilirkişiye başvurulması gerekir ve sigortacı bilirkişi ücretini ödeyecektir. Aracın, bilirkişinin daha iyi incelemesi amacıyla, bir tamirhanede sökülmesinin masrafları, poliçe teminatının içine girmemektedir; aksi takdirde, böyle bir masrafın üstlenilmesi o yerde yapılacak tamir masrafının da üstlenilmesi sonucunu doğurabilir.

Bilirkişi tayininin, amaca uygun hukuki sonuç bakımından gerekli olması aranır; bu gereklilik, olayın kendi şartları içerisinde sigortacı ile birlikte değerlendirilir.

### c) Bir trafik kuralının ihlâli nedeniyle yapılan işlemler

Aşağıda belirtilen örnek olaylar ile ilgili işlem ve davaların masrafı ve avukatlık ücreti tazmin edilmektedir:

- alkollü araç kullanma,
- trafik kaza mahallini izinsiz terketme,
- aracın trafiğe uygun olmayan şartlarda kullanımı,
- trafik kazasına uğrayanlara yardımdan kaçınma,
- trafik eğitimi alma cezası,
- polis tarafından sorgulanma sırasında, bir avukatın yanında bulunmasını isteme,

- ikrah veya tehdit nedeniyle cezai kovuşturma,
- aracın çekilme masrafları,
- yolcu konumundaki sigortalı veya birlikte sigortalı yolcunun, aracın kapısını dikkatsizlik neticesinde açık bırakması nedeniyle, yoldan geçen 3. bir şahsın yaralanması veya ölmesi durumunda, yolcuya karşı açılacak dava (bir trafik kuralının ihlali nedeniyle yolculara karşı açılacak davalar çok sınırlıdır).

Bu işlemler, aktif bir ceza hukuku işlemi niteliği taşımayan şikâyet, polis veya savcılığa ihbar, fer'i dava veya şahsi dava ile ilgili olabilir.

Hazırlık soruşturmasında -polis veya savcı tarafından yapıldığına bakılmaksızın- her halükârda hukuksal koruma sağlanır.

Kamu düzenine aykırılıktan ötürü, sigortalı veya sigorta ettiren aleyhinde bir suç ithamında bulunduğu takdirde de, hukuksal koruma devreye girecektir.

**d) Ehliyetin kısıtlanması, geri alınması veya tekrar çıkartılması ve bekleme süreleri ile ilgili olarak idari makamlara yapılacak başvurular ile idare mahkemelerinde açılacak davalar**

Trafik HKS, bu tür işlem ve davaların masrafları ile avukatlık ücretini de ödemektedir.

## **SİGORTACI EDİM YÜKÜMÜNDEN NE ZAMAN KURTULUR?**

Sigortalı;

- a) sürücü belgesiz,
  - b) yetkisiz veya
  - c) ruhsatsız
- araç kullanmış ise, sigortacının edim yükümü yoktur.

Ancak, sigortalı, yukarıdaki şartların varlığından haberdar olmamış ise ve bunda da kusuru yoksa sigortacının edim yükümü devam eder.

## **SİGORTALI ARACIN KULLANILMAMASI HALİNDE NE YAPILABİLİR?**

Sigortalı aracın faaliyeti, beş aydan daha uzun bir süre için durdurulmuş ve bu durum, ruhsatın alındığı kişiye bildirilmişse, sigorta ettiren, sigortacıdan yazılı olarak, faaliyetin durduğu dönem için, sigorta sözleşmesine ara verilmesini isteyebilir. Sigorta sözleşmesinin süresi, ara verilen dönem kadar uzar.

Sigorta ettiren, sigortacıya, aracın faaliyetini durdurduğunu, bir ay içinde bildirir ise, sigortacı, vade başından faaliyetin durduğu güne kadar işleyecek olan prime hak kazanır.

Sigortacıya, bu bir aylık süre aşıldıktan sonra bildirim yapılır ise, sigortacı vade başından bildirim süresine kadar işleyecek olan prime hak kazanacaktır.

Sigorta ettiren, araca yeniden ruhsat aldığını, sigortacıya gecikmeden bildirmekle yükümlü olduğu halde, bunu kusurlu olarak yerine getirmese, sigortacı edim borcundan kurtulur. Sigorta ettirenin gecikmesinde, hafif ihmali bulunsa dahi, sigortacı edim yükümünden kurtulacaktır.

## **SİGORTALI ARACIN YERİNE BİR BAŞKA ARAÇ (Yedek Araç) GEÇERSE NE OLUR?**

1. "Sigortalı bir araç devredilir veya riziko herhangi bir şekilde sona erer ise, sigorta koruması, onun yerine geçen aynı cinsteki araç (yedek araç) için devam eder."

"Devir" denildiğinde, mülkiyetin bir başka şahsa aktarılması ile ilgili her türlü hukuki işlem anlaşılır. Buna, alacağın, teminat karşılığında temlik edilmesi (devri) de girilmektedir. Aslında bunun, aracın satım hakkı, kredi alanda kaldığı için, pratikte hiçbir önemi yoktur. Sigortalı olmuş aracın devredilmesi durumunda, HKS sözleşmesi, aracı yeniden iktisap edenin üzerine otomatik olarak geçmez.

Aracın, idari bir makam tarafından müsaderesi, haczi, kamulaştırılması, total hasara uğraması veya çalınması 'devri' anlamına gelmemektedir. Bunlar, rizikonun başkaca yollarla, ortadan kalkması anlamına gelmektedir.

Hak, kanunda o işlem için öngörülen şartların gerçekleşmesi ile intikal eder; zilyetliğin veya tehlike sorumluluğunun devri, mülkiyet hakkının devri anlamına gelmemektedir.

2. "O ana dek sigortalı olan aracın yerine geçen yedek araç, riziko sona ermeden önce iktisap edilmiş ise, sigorta koruması, iktisap tarihinden itibaren yedek araç üzerinden devam eder.

O ana dek sigortalı olan araç, devredilme tarihine kadar -bu süre, poliçenin vade bitimini aşmamak kaydıyla, en geç yedek aracın kazanılma tarihinden 1 ay sonrasına kadar uzayabilir- prim ödemeye gerek kalmadan, birlikte sigortalı olmaya devam edecektir.

Riziko sona ermeden önce 1 ay içinde, yeni bir aracın edinilmesi halinde, bu aracın yedek araç olduğu kabul edilir."

Sigortalı, eski aracını resmi biçimde devretmeden önce, yeni aracını değişik surette sigortalamışsa dürüstlük kuralına aykırı davranmış demektir.

3. "Yedek araç, riziko ortadan kalktıktan sonra 6 ay içinde edinilmişse, yukarıdaki husus geçerli olacaktır. Bu durumda sigorta sözleşmesi, sigortacının rizikoyu üstlenmediği süre kadar uzar.

Sigorta ettiren, rizikonun ortadan kalktığını sigortacıya 1 ay içinde bildirir ise, sigortacı,

riziko ortadan kalkana dek işlemiş olan prime hak kazanır.

Sigortacıya, bu 1 aylık süre aşıldıktan sonra, bildirim yapılır ise, sigortacı, vade başından bildirim tarihine kadar işleyecek olan prime hak kazanacaktır."

4. "Sigorta koruması, borçlar hukuku sözleşmelerinden doğan hukuksal çıkarları kapsıyor ise, yedek aracın kazanılması ile ilgili hukuksal işlem de (örneğin satım, kira, ödünç, vedia akitleri) hukuksal koruma kapsamı içinde değerlendirilecektir; yeter ki bu işlemin bitiş tarihi, sigorta sözleşmesinin vadesi içine rastlasın."

5. "Sigortalanan aracın devri veya rizikonun başkaca ortadan kalkma nedenleri ile yedek aracın marka, model vs. özellikleri sigortacıya derhal bildirilecektir.

Yedek aracın marka, model vs özellikleri, sigortacıya bildirilmediği takdirde, sigortacı edim borcundan kurtulur, yeter ki sigorta ettiren kusurlu olmasın."

Sigortacıya değişiklikleri bildirme, sigorta ettirenin yükümlülüğündedir. Bildirimin derhal yapılması gerekir. Sigorta ettirenin, hafif ihmalle dahi olsa bildirim zamanında yapmaması, hak kaybına neden olur.

6. "Riziko ortadan kalktıktan sonra 6 ay içinde herhangi bir yedek araç iktisap edilmiş ise, sigortacı, sigorta sözleşmesini, sigorta ettirenin bildirim üzerine, rizikonun ortadan kalktığı gün itibariyle feshetmekle yükümlüdür.

Bu bildirim, 6 aylık süreyi takip eden 1 ayın sonrasında yapılır ise, sigorta sözleşmesi bildirim tarihi itibariyle feshedilecektir.

Sigortacı, her durumda, sözleşmenin sona ermesine kadar işlemiş olan prime hak kazanacaktır.

Sigortacılar, usul çerçevesinde, 6 aylık süre geçmeden önce yapılan iptal taleplerine de uyarlar.

**Av. M. Günsu AKÇAGÖZ**

#### **KAYNAKLAR:**

1. *Rechtsschutzversicherung /ARB Kommentar, Verlag C.H.Beck (Yazan: Walter Harbauer)*
2. *ARB Kommentar, Verlag VVW Karlsruhe (Yazan: Wolfgang Böhme)*
3. *Alman HKS Genel Şartları (1990-1994)*

# Yabancı Basından HABERLER

## "Peşin Hasar" Talebinde Parmak Tetik Üzerinde

*SİGORTACININ, SİGORTALISINA ÖDEME YAPMAKLA MÜKELLEF OLANA KADAR, BU SİGORTALISINA KARŞI YÜKÜMLÜLÜKLERİNİ YERİNE GETİRMEK İÇİN REASÜRÖRLERİNDEN FON TALEBİNDE BULUNAMAYACAĞINDAN SÖZ EDİLMEKTE...*

**"R**einsurance Der-  
gisinin Mayıs  
1997 sayısında  
John Butler, "Charter Re/  
Fagan" davasıyla ilgili Lordlar  
Kamarası Kararı'nın ışığı al-  
tında, bir reasürörün sorumlu-  
luğunu başlatan konunun ne  
olduğunu sorgulamış bulunan  
eski davalara bir göz atmakta-  
dır."

Geçen ay, "Charter Re/  
Fagan (1996)" davasında  
Lord Mustill'in kararıyla gün-  
deme gelen reasürans akitle-  
rindeki **nihai net hasar** klo-  
zunda yapılan değişikliklere  
değinmiş bulunan John Butler,  
bu defa Lord Mustill'in aynı

dava ile ilgili diğer bir beyanı-  
nın olası sonuçlarını ele al-  
maktadır.

Lord Mustill'e göre, prensip  
olarak ve reasürans aktinde  
herhangi özel bir şartın yer al-  
maması halinde, Charter Re'  
nin reasürans teminatından ta-  
lepte bulunabilmesi için sadece  
iki şartın yerine getirilmiş ol-  
ması gereklidir:

"İlki, sigortalanmış bir o-  
layın poliçe süresi içinde  
meydana gelmiş olması; i-  
kincisi, bu olayın, Charter  
Re için, tüm işlemler so-  
nuçlandığında ilgili sigorta  
dilimini devreye sokacak  
miktarla bir zarar hasil et-

miş olması."

Burada vurgulanması gere-  
ken, bu davada Lordlar Kama-  
rası'ndan, Charter Re'nin "fon  
transferi şeklinde veya iç poli-  
tikası gereği diğer bir şekilde  
yapacağı **tediyenin**, Lloyd's  
sendikalarının **sorumluluğunu**  
**başlatmak için gerekli bir**  
**koşul** teşkil etmediğini" dava  
layihasında ileri sürmeye hakkı  
olup olmadığının tesbitinin is-  
tenmiş olmasıdır.

Diğer bir deyişle, **sorun**,  
reasürörün reasürans teminatı  
verdiği (reasüre edilen) şirkete  
ne zaman ödeme yapması ge-  
rektiği değil, **reasürörün so-**  
**rumluluğunu, reasüre edilen**



**şirketin sigortalısına yapacağı ödemenin başlatıp başlatmayacağı** idi- ki reasüre edilen şirketin, reasüröründen tazminat talebinde bulunmadan önce, ödeme yapmış olması şartının aranması reasürans aktilerinin yerleşmiş bir koşuldur-.

Lordlar Kamarası, reasüröre başvuruda bulunmadan önce reasüre edilen şirket tarafından öncelikle bir ödeme yapılmış olmasının gerekmediğine ve bu şirketin sorumluluğunun böyle bir ödemeye dayandırılmayacağına karar vermişti. Bu arada, davada Charter Re'nin kendi sedanına karşı sorumluluğu davanın hiçbir safhasında konu edilmemişti. Lord Mustill'e göre, "reasürörler, bu davada Charter Re'nin kendilerine karşı ileri sürdüğü mükellefiyetlerin hiç birine tepki göstermemekte; bu davayla ilgili menfaatleri gereği bunlardan sadece teminat vermiş buldukları Charter Re'nin, hasarlarını ödememiş, ya da ödeyemiyor olması nedeniyle mevcut reasürans kapsamında kendilerini dava etmeye hakkı olmadığı hususunu ileri sürmektedirler".

Burada, Hakim Mance'in Asliye Hukuk Mahkemesinde nihai net hasar klozunun analizi sırasındaki bu klozun ifade ettiği anlamla ilgili yorumunun anımsanmasında yarar vardır: Hakime göre, bu kloz, reasürans yoluyla geri alınacak hasarların, nihai olarak, "reasüre edilen şirket ile orijinal sigor-

tali arasında gerçekleştirilen hesaplaşmalar sonucu ortaya çıkan ödeme yükümlülüğünün" kesin miktarına atfen ayarlanmasını sağlamayı amaçlamıştı.

Bu, ayrıca, Lord Mustill'in "ödeme konusunda başarısız olmanın, reasüre edilen şirketlerin dava haklarını önlemediği" şeklindeki kararında anlamını bulmakla beraber, "reasüre edilen şirketin dava hakkının doğduğu" anlamında bir genelleme olarak da alınmamalıdır. Bu nedenle Charter Re Davasında, 1934 tarihli "Versicherungs & Transport A.G. Daugava/Henderson" davasının Temyiz Mahkemesince alınan kararlara ters bir durum yoktur. Şöyle ki: Davalı tarafından reasürans teminatı verilmiş olan Daugava Şirketi, Letonya'nın Riga kentinde bir fabrikayı sigorta etmiş ve bu fabrika 11.04.1930 tarihinde çıkan bir yangında ağır hasara uğramıştı. Sigorta şirketi, sigortalısının hasarını, ancak dava takibatı sona erdikten sonra, 13.01.1932 tarihinde ödemişti.

Davacı, mahkemedен, İngiltere'deki reasürörler aleyhine bir karar çıkarmak üzere, Letonya parasının İngiliz Sterline çevrileceği kurun hangi tarih itibarıyla dikkate alınmasının gerektiği konusunda bir karar istemişti. Bu, kurun Sterlin karşılığının 25.22 olduğu yangının çıktığı tarih (olay tarihi) mi, yoksa sedanın sigortalıya ödeme yaptığı 17.19 Lats'ın uygulandığı 1932 yılı

başındaki bir tarih (tediye tarihi) mi olacaktı?

**Reasürörler**, sigorta akdinin söz konusu olduğu yerde dikkate alınması gereken doğru tarihin hasara neden olan olayın meydana geldiği tarih olduğunu savunmuşlardı. Reasürörlerin burada teminat verdikleri konu, sedan şirketin orijinal sigortalılarına karşı sorumlulukları olmayıp binanın kendisi idi; yani, yangın meydana geldiğinde Daugava Şirketi'nin sorumluluğu nasıl doğmuşsa, reasürörlerinki de aynı anda doğmuştu.

Bu yaklaşım, Temyiz Mahkemesinde emsal kararını vermiş olan Hakim Lord Scrutton tarafından benimsenmemiştir. Ona göre, tediye tarihi yani 1932 Ocak ayındaki ödeme, uygulanacak kuru belirlemeliydi. Yorumu ise, "reasürörün, sigortacı ile sigortalı arasında henüz belirlenmemiş bir meblâğı ödemekle yükümlü tutulmasını anlayamadığı" şeklindeydi.

Hakim Lord Scrutton, orijinal sigortalı ile reasürör arasında müteakabil menfaat münasebetinin bulunmadığını öne sürerek, reasürörün sorumluluğunun sadece sigortacının -reasüre edilen şirketin kendi sigorta poliçesi nedeniyle sigortalısına karşı sorumlu bulunduğu bir hasarını tazmine yönelik olduğuna; sigortacı sorumlu ve bu sorumluluğun miktarı belirlenmiş ise, sigortalısına

ödeme yapmamış olsa dahi, belirli bir miktarı ödemekle yükümlü olması ve reasürörün de, mahkeme kararlarına göre (\*) sedanına tazmin mükellefiyetinin bulunması nedeniyle reasüröründen para isteyebileceğine dikkatleri çekmişti.

Aynı Hakim, "sigortacının sorumluluk miktarı, poliçe şartlarına uygun olarak tesbit edinceye kadar sigortalısına ödeme yapmakla yükümlü olmadığını; reasürörün de buna paralel olarak sorumluluk miktarı, reasürans şartlarıyla aynı olsun olmasın, orijinal poliçe şartları gereğince tesis edilene kadar reasüre edilen şirkete ödeme yapma yükümlülüğünün bulunmadığını" vurgulamış ve "bu davada poliçe şartlarının aynı olduğunu; ancak sorumluluk ve miktarı konusunda bir anlaşma ya da bir hesaplaşma söz konusu olana kadar, reasürör için ödeme vaktinin gelmediğine" karar vermişti.

Hakim Lord Maugham, uzlaşma kararını hazırlarken, "bir reasürans poliçesinin sigortacının tümüyle ya da kısmen tazminine yönelik bir akit olduğunu; bu hususun çok eskiden beri yerleşmiş ve bir çok davada dile getirilmiş bulunduğunu; her tazminat akdinde olduğu gibi, ancak borçlu tarafın yani sigortacının sorumluluğunun tesis edilmiş olması halinde işlerlik kazanacağını; sigortacının rea-

sürörüne karşı dava hakkının ise, kendi yükümlülüğü (eğer varsa) altındaki hasar belirlenene kadar, söz konusu olmadığını" söylemişti.

## Bu Konudaki Son Teyit

Soruna hemen aynı yaklaşım, en son "Halvanon / Cia de Seguros (1995)" davasında Temyiz Mahkemesi tarafından benimsenmişti. Dava konusu, bu kez, ihtiyari reasürans yerine trete reasüransı idi.

Hakim Lord Steyn, bu davada yeni delil sunulmak üzere yapılan müracaatı, bu delilin "reasüransla ilgili dava hakkının bir hesap ekstresinin gönderilmesiyle doğduğu" şeklindeki bir öneriyi esas alması nedeniyle reddetmiş, ve "bana göre, böyle bir öneri yerleşmiş prensiplere aykırıdır. Özel klotların bulunmaması durumu değiştirmez. Burada dava hakkı, temeldeki sorumluluk bir akit, bir hüküm, ya da bir mahkeme kararı ile belirlenmişse, doğar. Yoksa, bir hesap ekstresi gönderilinceye kadar ertelenemez" demiştir.

Bu karara göre, reasüre edilen şirketin, orijinal sigortalısı tarafından istenen tazminat ikisi arasındaki bir uzlaşma veya bir mahkeme kararı, ya da hukuken bağlayıcı bir hüküm gereği ödenmedikçe, reasürörüne karşı dava açamayacağı şeklindeki öneri hakkında genel bir hüküm ortaya koymak-

tadır.

Buna ilâveten, sigortacının orijinal sigortalıya ödemekle yükümlü bulunduğu tarihe kadar, sigortalısına karşı yükümlülüklerini yerine getirmek üzere reasürörlerinden herhangi bir fon talep etmesinin uygun karşılanmayacağı da yeterince açıktır. Bunun diğer bir sonucu, Charter Re davasında bir çok yargıcı etkilemiş olsa dahi, bir reasürans sözleşmesinin tarafları açısından son derece manasız olan - reasüre edilen şirketin kabul ettiği poliçeler dolayısıyla söz konusu olabilecek tazminat taleplerini karşılamak üzere daima yeterli likidite bulundurma ya mecbur tutulması gibi - anlamsız önerilerin (argumentum ad absurdum) bu davada tartışılmamasıdır.

Tek başına bu gerçek dahi "orijinal sigortalıya ödeme yapmak" ile "bu ödemeyi yapmaya yükümlü olmak" arasında yapılması gerekli ayırımın önemini altının çizilmesi için yeterli olmaktadır.

REINSURANCE  
Mayıs 1997

(\*) Hakim iddiasıyla ilgili olarak da 1892 tarihli "Re Eddystone Marine Insurance Company ex Parte Western Insurance Company" davasının mahkeme kararlarını delil olarak göstermişti.

## *Genetik Haritası / Hayat ve Sağlık Sigortaları*

**T**ipta genetik konusundaki gelişmeler sağlık ve hayat sigortacıları açısından ortalığı bulandıracığa benzemektedir. Finansal hizmetler konusunda pazarlama danışmanlığı yapan Keith Sankey, CII Journal'in Ocak sayısında bu konuyu incelemekte ve diğer ülkelerin liderliğinde tırmanmakta olan poliçe sahiplerini koruma baskısı yüzünden İngiliz sigorta endüstrisinin konuyla ilgili sorunlarını şimdiden ortaya koymasına gerektiği konusuna dikkat çekmektedir.

"Genetic screening" (genlerin ayrıştırılması/genlerin perdeye yansıtılması) olayına tıp tarihinin hemen önündeki atılım olarak bakılmakta, etkisinin bulaşıcı hastalıklara karşı yapılmış savaşta antibiyotiklerin yarattığı etki gibi

muhteşem olacağı sanılmaktadır. Bunun, hayat ve sağlık sigortacıları açısından anlamı çok büyüktür.

Bu kesinlikle gelecek için bir tahmin değildir; zira "genetic screening" halen yapılmakta olan bir olaydır. Bilim adamları -genleri haritalamak suretiyle- insan vücudundaki genlerin yerlerini ve fonksiyonlarını tanımlamaya, ve genetik terkiplerdeki düzensizliklerin sorumlularını izleyerek bulmaya çalışmaktadırlar.

Bu konuda İngiliz sigortacılar, tıp mesleğinin ve Parlamente'ye bağlı Bilim ve Teknik Komitesi'nin (Parliamentary Science and Technology Select Committee) baskısı altındadır. Diğer ülkelerde ise, şimdiden, genetik bilgilerin sigortacılar tarafından kullanılması, ya kendi

kendilerine çıkardıkları yönetmelikler veya hükümet yasalarıyla kısıtlanmaktadır.

Bu bağlamda, bilimle ilgili toplulukları temsilen "Royal Society" ile "Institute and Faculty of Actuaries" tarafından geçen sonbaharda bilim adamları, doktorlar, aktüerler, "underwriter"lar, sigortacılar ve siyaset adamlarının katıldığı iki günlük bir toplantı düzenlenmişti.

Ana mesaj, belki de, genetik ilminin - hastalıkların erken teşhisi, bazı hastalıklara yakalanma tehlikesindeki kişileri tanımlama ve daha etkili tedavi yöntemleri geliştirme gibi - birçok yararı yanında, moral ve psikolojik açıdan birçok sorunu da beraberinde getirecek olmasıydı. Bu sorunların bir kısmı sigorta sektörünü yakından ilgilendirmektedir.

## Değişik Hastalık Belirtileri (Prognosis)

Araştırmacıların elde ettikleri bulgulara göre, bugüne kadar tek tür olarak bilinen hastalıklar, gerçekte herbiri değişik bir hastalık belirtisi gösteren birçok tali türlerden oluşmaktadır. Genetik konusundaki hassasiyet, ilaç kullanım modellerine esas teşkil edecektir. İlaçlar, spesifik hücreleri hedef alan zehirlerdir ve dozajlarının çok sıkı şekilde kontrol edilmesi gereklidir.

İlaçların terki bindeki kimyasal maddelerden bazıları kolay çözülürken, bazıları çözülmez; bazıları da sadece belirli kişiler üzerinde yan etkilere sahiptir.

İlaç kullanımıyla ilgili genetik'in amacı, ilaçların onlara en iyi yanıt verecek kişilere uygulanması olacaktır.

Odak noktası, gelecek nesillerin genetik'den kaynaklanan bozukluklarını gidermek yerine, onlarda var olan hastalıkların tedavisi olacaktır. İlaç vermenin bir şekli, hedef hücreye nüfuz ederek hastalığı bu hücreye virüsler aracılığıyla bulaştırmak olmakla beraber, insan bedeni bunların üstesinden gelecek şekilde yaratılmıştır. Gen terapisi, istenilen proteini üretmek veya HIV gibi istenilmeyen virüsleri yok etmek üzere bir hücreyi harekete geçire-

bilecektir. Bu terapide, aynı zamanda, - kanser tedavisinde etkili olanlar gibi - anormal bir hücreyi bulup defedebilen bir gen enjekte edilebilecektir. Tedavi, kemoterapinin aksine, sağlıklı kemik iliğinin büyük ölçüde zarar görme riskini de taşımaya-caktır.

Gen bazlı terapi, şimdilerde, "kistik fibrosiz (cystic fibrosis)" hastaları üzerinde denenmektedir. Bu oldukça bilinen bir hastalıktır ve şu anda 2000 kişi bu hastalıktan yakınmaktadır. 1995 yılında, burun içi zarına gen bazlı terapi uygulanmış ve bu sayede, kısa süreli de olsa, arazlar yok edilebilmiştir. Bu terapiyi daha yüksek dozlu terapi takip etmiştir ve bundan sonraki safhada ise, gen bazlı terapi ciğernere uygulanacaktır. Ancak bu deneyler, gerçekleşmesi için uzun bir yol katedilmesi gereken gerçek terapiden ziyade gen transferi niteliğini taşımaktadır.

Gerçek terapiye ulaşmanın hiçbir kestirme yolu yoktur. Lokal terapi yerine sistemik terapi gelecekte uygulanabilecektir, ancak bunun için de önemli araştırmalar gerekmektedir. Tıp ilmi, spesifik hastalıkları önleyebilmek için, daha uzun bir vadede, belki de cenine ilaç enjekte ederek, gen terapisini kullanabilecektir.

"Genetic screening" olayının düşük maliyetle yapılması, henüz uzak olmakla beraber, bir gün mutlaka gerçekleşecektir. Şimdilerde yapılmakta olan ayırıcı testler bazı genetik şartları tanımlayabilmekte, tedavinin daha erkenden başlamasına olanak tanımaktadır. Bunlardan biri, vücut içinde demirin dolaşım yolunu etkileyen bir düzensizlik olan "haemochromatosis" hastalığının teşhis ve tedavisi için yapılan testlerdir. Bu hastalık teşhis ve tedavi edilmezse, şeker hastalığı veya karaciğer zafiyetine neden olabilir. "Alzheimer" hastalığı da genetik testler sayesinde erken teşhis edilebilmektedir. Erken teşhis birçok düzensizliklerin tedavilerini geliştirmekte ve bunlardan ölümü asgariye indirmektedir.

Bu kadar çok yararlarından sonra genetik testlerin acaba sorunları nelerdir? Sigortacılar insanları çeşitli şekilde gruplandırabilirler. Bunu zaten cinsiyete ve sigara içip içmeme durumuna göre yapmakta ve hatta tercihli hayat poliçeleri için "super uygunluk" gibi bir seçim ölçüsü kullanmaktadırlar.

Genetikleşme bir dizi aşamalardan geçerken acaba toplum tarafından kabul görecektir midir? Genetik'e fazla güvenmek, hastalıkların çoğalması konusunda - sigara

alışkanlığı, şahısların sağlık bilgisi veya hava kirliliği gibi - çevrenin rolünü azımsama riskini doğurabilir.

"Orak hücreli anemi" (sickle-cell anaemia) gibi tıbbi bir araz taşıyan bireylerle, araz taşımayanlar veya sadece test yaptırmış olanlar aleyhine bir ayırım söz konusu olabilir. Bazı sigortacıların uygulayabilecekleri baskının sigortalıların kurtaj ve/veya doğurganlık seçimini etkileyeceği doğrultusunda uç bir görüş de bulunmaktadır.

"Her şeyi temiz" çıkan kişiler rahat yaşam tarzını seçebilir ve diğer hastalıklara yakalanma hususunda kendilerini tehlikeye atabilirken, testleri pozitif çıkanlar kadercı bir yaklaşımı benimseyebilirler.

"Her şeyi temiz" çıkan kişiler rahat yaşam tarzını seçebilir ve diğer hastalıklara yakalanma hususunda kendilerini tehlikeye atabilirken, testleri pozitif çıkanlar kadercı bir yaklaşımı benimseyebilirler.

## Sıkı Kontrol

Genetik denemeler tıp ilminin elinde sıkı şekilde kontrol edilmekte ve uzman tavsiyeleri mümkün olmaktadır. Ancak, gelecekte insanların bu testleri eczanelerden satın alıp evlerinde kendi kendilerine uygulayabilecekleri sanılmaktadır. Bu

takdirde acaba bunlar için ne gibi bir emniyet ve yönlendirme söz konusu olabilecektir?

Tıp mesleğinin bazı mensupları ise daha ivedi bir hususla ilgilenmekte ve test sonuçlarını sigortacılarına bildirmek zorunda olduklarını bilen kişilerin bu işlemler-

cak mı ?

"Huntingdon" hastalığının teşhisi için bu testlere başvuran bazı kişiler, test merkezlerinden elde edilen sonuçları sigortacıların yararlanabileceği "pratisyen doktorlar"ın (GPs = General Practitioners) kayıtlarına koymamalarını istemişler, hatta bazıları sahte isimler kullanma yoluna başvurmuştur. Bu nedenle sigortacıların, her bir hastaya karşı sorumluluklarını çok iyi değerlendirmeleri gerekir.

İngiliz sigorta endüstrisi, temsilcisi ABI (Association of British Insurers) kanalıyla genetik test sonuçlarının açıklanıp açıklanmaması hususunda bir hareket noktası veya bir moratoryum

tesbit etmek konusunda büyük bir baskı altındadır. Tartışılan konu, atlanacak en küçük bir detayın tepeden inme sıkı bir yasa şeklinde zorunlu bir uygulama getirecek olmasıdır. Bu husustaki talep doktorlar ile parlamento üyelerinden gelmiştir. Hükümet, daha geçenlerde, Parlamento Bilim ve Teknik

***Genetik ilminin verdiği ana mesaj; hastalıkların erken teşhisi, bazı hastalıklara yakalanma tehlikesindeki kişileri tanımlama ve daha etkili tedavi yöntemleri geliştirme gibi bir çok yararı yanında, moral ve psikolojik açıdan bir çok sorunu da beraberinde getirecek olmasıdır. Bu sorunların bir kısmı sigorta sektörünü de yakından ilgilendirmektedir.***

den kaçınacak olmaları konusunu tartışmaktadırlar. "Underwriter"lar, hasar müdürleri ve diğer ilgililerin girebileceği "Ulusal Sağlık Hizmetleri" (NHS = National Health Service) kayıtlarına bu bilgiler eklenecek mi ? Bu husus, doktorlar ile hastalarının arasında yerleşmiş olan karşılıklı itimatı sarsa-

tesbit etmek konusunda büyük bir baskı altındadır. Tartışılan konu, atlanacak en küçük bir detayın tepeden inme sıkı bir yasa şeklinde zorunlu bir uygulama getirecek olmasıdır. Bu husustaki talep doktorlar ile parlamento üyelerinden gelmiştir. Hükümet, daha geçenlerde, Parlamento Bilim ve Teknik

Komitesi'nin raporundaki sigortacıların genetik test sonuçlarını kullanmasını kısıtlayan önerileri reddetmiştir. Ancak, bu hep reddedilecek bir konu olarak algılanmamalıdır.

İngiliz Sigortacılar Birliği (ABI) iki önemli konuyu başlatma kararı almıştır. Bir taraftan, testlerin "underwriter"larca doğru kullanılmasını sağlamak üzere bunların doğalarını ve yararlılıklarını denetleyecek bilimsel bir danışman atarken, diğer taraftan İngiltere için uygulanması kolay bir kod sistemi kurmak ve yönetmek üzere sigortacı, tıp mensupları ve hukukçulardan oluşan genetikle ilgili bir kurul (Genetik Gündem Komitesi = Genetic Steering Committee) oluşturmuştur.

Sigortacılar, kendilerine hayat ve sağlık teminatı konusunda başvuruda bulunanlarda genetik testlerden geçme şartını aramamak üzere anlaşmışlarsa da, herhangi diğer bir nedenle bu testleri yaptıranların sonuçlarını bilmek istemektedirler.

## Daha İlerisi

Diğer ülkeler bu konuda daha da ileri gitmişlerdir. Örneğin, Hollanda'da sigortacılar son altı yıldan beri bir moratoryum uygulamaktadırlar. Buna göre, sıkı denetlenen limitlere sahip temi-

natlar için genetik test uygulanması veya yapılmış olanlar varsa bunların sonuçları istenmeyecektir. Sigortacılar şimdi daha da ileri giderek, sigortalıların aile geçmişi ile ilgili herhangi bir bilgi talep etmeme kararı almışlardır. Parlamento moratoryum şartlarını Hollanda Ulusal Hukuku'na sokmayı planlamaktadır.

Genetik testlerden yararlanmak istemeyen bir programda, örneğin 100.000 Sterlin gibi bir üst limit koymak gerekir ve prim de yüksek risk olasılığını yansıtabilecek şekilde yüklenmelidir. Aksi takdirde sigortacılar açısından seçim şansını kullanamama (anti-selection) tehlikesi ortaya çıkacaktır. Kesin ölümcül bir hastalık olan Huntingdon'un bilinmeyen varlığını teşhis için test yaptıran bir kişinin test sonuçlarının pozitif çıkması ve bu kişinin 5 milyon Sterlin değerinde bir hayat sigortası talebinde bulunması halinde sonuçlardan haberdar olamayacak olan sigortacıları bir düşünün...

Ayrıca, sigortacılar, her biri 100.000 Sterling limitli değişik şirketlerden 20 veya 30 poliçe satın alınması gibi kuralların esnekliğinden yararlanmaya çalışacak kişileri önleyici tedbirler almaz zordadırlar.

Genetik ilminin hızlı gelişimi, sigorta endüstrisi açı-

sından mücadele edilmesi gerekli bir sorun teşkil etmekte ve bu, uzun süreli olacağına benzemektedir.

## Değişiklikler Nelerdir ?

### İngiliz sigorta sistemi

- Sigortacılar müşterilerinden genetik test talebinde bulunmamaktadır.
- Testler yapılmışsa, sigortacılar bunların sonuçlarını bilmek isteyeceklerdir.
- Sigortacılar, şu ana kadar "genetik konusunda hiç soru sormama" moratoryumu konusundaki baskılara direnebilmişlerdir.
- İngiliz Sigortacılar Birliği (ABI) bir genetik danışman atamış ve genetikle ilgili bir gündem komitesi oluşturmuştur.

### Bilimsel ve Tıbbi Gelişmeler

- Genlerin haritasını çıkarmak hızla ilerlemektedir.
- "Genetic screening" 'monogenetik' düzensizliklerin erken teşhisinde halen kullanılmaktadır.
- "Genetic screening" 'poligenik' hastalıklara karşı hassas kişilerin tanımlanmasında da kullanılacaktır.
- Gen testlerini içeren kutular er veya geç tezgah üzerinden satılacaktır.

- Gen bazlı ilaç terapisi, az sayıda yan etkisiyle beraber, fiilen hastalıklı hücreleri hedef alacaktır.

## Karşılaşılabilecek Sorunlar

- Sigortacıların genetik test sonuçlarından yararlanabilmeleri, testlere karşı caydırıcı özellik taşıyabilir.
- Sıkı gizlilik esas olmalıdır.
- Seçme şansının kullanılabilmesi (anti-selection) tehlikesi vardır.
- İnsanın kendisine test uygulayabilmesi mümkün olursa, bu testi kullananlar nasıl eğitilecektir ?
- "Genetik açıdan temiz çıkmayan" bireylere ayrı muamele tehlikesi olasıdır.
- İnsan ırkını islah kültürü (eugenics) riskinin gelişmesi söz konusu olabilir.

## **Genetik tam olarak nedir ?**

Genetik ilminin temeli, normal olarak her birinde bir dizi DNA bulunan 23 çift kromozomu içeren insan hücrelidir. DNA ( Deoxyribonucleic Acid), genellikle amino asitler olan "words =sözcükler" denilen kimyasal bina bloklarının bir çift bobininden oluşmaktadır. Tek bir ufacık insan hücresindeki DNA sıkı bir şekilde bu

bobinelere sarılmış olup 2 metreye kadar uzayabilmektedir. Her bir DNA "sözcüğü" 3 harften oluşur, "gen" denilen protein blokları şeklinde gruplaşır ve hangi gayeye hizmet ettiği bilinmeyen birçok harflere ayrılır. Her bir gen 500 ilâ 2 milyon harf uzunluğundadır ve 70.000 kadar değişik gen bulunmaktadır. Her biri, vücudun reaksiyonlarını kontrol eden RNA (Ribonucleic Acid) kuryeleri üretir.

Bir gendeki eksiklik herhangi bir hastalığı başlatabilir. -Huntingdon hastalığı, kistik fibrosiz, hemofili ve göğüs kanserinin bazı türlerinde olduğu gibi- bazı iyi bilinen, ciddi kalıtsal arazların nedeni bir tek bozuk gendir ve monogeniktir. Ancak, habis bir hastalık veya bir kalp krizi oluşmasına mütemayil olmanın nedeni 'poligenik' veya 'çok faktörlü (multifactorial)' denilen değişik birkaç gen olabilir. Bilim adamlarının asıl amacı, normal bir hücredeki harf örneklerini tanımlamak, bundan sonra ise, hangi varyasyonların belirginlik gösterdiğini, ya da gittikçe artmakta olan yeni bir gelişme olasılığını ortaya çıkarmaktır. Bir kez bu yolla bir geni tesbit edebilmeleri halinde sağlıklı bireylerin DNA'larını test etmeyi başaracaklardır. "Genetic screening" hem doğrudan hastalık riski altın-

daki kişileri, hem de gizli bir genin "taşıyıcılarını" tanımlamada kullanılabilir.

CII JOURNAL  
Ocak 1997