

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

İnceleme Kurulu
BAŞKAN

Barbaros YALÇIN
ÜYE

Hüseyin YUNAK
ÜYE

Candan EVREN
ÜYE

Ali N. YÜCEL
ÜYE

Feridun ÖZÜNAL

Yazı İşleri Müdürü
Y. Kemal ÇUHACI

İnceleme Kurulu Sekreteri
Gonca GÜNiŞİK

Başın Yayın Koordinatörü
Deniz GÜNEY

Dizgi
Gonca GÜNiŞİK

Renk Ayrımı
DORUK 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

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin Deprem Sigortaları ile ilgili Açıklamalı Basın Bülteni	4
Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda Sigorta Aracıları	7
Sigorta Sektöründe Rekabetin Düzenlenmesi.....	21
Deniz Sigortalarında Sefer (Yolculuk) Ya da Süre	40
Yabancı Basından Haberler	61

Reasürör Gözüyle

Son aylarını yaşamakta olduğumuz 20. Yüzyılın en önemli özelliklerinden biri, doğal felâketlerin gerek adet gerekse şiddet bakımından giderek artmakta olmasıdır.

Her ne kadar bu felâketler doğal olarak nitelense de, teknolojik gelişmelerin ortaya çıkardığı endüstriyel ve sosyal oluşumlar ve bunların kaçınılmaz sonucu olan küresel ısınma, doğal felâketlerin daha sık ve şiddetli meydana gelmesine neden olmuştur.

Ülkemiz, küresel ısınma ile doğrudan bağlantılı olan kasırga, sel, hortum gibi felâketleri henüz büyük boyutlarda yaşıyor olmamasına rağmen, deprem gibi içinde bulunduğumuz modern çağın bir ürünü olmayıp, binlerce yıldır meydana gelmekte olan doğal felâket açısından son derece şanssız bir coğrafyada yer almaktadır.

İstatistiklere göre büyük ölçekte depremlerin oldukça sık meydana geldiği ülkemiz, her depremden sonra olduğu gibi maalesef 17 Ağustos tarihinde de önemli can ve mal kayıplarına uğramıştır. Daha öncelere göre çok daha büyük bir alanı etkileyen son depremin diğer bir özelliği, ülkemiz ekonomisinin can damarı konumunda bulunan Marmara Bölgesi'nde meydana gelmiş olması ve dünyanın önemli metropollerini arasında bulunan İstanbul'u etkilemiş olmasıdır.

Daha önceleri çok daha dar alanda meydana gelen ve vermiş oldukları ekonomik zarar açısından önemli olmayan depremler, ülkenin geleceğine yönelik tehditler oluşturmamaktaydı. Ülkemizin ekonomik yaşamında çok önemli bir yeri olan İstanbul'un yakınlarında meydana gelmesi muhtemel büyük ölçekli bir deprem ve bu depremin uzun vadede verebileceği zararlar, sadece İstanbul'un değil, 2000'li yıllarda dünyanın önde gelen ekonomileri arasında olmaya aday ülkemizin gelecek yıllarına da ipotek koyabilecek kadar önemlidir.

Deprem tehlikesinin bu denli ciddi olması bazı zorunlulukları da beraberinde getirmektedir. Böyle bir durumda her kesimin üzerine düşen görev, depremin verebileceği zararları asgariye indirerek ülke ekonomisine ilâve yükler getirmesini önlemektir. Bu amaca ulaşmada, sigortacılık sektörü ve ilgili tüm kuruluşların yapması gerekeni eksiksiz bir şekilde yerine getireceğine olan inancımız tamdır.

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin Deprem Sigortaları İle İlgili Açıklamalı Basın Bülteni

17 Ağustos 1999 tarihinde tüm ülkeyi ve sektörümüzü yasa boğan büyük bir deprem felâketi ile karşılaştık. Üzüntümüz çok büyük.

Depremde hayatlarını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yaralılarımıza acil şifalar ve geride kalanlara da başsağlığı dileriz.

Bu vesile ile Türkiye'de ve İstanbul, Kocaeli, Sakarya, Yalova bölgesinde toplam poliçe sayıları ile verilen sigorta teminatı nedir? Deprem teminatı nedir? Primi nasıl hesaplanır? Hasar ödemelerinde hangi esaslar uygulanır? Deprem sigortası yapmak isterseniz nelere dikkat etmeniz gerekir? gibi önemli konularda kamuoyuna aşağıdaki açıklamanın yapılmasında yarar görülmüştür.

Türkiye'de ve Deprem Bölgesinde Sigortalı Sayısı ve Verilen Sigorta Teminatı Nedir?

**31.12.1998 tarihi itibariyle
Türkiye'de Deprem Teminatı İçeren Poliçe Sayısı ve Teminatları**

Açıklama	Poliçe Sayısı	%	Milyon TL	%	US Dolar
Türkiye Toplamı	665.870	100.0	32.081.334.151	100.0	102.524.092.322
I. ve III. Bölge Toplamı	266.050	39.9	13.273.491.832	41.4	42.445.292.377

Deprem Teminatı Nedir?

Yangın Sigortasına ek olarak verilen Deprem Teminatı: Deprem ve Yanardağ Püskürmesinin doğrudan veya dolaylı olarak neden olacağı yangın ve infilâk sonucu meydana gelen zararlar da dahil olmak üzere bütün zararları karşılayan bir teminattır.

Deprem ve Yanardağ Püskürmesinin sebebiyet vereceği yangın ve infilâklarda, sigortalı şeylerin kaybolmasından doğan zararlar teminat kapsamı dışındadır.

Primi Nasıl Hesaplanır?

Ülkemizde 1.1.1993 tarihinden beri Hazine Müsteşarlığı tarafından onaylı Deprem Tarifesi uygulanmaktadır.

Yangın teminatına deprem ve yanardağ püskürmesi de eklendiğinde tarife aşağıdaki gibi olacaktır.

Deprem Bölgeleri	Bölge I ‰	Bölge II ‰	Bölge III ‰	Bölge IV ‰	Bölge V ‰
A- Çelik, betonarme, karkas yapılar	1.90	1.30	0.70	0.35	0.25
B- Yığma kâgir yapılar	4.00	2.70	1.40	0.50	0.35
C- Yarım kâgir (adî kâgir) yapılar	5.00	3.30	1.60	0.70	0.50
D- Diğerleri	5.25	3.50	1.75	0.90	0.70

Sigorta primi, sigortalı değerin tabloda yer alan binde oranlarla çarpılması ile bulunur.

Deprem bölgeleri ayırımında T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından hazırlanan “Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası” esas alınır.

Hasar Ödemelerinde Hangi Esaslar Uygulanır?

Sektörümüzde deprem sigortalarında sigortalıyla asgari %20 oranında müşterek sigorta yapılmakta ve her bir hasarda sigorta bedelinin (sigortacının sorumlu olduğu kısmın) asgari %2’si (azami %10’u olmak üzere) oranında “tenzili muafiyet” uygulanmaktadır. Bunun karşılığında da tarife fiyatlarından belirli indirimler yapılmakta ve prim ucuzlatılmaktadır. Bir başka ifade ile her bir deprem hasarında müşterek sigorta nedeniyle hasar miktarının %20’si sigortalının, %80’i sigortacının üzerinde kalacaktır.

Muafiyet uygulamasında ise,

- Hasar yalnız binada oluşmuş ise, poliçede teminat altına alınmış tüm binaların sigorta bedelleri (sigortacının sorumlu olduğu kısım) üzerinden,
- Hasar yalnız muhteviyatta oluşmuş ise, poliçede teminat altına alınmış tüm muhteviyatın sigorta bedeli (sigortacının sorumlu olduğu kısım) üzerinden,
- Hasar hem bina hem de muhteviyatta oluşmuş ise, poliçede teminat altına alınmış tüm binaların ve muhteviyatın sigorta bedeli toplamı (sigortacının sorumlu olduğu kısım) üzerinden

poliçenin tanzimi sırasında öngörülmüş bulunan muafiyet miktarı uygulanacaktır.

Örnek: Bina Hasarı Hesaplanması

Yangına ilâveten sigortalıyla %20 müşterek sigorta ve %5 oranında muafiyet şartıyla deprem ve yanardağ püskürmesi teminatı verilmiş, binaları toplam 100 milyar lira üzerinden sigortalı bulunan ve sigorta bedeli sigorta değerine eşit olan bir yerde sigorta süresi içinde meydana gelen deprem sonucu binada 50 milyar lira hasar tespit edilmişse; ödenecek hasar miktarı:

$50.000.000.000 \times \%20 = 10.000.000.000 \text{ TL}$	Müşterek sigorta nedeniyle sigortalı'da kalacak hasar kısmı
$50.000.000.000 - 10.000.000.000 = 40.000.000.000 \text{ TL}$	Müşterek sigorta nedeniyle sigorta şirketine isabet eden hasar kısmı
$100.000.000.000 - (100.000.000.000 \times \%20) = 80.000.000.000 \text{ TL}$	Bina sigorta bedeli, müşterek sigorta nedeniyle sigortacının sorumlu olduğu kısım
$80.000.000.000 \times \%5 = 4.000.000.000 \text{ TL}$	Muafiyet miktarı
$40.000.000.000 - 4.000.000.000 = 36.000.000.000 \text{ TL}$	Ödenecek hasar miktarı

Deprem Sigortası Yaptırmak İsterseniz Nelere Dikkat Etmeniz Gerekir?

1. Sigorta şirketinin merkezine, bölge müdürlüklerine veya deprem sigortası yapmaya yetkili acentesine başvurulmalıdır. Sahtekârlara para kaptırmamak için ev ev dolaşan ve deprem poliçesi sattığını söyleyen kişilerden mutlaka yetkili acente olduğunu gösteren belgenin istenmesi gerekir.
2. Binanın temeli ve istinat duvarları da dahil değeri üzerinden deprem teminatını almak gerekir.
3. İlk prim taksidinin veya tamamının mutlaka peşin ödenmesi gerekir.
4. Poliçe genel şartlarının mutlaka okunması gerekir.

**Türkiye Sigorta ve Reasürans
Şirketleri Birliği**

Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda Sigorta Aracıları

Giriş

Sigorta sözleşmelerinin tümünün bizzat sigorta şirketleri tarafından yapılması imkânsızdır. Bu sebeple sigorta şirketleri bütün dünya uygulamasında sigorta sözleşmelerini aracılığı vasıtasıyla gerçekleştirirler. Sigorta aracılığı, sigorta hizmetlerini halka arz etmekte ve bu arzı en geniş sınırlara ulaştırabilmektedir. Sigorta aracılığı, bu işlemlerin yanında sigortalılar için bir çeşit danışmanlık görevini de üstlenmiş durumdadır.

Sigorta aracılığı, sigorta tellâlları ve sigorta acenteleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu aracılığın, ürünlerini arz etmekteki müspet fonksiyonlarını tam olarak ifa edebilmeleri için bir takım şartları da yerine getirmeleri gerekmektedir. Bu yüzden kanun koyucular sigorta aracılığı ile ilgili düzenlemeler getirme ihtiyacını her zaman hissetmişlerdir.

I. Konunun Seçimi

Sigorta aracılığı ile ilgili Türk hukukunda var olan düzenlemelerin yetersizliği ve

karmaşıklığı, konunun ele alınması için ilk sebep teşkil etmektedir. Özellikle kanun koyucuların dahi, aşağıda inceleneceği gibi, kavramları tanımlamada ve ayırt etmede gösterdiği zafiyet, konunun seçimi için bir diğer teşvik unsuru olmuştur. Bunun yanında, bu çalışmanın yapıldığı zaman zarfı içinde sigorta aracılığından acenteler hakkındaki Yönetmeliğin iptali dolayısıyla bu alanda bir boşluk da bulunmaktadır. Kanun çıktıktan sonra yapılan *de lege feranda* (ideal hukuk) tekliflerin Türkiye’de ne derece dikkate alındığı ise herkesin malûmu bulunmaktadır. İşte bu çalışmanın yapılmasının önemli bir sebebi de, çıkarılacak yönetmeliği bir yol gösterme ümididir.

II. Konunun Önemi

A. Sigorta Aracılarının Fonksiyon ve Önemi

Ticaret hayatında aracı denen iş adamı tipi 19. asırda ortaya çıkmıştır. Sanayileşme ve bunun neticesinde seri halinde ve çok miktarda üretim dolayısıyla, büyük müesseseler

yeni mal çıkışlarını sağlamak amacıyla yeni teşkilâtlar kurmak mecburiyetinde kalmışlardır. Üretilen mal ve hizmetlerin geniş kitlelere ve belli bölgeler içinde devamlı bir şekilde arz edilmesini sağlamak için bağımsız yardımcıların varlığı gerekmiştir. Seyyar tüccar memurları ise bu fonksiyonu yerine getirememişlerdir. Bu sebeple büyük sınai kuruluşlar aracılığın çalışmaya başlamışlardır.¹ Gerçekten bu anlamda sigorta aracılığının en büyük özelliği olan sigorta sözleşmelerinde araya girme özellikleriyle sigortanın daha geniş çevrelere yayılması sağlanabilmiştir.²

Sigorta aracılığı, her şeyden önce sermaye toplama araçlarıdır. Sigorta aracılığı toplanan kol-lektif tasarrufların büyük kısmının toplayıcısı oldukları gibi, aynı zamanda bu tasarrufların oluşmasında da rol oynarlar. Bu yönüyle sigorta aracılığının ekonomi üzerindeki önemi hiçbir zaman azalma-

¹ Karayalçın, Y., *Ticaret Hukuku Dersleri I, Giriş-Ticari İşletme, Ankara 1960, s.356.*

² König, W., *Schweizerisches Privatversicherungen, Bern 1969, s. 47*

mış, bilâkis giderek daha da önem kazanmıştır.³ Büyük meblâğ tutan tasarruflar sigorta şirketlerine bu araçlar tarafından kanalize edilirler. Araçların ayrıca tasarrufların toplanmasının yanı sıra bir tür vergi toplayıcılığı fonksiyonunu yerine getirdikleri de görülür. Çünkü toplanan bu sigorta primleri vergilendirilmektedir.⁴

Sigorta araçları, kişileri etkileyerek sigortalanmaya teşvik ederler. Sigorta şirketlerinin kendi elemanları ile halkın bütün kesimlerine ulaşması bir hayli güçtür. Oysa bu işi meslek edinen araçlar halkın her kesimine ulaşmakta ve onları etkileyebilmekte ve sigortaya teşvik edebilmektedirler.⁵

Sigorta araçlarının en önemli fonksiyonlarından biri de müşterilerine sigorta konusunda danışmanlık görevi yapmalarıdır.⁶

Sigorta araçlarının üstlendikleri bu fonksiyonlar yanında, müşterilerden topladıkları bu meblâğları riske atma ihtimalleri de göz ardı edilmemelidir.⁷

Sigorta araçlarının sigorta piyasasındaki fonksiyon ve önemleri karşısında Avrupa Birliği hukukunda da konunun özel olarak ele alınması ihtiya-

cı hissedilmiştir. Bu amaçla sigorta araçları için kuruluş, hizmet ve yerleşme serbestisi getirilmiş, ancak bu serbesti birtakım şartlara bağlanmıştır. Sigorta araçlarının Avrupa Birliği içinde kuruluş, hizmet ve yerleşim serbestisinden faydalanabilmek için bir takım şartları da yerine getirmesi gerekecektir.

Sigorta sektöründe kuruluş serbestisi, bir üye ülkede kurulmuş olan sigorta müessesesinin, diğer üye ülkelerde de yerli şirketlerle aynı şartlar altında çalışabilmesini ifade eder. Hizmet serbestisi ise, üye devlette faaliyet gösteren sigortacıların diğer üye devlet vatandaşları ile sigorta sözleşmesi yapabilmesi anlamına gelmektedir. Sigorta araçları için Avrupa Birliğine üye ülkelerde kuruluş ve hizmet serbestisi esası kabul edilmiştir. Buna göre bir üye ülkede faaliyet gösteren sigorta araçları bu faaliyetlerini ve mesleklerini diğer üye ülkelerinde de gerçekleştirebilecekler, hatta şube açabileceklerdir.

Üye devletler, sigorta aracılığına ilişkin yerleşme serbestisinden yararlanmak isteyen kişilere, talep halinde, yerine getirilmesi gereken şartları bildirmekle yükümlüdürler.⁸

Sigorta araçlarının faaliyet serbestisinden yararlanabilmeleri ve şube açabilmeleri,

Avrupa Birliği kararlarında bazı şartlara bağlanmıştır. Bunlar genel, ticari ve mesleki yeterlilik, mesleki sorumluluk sigortası yaptırma ve merkezi bir sicile kaydolunmalarıdır.

III. Konunun Sınırlandırılması ve Ele Alınış Biçimi

Bu çalışmanın amacı, sigorta araçlarını bütün yönleri ile incelemek değildir. Bu çalışma ile sigorta aracılığı için gerekli şartların incelenmesi hedeflenmiştir. Bu sebeple sigorta araçları ile ilgili bütün konular, özellikle de faaliyet ve hizmet serbestisinin ve şube açabilmenin bütün ayrıntıları ele alınmamıştır. Burada özellikle Avrupa Birliği hukuku açısından Türk hukukunda sigorta araçlarının durumu ele alınmıştır.

İnceleme, Avrupa Birliği hukuku ve Türk hukuku bakımından ayrı ayrı ele alınmıştır. Çalışma, Avrupa Birliği hukuku ile kıyaslama yapılarak ele alınmıştır. Bu sebeple Türk hukukunda sigorta araçları ile ilgili hukukî düzenlemeler ayrıntıları ile ele alınmamıştır. Birinci bölümde aracı kavramları üzerinde özellikle durulmuştur. Çalışma, kısa bir karşılaştırmanın yapıldığı ve Türk hukuku için önerilerin bulunduğu bir bölümle sona erdirilmiştir.

³ Deschamps, J., *L'agent général d'assurances*, Paris 1970, s. 16.

⁴ Deschamps, s. 16, 17.

⁵ Karayalçın, *Ticari İşletme*, s. 360.

⁶ Deschamps, s. 17.

⁷ Krş. Deschamps, s. 17, Bozer, A., *Sigorta Hukuku*, Ankara 1965, s. 37.

⁸ 77/92/AET, ABİ. Nr.26, 31.1.1977, m.3.

1. Bölüm: Sigorta Aracıları Kavramı

I. Genel Olarak Sigorta Aracıları Kavramı

Sigorta aracıları kavramı ile bir sigorta müessesesinin kendi teşkilâtı dışında kalan istihsal organları anlatılmak istenmektedir.⁹ Fakat savunulan bir diğer görüşe göre ise, sigorta aracıları kavramı ile anlatılmak istenen, akit yapmak yetkisine sahip olmayan ve sadece sigortacı ile sigorta yaptırmak isteyen bir araya getiren kimselerdir.¹⁰ Savunulan bu görüşe göre, sigorta aracıları içine sadece prodüktörler ve aracı acenteler girecektir. Sözleşme yapmaya yetkili acenteler ise sigorta aracıları sayılmayacaktır.¹¹ Avrupa Birliği hukukunda sigorta aracıları kavramı ile anlatılmak istenen, sigortacının teşkilâtı dışında kalan istihsal organlarıdır.¹² Kavram birliğinin sağlanabilmesi amacı ile biz de bundan sonra sigorta aracıları kavramını, sigortacının teşkilâtı dışındaki organlarını ifade etmek için kullanacağız.

Türk hukukunda sigorta acenteleri, sigorta prodüktörleri ve sigorta brokerleri, sigorta aracıları kavramı içinde mütalâa edilmektedir. Bu sayılan üç sigorta aracıları kavramının, Türk hukukunda yerleşmiş olmasına rağmen, mahiyet farklarının yeteri kadar ortaya konulamadığı da bir gerçektir. Hiç şüphesiz sigorta aracıları ile ilgili hukukî düzenlemelerin yapılmasından önce sigorta aracıları tiplerinin hukukî mahiyetinin ortaya konulması ve yeterli tanımlara kavuşturulmaları gerekir. Avrupa Birliği hukukunda da bir direktifte sigorta aracıları kavramının netliğe kavuşturulması gerektiği vurgulanmıştır.¹³

II. Avrupa Birliği Hukukunda Sigorta Aracıları Kavramının Tayini

A. Genel Olarak

Avrupa Birliği, üye ülkeler arasında mevzuat uyumunu sağlamak için çalışmalar yapmaktadır. Roma Antlaşması'nın 189. Maddesine göre Ortaklık Komisyonu, üye ülkeleri bağlayacak kararlar (direktifler) ile tavsiye mahiyetinde kararlar alma yetkisine sahiptir. Direktiflerin hazırlanmasında Komisyonun ön çalışmaları ile tespit edilen tekliflerden, Komisyonun, Avrupa Parlamentosu'nun görüşlerini almasından sonra, metni

kesin hale getirilenler kabul edilerek yürürlüğe konulur. Söz konusu direktiflerde, iç hukuk mevzuatının uyum sağlaması için belirli bir süre de vazedilir.¹⁴

Yapılan bu çalışmalar içinde tabii olarak sigorta hukuku ile ilgili mevzuat uyum çalışmaları da bulunmaktadır. Sigorta hukukunun çeşitli alanlarına ait Avrupa Birliği kararları arasında sigorta aracıları ile ilgili uyum çalışmaları ve içinde sigorta aracıları ile ilgili vazedilen hükümlerin de bulunduğu kararlar vardır. Bunlar tarih sırasıyla şunlardır: 13 Aralık 1976 tarihli Direktif (Sigorta acenteleri ve sigorta telâllarının çalışmaları için hizmet serbestisi ve şube kuruluşunun kolaylaştırılması ile ilgili bulunmaktadır)¹⁵, 29 Kasım 1990 tarihli Direktif (Direkt sigorta için idari ve hukukî hükümlerin koordinesi ve serbest hizmet dolaşımının kolaylaştırılması ve de 79/267/EWG direktifinin değiştirilmesi hakkında ikinci direktif)¹⁶, 12 Aralık 1991 tarihli Tavsiye Kararı (Sigorta Aracıları Hakkında Tavsiye Kararı)¹⁷, 3 Ocak 1994 tarihli uyum

⁹ Kender, *Türkiye'de Hususî Sigorta Hukuku I*, İstanbul 1999, s. 91;

Karayalçın, *Tüzel Kişilerin Sigorta İşlerinde Aracılık Yapması, Sigorta Şirketlerinin Hukukî Durumu, Sigorta Semineri*, Ankara 1968, s.231.

¹⁰ Bozer, *Sigorta Hukuku*, İstanbul 1965, s. 18.

¹¹ Karayalçın, *Tüzel Kişiler*, s. 231.

¹² Bkz. ABİ. Nr. L 26, 31.1.1977, s. 14 (77/92/AET),m. 2.

¹³ Bkz. ABİ. Nr. L 19, 12.12.1991.

¹⁴ Kender, *Sigorta Hukuku*, s. 12.

¹⁵ Bkz. ABİ. Nr. L 26, 31.1.1977, s. 14 (77/92/AET). Ayrıca bu karar hakkında ekler içeren 31.1.1994 tarihli *Avrupa Birliği Kararı da vardır*: Bkz. ABİ. Nr. 1, 31.1.1994, s. 403.

¹⁶ Bkz. ABİ. Nr. L 330, 29.11.1990, s.50.

¹⁷ Bkz. ABİ. Nr. L 19, 28.1.1992, s.32.

Protokolü (Avrupa Ekonomik Topluluğu hakkında Antlaşma için Uyum Protokolü)¹⁸.

B. Sigorta Aracıları Kavramı

Avrupa Birliği hukukunda tanımlanması yapılan üç tip aracı kavramı görülür. Bunlar, tellâl (prodüktör), acente ve tali acente kavramlarıdır. 77/92/AET'nin¹⁹ gerekçe bölümünde sigorta acenteleri ile sigorta prodüktörleri arasında faaliyetlerinin sınırlanması ile ilgili olarak üye ülkeler uygulamasında farklı hükümler bulunması sebebiyle sigorta aracıları kavramının tanımlanması gerektiği vurgulanmıştır.²⁰ Buna göre sigorta aracıları;

- Bir sigorta veya reasürans koruması temin amacı ile sigorta alıcısı ile sigortacı veya seçilen reasürör arasında aracı olarak çalışan ve taraflardan bağımsız olarak hareket eden, sözleşmenin yapılması için hazırlık işlemlerini yapan ve gerekli işlemleri özellikle hasar olaylarında yerine getiren kişiler (77/92/AET, m.2, b.1/a)²¹,

¹⁸ Bkz. AB1, Nr. L 1, 3.1.1994, s.572

¹⁹ Bu direktif, sigorta aracılığına başlanması ve faaliyetine ilişkin üye devletler iç hukukunun eşgüdümüne kadar yürürlükte kalacaktır. Üye devletlere iç hukuk uyumunu gerçekleştirmek için 18 aylık bir süre tanınmıştır. Bu uyum kurallarını gerçekleştirenler, bu düzenlemelerin önemli hükümlerinin metinlerini Komisyona ileteceklerdir (m.13, 14).

²⁰ AB1. Nr. L1. 26, 31.1.1977, s.14.

²¹ 77/92/EWG. M. 2, b. 2/a'da ülkelere göre bu aracılardan isimlendiril-

- Bir ya da birden fazla sözleşmeyi yapmaya görevlendirilen ve bunları bir ya da birden fazla sigortacı adına ve hesabına veya sadece hesabına arz eden, hazırlayan veya akdeden veya gerekli işlemleri özellikle hasar olaylarında yerine getiren kişiler (m. 2, b. 1/b)²²,

- Yukarıda tanımlanan aracılar arasına girmeyen, ancak orada belirtilen kişiler hesabına faaliyet gösteren, mükellefiyetler üstlenmeksizin verilen işleri yapan, sigorta sözleşmelerinin örneklerini ve primlerin toplanmasını üstlenen kişilerdir (m. 2, b. 1/c)²³⁻²⁴.

mesi de gösterilmektedir. Bu aracılardan Fransa'da "courtier d'assurance, courtier d'assurance maritime, courtier de réassurance"; Almanya'da "versicherungsmakler, rückversicherungsmakler"; İngiltere'de ise "insurance broker" olarak isimlendirilmektedir.

²² 77/92/EWG. M. 2, b. 2/b'de ülkelere göre bu aracılardan isimlendirilmesi de gösterilmektedir: Bu aracılardan Fransa'da "agent général d'assurance", Almanya'da "versicherungvertreter"; İngiltere'de ise "agent" olarak isimlendirilmektedir.

²³ 77/92/EWG. M. 2, b. 2/c'de ülkelere göre bu aracılardan isimlendirilmesi de gösterilmektedir. Bu aracılardan Fransa'da "mandataire, intermédiaire, sous-agent"; Almanya'da "gelegenheitsvermittler, inkassant"; İngiltere'de ise "sub-agent" olarak isimlendirilmektedir.

²⁴ 77/92/EWG'de bu aracılardan, yani tali acentelerin ayrıca tanımlanmasının sebebi, bu aracı tipinin üye ülkelere hukuklarında farklı hukukî düzenlemelere tâbi tutulmalarıdır. Türk

Üye devletler tarafından direktifin 2. Maddesinin 1. Fıkrasının a ve b bentlerinde yazılı aracılık faaliyetlerinin yapılabilmesi, genel, ticari ve mesleki bilgi ve yeteneğe sahip olmaya bağlanmış olabilir. Bu durumda üye devlet, şu faaliyetleri bir başka üye devlette icra eden kişilerde aranan niteliklerin varlığını kabul eder:

- a) Bağımsız veya yönetici olarak, kesintisiz dört yıllık faaliyette bulunanlar,
- b) Bir ya da birden fazla sigorta acentesi veya prodüktörü yanında en az üç yıl çalıştığını ispat edenlerden bağımsız veya yönetici olarak iki yıl çalışanlar,
- c) Söz konusu faaliyetle ilgili önceki bir mesleki eğitimi devlet veya yetkili bir kurum tarafından onaylanan bir diploma ile ispat edenlerden bağımsız veya yönetici olarak bir yıl çalışanlar.

Söz konusu direktifin 5 ve 6. Maddelerinde de mesleğe giriş ile ilgili benzeri hükümler bulunmaktadır. Bu hükümlerde öngörülen sürelerin, başvuruda bulunulmadan önceki 10 yılı geçmeyen bir sürede bitirilmiş olması gerekir (m. 7).

Direktifin 8. Maddesinde ise hangi faaliyetlerin 4 ve 5. Madde anlamında "yöneticilik" sayılacağı belirtilmektedir. Şartların yerine getirildiği,

hukukunda ise tali acente ile acenteliği asıl meslek olarak icra eden kişiler arasında hüküm ve sonuç farkı bulunmamaktadır.

kişinin vatandaşı olduğu veya faaliyetlerin gösterildiği ülkede yetkili kurumlarca belgele- nir ve kabul eden ülkeye sunulan belgelere eklenir. Direktifin 10. Maddesi ise sigorta aracılarının güvenilirliğine (sabıka kaydı) ve iflâs etmediklerine dair belgeler hakkındadır.

Direktifte sigorta aracılığının yürütüleceği ülke, bu mesleğe kabul için yemin edilmesini veya bir merasimi öngörüyorsa bu takdirde üye devlet bu yemin veya irade açıklamasının metnini kullanmak istemeyen diğer üye devlet vatandaşları için aynı değer- de uygun bir formüleri hazır bulundurmakla mükelleftir.

III. Türk Hukukunda Sigorta Aracıları Kavramı

A. Genel Olarak

Türk hukukunda sigorta aracıları kavramı ile sigorta acenteleri ve sigorta tellâlları (prodüktörü) anlatılır. Bu iki aracı tipi arasında temelde mahiyet farkları olmasına rağmen işlevsel benzerlikler de vardır. Bu iki aracı kavramına kanun koyucunun prodüktör ile mahiyet farkının ayniyetini gözden kaçırdığı bir aracı kavramı daha eklenmiştir ki, o da broker kavramıdır.

a) Acente Kavramı

Kanunlarda özel olarak sigorta aracılarının tanımlandığı

görülür. Sigorta aracılarında acente, hem Türk Ticaret Kanunu m. 116'da genel olarak, hem de Sigorta Murakabe Kanunu'nun 9. maddesinde özel olarak tanımlanmıştır.²⁵

Türk Ticaret Kanunu m. 116, acenteyi, "ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi tabii bir sıfatı olmaksızın bir mukaveleye dayanarak muayyen bir yer veya bölge içinde daimi bir surette ticari bir işletmeyi ilgilendiren akitlerde aracılık etmeyi veya bunları o işletme adına yapmayı meslek edinen kimse" olarak tanımlarken; Sigorta Murakabe Kanunu m. 6'da sigorta acentesi, "her ne ad altında olursa olsun sigorta

şirketine tâbi bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak, belli bir yer veya bölge içinde daimi bir surette Türkiye'deki sigorta şirketlerinin ruhsatlı buldukları sigorta dallarındaki sözleşmelere aracılık eden veya bunları yapan gerçek veya tüzel kişiler" olarak tanımlanmıştır.

Kanunlardaki bu tanımlamalara uygun olarak sigorta acenteleri akdi yapan veya aracı acente olarak ikiye ayrılmaktadır. Acentelerle ilgili ayrı alt tanımlamalara rastlamak da mümkündür.²⁶

b) Prodüktör Kavramı

Sigorta uygulamasında prodüktör olarak kullanılan kavram, esasen Türk Ticaret Kanunu'nda tanımlaması yapılan tellâldan başka bir kavram değildir.

Tellâl, Türk Ticaret Kanunu m. 100'de "tarafardan hiçbirine ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru ve müstahdem yahut acenta gibi bir sıfatla

²⁵ Burada özellikle Sigorta Murakabe Kanunu'nda acente tanımının verilmesi eleştirilebilir. Murakabe ile ilgili bir kanun içinde Ticaret Hukukunun temel kavramlarından biri olan acente kavramının tanımlanması kanun yapma tekniğine aykırıdır. Acente kavramı, bu konuyu düzenleyen özel hukuk kanunlarına bırakılmalı ve sigorta acentelerinin denetlenmesi ile ilgili hususlar bu kanunda yer almalı idi. Aynı yönde eleştiriler için bkz. Kender, R., Kanun Yapma Tekniği ve Mevzuat Açısından Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Taslağı, Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi ve Denetlenmesi Hakkında Kanun Taslağı Sempozyumu, İstanbul 1991, s.15; Damcı, A., Tartışmalar, Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi ve Denetlenmesi Hakkında Kanun Taslağı Sempozyumu, İstanbul 1991, s. 25; Kalpsüz, T., Tartışmalar, Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi ve Denetlenmesi Hakkında Kanun Taslağı Sempozyumu, İstanbul 1991, s.27.

²⁶ Bu tanımlamaların bazılarında doktrin, bazılarında da mevzuatta rastlanmaktadır. Bu tanımlamaları şu şekilde sıralamak mümkündür: Umumi acente: Bir sigorta şirketinin çalıştığı bütün sigorta dallarında aracılık yapan sigorta acentesine verilen addır. Hususi acente: Sigorta şirketinin çalıştığı sigorta dallarından bir veya bir kaçında aracılık yapan acentedir. Tali Acente: Acentenin acenteliğini yapan aracı tipidir (Kender, Hususi Sigorta Hukuku, s.93; Atabek, R., Sigorta Hukuku, İstanbul 1950, s. 20; Bozer, A., Sigorta Hukuku, s.19. dn.15)

daimi bir surette bağlı olmaksızın, ücret karşılığında ticari işlere aracılık yapmayı meslek edinen kimse” olarak tanımlanır.

Acente ile müvekkili arasındaki ilişki, daimi bir mahiyet arz eder. Sigorta acentesi özellikle daha çok benzerlik gösterdiği için sigorta tellâli ile karıştırılabilmektedir. Acente ve tellâllik sözleşmeleri özel nitelikli vekâlet sözleşmeleridir.²⁷ Fakat sigorta tellâli, sigorta acentesi kavramı içinde mütalâa edilemez. Bu durum, tellâlin sigortacı ile sigorta edilen arasında bulunup, akdi hazırlamış olması halinde bile değişmez.²⁸ Tellâl, acentenin aksine sigortacının sınırlamalarına tâbi olmayıp, daha ziyade sigortalı namına hareket etmekte ve sigortalının vekili gibi davranmaktadır.²⁹ Ayrıca acentenin inhisar hakkının bulunması, onu tellâldan ayıran en önemli özelliğidir.³⁰ Acente ile tellâl arasındaki bir diğer farklılık ise, acentenin müvekkiline bir sözleşme ile bağlı olmasına rağmen, tellâl için ise böyle bir bağlılıktan

söz edilemeyip, sadece işinin bir veya birkaç işlem için aracılık yapmaktan ibaret olmasıdır.³¹

Doktrinde savunulan bir görüşe göre, prodüktörlük, tellâllığın özel bir türü olarak kabul edilmeli ve prodüktörler de sigorta şirketleri ile daimi bir ilişki içinde bulunmalıdır. Bu görüşe göre, prodüktörü sigorta acentesinden ayıran husus da acentenin inhisar hakkının bulunmasıdır.³² Fakat burada sigorta prodüktörüne sigorta şirketi ile sürekli ilişki unsurunu ilâve ederek, onu meslekten araçlar şeklinde bir tanımlamaya gitmenin sigorta hukukunun ölçülerine uygun olmadığını belirtmek gerekir.³³ Öncelikle Sigorta Murakabe Kanunu 37/3. maddesinde prodüktörün taraflardan hiçbirisi ile sürekli ilişki içinde olamayacağı hükme bağlanmıştır. Ayrıca bu görüşün tellâl ve acente ayırımını dayandırdığı inhisar hakkı unsuru olmasa bile, sigorta acentesini prodüktörden ayıran başkaca ölçüler de mevcuttur.³⁴

TTK m. 117’de “hususî kanunlardaki hükümler mahfuz kalmak şartı ile bu fasıl hükümleri şunlar hakkında da tatbik olunur” denilmekte ve 2.

bendinde ise “sigorta mukavelelerinin akdi hususunda aracılık edenler” sayılmaktadır. Kanunun bu ifadesi karşısında doktrinde sigorta acentesi ile tellâl arasındaki mahiyet farkının kalmadığı ifade edilmekte, bu hükmün, acenteliğin ayırıcı ve kendisine has unsurlarından olan ve şirkete devamlı bağlılık ve işi meslek olarak icra şartı unsurları aranmaksızın sigorta sözleşmelerinde aracılık yapanları acentelik hükümlerine tâbi tutmak için konulduğu bildirilmektedir.³⁵ Öyle bir yorumun tabii neticesi ise, özel hukuk bakımından sigorta acentesi ile sigorta tellâli arasında bir farkın kalmadığını kabuldür. Halbuki Ticaret Kanunu’na ait Hükümet Gerekçesi ve Adalet Komisyonu Raporu’nda bu yorumu destekleyecek bir kayda rastlanamayacağı gibi, Ticaret Kanunu’nun acentelik hükümlerinin kaynağı olan İtalyan Medeni Kanunu’nda da böyle bir iddiayı destekleyebilecek bir hüküm bulunmamaktadır. Ayrıca acentelik hükümlerinin sigorta acentelerine uygulanabilmesi, sigortacılığın mahiyeti ile bağdaşma şartına da tâbi tutulmuştur.³⁶

Sigorta Murakabe Kanunu’nun değişiklikten önceki 37. maddesi hükmü, sigorta acentesi ile prodüktör ara-

²⁷ Bkz. Hatemi, H./Serozan, R./Arpacı, A., *Borçlar Hukuku, Özel Bölüm, İstanbul 1992, s.464*, Kalpsüz, T., *Sigorta Prodüktörlerinin Hukukî Durumu, Sigorta Şirketlerinin Hukukî Durumu, Sigorta Semineri, Ankara 1968, s.6*; Karahan, S., *Ticaret Hukukunun Temel Kavramları, Konya 1991, s.195*; Karayalçın, Y., *Ticaret Hukuku, I. Giriş-Ticari İşletme, B.3, Ankara 1968, s.515*.

²⁸ Köniç, s. 48.

²⁹ Köniç, s. 48.

³⁰ Kender, s. 100.

³¹ Bozer, s. 20; Karayalçın: *Ticari İşletme, s. 409*. Ayrıca diğer hukuk sistemlerinde acente-tellâl karşılaştırma ve farklılıkları için bkz. Kalpsüz, *Sigorta Prodüktörleri, s.6-8*.

³² Bozer, s. 32-33.

³³ Karayalçın, *Ticari İşletme, s.518, dn.10*.

³⁴ Kender, *Sigorta Hukuku, s.100*.

³⁵ Arslanlı, H., *Kara Ticareti Hukuku Dersleri, Umumi Hükümler, B.II, İstanbul 1959, s.189*.

³⁶ Karayalçın, *Ticari İşletme, s.518, dn. 10/a*

sındaki farkları bertaraf eder mahiyette idi.³⁷ Bu sebeple doktrinde haklı olarak bu hükme binaen sigorta prodüktörünün bir sigorta şirketine devamlı olarak aracılık etmesi gerekçesine dayanarak, sigorta prodüktörünün aracı acente olduğu görüşü ileri sürülmekteydi.³⁸ Fakat şu anda yürürlükte bulunan Murakabe Kanunu'nun (539 sayılı Kanun Hükümünde Kararname ile değiştirilmiş şekli) 37. maddesinin 3. fıkrasında prodüktörün, "sigorta ettiren ve sigortacıya bağlı olmaksızın" çalışacağı açıkça belirtilmiş, acente ve prodüktör arasındaki farklar Murakabe Kanunu açısından ortaya konulmuştur.

c) Broker

Sigorta Murakabe Kanunu'nun 37. maddesi sigorta aracalarına bir yenisini ilâve etmiştir: "Broker". Brokerin tanımını "Sigorta sözleşmelerinde sigortalıyı temsil ederek ve si-

gorta şirketinin seçiminde tamamen tarafsız ve bağımsız davranarak, tehlikelerin sigorta edilmesi için sigorta sözleşmesi yapmak isteyenlerle sigorta şirketlerini bir araya getiren, sigorta sözleşmesinin akdinden önceki gerekli hazırlık çalışmalarını yapan ve gerektiğinde bu anlaşmaların uygulanmasında özellikle tazminatın ödenmesinde yardımcı olan gerçek ve tüzel kişiler" olarak verilmiştir.³⁹ Halbuki aynı kanunun aynı maddesinde prodüktör ise "sigorta ettiren ve sigortacıya bağlı olmaksızın çeşitli sigorta dallarında sigorta olmak isteyenlere bilgi vererek sigorta sözleşmesinin şartlarını müzakere ve tehlikenin konusu ve özelliklerine göre sigorta teklifnamesini hazırlamada yardımcı olan ve çalışmalarının karşılığında komisyon alan gerçek ve tüzel kişiler" olarak tanımlanmıştır.

³⁹ *Broker, Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği m. 4-f ve e bendinde ise şu şekilde tanımlanmıştır: "Sigorta Brokeri: Sigorta sözleşmelerinde sigortalıyı temsil ederek ve sigorta şirketinin seçiminde tamamen tarafsız ve bağımsız davranarak tehlikelerin sigorta edilmesi için sigorta sözleşmesi yapmak isteyenlerle sigorta şirketlerini bir araya getiren, sigorta sözleşmesinin akdinden önceki gerekli hazırlık çalışmalarını yapan ve gerektiğinde bu anlaşmaların uygulanmasında, özellikle tazminatın ödenmesinde yardımcı olan gerçek ve tüzel kişileri, Reasürans Brokeri: Sigorta brokerlerinin yaptıkları işleri sigorta şirketleri ile reasürans şirketleri arasında yapan gerçek veya tüzel kişilere ifade eder."*

Aynı madde içinde iki farklı sigorta aracı tipi tanımlanmak istenmiş ise de, bu tanımlar incelendiğinde kanunun saydığı bu aracı tipleri arasında herhangi bir hukukî mahiyet farkının bulunmadığı görülecektir. Esasen prodüktörden farklı bir mahiyeti olmayan brokerin ayrı bir tanımla verilmesi, üstüne üstlük brokerler için ayrı yönetmelikler ihdas edilmesi⁴⁰ bir yönüyle konunun ele alınışındaki dikkatsizliği göstermektedir.⁴¹

Türk Ticaret Kanunu ve Sigorta Murakabe Kanunu'nda bulunan tanımlar incelendiğinde sigorta aracalarının net olarak ortaya konulmadığı, mahiyetlerinin yeterli olarak açıklanamadığı görülmektedir. Burada akademik çevrede olmasa bile bir kavram karmaşasının olduğu ve bu karmaşanın yargı kararlarına yansımış olduğu da belirtilmelidir.

B. Türk Hukukunda Aracı Kavramlarının Etimolojik Açıdan Tahlili

Türk hukukunda sigorta aracaları kavramı içinde acente, prodüktör ve broker kullanılmaktadır. Bunlardan etimolojik bakımdan acente kavramı-

⁴⁰ *Bkz. Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği (RG. Tarih: 26.12.1994, Sayı: 22153).*

⁴¹ *Kender, brokerin Türk hukukunda ayrı bir aracı sanılmasının sebebini, İngiltere tatbikatına bakılması olarak tahmin etmektedir (Sigorta Hukuku, s. 101).*

³⁷ *Sigorta Şirketlerinin Murakabesi Hakkındaki 7397 sayılı Kanun'un değişiklikten önceki 37. Maddesi "herhangi bir sigorta şirketinde doğrudan doğruya bir memur müstahdem bulunmayan (mutavassıt sıfatıyla) muhtelif sigorta branşları hakkında sigorta olmak isteyenlere malumat vererek sigorta mukavelesinin şartlarını müzakere ve tehlikenin mahiyet ve hususiyetlerine göre sigorta teklifnamesi ihzar salahiyetini haiz ve teşebbüslerinin neticesi olarak komisyon almak suretiyle iş temin eden hakiki ve hükmi şahıslara sigorta prodüktörü denir".*

³⁸ *Karayağçın, Ticari İşletme, s. 502.*

nın yerinde kullanıldığı belirtilmelidir. Gerçekten de sigorta acentesinin tanımının verildiği Murakabe Kanunu m. 9'da acente kavramı, doğru bir şekilde tayin edilmiştir.

Prodüktör kavramı ise Fransızca kökenli bir kelime olup sigorta istihali ile ilgili bütün kişileri anlatmaktadır. Yani acente (agent), tellâl (courtier), istihsal görevlisi (démarcheur), memur (employé) ve vekil (mandataire)leri anlatmak için prodüktör kavramı kullanılır.⁴² Fransız hukukunda sigorta tellalını anlatmak için kullanılan kavram ise "courtier d'assurance"dir. Türk hukukunda kullanılan sigorta prodüktörü kavramı Fransız dilinde kullanılan anlamından kaydırılmış ve hukukî mahiyeti itibariyle sigorta tellâlına dönüştürülmüştür. Halbuki Türk hukuk dilinde bu kavram yerleşmiş bir kavram olan "tellâl" kavramı ile karşılanabilirdi. Kaldı ki, "sigorta tellâlî" kavramı sigorta istihali ile ilgili kişilerden sadece bir kısmını ifade etmesi ve de bu kavram kapsamına giren kimselerin hukukî durumlarını açıklaması itibariyle daha isabetlidir.⁴³

Broker kavramı ise İngilizce bir kavramdır ve İngiliz hukukunda tellâl kavramını karşılamaktadır. Bu hukuk siste-

minde sigorta tellâlî kavramını ifade etmek için kullanılan kavram ise "insurance broker"dır.⁴⁴ Sigorta Murakabe Kanunu m. 37 ile Türk hukukuna broker kavramı ithal edilmiştir. Fakat sigorta prodüktörü ile aynı hukukî mahiyette olan bu kavramın ve suni bir ayırımın herhangi bir faydası bulunmamaktadır ki; bu aracı tipi de sigorta tellâlî kavramı ile karşılanabilirdi.

C. Kanun Yapma Tekniği Bakımından Sigorta Aracılarının İhdasının Değerlendirilmesi

Sigorta araçlarından acente kavramı, diğer özel hukuk mevzuatında tanımlanmasına rağmen Sigorta Murakabe Kanunu'nda tekrarlanmıştır. Sigorta prodüktörü ve sigorta brokeri ise Sigorta Murakabe Kanunu'nda ihdas edilmiştir.

Sigorta murakabesi ile ilgili bir kanun içinde ticaret hukukunun temel kavramlarından olan acente ile tellâl kavramlarının yeniden tanımlanması ve üstelik suni ayırımın getirilmesi kanun yapma tekniğine aykırıdır. Aracı kavramlarının bu konuyu düzenleyen özel hukuk kanunlarına bırakılması ve Sigorta Murakabe Kanunu'nda sadece bunların denetimi ile ilgili düzenlemelerin getirilmesi daha uygun olurdu.⁴⁵

2. Bölüm: Sigorta Aracıları İle İlgili Hukukî Düzenlemeler

I. Genel Olarak

Kanun koyucular sigorta araçlarının üstlendikleri fonksiyonlar yanında taşıdıkları riskleri de hafifletmek ve sigorta sektörünü güvence altına alabilmek için sigorta araçları ile ilgili birtakım düzenlemeler getirmiş, onları murakabeye tâbi tutmuş, onlarla ilgili düzenlemeler yapma ihtiyacı hissetmişlerdir. Araçlarla ilgili bu düzenlemeler, en başta ve genellikle onların mesleki yeterlilikleri ile ilgilidir. Bu düzenlemelerde ayrıca sigorta araçlarının merkezi sicile kaydolmaları ve mesleki sorumluluk sigortası yaptırma zorunlulukları gibi hususlar da belirtilmektedir.

Avrupa Birliği de, 12.12.1991 tarihli tavsiye kararında konuyu şu gerekçelerle düzenleme ihtiyacı duymuştur. Sigorta araçları, üye ülkelerde sigorta piyasasında önemli roller oynamaktadır. Ortak pazarın kuruluşu çerçevesinde

Faaliyetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Taslağı, Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Taslağı Sempozyumu, İstanbul 1991, s.15; Damcı, A., Tartışmalar, Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Taslağı Sempozyumu, İstanbul 1991, s.25; Kalpsüz, T.: Tartışmalar, Sigortacılık Faaliyetlerinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Taslağı Sempozyumu, İstanbul 1991, s. 27.

⁴² Bu konuda bkz. Picard, M./ Besson, A., *Les Assurances Terrestres en Droit Français, II, Paris 1965, s.271.*

⁴³ Kalpsüz, *Sigorta Prodüktörleri, s.170.*

⁴⁴ Bkz. 77/92/EWG. m.2, b. 2/a

⁴⁵ Aynı yönde eleştiriler için bkz. Kender, R., *Kanun Yapma Tekniği ve Mevzuat Açısından Sigortacılık*

hizmet dolaşımının serbestisi sonucu olarak sigorta arz ve talepleri gittikçe daha da artmaktadır. Sigorta aracılarının mesleki yeterlilikleri, sigorta ve potansiyel sigortalıların korunması için önemli bir unsurdur. Bütün üye ülkelerde sigorta aracılığı faaliyetine kabul için genel, ticari ve uzmanlık bilgi ve becerisi aranmamaktadır. Bu bilgiler, temelde bütün sigorta aracıları için istenilmeye değer bilgilerdir. Kuvvetli bir uyumun sağlanabilmesi için bu yönde tedbirlerin alınması zaruridir.

Aracılara ilişkin karşılıklı olarak kabul edilen diplomaların veya düzenlemelerin bulunmaması sebebiyle 77/92/AET'de, sigorta acenteleri ve sigorta prodüktörlerinin faaliyetleri için serbest hizmet dolaşımı ve şube açabilmelerini kolaylaştırmak için geçiş mahiyetinde tedbirler öngörülmüştür.

Üye devletler, AET Antlaşması'na uygun olarak meslek organizasyonları ile sigortalı ve potansiyel sigorta alıcılarının, sayılan aracılar tarafından yeterli şekilde bilgilendirilmesini garantileyen genel, mesleki ve ticari bilgilerin tespitinin yapılabilmesini mümkün kılacaklardır. Bu anlaşmaya göre, sigorta aracılarının, duruma göre rekabet serbestisi ve güvenilirlik ve de mesleki sorumluluk sigortası bakımından mesleki gerekleri de yerine getirmeleri gerekir. Ayrıca ortaklık hükümleri ile

uyum içinde sigorta sözleşmelerini icra eden ve müşterilerin paralarını toplayan acenteler için malî verimlilik bakımından gerekenler de yapılmalıdır.

Antlaşmaya göre, sigorta acenteleri, sigorta tellâllarından bağımsız olarak net bir şekilde tanımlanmalıdır. Yetkili sigorta aracıları üye ülkeler içinde bir sicile kaydolunmalıdır. Bu sicile kayıt, sigorta aracılarının mesleğe kabulü ve icrası için şart koşulmalıdır. Şayet merkezi bir sicil mevcutsa, bağımlı ve bağımsız sigorta aracıları arasında ayırım yapılmalıdır.

Üye ülkelerin işbirliğini geliştirebilmeleri için etkili bir tarzda uygun düzenlemeleri yapmaları gerekir. Bu hususta üye devletlerin, kendi ülkelerinde şube açan sigorta aracıları için bu tavsiye kararında belirlenen hükümlere uygun olarak meslekî gerekleri ve sicile kayıt görevini sağlamaları tavsiye edilmektedir.⁴⁶

II. Avrupa Birliği Hukukunda Sigorta Aracıları İle İlgili Düzenlemeler

Sigorta aracılarında acente ve prodüktörler için aranacak şartlar genel olarak üye ülkelere göre farklı düzenlemelere tâbi tutulmaktadır. Bu farklı düzenlemelere bir yeknesaklık kazandırılmak istenmiştir. Bu

⁴⁶ Bu uyumun sağlanması için 33 aylık bir süre verilmiştir (Tavsiye Kararının Gerekçesi).

amaçla sigorta aracıları ile ilgili genel yeterlilik esasları getirilmeye çalışılmıştır.

Sigorta aracılarının Avrupa Birliğine üye ülkelerde faaliyete başlayabilmeleri ve hizmet serbestisi için sıralanan bazı mesleki gerekleri yerine getirmeleri gerekmektedir. Bu mesleki gerekler Avrupa Birliği hukukunda genel olarak sıralanmıştır. Acente, prodüktör ve alt acente olarak bir ayırım ve bu ayırma göre özel şartlar konulması yoluna gidilmemiştir. 92/48/AET tavsiye kararı ile sigorta aracıları için üye ülkelerden şu temel noktalarda düzenlemeler getirilmesi istenmiştir (Her ne kadar bu karar, Avrupa Birliği'nin bir tavsiye kararı da olsa ve de tavsiye metninde bağlayıcı olmadığı vurgulansa da, üye ülkelerin kanun koyucuları üzerinde önemli ölçüde baskı gücüne sahip olduğu belirtilmelidir⁴⁷):

1. Sigorta aracıları, genel, ticari ve mesleki bilgi ve kabiliyetlere sahip olmalıdır. Üye ülkeler, 77/92/AET m. 2'de zikredilen her aracı çeşidi için gerekli bilgi ve kabiliyet seviyesini tespit etmelidirler. Tespit edilen bu bilgi ve kabiliyet seviyeleri, üye ülkeler tarafından onaylanacaktır. Bu bilgi ve becerilerin seviyesi ve bunların stajları (uygulamaları) üye devletlerin kabul edilmiş mesleki organizasyonları tarafından ya da sigorta girişimci-

⁴⁷ Prölss/Schmidt: *Versicherungsaufsichtsgesetz*, 11. Auflage, München 1997, s.182.

leri tarafından da tespit edilebilir ve düzenlenebilir (92/48/AET m. 4, b.2).

2. Sigorta aracıları, kendi faaliyetleri için mesleki sorumluluk sigortası yaptırmalı veya başka eşdeğerde bir garanti sunmalıdırlar (92/48/AET m. 4, b.3).

3. Sigorta aracıları, iyi bir şöhrete de sahip olmalıdırlar ve de iflâs etmemiş olmalıdırlar (92/48/AET m. 4, b.4). Ayrıca 77/92/AET m. 2, b.1-a anlamındaki sigorta aracılardan, yani prodüktörlerden malî yeterliliklerini ispat etmeleri istenebilir. Bu yeterliliğin kapsam ve çeşidini tayin hakkı üye ülkelere aittir (92/48/AET m. 4, b.5).

4. Ayrıca üye ülkelerin sicil zorunluluğu da bu tavsiye kararının 5. Maddesinde şu şekilde düzenlenmiştir:

“- (bu tavsiye kararının) 4. maddesinin 2-5. bentlerindeki mesleki şartları sağlayan sigorta aracıları faaliyet gösterdikleri üye ülkelerde bir sicile kaydolmalıdırlar. Sigorta aracılığı faaliyetine sadece sicile kayıtlı kişiler kabul edilebilir ve bunlar tarafından aracılık faaliyetleri icra edilebilir.

- Üye her ülke 1. bentte zikredilen sicilin yönetimi için yetkili bir merci tayin edecektir. Bir üye devlette kabul edilmiş bir mesleki organizasyon bu sicilin yönetimi ile görevlendirilebilir. Ayrıca m. 4, bent 2 son cümle, yani sigorta aracılarının mesleki bilgi ve becerilerini

ölçmeye sigorta girişimcileri yetkili ise bu takdirde bu sicili sigorta girişimcileri de yönetebilirler.

- Şayet merkezi bir sicil varsa bu takdirde bağımlı ve bağımsız sigorta aracıları arasında bir ayrıma gidilmelidir.

- Sigorta aracıları sicile kayıtlarını ispatlamalıdırlar.”

Tavsiye kararının 6. maddesi de üye ülkelerin, bir sicile kayıtlı olmadan sigorta aracılığı faaliyetini icra eden kişiler hakkında uygun cezai yaptırımlar uygulamasını ve önlemler almasını öngörmektedir. Ayrıca bu maddede tavsiye kararının 4. maddesinin 3-5. bentlerindeki gerekleri artık kaybedenleri sicilden silme imkânına da sahiptirler.

III. Türk Hukukunda Sigorta Aracıları İle İlgili Düzenlemeler

Türk hukukunda sigorta aracıları ile ilgili düzenlemeler kısmen Türk Ticaret Kanunu, kısmen Sigorta Murakabe Kanunu'nda bulunmaktadır. Sigorta Prodüktörleri Yönetmeliği, Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği'nde de sigorta aracıları ile ilgili doğrudan hükümler bulunmaktadır.

A. Sigorta Aracılarının Tâbi Olacağı Hükümler

Sigorta aracıları hakkında Türk hukukunda durum olduk-

ça karışıktır. Öncelikle Kanunlar arasında düzenleme çelişkileri mevcuttur. Türk Ticaret Kanunu ile Sigorta Murakabe Kanunu birbiriyle uyumlu değildir. Sigorta Murakabe Kanunu her ne kadar sigorta aracıları arasında farklılaştırma yapmış ise de bu farklılaştırmanın Türk Ticaret Kanunu açısından herhangi bir hükmü olmayacaktır. Sigorta prodüktörü, sigorta ve reasürans brokeri, farklı hukukî niteliğine rağmen, Türk Ticaret Kanunu 117/2. maddesi karşısında acentelik hükümlerine tâbi olacaktır. Bu maddenin 2. bendine göre “sigorta mukavelelerinin akdi hususunda aracılık edenler”e acentelik hükümleri tatbik olunacaktır. Türk Ticaret Kanunu'nun bu hükmü karşısında sigorta prodüktörü ve brokerine de acente hükümleri uygulanır.⁴⁸

Hukukî mahiyeti itibariyle birbirinden farklı olan acente, prodüktör ve brokerin aynı hükümlere tâbi tutulması yerinde bir düzenleme değildir. Tarafardan hiçbiri ile sürekli ilişki içinde bulunmayan aracılara sürekli ilişkinin varlığı esas alınarak düzenlenen acentelik hükümlerinin uygulanmasının uygun olmayan sonuçlar doğuracağı da ortadadır.⁴⁹

⁴⁸ Kalpsüz, s. 193; Bozer, s. 20; Karayalçın, Tüzel Kişiler, s. 237; Arslanlı, s. 189; Tekinalp, G., Acente Sözleşmesine Uygulanan Kanunlar İhtilâfi Kuralı, İstanbul 1972, s.163.

⁴⁹ Kalpsüz, Sigorta Prodüktörleri, s. 192 vd.

B. Sigorta Prodükörü ve Brokerinin Hukukî Mukayesesi

Sigorta prodükörü ve sigorta brokeri, mahiyeti itibariyle tellâllığın özel çeşitleridir. Buna rağmen sigorta prodükörü ve sigorta brokeri ayrı hükümlere tâbi tutulmuşlardır. Hukukî mahiyeti itibariyle bir tellâl kavramından prodükör ve broker kavramının türetilerek bunlara ayrı hukukî nitelikler verilmesi isabetsiz düzenlemelerdir.

Sigorta prodükörü ile sigorta brokeri arasında konumuz yönünden mevcut farklı düzenlemeler şunlardır⁵⁰:

a) Mesleki Yeterlik bakımından

Prodükörlerin mesleğe başlayabilmeleri için gereken asgari öğrenim şartı lise veya dengi okul mezunu olmaları iken, brokerler bakımından bu şart ağırlaştırılmış ve en az dört yıllık yüksek okul mezuniyeti veya alternatif şart olarak yurt içinde ya da yurt dışında faaliyet gösteren bir sigorta veya reasürans şirketinde sigorta branşları ile ilgili teknik servislerde imza yetkisine sahip yönetici olarak en az üç yıl veya sözleşme veya prim tahsiline yetkili acente olarak en az beş yıl çalışmış olmaları aranmıştır. Buna karşılık sigorta prodükörleri için mesle-

⁵⁰ Burada ele alınan farklı hükümler konu açısından sınırlanmıştır.

ki eğitim ve mesleki sınav şartı aranırken brokerler için böyle bir şart getirilmemiştir.

b) Sicile Tescil bakımından

Sigorta prodükörleri için Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde tutulacak bir sicile kayıt şart koşulmuşken, brokerler için ticaret siciline tescil öngörülmüştür.

c) Mesleki Sorumluluk Sigortası bakımından

Sigorta brokerleri için mesleki sorumluluk sigortası şart koşulmuş olmasına rağmen, sigorta prodükörleri için böyle bir sigorta öngörülmüştür.

C. Sigorta Aracıları İçin Aranacak Şartlar

a. Acentelik faaliyetleri için aranacak mesleki bilgi ve tecrübeler

Sigorta acenteleri hakkında aranacak mesleki bilgi ve tecrübe şartları, Danıştay tarafından iptal edilen Acenteler Yönetmeliği'ne⁵¹ göre şunlardı⁵²:

Gerçek kişilerin sigorta acenteliği yapabilmeleri için gereken asgari şart, en az lise ve-

⁵¹ RG, 14 Aralık 1994, sayı 22141.

⁵² Çıkarılacak yeni Acente Yönetmeliği'nin genel karakteristiğini de büyük bir ihtimalle bu eski yönetmelik teşkil edecektir.

ya dengi okul mezunu olmalıdır (Yönetmelik, m. 5/c). Sözleşme yapma veya prim tahsiline yetkili gerçek kişi acentelerde ise yönetmeliğin 5. maddesine ek olarak şu niteliklerden birini taşıması da aranmakta idi (Yönetmelik, m. 7):

aa. En az iki yıllık konusu ile ilgili yüksek okul veya dört yıllık yüksek okul mezunu olmak veya Birlikçe kabul edilip Müsteşarlıkça uygun görülen bir kursu tamamlamış olmak,

ab. En az iki yıl bir sigorta şirketinde imza yetkisine sahip olarak görev yapmış olmak veya en az üç yıl bir sigorta veya reasürans aracısı yanında bilfiil sigorta istihsal elemanı olarak çalışmak suretiyle belli bir mesleki deneyim kazanmış olmak,

ac. En az iki yıl aracılık yetkisine sahip acente olarak çalışmış olmak.

Sigorta acenteleri için asgari şart olan lise veya dengi okul mezunu olma gereğinin, sözleşme yapma ve prim tahsiline yetkili acenteler için ağırlaştırıldığı görülür.

b. Sigorta Prodükörleri İçin Aranacak Şartlar

Gerçek kişilerin sigorta prodükörü olabilmeleri için asgari şart burada da sigorta acentelerinde olduğu gibi, lise veya dengi okul mezunu olmalarıdır (Sigorta Prodük-

törleri Yönetmeliği⁵³ m. 4/c). Ayrıca bu kimselerin, Sigorta ve Reasürans Birliği tarafından yılda en az bir defa açılacak ve en az dört hafta sürecek prodüktörlük kursuna tâbi tutulmaları ve meslek sınavını kazanmaları gerekecektir (Yönetmelik m. 5 ve 6).

c. Sigorta Brokerliği İçin Aranılan Şartlar

Gerçek kişi brokerlerde mesleki eğitim ve tecrübe için birbirine alternatif şartlar getirilmiştir. Gerçek kişilerin brokerlik yapabilmeleri için en az dört yıllık yüksek okul mezunu olmaları veya yurt içinde ya da yurt dışında faaliyet gösteren bir sigorta veya reasürans şirketinde sigorta branşları ile ilgili teknik servislerde imza yetkisine sahip yönetici olarak en az üç yıl veya sözleşme veya prim tahsiline yetkili acente olarak en az beş yıl çalışmış olmaları gerekir (Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği⁵⁴, m. 5/c).

D. Sigorta Aracılarının Güvenilirliği

Avrupa Birliği hukukunda sigorta aracılarının güvenilir kişiler olması aranmıştır. Bu sigortalıların ve sigorta pazarının risklerden uzak tutulması için gerekli olan bir şarttır. Sigorta aracıları, iyi bir şöhrete

de sahip olmalıdırlar ve de iflâs etmemiş olmalıdırlar (92/48/AET m. 4, b.4).

Türk sigorta hukukunda da sigorta aracıları için iyi bir sicil ve iflâs etmemiş ve konkordato ilân etmemiş olmaları şartı aranmıştır. Buna göre ağır hapis, ağır para cezası, sigortacılık mevzuatına aykırı hareketlerden dolayı hapis veya ağır para cezası alanlar, emniyeti suiistimal edenler, dolandırıcılık, karşılıksız çek keşidesi, hırsızlık, zimmet, ihtilâs, rüşvet, irtikap, sahtekârlık gibi yüz kızartıcı suçlardan dolayı mahkum olanlar, müflisler ve konkordato ilân edenler, sigorta acenteliği, prodüktörlüğü ve brokerliği yapamazlar (Sigorta Murakabe Kanunu m. 9/2; m. 37/5).

E. Sigorta Aracıları İçin Mesleki Sorumluluk Sigortası

Sigorta aracıları için Avrupa Birliği hukukunda önerilen bir husus da mesleki sorumluluk sigortasının tesis edilmesidir.⁵⁵ Böyle bir sorumluluk sigortası ile sigortalıların korunması hedeflenmektedir. Türk hukukunda mesleki sorumluluk sigortası sadece sigorta brokerleri için öngörülmüştür. Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği'nin 11.

maddesine göre brokerlerin faaliyetlerine başlamaları aşamasında, almaları gereken ruhsat için gereken belgeler arasında "mesleki sorumluluk sigortasını yaptırdığına dair sigorta poliçesinin bir örneğinin de başvuru belgeleri arasında olması gerekir. Ayrıca brokerler her yıl mesleki sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadırlar. Mesleki sorumluluk sigortasının sınırı 5 milyar ve her halükârda bir yıl içerisinde aracılıkta buldukları sigorta ve reasürans sözleşmeleri dolayısıyla tahakkuk ettirilen prim tutarının %20'sidir (Yönetmelik, m. 23).

F. Merkezi Sicilin Tutulması

Avrupa Birliği hukukunda sigorta aracılarının merkezi bir sicile kaydolmaları zorunluluğu getirilmiştir. Sigorta aracılarının mesleki faaliyetlerini icra edebilmeleri için merkezi bir sicile kaydolmaları gerekmektedir.

Türk hukukunda sigorta aracıları için genel olarak merkezi bir sicil öngörülmüştür. Acenteler için iptal edilen Sigorta Acenteleri Yönetmeliği m. 12'de; prodüktörler için Sigorta Prodüktörleri Yönetmeliği m. 10'da Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde tutulan bir sicile kaydolunacağını hükme bağlamıştır. Ancak brokerler için Birlik nezdinde tutulan bir sicil mecburiyetinden inhiraf edilecek Ticaret siciline tescille

⁵³ RG, 2.8.1995, Sayı 22362.

⁵⁴ RG, 26.12.1994, Sayı 22153.

⁵⁵ Bkz. Sigorta aracıları, kendi faaliyetleri için mesleki sorumluluk sigortası yaptırmalı veya başka eşdeğerde bir garanti sunmalıdırlar (92/48/AET m. 4, b.3).

iktifa edilmiştir (Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği, m. 11).

Sonuç Ve Öneriler

Türk hukukunda sigorta araçları ile ilgili düzenlemelerde hem etimolojik hem kanun yapma tekniği hem de hukukî bakımdan yanlışlıklar mevcuttur. Bu yanlışlıkların sebepleri şu şekilde sıralanabilir:

- Kanunlar ve yönetmeliklerin çıkarılmasında üniversitelerde ve uygulamada konunun uzmanı kimselerden görüş alınmaması,
- Kanunlar arasında herhangi bir uyumun gözetilmemesi ve aranmaması,
- Avrupa Birliği hukukuna ve özellikle sigorta hukukuna kaynak teşkil eden yabancı sigorta hukuklarından faydalanılmaması,
- Değişik hukuk sistemlerinden rast gele iktibaslar yapılması,
- Kanun yapma tekniğinin esaslarına riayet edilmemesi,
- Kavram aktarımlarında sözlük bilgileri ile iktifa edilmesi, kavramların hukukî karşılıklarının araştırılmaması.

Öncelikle sigorta araçlarının düzenlendiği Ticaret Kanunu ile Sigorta Murakabe Kanunu arasında herhangi bir uyumdan bahsedilemez. Bütün sigorta araçlarının acentelik hükümlerine tâbi tutulması doğru bir düzenleme değildir.

Kanun yapma tekniğine tamamen aykırı düzenlemeler mevcuttur. Özel hukukun temel kavramları denetimle ilgili bir kanun olan Sigorta Murakabe Kanunu'nda düzenlenmekte ve acente, prodüktör ve brokerlik mesleklerine ait sınırlamalar, yönetmeliklerle belirlenmektedir.

Aynı hukukî niteliğe sahip iki kavramın türetilmesi, yani prodüktör ve broker ayrımının yapılması ve ayrı düzenlemelere tâbi tutulması suni bir ayırmadan öte bir anlam ifade etmemektedir. Sigorta brokerleri için mesleki sorumluluk sigortasının öngörülüp, prodüktörler hakkında bundan inhiraf edilmesi, mesleki bilgi ve beceri şartında ve mesleğe başlamada ayrı prosedürün uygulanması, sicile tescil konusunda prodüktörün Birlik nezdinde tutulan sicile kaydolup, brokerin Ticaret Siciline tescili şartının getirilmesi birbiriyle çelişen düzenlemelerdir.

Mesleki bilgi ve beceri hususunda Avrupa Birliği hukuku ile Türk hukukunun paralel düzenlemelere sahip olduğu söylenebilir. Gerçekten mesleğe kabulde belirli bir öğrenim veya tecrübe yahut mesleki kurs ve sınav şartının aranması takdire şayandır.

Mesleğe başlangıç ve mesleğe devam esnasında sigorta araçları için bir sicilin Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde tutulması gayet isabetlidir. Çünkü söz konusu sicil özel bir sicildir ve

böyle bir sicilin Birlik nezdinde tutulmasının sigorta hukuku açısından birçok faydası sıralanabilir.

Mesleki sorumluluk sigortasının sigorta brokerleri için şart koşulması, Türk kanun koyucusunun sigorta araçları için sorumluluk sigortası tesisi meylini göstermesi açısından sevindirici olsa bile yeterli değildir.

Avrupa Birliği hukukunda aranan sigorta araçları için getirilen güvenilir olma ve iflâs etmemiş olma şartının Türk hukukunda da isabetli bir şekilde düzenlendiğini belirtmek gerekir.

Sigorta araçları ile ilgili somut hukukî düzenleme önerileri ise şu başlıklarda toplanabilir:

- Mevcut kavramların isabetli seçimi ve doğru kullanımı: Sigorta prodüktörü ve broker kavramları mevcut hukukî düzenlemelerinde aslından saptırılarak kullanılmaktadır. Bunlar değiştirilerek yerlerine daha isabetli olan "sigorta tellâli" kavramı kullanılmalıdır.
- Kanun yapma tekniğine uygun hukukî düzenlemelerin yapılması: Öncelikle burada denetim kanunu olan Sigorta Murakabe Kanunu'ndan özel hukukun kavramlarının tanımları çıkarılmalıdır. Daha sonra ise ilgili yönetmeliklerle düzenlenen mesleğe giriş şartları kanun içine alınmalıdır. Türk Ticaret Kanunu

ile Sigorta Murakabe Kanunu uyumlu hale getirilmelidir.

- c) Türk Ticaret Kanunu m. 117/2'nin sebep olduğu hukukî karışıklığın engellenmesi için daha açık bir şekilde kaleme alınması gerekir. Sürekli ilişki unsurunu taşıyan acentelik hükümlerinin taraflarla sürekli ilişki içinde olmayan prodüktörlere uygulanması doğru değildir. Bu sakıncaları gidermek için ya bu maddenin 2. Fıkrasının kaldırılması, yahut da mehzaz İtalyan Medeni Kanunu'na uygun olarak "sigortacılık hükmüleri ile bağdaşması" kaydı konulmalıdır.
- d) Aracılık mesleğine girişte öğretim şartının kademeli olarak ağırlaştırılması gerekir. Sözleşme yapmaya ve prim tahsiline yetkili acente ile aracı acente arasında bu

denge sağlanmıştır. Fakat hukukî mahiyetleri aynı olan prodüktör ile broker arasındaki ağırlaştırma ve farklılaştırma yersizdir.

- e) Sigortalıların korunması hususunda mesleki sorumluluk sigortasının fonksiyonu, acentelik ve prodüktörlükte en az brokerlik mesleğinde olduğu kadar önem taşımaktadır. Mesleki sorumluluk sigortası bütün sigorta araçları için tesis edilmelidir. Mesleki sorumluluk sigortasının sınırı Türkiye'deki enflasyon nazara alınarak her yıl yeniden belirlenmelidir. Aksi takdirde Ceza Kanunlarında yer alan komik rakamlara dönüşüp, sigortalıları koruma fonksiyonunu yitirebilir.
- f) Sigorta araçları ile ilgili tutulan sicil tek merkezde bulunmalıdır. Özel bir sicil olması dolayısıyla bu sicil

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde tutulması en isabetli seçim olacaktır.

- g) Sigorta prodüktörlüğü ve sigorta brokerliği hukukî mahiyetleri itibariyle tellâliktir. Dolayısıyla bu ikisi arasında düzenleme farklılıkları isabetli değildir. Bunlarla ilgili tanımların yer aldığı Sigorta Murakabe Kanunu m. 37 değiştirilmeli ve bu suni ayrım giderilmelidir. Bu araçlarla ilgili yönetmelikler de tek bir yönetmelik halinde tekrar çıkarılmalıdır.

**Yrd. Doç.Dr.
Tekin MEMİŞ
Atatürk Üniversitesi
Erzincan Hukuk Fak.
Öğretim Üyesi**

Kısaltmalar

ABI	(EWG) Amtsblatt
AET	Avrupa Ekonomik Topluluğu
B.	Bası
b.	Bent
Bkz.	Bakınız
dn.	Dipnot
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
f.	Fıkra
m.	Madde
Nr.	Nummer
RG	Resmi Gazete
S.	Seit
s.	Sahife
vd.	ve devamı

Sigorta Sektöründe Rekabetin Düzenlenmesi:

- *Avrupa Birliği'nde Durum*
- *Türkiye'de Durum*
- *Çözüm Önerileri*

Giriş

Sigortacılık sektörü rekabete en açık sektörlerden biridir. 21. Yüzyıla sayılı günlerin kaldığı şu günlerde dünyada sigortacılık sektöründe pek çok gelişmeler gözlenmekte, yeni teknikler geliştirilmekte, sigorta şirketlerinde birleşmeler, devralmalar, büyümeler kendini göstermekte; özellikle Hayat Dalı dışındaki branşlarda yoğun rekabet görülmektedir. Öte yandan, Avrupa Ülkeleri her yönüyle büyük bir bütünleşme sürecine girerek bunun olanaklarından yararlanmakta, dünya üzerinde önemli bir payı almaktadır.

Ülkemizde sigortacılık sektöründeki rekabet, özellikle 1990 yılında Serbest Tarifeye geçildikten sonra sigorta şirketlerinin fiyatları aşırı bir şekilde kırmaları, sektörü ve şirketleri zor durumda bırakmıştır. Rekabetin unsurları arasında fiyat faktörü elbette olacaktır. Ancak rekabette fiyatlar ne seviyeye kadar inmelidir? Şirketlerin, zor rekabet şartlarında faaliyet gösterebilmeleri için fiyat ayarlaması dışında ne gibi teknikler uygulanmalıdır?

Bunun için ne gibi düzenlemelere ihtiyaç vardır? Sektörümüzde serbest rekabet uygulamaları ne düzeydedir ve rekabetten neler umulmaktadır? Bunların sonuçları ne yönde olacaktır?

Burada özellikle üzerinde durulması gereken nokta, Türk Sigorta Sektörünün mevcut durumunun yeniden ele alınması, rekabetin düzenlenmesi ve gücünün artırılması ve sektörün Avrupa Birliği karşısında geleceğinin planlanmasıdır.

Bu nedenle çalışmanın birinci bölümünde Hizmet Sektörüne yönelik pazarlama kararları, hizmetlerin yaratılması ve sunumu, fiyatlandırılması, rekabetçi pazarlama stratejileri; sigorta sektörünü yakından ilgilendirmesinden dolayı teorik bazda ele alınmıştır.

İkinci bölümde, Avrupa Birliği'nin sigortacılık sektörü -rekabet politikası, yasal mevzuatı, Türk Sigortacılık Sektörüne de yol gösterebilmesi açısından- genel ve özel hatlarıyla ele alınmıştır. Üçüncü bölümde ise Türkiye'de Sigortacılık, rekabet, hukuk ve mevcut durum boyutuyla ele alınarak sektörel bazda şirketlerin duru-

mu ve geleceği tartışılmıştır.

Son bölümde ise, Avrupa Birliği karşısında Türk Sigorta Sektörünün konumuna değinilerek mevcut ve olası sorunlar dile getirilmiş, bazı çözüm önerileri sunularak sektörün hak ettiği yeri alma yolları aranmıştır.

I. PAZAR VE HİZMET PAZARLAMASI

1. Hizmet Pazarlaması Kararları

1.1. Hizmetlerin Yaratılması ve Sunumu

İşletmeler, pazarlama stratejilerini geliştirirken birçok faktörü dikkate almak durumundadırlar. Hizmet işletmeleri de, sunacakları ürünlerine yapısına ve onların yaratılmasında kullanılacak işlevsel prosedürlere bağlı olarak alternatif seçimlerle karşılaşılırlar.¹

Hizmetin planlanma, yaratılma ve sunulması, şirket düzeyinde, amaçları ve kaynakları ortaya koyarak başlar. Pazar

¹ Christopher H. Lovelock, *Services Marketing, Third Ed., Prentice Hall Inc., New Jersey 1996, s. 314.*

ve rekabet analizleriyle pazarlama fırsatları ortaya konur. Pazar bölümlenmesi yapılarak, hedef alınacak pazar bölümlerine sunulacak her bir hizmet için konumlandırma stratejisi geliştirilir. İşletme, belirlenen konumlandırma stratejisini desteklemek için, ihtiyaç duyduğu fiziksel olanaklar, ekipman, bilgi ve iletişim teknolojisi ve insan kaynaklarını kendi olanaklarıyla mı yoksa dış kaynak yaratarak mı tedarik edeceğine karar vermelidir.

Bundan sonra "hizmet pazarlaması" kavramı gelmektedir. Bu aşamada müşteriye sunulan faydalar çeşitlenir ve bununla ilgili olarak maliyetler belirlenir. Müşteriye sunulacak öz-hizmet ve onun tamamlayıcı hizmetlerinin ne olacağı, bunların nerede ve ne zaman bulunabileceği ele alınır. Ayrıca müşteri açısından para, zaman, zihinsel ve fiziksel çabayı kapsayan maliyetler ortaya konur.

Bu aşamada hizmet faaliyetleri kavramı beraber değerlendirilir. Hizmet faaliyetleri coğrafi alana göre, mevki sayısına ve iletişim olanaklarına göre değerlendirilir. Ayrıca bu faaliyetlerin süre, gün, mevsim gibi zaman çizelgesi, hizmetin sürekli olup olmadığı, dış kaynak yaratma ihtiyacının olup olmadığı ve ön ve arka plana hangi görevlerin tahsis edileceği belirlenir.

Hizmet pazarlaması kavramı ve hizmet faaliyetleri kavramı, hizmet sunum sürecini

oluşturur. Hizmet sunum sürecinde gerekli değerlemeler yapıldıktan sonra, performans değerlemesi yapılır. Müşteri memnuniyeti, hizmet performansının onların beklentilerini ne kadar karşıladığına bağlı olarak değişecektir.

1.2. Öz ve Tamamlayıcı Hizmetler ve Fiyatlama Kararları

Her hizmet için müşterinin harcadığı para, zaman ve çabasına karşılık hizmet işletmesinden elde etmek istediği beklentileri vardır. Hizmet işletmeleri bu beklentileri ne kadar iyi yerine getirirse, pazarda o denli rekabet gücü kazanacaktır. Gelişmiş bir sektörde, öz-hizmeti geliştirme fırsatları olmasına rağmen, işletmeler, rekabet avantajı elde etmek için, öz-hizmeti çevreleyen tamamlayıcı hizmetlerin performansını artırma üzerinde yoğunlaşır. Burada asıl olan, işletmelerin öz-hizmet işlevini iyi bir şekilde yerine getirmeleridir. Aksi halde, pazardaki mevcudiyetinin tehlikeye girme olasılığı yüksektir.

Öz ve tamamlayıcı ürünler hakkında Theodore Levitt'e göre ürün veya hizmet ile ilgili düşünceler gittikçe farklılık göstermektedir. Satılan ürün o kadar temel ve jenerik değil fakat onu çevreleyen müşteri tahmininin kümesidir. Levitt'ten sonraki araştırmacılar da ürünün çekiciliğini artırmak amacıyla yapılan eklemelerden

oluşan ürün için "genişletilmiş ürün" kavramını geliştirmiştir.²

Hizmet işletmesi fiyatlama kararlarını bazı şartların etkisi altında almaktadır. Farklı konulara ilişkin bazı kararlar şunlardır³:

- Hizmete ne kadar fiyat yükleneceği konusu, fiyatlama stratejisi oluştururken kritik önem taşır. Bu konuda öncelikle maliyetlerin ne seviyede olduğu tespit edilmelidir. Ayrıca, farklı fiyat düzeylerine ilişkin tüketici hassasiyetini ve rakiplerin benzer hizmetlere yükledikleri fiyatları dikkate alınmalıdır. Fiyatlama kararları alınırken yapılacak indirimlerin miktarı da belirlenmelidir. Burada karar verilmesi gereken bir diğer husus, fiyatlamanın tam rakam biçiminde mi yoksa olduğundan daha azmış gibi bir etki yaratan "psikolojik fiyat" şeklinde mi olacaktır.

- Fiyatlama esaslarının ne olduğunun belirlenmesi gerekir. Bunun için hizmet biriminin yapısı dikkate alınır. Örneğin sigorta işletmesi, fiyatı sigorta bedelini esas alarak tespit etmektedir. Ancak bu fiyatı öz-hizmet ve tamamlayıcı hizmetlerden oluşan hizmet paketi de etkileyecektir.

- Fiyatlama ile ilgili bir diğer konu, ödemeleri kimin kabul edeceğidir. Örneğin sigorta

² Christopher, a.g.e. s.338.

³ Cemal Yükselen, Pazarlama İlkeler-Yönetim, 3. Baskı, Detay Yayıncılık, Ankara 1998, s.249-250.

acentelerinin sigorta primini tahsil edip etmemesi gibi.

- Ödemenin ne zaman yapılması gerektiği belirlenerek müşteriye bilgilendirmek gerekir.

1.3. Tutundurma Kararları

Hizmet işletmesi, rekabet avantajı elde etmek ve satış gelirini artırmak, hizmetini tanıtmak ve müşterileri cezbetmek amacıyla tutundurma araçlarını kullanır. Hizmet tutundurma araçları mamul pazarlamasında olduğu gibi reklâm, duyurum, kişisel satış, satış tutundurma vb. gibi unsurlardır.

Tutundurma ve iletişim, pazarda işletmenin ve onun ürününün konumlanmasında önemli bir role sahiptir. İşletme ve onun ürünü hakkında bilgi vermek, müşteriye ihtiyacını karşılayacak en iyi çözümün ürünleri olduğunu ikna etmek ve müşteriye satın almaya teşvik etmek amacıyla kullanılır.

2. Rekabetçi Pazarlama Stratejileri

İşletmeler pazarlama stratejilerini geliştirirken birçok faktörü dikkate almak durumundadırlar. Rakipler de bu faktörlerden birisidir. Ancak işletmenin pazardaki konumuna göre, pazarlama stratejilerinin geliştirilmesinde göz önünde bulunduracağı rakipler farklılık gösterecektir. Örneğin, pazarda lider konumunda

olan bir işletmenin rakipleri karşısındaki stratejileriyle, izleyici konumundaki bir işletmenin stratejileri aynı olmayacaktır. Bu açıdan bakıldığında işletmelerin pazarda dört konumundan bahsetmek mümkündür⁴:

- a) Pazarda lider konumunda olan işletmeler (market leader)
- b) Meydan okuyucu konumunda olan işletmeler (challenger)
- c) İzleyici konumunda olan işletmeler (follower)
- d) Köşe tutucu konumda olan işletmeler (niche)

II. AVRUPA BİRLİĞİNDE REKABET

AB ülkelerinin günümüzde sahip olduğu siyasi ve ekonomik gücü artık küçümsemeyiz bir boyuttur. Ortak para birimine⁵ de geçmeleri ortak Av-

⁴ Cemal Yükselen, a.g.e. s. 44.

⁵ AB Komisyonu Mayıs 1998'de EURO'ya ilk etapta, Yunanistan, İsveç, Danimarka ve İngiltere dışında 11 AB üyesi ülkelerin katılacağını resmen açıklamıştır. Avrupa'nın tek parası olacak EURO'ya geçiş üç aşamalı olarak planlanmıştır. Birinci dönem, EURO'nun hukuki ve ekonomik temellerinin atıldığı dönemdir. İkinci dönem, 1 Ocak 1999 tarihinden itibaren başlayan ve nakit olmayan, finansal işlemlerde kullanılacağı dönemdir. Üçüncü dönem ise 1 Ocak 2002 yılında başlayacak olup, EURO banknot ve madeni paraların sisteme girişi gerçekleşecek ve 1 Temmuz 2002 tarihinde de ulusal paralar tamamen tedavülde kalkacaktır. Detaylı bilgi için bkz. Ayşe Kızıltan-Cengiz Gürbüz, "Araştır-

rupa ekonomisinin büyümesini ve dünyanın en büyük ekonomisi haline gelmelerini sağlama yolundadır.

Eylül 1993 tarihinde yürürlüğe giren Maastricht Antlaşması ile, Topluluk; ortak bir pazarın ekonomik ve parasal birliğin kurulması ve ortak politikaların ve faaliyetlerin yürürlüğe konulması yoluyla Topluluğun bütünü içinde ekonomik faaliyetlerin uyumlu ve dengeli kalkınmanın çevreye saygılı, sürekli ve enflasyonist olmayan bir büyümenin, ekonomik performansların yüksek derecede bütünlüğünün, yüksek seviyeli bir istihdam ve sosyal korumanın, yaşam seviyesinin ve kalitesinin yükselmesinin, üye devletler arasında ekonomik ve sosyal bütünlükle dayanışmanın iyileştirilmesi amacına sahiptir. Bu hedeflere ulaşmak için şu hususların yerine getirilmesi uygun görülmektedir:

- a) Malların giriş ve çıkışlarında üye devletler arasındaki gümrük vergileri ve miktar kısıtlamaları ile diğer önlemlerin kaldırılması,
- b) Üye devletler arasında malların, kişilerin, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımındaki engellerin

ma/EURO", Sinerji, sayı: 10, Kasım 1998, s.18-19; A. Ender Çolak, "EURO'nun Şirketler Kesimi Üzerindeki Etkileri", Yaklaşım Dergisi, sayı 73, Ocak 1999, s.132-133; Öztin Akgüç, "Avrupa Birliği'nde Tek Paraya (EURO'ya) Geçişin Bankacılık Sektörüne Etkisi", Basisen, sayı 61, Şubat 1999, s.33-37.

- kaldırılarak ortak bir iç pazar ve ortak bir ticaret politikası,
- c) İç Pazar dahilinde *rekabetin* bozulmamasını sağlayacak bir rejim,
- d) Topluluk sanayisi *rekabetinin* güçlendirilmesi,
- e) Ortak pazarın işleyişinin gerektirdiği ölçüde ulusal mevzuat yakınlaştırması,
- f) Bir Avrupa Sosyal Fonunu içeren sosyal alanda bir politika,
- g) Ekonomik ve sosyal bütünleşmenin güçlendirilmesi,
- h) Teknoloji araştırma ve geliştirmenin iyileştirilmesi,
- i) Trans-Avrupa ulaşım ağlarının kurulmasının ve geliştirilmesinin teşviki,
- j) Yüksek seviyeli sağlık kurumalarının gerçekleştirilmesine ve nitelikli eğitim ve öğretim ile üye devlet kültürlerinin yaygınlaşmasına katkı,
- k) Ticaretin artırılması, ekonomik ve sosyal kalkınma çabalarının bir arada sürdürülmesi için deniz aşırı ülkelerde ve topraklarda ortaklık,
- l) Tüketicinin korunmasının güçlendirilmesine katkı.

2.1. Avrupa Topluluğunda Rekabet Politikası

AB'nde *rekabet* politikası Paris ve Roma Antlaşmalarında ayrı ayrı düzenlenmiştir. Paris Antlaşmasında *rekabet* politikası Roma Antlaşmasına

göre daha ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Roma Antlaşmasında *rekabeti* önleyici antlaşmalar ve kararlar şayet üye ülkeler arasındaki ticareti olumsuz yönde etkiliyorsa yasaklanmıştır. Roma Antlaşmasının *rekabet* hukuku ile ilgili hükümleri (tarım sektörü kısmen hariç) özellikle sigortacılık ve bankacılık gibi hizmet sektörleri başta olmak üzere ekonominin bütün dalları için geçerli olduğundan, burada daha çok Roma Antlaşması çerçevesinde *rekabet* politikası ele alınacaktır.⁶

Avrupa Topluluğunda *rekabet* politikası, üye ülkelerin ortaklaşa izleyecekleri politikalar arasında yer almaktadır. AB içinde bütün ülkelerde *rekabetin* tam olarak sağlanabilmesi, ancak ülkeler için geçerli olacak kuralların belirlenmesiyle mümkündür. Bu amaçla Roma Antlaşmasında, Topluluk içinde *rekabetin* sağlanmasına yönelik kurallar ortaya konmuştur. Bunun gelişmesi, ancak hukuk kuralları tarafından teminat altına alınmış serbest *rekabetin* gerçekleşmesiyle mümkündür. Roma Antlaşması ile kurulan ekonomik sistemin temeli; *rekabetin*, devlet yardımları, farklı vergiler, kamu işletmelerine sağlanan ayrıcalıklar ve değişik ekonomi hukuku kuralları ile bozulmamasına bağlıdır. Haksız *rekabet* yapan şirketle-

⁶ S. Rıdvan Karluk, *Avrupa Birliği ve Türkiye*, 2. Baskı, Eskişehir 1994, s.182.

re karşı *rekabetin* sağlanması hususu da her üye devletin kendi iç hukukuna bağlıdır. Oysa *rekabet* politikası, ekonomik *rekabetin* sınırlandırılmasına karşı ortak yararların korunmasını gerektirir. Çünkü *rekabet*, kalite, fiyat, ödeme koşulları ve sürümünün artırılması açısından, mal ve hizmetlerle ilgili olarak rakipler arası bir yarışır. Neticede ekonomide tüketiciye iyi imkânlar sağlanır, teknik ve ekonomik gelişme teşvik edilir, maliyet ve fiyat artışları önlenir ve gelirin çeşitli sektörler arasında eşit oranda dağılımı sağlanır. Bu sebeple AB'nde ekonomik *rekabet* şartlarının piyasanın güçlü işletmelerince bozulmaması için özellikle kartellere⁷ karşı ayrıntılı bir düzenleme yapılmıştır. AB'nde bir kartelin yasaklanabilmesi için, o kartelin faaliyeti sonucunda ticaretin zarar görmesi gerekir.

Diğer taraftan Roma Antlaşması'nda, *rekabeti* bozucu devlet teşvik ve yardımları (sübvansiyonlar) ilke olarak (istisnaları olmakla birlikte) yasaklanmıştır. Aynı şekilde şirketlerin damping yapması da yasaklanmıştır.

İşletmeler arası birleşmelere gelince, kartelin aksine işletmelerin ekonomik işbirliği

⁷ Karteller, aynı iş kolunda, hukuki ve ekonomik yönden bağımsız olan işletmelerin bir anlaşma sonucunda pazara etki ederek, mevcut rekabetin ortadan kaldırılmasını veya sınırlandırılmasını amaçlar.

yapmaları teşvik edilmiştir. Birleşmelerin nedeni ile ortaya çıkan yeni şirketlerin güçlerinin artacağı, AB dışındaki firmalar ile rekabet şanslarının çoğalacağı, çalışma şartlarının yükseleceği düşüncesi nedeniyle iyi işleyen, rekabeti bozmayan ve verimliliğin artırılmasına yarayan işletmeler arası birleşmeler, rekabet hukuğu açısından sakıncalı görülmemiştir. Bununla birlikte ortak girişimlerin pazarı ele geçirmemeleri, piyasaya giriş engel olmamaları gibi şartları da yerine getirmeleri gerekir.

2.2. Avrupa'da Sigorta Sektörü

AB ülkelerinde, temeli çok eskiye dayanan ve tamamen kişinin ihtiyaçlarına yönelik en ileri teknik ve araçlarla verilen finansman hizmetleri arasında sigortacılığın özel bir önemi olduğu gibi, sürekli gelişim sürecinde olması nedeniyle de sektörün geleceği parlak gözükmektedir. Ortak para birimine geçme ile ilgili ciddi atılımlar da bu tür gelişmelerin önemli göstergelerinden biridir. Şimdi AB'nde ortak bir sigorta pazarının kurulmasının amaçlarını şöyle sıralayabiliriz:

- Bir üye devlette merkezi bulunan bir sigorta şirketinin, Topluluk dahilindeki diğer bir ülkede serbestçe şube açabilmesi (yerleşim serbestisi),
- Sigortacıların ürünlerini diledikleri üye ülkede, o ülke

sigortacılarıyla aynı şekilde serbestçe pazarlayabilmesi (hizmet serbestisi),

- Sigortacıların finansal taahhütlerini yerine getirmeleri ve farklı vergi sistemlerinin rekabet koşullarını olumsuz yönde etkilememesi için her üye ülkede aynı şartlara tâbi olmaları (eşit şartlarda rekabet ilkesi),
- AB çerçevesinde ortak "zorunlu sigortalar" uygulanması,
- Para transferinde kısıtlama ve yaptırım uygulanmaması,
- Birlik üyesi her ülkede sigortalıların haklarını gözetecek ve yanlış yönlendirilmelerini önleyecek Denetim Mekanizmalarının kurulması.

Bu amaçlara ulaşmak için Avrupa Ülkeleri belirli yasal düzenlemeleri de beraberinde getirmiş, çeşitli tarihlerde çeşitli konuları ilgilendiren direktifler Avrupa Konseyi'nce çıkarılmıştır.⁸ Elbette bu yasa süreci kolay gerçekleşmemiş; üye devletlerin kültürleri, ulusal davranış farklılıkları, Yerel Sigorta Sözleşme Yasaları, Vergi ve Denetim rejimlerindeki farklılıklar, Avrupa Ortak Sigorta Pazarı'nın oluşmasında zaman içinde bertaraf edilmesi gereken engellerdir. Bu engeller AB'nde hizmet serbestisi ile ortadan kalkmış durumdadır.

⁸ Daha fazla bilgi için bkz. Avrupa Topluluğu Konseyi'nin Sigortacılıkla İlgili Yönerge ve Kararları (1964-1993), T.C. Başbakanlık, Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü, Ankara, Ocak 1996.

Çeşitli ülkelerin sigorta şirketleri şu anda büyük rekabet içindedirler. Müşterilerin önünde hem şirket seçimi hem de ürünlerin seçimi konusunda geniş seçenekler açılmıştır. Bu nedenle sigorta şirketlerinin sigortalıları bilgilendirme hizmeti daha da genişlemek zorundadır.

Yerel sigorta alışkanlıklarının zaman içinde değişerek, özellikle ülkeler arası nakliyat ve endüstri sigortalarının hareketlenmesi ve Topluluğa yayılması gerekmektedir. Bu durumda iyi bir satış organizasyonu olan ve yenilikler yaratabilen sigorta şirketleri yeni düzenlemelerden kârlı çıkaracaklardır. Rekabet koşulları, teknoloji ve sigortacılık bakımından daha gelişmiş, yüksek donanımlı, iyi eğitilmiş elemanlara ve özellikle istikrarlı bir yönetime sahip daha güçlü ve daha az sayıda sigorta şirketinin pazarda kalmasına yol açacaktır.⁹ Zaten AB ülkeleri hayat ve hayat dışı branşlarda diğer üye ülkelerin piyasalarını, işletme ekonomilerini, yasal prensiplerini, ürünlerini, riziko çeşitlerini incelemişler ve AB'ne uyum sağlayabilmek için araştırmalarını önceden yaparak hazırlanmışlardır.¹⁰

⁹ Muzaffer Bilgili, Türk Sigorta Sektörünün Avrupa Birliği Karşısındaki Durumu (Seminer Notları), İktisadi Araştırmalar Vakfı, 1995/107, İstanbul 1995, s.17-18.

¹⁰ Muzaffer Bilgili, a.g.e. s.19.

2.3. Avrupa Birliği'nde Sigorta Hukuku

Sigortacılık hukuku kavramı altında genel olarak özel sigorta sözleşmesi hukuku ile sigorta piyasasının düzenlenmesi ve sigorta ettirenin korunmasına yönelik kamu müdahale hukuku birlikte anlaşılmalıdır.

AB'nde sigortacılık düzenlemelerine bakıldığında, daha önce de açıklandığı üzere, bugüne kadar çok sayıda yönerge ve tüzüğü yürürlüğe konmuştur. Yönergelerin biri reasürans, biri koasürans, dördü genel olarak hayat dışı sigortalar, üçü hayat sigortaları, biri sigorta aracıları, dördü motorlu taşıt sigortaları, üçü diğer sigorta türleri, üçü ise hesaplar ve sigorta komitesi ile ilgilidir. Tüzük¹¹ ise reka-

betin düzenlenmesi ile ilgilidir.

Bunun dışında AB'nin sigortacılık mevzuatı olarak sayılabilecek bir de İsviçre-AB Sigortacılık Antlaşması ile bunun uygulama tüzüğüne mevcut olduğu görülmektedir. AB Birlik bölgesinden yerleşme ve hizmet sunma, rekabetin korunması, belirli tür sigortalarda mevzuatın yakınlaştırılması konularında gelişmiştir.¹²

2.4. Avrupa Birliği'nde Mevcut Sigorta Mevzuatı

a) Reasürans ve Retrosesyon Alanında Yerleşme ve Hizmet Sunma Serbestisi: AB Mevzuatında 25 Şubat 1964 tarihli yönerge ile bir üye ülkede kurulu reasürans şirketinin ya da karma şirketlerin diğer ülkelerde reasürans veya retrosesyon işlemi yapmasında hiçbir engel yoktur.

b) Yabancı Ülkelerde Sigorta Yaptırabilme: AB'nde bir ülkede yerleşik kişilerin diğer üye ülkelerden hizmet alması, bir üye ülkede faaliyet gösteren şirketin de ilgili resmi makamlara haber vermek şartıyla diğer üye ülkelerde hizmet sunması serbesttir.

Genel Müdürlüğü, Ankara 1996, s. 321-338.

¹² Servet Taşdelen, *Mevzuat Uyumu Açısından Türk Sigorta Sektörünün Avrupa Birliği Karşısındaki Durumu (Seminer Notları), İktisadi Araştırmalar Vakfı, İstanbul 1995, s.33.*

c) Diğer Ülkelerde Hizmet Sunma: AB'ne üye ülkelerden birinde kurulu bir sigorta şirketi, ilgili resmi kurumları haberdar etmek suretiyle, ruhsatlı bulunduğu branşlarda diğer üye ülkelerde de sigortacılık hizmeti verebilmektedir (Tek Lisans İlkesi). AB üyesi ülkelerden birinde sigortacılık ruhsatı olan şirketler, diğer üye ülkelerde acenteleri vasıtasıyla da faaliyette bulunabilirler.

d) Kuruluş İzni: AB üyesi ülkelerde sigortacılık faaliyette bulunabilme izne tâbidir. Bir üye ülkede faaliyet gösteren sigorta şirketleri, diğer üye ülkelerde şube veya umumi vekili vasıtasıyla sigorta sözleşmesi düzenleyebilir. AB üyeleri, kendi pazar ihtiyaçlarını gerekçe göstererek, sigortacılık izni vermekten kaçınmazlar, bir başvuruyu reddettiler takdirde bunu gerekçeli olarak başvuru sahibine bildirmek zorundadırlar.

e) Sigorta Branşları: 24 Temmuz 1973 tarihli yönergeye göre hayat dışı direkt sigorta faaliyetleri 18 branş ve 7 grup halinde toplanmıştır.

f) Tarifeler: AB kurallarına göre, üye ülkelerin tarifeleri ile tarifelerin düzenlenmesine ilişkin hesap yöntemleri hakkında ulusal mevzuat 1 Temmuz 1994'ten itibaren kaldırılmıştır.¹³

¹³ Sigorta şirketleri arasında rekabetin varlığı prim miktarında bazı

¹¹ 21 Aralık 1992 tarihli Komisyon Yönetmeliği (AET) No.3932/92. Avrupa Topluluğu Komisyonu: Avrupa Ekonomik Topluluğu kuran antlaşmaya dayanarak, Antlaşmanın 85. Maddesinin 3. Fıkrasının sigorta sektöründeki belli bir anlaşma, karar ve teamülen yapılmış iş kategorilerine uygulanması konusunda 31 Mayıs 1991 tarihli 1534/91 no.lu Konsey Yönetmeliğini dikkate alarak, bu yönetmeliğin bir taslağı yayınlanarak ve Kısıtlayıcı İşler ve Hakim Uygulamalar Danışma Komitesiyle görüşerek 1 Nisan 1993'te yürürlüğe giren ve 31 Mart 2003'e kadar uygulanacak olan bu yönetmeliği kabul etmiştir. Daha fazla bilgi için bkz. Avrupa Topluluğu Konseyinin Sigortacılıkla İlgili Yönerge ve Kararları (1964-1993) T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık

g) Sorumluluk Sigortaları ve Zorunlu Sigortalar: Sorumluluk sigortaları ve zorunlu sigortalar AB'nde gelişmiş ve yaygınlaşmıştır. Üye ülkeler Karayolları Motorlu Araçlar Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) dışında kalan alanlarda kendi zorunlu sigortalarını tespit etmekte serbest bırakılmıştır.

h) Genel Şartlar: AB sigorta genel şartlarının düzenlenmesi ve onaylanması ile ilgili olarak tam bir serbestiye geçmiştir. Her şirket kendi genel şartlarını çıkarabilmektedir.

i) Teminat Blokajı: AB'nde sigortalıyı koruma amacıyla bir teminat sistemi yoktur. Bunun yerine sigorta şirketlerinin, taahhütlerine karşılık asgari bir garanti fonuna¹⁴ sahip olmaları istenir.

j) Sigorta Türleri: AB turistik yardım, kredi ve kefalet gi-

indirimlere sebep olabilmektedir. Yine rekabetten kaynaklanan dalgali prim oranları hususu da düşük kâr marjının doğmasına hattâ kâr amacının ikinci plana itilmesine sebep olmaktadır. Burada; a) sigortalamanın devir analizini ve b) piyasa kapasitesinin analizini yapmak gerekir. Bkz. J. David Cummins & Richard A. Derrig, Classical Insurance Solvency Theory, 1988 Kluwer Academic Publishers, USA, s.102-103.

¹⁴ *Garanti Fonu, şirketlerin sürekli olarak belirli serbest ve likit aktiflere sahip olmaları demektir. Bunu bir anlamda ülkemizdeki teminatların şirketler nezdinde saklanması olarak tanımlayabiliriz.*

bi birçok sigortalara ilişkin yönergeler çıkarmış, bunlar için branşlar teşkil etmiş ve belirli eşgüdüm düzenlemeleri öngörmüştür.

2.5. Avrupa Birliği Sigorta Yönergeleri ile Pazarda Ulaşılan Durum

AB sigortacılık iç pazarının düzenlenmesi ile ilgili uygulamaya konulan yönergelerin üye ülkeler hukukunda meydana getirdiği eşgüdüm sayesinde 1 Temmuz 1994'ten itibaren bir sigortacı, AB ülkelerinin egemenlik alanlarından oluşan bir coğrafyada yerleşme ve hizmet sunma özgürlüğü çerçevesinde sigortacı olarak yetkilidir. Bu sigortacı aynı zamanda tamamen yerleşik olduğu üye ülkenin sigortacılık denetimine tâbidir.

AB yönergelerinin tam olarak bir iç sigorta pazarı yaratıp yaratmadığı konusuna gelince; sigorta girişimlerinin yerleşik oldukları ülkelerin sınırları ötesinde gelişmesinin hâlâ hukuki ve fiili engellerle karşı karşıya olduğunu söylemek mümkündür. AB organlarının yıllardır süren çalışmaları, yeknesak (tek düzen) "Avrupa Poliçesi" hazırlamak, geliştirmek ve AB düzeyinde pazarlamak için yeterli değildir. Özel sigorta sözleşmeleri mevzuatının boyutları ve karmaşıklığı bunun kolay olmadığını göstermektedir.

Sigorta kapsamındaki rizikonun, rizikonun bulunduğu

ülkenin sözleşme hukukuna tâbi olması, hukuki çerçevelerin, dolayısıyla poliçelerin birbirinden farklı şekilde düzenlenmesi ve farklı kalması gerçeğini ortaya koymaktadır. Hayat dışı sigortalarda büyük rizikolarla ilgili esnek düzenleme ve genel şartların onaya tâbi tutulmaması, tek düzen bir sözleşme hukuku doğmasına yol açmamaktadır. Ayrıca üye ülkeler, sigorta ürünlerinin satışını, genel çıkarılara uygun olmadığı gerekçesiyle engelleme hakkına sahiptir. Bu konudaki uyuşmazlıkların AB yargı sisteminde çözümlenmesi gerekmektedir. Bu da pazarın bütünleşmesini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu durum uygulamada yerli sigortacının yabancıya nazaran daha avantajlı olması nedeniyle, sigortacıyı AB iç pazarı içinde işletmesini sınır ötesinde genişletmekten alıkoymaktadır.

Bu yüzden gelişmeler AB iç pazarının bütünlüğü çerçevesinde içsel ekonomiler yaratılabilmek için birleşmeler ve şirket satın almaları yönünde olmaktadır. Böylece sigortacılık AB düzeyinde daha geniş bir pazarı hedef alarak yeniden şekillenirken, sigorta ürünleri ulusal kalmaya devam etmektedir.¹⁵

2.6. Şirket Birleşmeleri

Konsolidasyon (şirket birleşmesi) dünya piyasası için

¹⁵ *Servet Taşdelen, a.g.e., s.44-45.*

yeni değildir. Ancak son yıllarda "küreselleşme"nin bir sonucu olarak reasürans/sigorta şirketlerinde birleşmeler yoluyla büyüme (sermaye yoğunlaşması) gözlenmektedir. Avrupa'da tek pazar yaratma düşüncesi Avrupa şirketleşmesini de değişik biçimde etkilemiştir.¹⁶ Özellikle Amerikan ve Japon rekabetini dikkate alan büyük şirketler, büyüme yollarını arayarak birleşme yoluna gitmektedir. Birleşme sonucunda şirketlerin risk anlayışları değişmekte, dolayısıyla sigorta gereksinimleri de değişik biçimde ortaya çıkmaktadır. Bu birleşme (mergers), satın alma/ele geçirme, stratejik işbirliği/ortaklıklar şeklinde olabilmektedir. Küreselleşen dünya ekonomisinde risk boyutlarının büyümesi, katastrofik hasarların artması, ister istemez şirketleri, varlıklarını artırarak sermayelerini yükseltmek ve bütünleşmeye gitmek zorunda bırakmıştır.¹⁷

Dünya reasürans piyasasının önde gelen grupları, satın aldıkları şirketleri birleştirip faaliyet stratejilerini rafineleş-

tirirken, diğer şirketler piyasa boşlukları bulma, yenilerini yaratma ya da var olanı geliştirme konusunda korkunç bir şekilde mücadeleye girişmişlerdir.

Global reasürörlerin rekabet alanı daha ivedi adımlarla değişmeye ve dolayısıyla iş yürütme yöntemlerini etkilemeye başlamıştır. Yasa ve yönetmeliklerin kalkması (deregulation) şimdiden Alman ve İsviçre piyasaları üzerinde çok büyük etkiler yaratmıştır. Bunun nedeni geçmişin katı tarife sistemlerindeki gevşemeyle beraber ilk sigorta aşamasında daha fazla rekabet ortamının doğmuş olmasıdır.¹⁸

Sigorta sektöründeki şirketler halen yeni pazarda başarılı olabilmek için doğru karar alabilmenin zorunluluğunu yaşamaktadırlar. Şirketlerin değişik şirketlerle birleşmeleri, finansal hizmet kuruluşları olarak Avrupa çapında büyümelerini sağlamaktır. Böylece "2000'li YILLARIN PAZARI"ni oluşturacakları şüphesizdir. Ancak şirket satın alma ya da birleşme suretiyle büyü-

meye çalışan müteşebbis gruplar, Avrupa Pazarında uygun rekabet ortamı yakalayabilirlerse başarılı olacaklardır.

Diğer taraftan hizmet sektörü içinde; banka ve sigorta şirketleri arasındaki yakınlaşmalar da her iki taraf için avantajlı olmaktadır.

Büyük sigorta şirketleri banka şubeleriyle yeni bir satış yolu kazanmakta, tek merkezden yönetilen kaliteli büyük bir işgücüne sahip olarak "in-house banking=dahili bankacılık" denilen bilgi işlem ağından yararlanmaktadır. Banka ve sigorta sektöründeki birleşmeler umulmadık boyutlara varsa da bunlar arasındaki finansal yakınlık konusunda tereddütler mevcuttur. Ancak AB ülkelerinin tümündeki sigorta şirketleri için Avrupa boyutlarına ulaşmak son derece cazip olmaktadır.¹⁹

Aşağıda Dünya Finans Sektöründe sigorta ile ilgili en büyük beş birleşme verilmiştir. Görüldüğü gibi en büyük birleşme bir sigorta şirketine aittir.²⁰

Alan Firma	Alınan Firma	Milyar \$
Travelers (USA) -Sigorta	Citicorp (USA)-Banka	82,5
Zurich Ins.(İsviçre)-Sigorta	Bat (İngiltere)-Finans, Tütün	16,2
Commercial Union(İngiltere)-Sigorta	General Accident (İngiltere)-Sigorta	10,9
Allianz (Almanya)-Sigorta	AGF (Fransa)-Sigorta	10,3
AXA (Fransa)-Sigorta	U.A.P.(Fransa)-Sigorta	7.2

¹⁶ AB'nde bugün 5000'in üzerinde küçük-büyük sigorta şirketi bulunmaktadır. Bunlardan yaklaşık %90'ı KOBİ olup, yalnız ulusal pazara hitap etmektedir. Geri kalan %10'luk kısmı ise uluslararası pazarda faaliyet göstermektedir.

¹⁷ Kemal Kürklü, "Dünya Reasürans Piyasalarındaki Yeni Gelişmeler ve Trendler (Türk Sigorta Piyasası İçin Bazı Çıkarımlar)", Reasürör, sayı 23, Ocak 1997, s.15.

¹⁸ Reasürör, sayı 27, Ocak 1998, s.36.

¹⁹ Reasürör, sayı 4, Nisan 1992, s.21-22

²⁰ David Kohen, "Dünyada Sigorta Haberleri", Sigortacı, 1-15 Aralık 1998, s. 34.

Aşağıda AB'ne üye ülkelerin ve diğer önemli dünya ülkelerinin, yıllar itibariyle seçilmiş değerleri ve dağılımları mukayeseli olarak verilmiştir.

Tablo 1: Önemli Ülkelerin Sigorta Prim Gelirleri* ve Dünya Prim Gelirlerinden Aldıkları Paylar (milyon \$)

Ülkeler	1970		1980		1990		1994		1995		1996	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
AB Ülkeleri**	-	-	118193	27.17	362529	26.74	501497	25.49	588244	27.44	618157	29.35
Belçika	878	0.76	4393	1.01	8674	0.64	10994	0.56	13519	0.63	15323	0.73
Almanya	7603	6.61	40252	9.25	92451	6.82	128459	6.53	155051	7.23	152218	7.23
Danimarka	-	-	-	-	-	-	-	-	9103	0.42	11118	0.53
Finlandiya	-	-	-	-	-	-	-	-	4367	0.43	10105	0.48
Fransa	4511	3.92	22632	5.2	74317	5.48	110465	5.61	131637	6.14	136841	6.5
Yunanistan	-	-	-	-	-	-	-	-	1884	0.09	2082	0.1
İngiltere	5139	4.47	31033	7.14	101716	7.5	116930	5.94	127904	5.97	137061	6.51
İrlanda	-	-	-	-	-	-	-	-	5175	0.24	6532	0.31
İtalya	1870	1.63	7251	1.67	30223	2.23	34370	1.75	38566	1.8	43911	2.09
Lüksemburg	-	-	-	-	-	-	-	-	4419	0.21	3914	0.19
Hollanda	1562	1.36	8582	1.96	24101	1.78	29421	1.5	35731	1.67	36139	1.72
Avusturya	-	-	-	-	-	-	-	-	12813	0.6	13608	0.65
Portekiz	-	-	-	-	-	-	-	-	5202	0.24	6048	0.29
İsveç	-	-	-	-	-	-	-	-	7133	0.51	13057	0.62
İspanya	-	-	-	-	-	-	24645	1.25	26967	1.26	30200	1.43
Avustralya	1773	1.54	7044	1.62	22157	1.63	23089	1.17	27164	1.27	33103	1.57
Japonya	7852	6.83	59195	13.61	278273	20.53	606015	30.8	637256	29.73	519589	24.67
ABD	67910	59.05	189805	43.63	482108	35.56	594195	30.2	623975	29.11	652992	31.01
Dünya Toplamı***	115000	100	435000	100	1355728	100	1967787	100	2143408	100	2105838	100

Kaynak: Statistical Yearbook of German Insurance 1998.

* Direkt sigortacıların prim gelirleri

** AB ülkelerinin toplam prim gelirleri aşağıdaki ülkelerin primlerinin toplamına eşittir: Almanya, Belçika, Fransa, İtalya, Lüksemburg, Hollanda (1951 veya 1958'den beri), Danimarka, İngiltere, İrlanda (1973'ten beri), Yunanistan (1981'den beri), Portekiz, İspanya (1986'dan beri), Finlandiya, Avusturya, İsveç (1995'ten beri).

*** 1997 yılı dünya sigorta prim hacmi 2 trilyon 200 milyar dolar düzeyinde gerçekleşmiş olup, bunun %90'ı gelişmiş sanayi ülkelerine aittir.

Tablo-2: Seçilmiş Ülkelerin Sigorta Satışı ve Yoğunluğu

Ülkeler	KİŞİ BAŞINA DÜŞEN PRIMLER* (\$)							
	Primlerin GSYİH'ya Oranı(%)		HAYAT		HAYAT DIŞI		TOPLAM	
	1980	1996	1980	1996	1980	1996	1980	1996
ABD	7.23	8.55	284.9	1076	548.8	1381	833.7	2460
Kanada	5.11	6.02	213.3	501	307.1	709	520.4	1210
Almanya	5.29	6.47	270.6	762	383.3	1097	653.9	1858
Belçika	4	5.71	120.1	670	325.4	837	445.9	1507
Fransa	3.69	8.89	113.3	1559	305.9	790	419.2	2349
İngiltere	5.78	10.71	285.7	1433	269	677	554.7	2110
İtalya	2	3.62	16.7	294	110.4	471	127.1	765
Hollanda	5.47	9.12	241.2	1268	361.9	1060	603.1	2328
Japonya	5.12	11.7	3470	3236	159.9	896	506.9	4132

Kaynak: Swiss Reinsurance Company, Sigma.

(*) 1997 yılında dünyada (global) kişi başına üretilen sigorta priminin ortalaması 431 \$ olarak gerçekleşmiştir. Gelişmiş ülkelerde bu rakam 1200-4700 \$ arasındadır.

Tablo 3: Önemli Ülkelerin 1996 Nüfusu ve Birlik İçindeki Oranı

Ülkeler	Nüfus 1996 (000)	AB İçindeki Payı (%)	1990-1996 Büyüme Oranı (%)
Almanya	81818	22	2.9
Belçika	10143	2.7	1.7
Danimarka	5251	1.4	1.7
Finlandiya	5117	1.4	2.4
Fransa	57779	15.6	2.5
Yunanistan	10411	2.8	2.9
İngiltere	58293	15.7	1.8
İrlanda	3621	1	2.2
İtalya	57331	15.4	1.0
Lüksemburg	0.413	0.1	1.3
Hollanda	15493	4.2	3.4
Avusturya	8040	2.2	4.1
Portekiz	9808	2.6	0.2
İsveç	8838	2.4	3.1
İspanya	39121	10.5	1
AB Ülkeleri	371475	100	2.1
ABD	265765	-	6.3
Japonya	123611	-	1.3

Kaynak: Federal Statistical Office, International Statistical Yearbook.

Tablodan da görüldüğü gibi, 15 ülkeden oluşan ve yaklaşık 375 milyon civarında nüfusu olan AB'nde sigortacılık sektörü gerek istihsal ve gerekse Gayri Safi Yurt İçi Hasıla içindeki payı açısından dünya ekonomisinde önemli bir payı oluşturmaktadır. Örneğin, 1996 yılı itibariyle prim gelirlerine (Tablo 1) bakıldığında AB ülkeleri prim gelirleri toplamı 651.151.000.000 \$ düzeyinde olup bunun büyük bir kısmını (yaklaşık %65'ini) Almanya (152.218.000.000 \$), İngiltere (137.061.000.000 \$) ve Fransa (136.841.000.000 \$)

oluşturmaktadır. Dünya ekonomisinin lideri durumunda olan ABD'nin ise 1996 yılı prim geliri 652.992.000.000 \$ düzeyinde olup neredeyse AB üyeleri ülkelerinin toplamına eşittir. Zaten dünya prim geliri toplamı 2.105.838.000.000 \$ olup, bunun %30,92'sini AB ülkeleri, %31,01'ini de ABD paylaşmaktadır. Bu iki toplam prim paylaşımından sonraki en büyük prim gelirlerini %24,67 ile Japonya almaktadır (Tablo 1). O halde AB'nin bazı ülkeleri (Almanya, İngiltere, Fransa) dünya sigortacılığında ABD, Japonya gibi ülkelere sonra ilk sırayı alan ülkeler arasında yer almaktadır ve bu ülkelerin günümüz sigorta endüstrisi ve tekniği oldukça gelişmiştir.

AB ile mevcut diğer birlik ve organizasyonların önemli sektörel göstergelerini aşağıdaki tablolarda görmek mümkündür.

Tablo 4: Bazı Birlik ve Organizasyonların 1996 Yılı Mukayeseli Prim Gelirleri

Birlik/ Organizasyon	HAYAT		HAYAT DIŞI		TOPLAM	
	Prim Geliri Milyon \$	Önceki Yıla Göre Değişim (%)	Prim Geliri Milyon \$	Önceki Yıla Göre Değişim (%)	Prim Geliri Milyon \$	Önceki Yıla Göre Değişim (%)
OECD*	1,135,562	0.98	842,255	0.44	1,977,816	0.75
G7**	962,736	(0,33)	716,071	(0,29)	1,678,808	(0,31)
EÜ***	332,052	10.10	286,105	(0,33)	618,156	5.2
NAFTA****	302,852	4.29	390,432	(1,0)	693,285	1.24
ASEAN*****	8,941	14.34	8,616	12.79	17,557	13.57

Kaynak: Statistical Yearbook of German Insurance 1998.

(*) 1997'de 29 üye ülkeyi kapsamaktadır.

(**) Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Kanada ve ABD.

(***) 15 üye ülkeden oluşmaktadır.

(****) ABD, Kanada ve Meksika.

(*****) Endonezya, Malezya, Filipinler, Singapur ve Tayland.

Netice itibariyle 1995 yılından bu yana, reasürans piyasaları ile sigorta piyasası arasındaki etkileşimden doğan düşük fiyat politikalarına rağmen reasürans kapasitesindeki artış, büyük reasürans şirketlerinin küçük şirketleri bünyelerine aldıkları görülmektedir. Artan rekabete ve fiyat düşürümlerine rağmen, şirketler düşük marjlarla bile olsa kârlılıklarını sürdürmüşlerdir. Öte yandan, muhtemel gelirlerini sağlamak ve piyasaya ayak uydurabilmek amacıyla da yeni ürünlere ve yeni piyasalara yönelmişlerdir. Özellikle son yıllarda "finansal reasürans" adıyla anılan (teknik kârlılığı mali kârlılıkla beslemeyi amaçlayan) "alternatif risk transferi" ürünleri, reasürans şirketleri için önem kazanmış bulunmaktadır.

Güçlü sigorta şirketleri yüksek saklama paylarıyla, hem kendi piyasalarında süren rekabet ortamında söz sahibi olmakta, hem de reasürans ihtiyaçlarını bölüşmesiz anlaşmalarla karşılama yoluna gitmektedirler.

Sonuçta Avrupa'da 2000'li yıllarda sigortacılık sektörü yoğun rekabet ortamında ve kontrolü zor şartlar altında, ancak yeni ve cazip ürünler sunabilen, yeterli öz kaynağa sahip, tüm finans ve müşteri hizmetlerine önem verebilen, ölçülü ve bilinçli büyümeyi hedefleyen şirketlerin pazarı olacaktır.

III. Türkiye'de Sigortacılık

Ülkemizde son on yıldaki gelişmeler, sektörü aşırı rekabete açık bir hale getirerek fiyatların hissedilir derecede düşmesine yol açmış ve sigorta şirketlerini rahatsız etmiştir. Aşırı rekabet nedeniyle asgari risk fiyatlarının oldukça altında olan fiyatların uygulanmasıyla şirketler, ödeyecekleri hasar karşılığı olan primi alamaz hale gelmişlerdir. Oysa rekabet fiyatla birlikte hizmette, hasarı zamanında ödeme, sigortalıyı bilgilendirmede ve onun ihtiyaçlarını karşılamada olmalıdır. Öyle ki ülke nüfusu dikkate alındığında, 1996'da prim gelirinin kişi başına düşen miktarı ülkemizde 22,3 \$ iken bu rakam Japonya'da 5.088,3 \$, Fransa'da 2.268 \$, hatta Bulgaristan'da bile 31,9 \$ düzeyindedir.

Aşağıdaki tabloya bakıldığında primlerin kişi başına miktarına göre sıralamasında Türkiye'nin 61. sırada olduğu görülmektedir. Burada dikkat çeken bir başka husus, Japonya, İsviçre, Hollanda ve Fransa gibi gelişmiş ülkelerin kişi başına düşen prim gelirlerinde hayat branşının payının hayat dışı branşlara göre daha fazla olmasıdır. Türkiye'de ise hayat dışı branşlar için bu rakam 19,4 \$, hayat branşı için 2,9 \$ gibi düşük bir seviyededir.

Öte yandan Türk Sigorta Sektörünün Avrupa Sigorta Sektörü kadar gelişmemiş olması, devletin sektöre müdahalesini kaçınılmaz hale getirmiş, ancak sektöre müdahalenin en az düzeye indirilmesi, rekabetçi bir ortam içinde verimliliğin sağlanması, sigortacılığın yaygınlaştırılması ve sigortacılık sektöründe

Tablo-5: Kişi Başına Düşen Prim Miktarları (\$)

Sıralama	ÜLKELER	HAYAT	HAYAT DIŞI	TOPLAM
1	Japonya	4,075.8	1,012.5	5,088.3
2	İsviçre	2,894.0	1,613.2	4,507.2
4	Hollanda	1,214.3	1,068.9	2,283.2
5	Fransa	1,434.5	883.9	2,268.40
34	Yunanistan	88.0	92.1	180.1
57	Bulgaristan	10.7	21.2	31.9
61	Türkiye	2.9	19.4	22.3

Kaynak: Executive's Handbook, Turkey Almanac 1998, Published by Inter Media Uluslararası İletişim A.Ş., İstanbul 1998, s.45

sağlanan fonların ülke kalkınmasında daha etkin olarak kullanılması amacıyla 1 Ekim 1990 tarihinden itibaren fiyatlarda serbest tarifeye geçilmiştir. Buna göre;

- Mecburi Mali Mesuliyet (Trafik) Sigortası ve Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası hariç kaza branşına giren tüm sigortalar,
- Makine-Montaj Sigortası,
- Hayvan Ölümü Sigortası,
- Dolu Sigortası,
- Yangın Sigortası,
- Nakliyat Sigortası

için yürürlükte olan Tarife talimatlarının yürürlükten kaldırılması ve böylece söz konusu sigorta branşlarında tarifelerin taraflar arasında serbestçe belirlenmesi kabul edilmiştir.

Bu yeni sistem ile uygulanacak primler;

a) Yürürlükteki amir hükümlere, genel şartlara ve sigortacılık esas ve usullerine aykırı olmamak şartıyla taraflar arasında,

b) Söz konusu sigortalar için sigorta konusu işlemin niteliğine göre gerekli olabilecek muafiyet, ek prim, indirim vb. gibi hususlara ilişkin hükümler veya clause'lar da yürürlükte bulunan genel hükümlere, sigorta genel şartlarına ve sigortacılık teamüllerine aykırı olmamak koşuluyla serbestçe belirlenebilecektir.

3.1. Serbest Tarifeye Geçişin Rekabete Etkisi

Bugüne kadar sigortacılıkta

rekabet, yeni ürünler geliştirerek hizmet yarışında bulunmak, riskleri karşılamada kolaylık ve hız kazanmak gibi sektöre güven, saygınlık ve dinamizm kazandıracak tedbirler şeklinde olmak yerine, daha çok yasal mevzuatın müsaade ettiği sınırları zorlayan, hatta bazen aşan, ödeme ve taksitlendirme kolaylıkları, bazı dolaylı komisyonlar ve risturnlar gibi kısır kalmaya mahkum uygulamalar şeklinde yürütülmüştür.

Serbest tarife sistemine geçişle, fiyatın tespitinde, rekabet, sağlanan teminatlar, riziko maliyeti göz önüne alınmaya başlanmış, müşteriye sağlanacak tahsilat ve taksitlendirme kolaylıkları ile fiyatın rekabet gücü artırılmaya çalışılmıştır.²¹ Bir yandan fiyatlar düşmüş, tahsilat vadeleri uzamış ve prim artışı hızlanmıştır. Diğer yandan tahsilat sorunu nedeniyle hasarlar zamanında ödenemez olmuş ve birçok şirket likidite sıkıntısına girmiştir.²²

Serbest tarifenin sektör üzerindeki etkileri 1990 yılında şu şekilde beklenmekte idi²³:

- Teknik kârlar düşecek, dolayısıyla teknik kâr esasına göre çalışan Türk sigorta şirketle-

rinin mali bünyesi sarsılacaktır. Ancak bu düşme riski, şirketlerin daha isabetli maliyet hesapları ve daha dikkatli risk analizi yapmalarına teşvik edebilir. Çünkü bu konuda yapılan hatalı tahminler ve hesaplar önemli derecede tehlike yaratabilir.

- Şirketlerin mevcut ve potansiyel fon değerlendirme anlayış ve davranışları değişecek, fonlarını daha rasyonel, rantabl bir şekilde değerlendirceklerdir.

- Bazı şirketler ortak tarifeler uygulayacaklardır.

- Şirketler öz sermaye artırımına gidecekler, bazı sigorta şirketleri birleşecek, bazıları halka açılacak, bazıları da yabancı ortak bulmaya çalışacaklardır.

- Piyasaya yeni sigorta nevi-leri ve kombinezonları çıkacak, şirketler yeni ürünlerle sektöre yaratıcı bir dinamizm kazandırmak zorunda kalacaklardır.

- Yabancı reasürörlerden alınan komisyonlarda düşmeler olacaktır.

- Bazı şirketler belli sigorta branşlarında uzmanlaşmaya gideceklerdir.

Serbest Tarife Sistemi, müşteri ve risk bazında risk ölçüm tekniklerinin geliştirilmesi ve sektörel bazda derlenmiş çeşitli istatistikî verilerin ışığında gerçek bir fiyatlandırma sistemi geliştirilmesi sonucunda yeni teminatlar geliştirmek, ürün çeşitlenmesine gidilmek, sigortalılara daha ge-

²¹ M. Ünsal Elbeyli, *Sigorta ve Sigorta Pazarlaması*, İstanbul 1995, s.140-141.

²² Mustafa Akan, *Serbest Tarifeye Geçişin Sigorta Sektörüne Etkileri*, *Reasürör*, Sayı 14, Ekim 1994, s.4.

²³ Orhan Dikmen, *Sigorta Tarifelerinde Serbesti*, (Seminer Notları), *İktisadi Araştırmalar Vakfı*, 1990/82, İstanbul 1990, s.8-10.

niş kapsamlı hizmetler verilmek suretiyle Türk sigortacılığının geliştirilmesi şeklinde değil de, rekabetin yalnızca fiyatta olması gerektiği şeklinde algılanmıştır. Bu yanlış durum, bilimsel risk ekspertizi imkânına ve gerçek riziko değerini sağlıklı olarak tespitite yarayacak güvenilir istatistiki verilere sahip olmayan şirketleri teknikten uzaklaşma pahasına gerçek olmayan fiyatlarla iş yapmaya yöneltmiştir.

Satışta müşterilere en ucuz ve en uygun fiyatın verilmesi kuraldır. Ancak bazı şirketler sigortalılarına, gerçek risk primlerinden tahmine dayanan indirimler yaparak pazar paylarını artırma yolunu seçmişlerdir. Sadece fiyatı düşürerek o anda işi almak kısa vadeli ve sağlıklı olmayan bir tutumdur.²⁴ Serbest rekabete açılmak, fiyat kırarak sigortalı sayısını artırmakla değil, sigorta bilincini tabana yayarak, ülkemizde oldukça yüksek olan potansiyel sigortalıları değerlendirerek olmalıdır. Aksi halde serbest rekabet sadece anlamsız fiyat düşürmeyle olmaz. Bu doğrultuda serbest rekabetin sektöre belli bir dinamizm getireceği kaçınılmazdır. Fiyat rekabeti tamamen şirketin kendi içindeki hesaplamalarını ve politikalarını ilgilendirmelidir. Örneğin sigorta şirketi kârlı olduğu branşlarda fiyatı düşürüp, zararlı olduğu branşlarda fiyatı artırabilir. Ancak bunu da tica-

Tablo-6: Sigorta Dalları İtibariyle Direkt Primlerin Dağılımı (%)

Yıl	Yangın	Nakl.	Kaza	Makine Montaj	Dolu	Hayvan Ölümü	Hast.	Hukuk. Koruma	Hayat Dışı	Hayat
1986	27.01	24.64	35.78	6.32	0.52	0.23	-	-	94.50	5.50
1987	26.70	21.02	37.24	6.63	0.50	0.43	-	-	92.52	7.48
1988	25.33	18.41	41.40	5.05	0.54	0.57	-	-	91.31	8.69
1989	24.92	15.51	39.13	4.75	0.56	0.50	-	-	85.38	14.62
1990	19.81	12.15	43.48	3.09	0.75	0.28	-	-	79.56	20.44
1991	15.68	10.10	47.52	3.29	0.87	0.35	1.19	-	78.99	21.01
1992	14.82	9.21	51.01	3.06	0.48	0.46	1.73	-	80.77	19.23
1993	16.14	8.97	54.20	3.37	0.39	0.40	2.05	-	85.52	14.48
1994	18.49	11.25	50.57	4.10	0.25	0.26	2.90	-	87.83	12.17
1995	17.26	10.97	49.15	4.05	0.24	0.71	4.78	-	87.16	12.84
1996	16.77	10.11	45.81	4.74	0.27	1.09	6.52	-	85.32	14.68
1997	15.04	7.78	47.09	4.91	0.29	0.48	8.55	0.05	84.19	15.81
1997/6	16.64	7.84	45.33	4.81	0.47	0.53	8.41	-	84.12	15.88
1998/6	14.96	6.29	46.36	4.78	0.67	0.21	10.35	0.05	83.67	16.33

Kaynak: T.C.Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Hazine Aylık İstatistikleri, Temmuz-Ağustos 1998, s. 98.

ri kurallar çerçevesinde yapılmalıdır. Nitekim 1990 yılından itibaren prim artışı açısından yaklaşık her yıl TL bazında %100'den aşağı artış olmamıştır. Ancak şirketler giderek düşen bir teknik kâr elde etmişlerdir. Esasında şirketlerin faaliyet kârı elde etmeleri ve bu faaliyet kârları ile genel giderlerini karşılamaları gerekirken, serbest rekabet ortamı şirketlerin sıkıntılarına sebep olmuştur.

Bu durum, sigorta bedellerinin enflasyon oranında artarak sigorta şirketlerinin teminat verdikleri risk limitlerini yükseltirken, primlerin daha önceki yıllarda alınan poliçe primlerinin altında kalmasına yol açmıştır.

Serbest tarife sistemine geçilmesiyle, kârlılığı sınırlı ol-

masına rağmen hasar frekansının çok sık, hasar/prim oranının çok yüksek olduğu kaza sigortaları ağırlık kazanırken, 1991 yılı primlerini 1990 yılı endeks ortalaması ile değerlendirince Kaza branşında (ferdi kaza hariç) %46,81, Makine-Montajda %11,77, Doluda %56,25, Hayvan Ölümünde %73,92 oranında artış sağlanırken, Yangında %8,19, Nakliyatla %0,93 oranında nispi bir azalma görülmektedir (Tablo 6).

Yine aynı şekilde Serbest Tarife sistemine geçilmesi neticesinde; özellikle kârlı branşlar olan Yangın ve Nakliyat sigortalarında yaşanan yoğun rekabetin sonucu olarak fiyatların düşmesi nedeniyle prim gelirleri enflasyon nispetinin altına düşmüştür (Tablo 7).

²⁴ M. Ünsal Elbeyli, a.g.e., s.141.

Tablo-7: Sigorta Dallarını İtibariyle Direkt Prim Artışları (Milyar TL.)

Yıl	Yangın	Nakliyat	Kaza	Makine Montaj	Dolu	Hayvan Ölümü	Hast.	Huk. Koruma	Hayat Dışı	Hayat	Toplam Tutar	Artış %	Enf. TEFE (%)
1986	51.7	47.2	68.5	12.1	1	0.4		-	181	10.5	191.5		
1987	83.3	65.6	116.2	20.7	1.6	1.3		-	288.6	23.3	312	62.91	32
1988	144.9	105.3	236.9	28.9	3.1	3.3		-	522.4	49.7	572.1	83.37	68.3
1989	259.1	161.3	406.3	49.4	5.8	5.2		-	887.7	152	1039.7	81.74	69.6
1990	438.1	268.5	961.4	68.3	16.7	6.1		-	1759.1	451.9	2211	112.66	53.1
1991	632.5	407.2	1916.8	132.7	35.1	13.9	48.1	-	3186.2	847.5	4033.7	82.44	59.2
1992	1210.7	752.8	4168.4	250.3	39	37.9	141.3	-	6600.5	1571.4	8171.9	102.59	61.4
1993	2777.1	1543.5	9324.6	579.5	67.8	68.3	352.3	-	14713.1	2490.8	17203.9	110.53	60.3
1994	5873.7	3575.4	16064.4	1303.9	79.5	82	921.5	-	27899.4	3866.1	31765.5	84.64	149.9
1995	10916.6	6936.4	31087.6	2563	152.6	451.6	3021.9	-	55129.7	8120.8	63250.5	98.46	64.9
1996	21497.8	12960.4	58715	6079.2	345.9	1396	8358.3	-	109352.6	18815.3	128167.9	102.64	84.9
1997	42577	22024.5	133306.4	13899.9	807.9	1365.9	24197.6	152.8	238332.1	44751.9	283084	120.87	91
1997/6	19747.2	9301.7	53792.2	5759.4	563.3	629.7	9980.1		99833.3	18841.1	118674.4		
1998/6	36978	15555.6	114613.5	11808.6	1656.1	525.9	25583.9	117.89	206839.4	40371.8	247211.2	108.31	94

Kaynak: T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Hazine Aylık İstatistikleri, Temmuz-Ağustos 1998, s.99.

1991 yılından sonra meydana gelen büyük hasarlar dolayısıyla hasar/prim dengeleri bozulmuş, şirketlerin ödeme dengeleri olumsuz yönde etkilenmiştir (Tablo 8).

3.2. Türkiye’de Sigorta Hukuku

Şirketlerin rekabet ortamında mücadele edebilmesi öncelikle hukuki engellerin ortadan kaldırılmasıyla ve özellikle küreselleşme süreci ile hız kazanan serbest ekonomiye uygun yasaların uygulamaya konularak önemli boşlukların doldurulmasına bağlıdır. Hukuki mevzuatın iş dünyası tarafından algılanması ve söz konusu mevzuata uyum sağlanması şirketler için vazgeçilmez bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Artık günümüz dünyasında rekabetin vazgeçilmez esas şartı hukuk alanında üstünlük ile mümkün-

Tablo 8: Sigorta Dallarını İtibariyle Hasar/Prim Oranları (%)*

Yıl	Yangın	Nakliyat	Kaza	Makine- Montaj	Dolu	Hayvan Ölümü	Hastalık
1986	29.1	45	57.6	40	77.1	32.8	-
1987	34	60	67	57	63	1	-
1988	34	74	67	102	82	26	-
1989	70.5	75.5	60.1	53.3	58.4	57.5	-
1990	50.1	56.4	56.7	61.6	69.9	50.9	-
1991	53.5	35.8	68.3	66.6	86.7	49.2	85.8
1992	54.3	36.7	67.5	59.5	77.3	42.7	72.5
1993	44.5	34.7	62.7	58.5	50.3	65.9	66.9
1994	45.3	66	73.1	90.3	36.9	96.6	75.1
1995	52	54.9	70.5	54.8	75.4	44.7	75.8
1996	50.3	51.4	79	42	40.7	146.8	79.3
1997	73.9	64.5	81.9	42.6	71.4	152.4	84.2
1997/6	42.9	66.9	79	34	31.2	124.8	71
1998/6	48.7	60.5	83.5	41.8	26.5	203.9	75.1

Kaynak: T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, a.g.e., s.100

(*) Muallâk hasar ve cari riskler karşılığı dahil.

dür. Antidumping kuralları, menşei ülke kuralları, standardizasyon, sanayi ve mülkiyet hakları, markalar, çevre konuları, tüketicinin ve rekabetin korunması vb. hususlarda gelişerek devam eden ve kendisini devamlı yenileyen bir dizi hukuki mevzuat, Türkiye’de mevcut kanun ve yönetmeliklerinde değişmelerine sebebiyet vererek yeni bir hukuki anlayış yaratmaktadır.

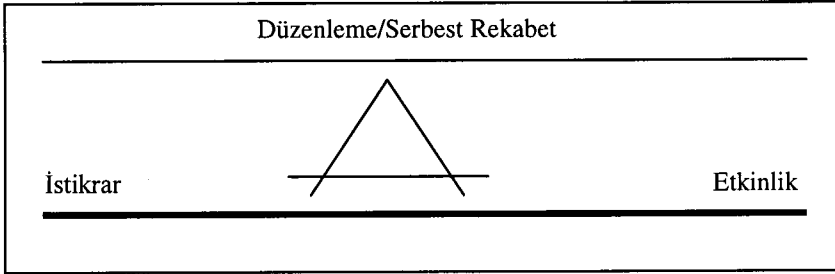
3.2.1. Yasal Düzenleme Gereği

Sigorta sektörü birçok sektöre kıyasla daha fazla düzenlemenin yapıldığı bir sektördür. Bu düzenlemenin nedenine bakıldığında istikrar-rekabet-düzenleme üçgeniyle karşılaşmak mümkündür:

önemlilik arz etmektedir. Diğer yandan sigortacılık ile yakın ilişki içinde olan sektörlerle (bankacılık, emeklilik sistemi gibi) farklılıklar ortaya çıkabilir. Bu açıdan bakıldığında üçgenin diğer iki ayağının istikrar ve etkinliğe dayandığı görülmektedir. Çünkü sigorta faaliyetleri kamu çıkarını ilgilendiren türden faaliyetlerdir ve bu tür özellikleri nedeniyle karakterize edildiklerinden, istikrara gerçek anlamda ihtiyaç vardır. Bu istikrar kendiliğinden sağlanamaz. İstikrar fiyat savaşları, yıkıcı rekabet ve kısa vadeli çıkarlar ile yıkılabilir. İstikrarı sağlamanın temel yöntemlerinden birisi yasal düzenleme yapmak olmasına rağmen, bu etkinlikte ciddi bir gerilemeye yol açabilir.²⁵

Şu anda uygulanmakta olan 539 sayılı KHK ile değişik 7397 Sayılı Sigorta Murakabe Kanunu, KHK’nin dayandığı Yetki Kanunu’nun Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiş olmasından dolayı dayanaktan yoksun kalmıştır.²⁶ Bu nedenle bu kanuna dayanılarak çıkarılan Yönetmelikler de, açılan her dava ile birlikte iptal edilmekte ve sonuçta hiçbir müeyyidesi kalmamış bir mevzuat düzenlemesi içinde sigortacılık faaliyetleri yürütülmektedir.

Öte yandan rekabet ile ilgili olan 4054 Sayılı “Rekabetin Korunması Hakkında Kanun”a bakıldığında sektörle ilgili doğrudan herhangi bir hükme rastlanılmamakta; ancak mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma, karar ve uygulamaları ve piyasaya hakim olan teşebbüslerin bu hakimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek, bunun için gerekli düzenleme ve denetlemeleri yaparak rekabetin korunmasını sağlama (M.1) amacını güden hükümlerine rastlanılmaktadır. Aynı şekilde bu kanunun kapsamını da piyasaya hakim olan teşebbüslerin bu hakimiyetlerini kötüye kullanmalarını ve rekabeti önemli ölçüde azaltacak birleşme ve devralma niteliğindeki her türlü hukuki işlem ve davra-



Şekilden de görüleceği üzere bu üçgenin birinci ayağı ne kadar düzenleme yapılması gerektiğini, hangi konularda düzenlemenin gerekli olduğunu, serbest rekabet ve bunun rekabetçi oyununa hangi ölçüde toleranslı davranılacağını göstermektedir.

Bir ülke içindeki farklılıklar çeşitli biçimlerde ortaya çıkabilir. Burada zaman boyutu da

3.2.2. Türkiye’de Mevcut Sigorta Mevzuatı

Ülkemiz sigorta sektöründe mevcut sıkıntıların başında mevzuat boşluğu gelmektedir.

²⁵ Ali İhsan Karacan, “Türkiye’de Sigortacılık Sektöründe Liberalleşme Niteliği, İçeriği, Fayda ve Mahsuruları” (Seminer Notları), İktisadi Kalkınma Vakfı, 1994/99, İstanbul, 1994, s.35-36.

²⁶ Bilgi Kongar, “1997 Yılı Sigorta Sektörünün Genel Değerlendirilmesi”, Basisen, Haziran 1998, sayı 60, s.33.

nışlar, rekabetin korunmasına yönelik tedbir, tespit, düzenleme ve denetlemeye ilişkin işlemler (M.2) oluşturmaktadır.²⁷

3.2.3. Yasal Düzenleme Biçimleri

Yasal düzenlemenin boyutunu ülkenin sosyo-ekonomik yapısı, toplumsal beklentiler, genel hukuk sistemi, yapısal gelişmenin tarihsel boyutu gibi etkenler etkilemektedir.

a) Reasürans ve retro-sesyon alanında yerleşme ve hizmet sunma serbestisi: Türkiye’de kurulu sigorta şirketleri ile yabancı ülkelerde kurulmuş şirketlerin Türkiye’deki şubelerinin reasürans işleri, 1160 Sayılı Mükerrer Sigorta İnhisarı Hakkındaki Kanun gereğince ve 15.9.1991 tarihli ve 91/2276 Sayılı Kararname ile “Sigortacılıkta Yurt İçi Saklama Payı ve Reasürans Kapasitesini Artırma Sistemi”ne tâbidir. Kararname gereği sigorta şirketleri reasürans işlerinin bir kısmını 2002 yılına kadar Hükümet adına işletilmek üzere Millî Reasürans T.A.Ş.’ne devretmek zorundadırlar. Yabancı sigorta şirketlerinin Türkiye’deki şubeleri de devir yükümlülüğüne tâbidir. Devir, esas itibarıyla reasürans primlerinin Türkiye’de kalmasını amaçlamakta, devir zorunluluğu giderek a-

zalmakta, saklama payı %75’i bulan sigorta şirketleri önemli ölçüde bu zorunluluktan kurtulmaktadır.

b) Yabancı ülkelerde sigorta yaptırabilme: Mevzuatımıza göre tüketici sigortalarını Türkiye’de faaliyette bulunan şirketlere ve Türkiye’de yaptırması esastır (7397 S.K., 539 S. K.H.K. ile değişik 29. M.). Bunun istisnaları mevcuttur. Tüketici bu sigortaları yurt dışına yaptırabilirse de yabancı şirketler bu konuda izin almadan sınır ötesinden de olsa Türkiye’de faaliyet gösteremezler.

c) Diğer ülkelerde hizmet sunma: Türkiye’de şirket kurmak suretiyle sigortacılık yapmak izne tâbidir. Yabancı sigorta şirketleri de ancak izin alarak şube açmak kaydıyla sigortacılık yapabilirler.

Yabancı sigorta şirketlerinin Türkiye’de izin almaksızın şube açamayacakları, ancak izin almak suretiyle faaliyet gösterebilecekleri ve Türkiye’de acentelik tesis ederek faaliyette bulunamayacakları kanunla düzenlenmiştir (7397 S. K., 539 S. K.H.K. ile değişik 2/1, 4. M.).

d) Sigorta branşları: Mevzuatımıza göre sigorta branşlarının Bakanlar Kurulunca belirlenebilmesi, bu konuda hızlı düzenleme yapılabilme şansını vermektedir. Son yıllarda rekabet şartından kaynaklanarak piyasada ayakta

kalabilmek amacıyla yeni ürünlerin sigortalılaşmasına sık sık rastlanılmaktadır.

e) Tarifeler: Daha önce de detaylı olarak ele alındığı üzere Türkiye’de 1990’dan itibaren büyük ölçüde tarifeler kaldırılmış ve rekabete ilk adım atılmıştır.

f) Genel Şartlar: Ülkemizde genel şartlar yasa gereği Hazine Müsteşarlığı’nca onaylanmaktadır (539 Sayılı K.H.K., M. 28).

g) Teminat blokajı: Türkiye’de sigorta şirketleri Hazine Müsteşarlığı’na teminat göstermek zorundadır. Teminatlar doğrudan sigortalıyı korumayı amaçlayan bir özellik gösterirler (539 Sayılı K.H.K. M. 14/1).

h) Teknik karşılıklar ve yatırımların sınırlandırılması: Mevzuatımızda şirketlerin yatırım portföylerine ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. Ayrıca primlerin vadelenilmesi ve acentelerle olan ilişkiler sınırlandırılarak teknik karşılıkların veya şirket varlıklarının prim alacakları şeklinde tutulması da dolaylı olarak sınırlandırılmıştır. Diğer bir sınırlandırma da teminat olarak yatırılan kıymetlere getirilen sınırlamadır.²⁸

IV. Sonuç ve Çözüm Önerileri

Avrupa’daki rekabet politikasının temeli AB’nin oluşu-

²⁷ Bkz. 7.12.1994 tarihli, 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun.

²⁸ Servet Taşdelen, a.g.e., s. 45-52.

muna dayanmaktadır. Çünkü ABD'deki rekabet politikası, üye ülkelerin ortaklaşa izleyecekleri politikalar arasında yer almaktadır. Hem üye devletler arasında hem de her üye devletin kendi içinde yerleşmiş hukuki, mali ve sosyal sistemleri sayesinde pazar yapısı gelişmiş bulunmaktadır. Sigorta işletmeleri Avrupa'da oldukça geniş kapsamlı hizmet sunmaktadır. Bu hizmetlerin sunulmasında AB ülkelerinde herhangi bir kısıtlama olmadan, hizmetler serbest olarak sunulmaktadır.

AB ülkelerinin hem prim üretiminde dünya toplamından aldıkları pay, hem de kişi başına düşen prim üretimi oldukça yüksektir. Bu yüzden AB'nin 2000'li yıllarda da geleceği parlak gözükmektedir. Ayrıca uygulamaya geçmenin son aşamasında olan Avrupa Ortak Para Birimi'nin (EURO) de bu sektöre olumlu katkısının olacağı kuşkusuzdur.

Türkiye'de sigortacılık 1980 sonrası dışa açılma ve sağlanan reel büyüme ve dinamik gelişime rağmen, gerek ülke ekonomisine, gerekse mali piyasalar içinde hak ettiği konuma gelememiştir. Özellikle enflasyonist bir ortam, sigorta sektörünün gelişimini olumsuz yönde etkilemektedir. Sektördeki potansiyelin değerlendirilmesi ile sektör önemli atılımlar yapacaktır.

Sektör, 1990 yılında fiyatların serbest bırakılmasıyla, kontrolsüz bir rekabet ortamı-

na girmiş, bu durumdan da hem sigortalı hem de sigortacı önemli ölçüde etkilenmiştir. Şirketler rekabeti, fiyatı düşürmede, faizsiz ve vadeleri uzatılmış taksitlendirmede, dolaylı komisyonlar ve risturnlar gibi uygulamalarda aradıklarından, teknik kârlılıkları düşmüş, finansal kârlarla faaliyetlerini sürdürmeye çalışmaktadırlar. Sonuçta şirketler likidite sıkıntısına düşerek hasarları zamanında ödeyemez hale gelmiş, dolayısıyla rekabet gücü iyice zayıfladığından, pazardan çekilme vs. gibi durumlarla karşı karşıya kalmışlardır.

Bu durumda yapılması gereken, güvenilir istatistiki bilgilerin derlenerek geliştirilmesi ve bu verilerin ışığında aşırı fiyat indirimlerine son verilerek reel risk fiyatı uygulamasına geçmek olmalıdır. Riskleri sağlıklı bir şekilde değerlendirebilmek için Türkiye'de faaliyet gösteren sektörlerin riskleri baz alınarak gruplandırılacağı, istatistiki bilgilerin toplanarak, kullanıma uygun hale getirileceği ve devamlı olarak güncel tutulacağı bir Veri Bankası kurulmalıdır.

Artık 2000'li yıllarda Türk Sigorta Sektörünün aynı sıkıntıları yaşamaması ve global dünyada yerini alarak özellikle AB ülkeleri ile rekabet eder hale gelebilmesi için uzun vadeli planlar yapılarak sektörün yeniden yapılması gerekmektedir. Bunun için de tüm kesimlere görev düşmektedir.

Sektörün yapısal olarak AB'ne uyumunda Türkiye'ye yeni hizmet branşlarının gelmesi, yabancı sigorta şirketlerinin hizmetlerinde serbestliklerin getirilmesi gerekmektedir. Bunların yanında aşağıda sıralanacak önerileri de göz ardı etmemek gerekmektedir:

- Sektör geçmiş yıllarda rekabet ortamı içinde enflasyon oranı üzerinde reel bir büyüme göstermiştir. Mevzuat boşluğunun yanında sektörün işleyişini kısıtlayan, gelişmesini engelleyen çok fazla vergi sorununa henüz bir çözüm getirilememiştir. Bu yüzden enflasyon ve belirsizlikler altında büyümeye çalışan sektörün geleceği açısından 7. Beş Yıllık (1996-2000) Kalkınma Planı'nda yer alan sigortacılıkla ilgili hedeflerin yanında, rekabeti koruyucu ve gelişimi sağlayan siyasi ve ekonomik tedbirlerin bir an önce alınarak yeniden yapılandırma sürecine girilmesi ve kararlı politikaların izlenmesi gerekir. Eksik olan mevzuat boşluğunun tamamlanması ve denetleme fonksiyonunun daha da etkin hale getirilmesiyle sıkıntılar büyük ölçüde kaldırılabilir.

- Sigortalıların korunması amacıyla sigortalılar, rekabet ve tüketici koruma kanunu kapsamına alınmalı, mevzuatta bu konuda değişiklikler yapılmalıdır.

- Risklerin teminat altına alınması bakımından sigorta sisteminin fonksiyonlarını gereğince yerine getirmesi ola-

nağının sağlanması ve ülke ekonomisinin ihtiyaç duyduğu uzun vadeli fon arzının yeterli seviyeye çıkarılmasına katkıda bulunması amacıyla devlet müdahalesinin asgari düzeyde tutularak, etkin, rekabetçi, güçlü, sağlıklı ve uluslararası piyasalara uyum sağlamış bir sigortacılık sektörünün geliştirilmesi ve böylece sunulan hizmetin kalitesinin yeterli düzeye çıkarılması gerekmektedir. Böylece AB'ne uyum kolaylaşacak, sosyal güvenlik ve sağlık gibi alanlarda da mevcut sorunların aşılması ve devlete aşırı yük yüklemeyen hizmet kalite ve kapsamının artırılması sağlanmış olacaktır.

- Sektörün gelişmesi için bugüne kadar sağlanamayan gerekli teşviklerin yeni teşvik politikaları uygulanarak sağlanması gerekmektedir.

- Rekabet nedeniyle düşürülen fiyatlarla birlikte üretim maliyetlerinin de düşürülmesi gerekmektedir.

- Sigorta pazarlaması faaliyetleri çerçevesinde hizmet kalitesini artırmak için mevcut ürünlerin geliştirilmesi, bu ürünlerin mevcut ve potansiyel müşterilere etkili bir şekilde tanıtılması gerekmektedir.

- Dünyada sigorta şirketlerinin birleşmeyle güçlendikleri ve rekabette avantaj kazandıkları görülürken, ülkemizde sigorta şirketleri sayısı giderek artmakta, şirketlerin güçlü bir yapıya sahip olmaları engellenmekte, pazar payları düşmektedir. Bu yüzden şirketler-

de uzmanlık alanları ve dolayısıyla hedef kitleler belirlenmeli, bunlara yönelik stratejiler geliştirilmeli, uygun araçlar bulunarak ürünleri buna göre sunmaları gerekmektedir.

- Yetişmiş, verimli ve gelişen şartlara uyum sağlayabilecek yeterli düzeyde iş gücü yanında, acente-şirket ilişkilerindeki teknik, hukuki, mali vb. eksikliklerin de giderilerek, dağıtım kanalları sayısının ve kalitesinin artırılması, reklâm ve tanıma; eğitim, araştırma-geliştirme çalışmalarına da gereken önemin verilmesi gerekmektedir.

Sonuç olarak denilebilir ki ülkemizdeki sigortacılık hizmeti Avrupa'da verilmekte olan sigorta hizmetinin çok da gerisinde değildir. Bununla birlikte Türk Sigorta Sektörü sağlıklı bir gelişme temposuna girerek mali sistemde layık olduğu yeri almalı, daha geniş yaklaşımlarla hedeflerini büyütmeli ve rekabet gücünü artırarak Avrupa seviyesinde en iyi hizmeti vermelidir.

**İsmail ASLANLAR
&
Seyran KANDEMİR
Ankara Anonim Türk
Sigorta Şirketi**

Kısaltmalar

\$	ABD Doları
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
EFTA	European Free Trade Association (Avrupa Serbest Ticaret Birliği)
EU	European Union (Avrupa Birliği)
EURO	Avrupa Ortak Para Birimi
K	Kanun
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
M.	Madde
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilâtı)
s	Sayfa
S	Sayı
vb	ve benzeri

Kaynaklar

- Akan, Mustafa, "Serbest Tarifeye Geçişin Sigorta Sektörüne Etkileri", *Reasürör*, sayı: 14, Ekim 1994.
- Akgüç, Öztin, "Avrupa Birliğinde Tek Paraya Geçişin Bankacılık Sektörüne Etkisi", *Basisen*, sayı: 61, Şubat 1999
- *Avrupa Topluluğu Konseyi'nin Sigortacılıkla İlgili Yönerge ve Kararları* (1964-1993), T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık

Genel Müdürlüğü, Ankara 1996.

• Bilgili, Muzaffer, "Mevzuat Uyumu Açısından Türk Sigorta Sektörünün Avrupa Birliği Karşısındaki Durumu" (Seminer Notları), *İktisadi Araştırmalar Vakfı*, 1995/107, İstanbul 1995

• Cummins, David J.-Derrig, A. Richard, *Classical Insurance Solvency Theory*, 1988 Kluwer Academic Publishers, USA

• Çolak, Ender A., "EURO'nun Şirketler Kesimi Üzerindeki Etkisi", *Yaklaşım Dergisi*, sayı: 73, Ocak 1999

• Dikmen, Orhan, "Sigorta Tarifelerinde Serbesti" (Seminer Notları), *İktisadi Araştırmalar Vakfı*, 1990/82, İstanbul 1990

• Elbeyli, Ünsal M., *Sigorta ve Sigorta Pazarlaması*, İstanbul 1995

• *Executive's Handbook, Turkey Almanac 1998*, Published by Inter Media, Uluslararası İletişim A.Ş., İstanbul 1998

• *Federal Statistical Office, International Statistical Yearbook*

• Karacan, A. İhsan, "Türkiye'de Sigortacılık Sektöründe Liberalleşme Niteliği, İçeriği, Fayda ve Mahzurları" (Seminer Notları), *İktisadi Araştırmalar Vakfı*, 1994/99, İstanbul 1994

• Karluk, Rıdvan S., *Avrupa Birliği ve Türkiye*, İkinci Baskı, Eskişehir 1994

• Kızıltan, Ayşe-Gürbüz Cengiz, "Araştırma/EURO", *Sinerji*, sayı: 10, Kasım 1998

• Kohen, David, "Dünya Sigorta Haberleri", *Sigortacı Dergisi*, 1-15 Aralık 1998

• Kongar, Bilgi, "1997 Yılı Sigorta Sektörünün Genel Değerlendirilmesi", *Basisen*, sayı: 60, Haziran 1998

• Kotler, Philip, *Marketing Management, Analysis, Planning, Implementation and Control*, Ninth Ed., Prentice Hall Inc., 1997

• Kürklü, Kemal, "Dünya Reasürans Piyasalarındaki Yeni Gelişmeler ve Trendler (Türk Sigorta Piyasası İçin Bazı Çıkarımlar)", *Reasürör*, sayı: 23, Ocak 1997

• Lovelock, H. Christopher, *Services Marketing*, Third Ed., Prentice Hall Inc., New Jersey 1996

• *Reasürör*, sayı: 4, Nisan 1992

• *Reasürör*, sayı: 27, Ocak 1998

• Somer, Mehmet, *Özel Sigorta Mevzuatı*, İstanbul 1997

• *Statistical Yearbook of German Insurance* 1998

• *Swiss Reinsurance Company, Sigma*

• T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, *Hazine Aylık İstatistikleri*, Temmuz-Ağustos 1998

• Taşdelen, Servet, "Mevzuat Uyumu Açısından Türk Sigorta Sektörünün Avrupa Birliği Karşısındaki Durumu" (Seminer Notları), *İktisadi A-*

raştırmalar Vakfı, 1995/107, İstanbul 1995

• Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, *Sigorta Sektörü İhtisas Komisyonu Raporu*, T.C. Başbakanlık DPT Müsteşarlığı, yayın no: 2462-ÖİK: 514, Ankara 1996

• Yükselen, Cemal, *Pazarlama İlkeler-Yönetim Üçüncü baskı*, Detay Yayıncılık, Ankara 1998

• 7.12.1994 Tarih, 4054 Sayılı *Rekabetin Korunması Hakkında Kanun*

Deniz Sigortalarında Sefer (Yolculuk¹) Ya da Süre

Sigortanın ne zaman başlayacağı ve ne zaman sona ereceği, üstlenilen rizikoların hangi süre içinde geçerli olduğunun belirlenmesi açısından önem taşımaktadır. Nitekim sigorta poliçesinin içeriğine ilişkin T.T.K.'nun 1266. maddesindeki "*Sigortanın üstüne aldığı rizikolarla bunların başlayacağı ve son bulacağı an*" hükmü ile bu olgunun önemi vurgulanmış ve poliçede yer alması gereği ifade edilmiştir. Ayrıca sözü edilen hüküm T.T.K.'nun 1264. maddesi 4. fıkrası uyarınca sigortalının zararına, sözleşme ile değiştirilemeyeceğinden, buna uymak zorunluluğu bulunmaktadır. Dolayısıyla olgu tüze açısından da önemlidir. Ancak T.T.K.'nun 1266. maddesinde sadece rizikolar ile sürenin belirlenmesi istendiği için, ayrıntılar tarafların kararına bırakılmıştır.

Süre açısından bakıldığında, deniz sigortalarında ölçüt, sefer ya da belli bir zaman dilimidir. Bir başka deyişle, güvence altına alınan rizikoların başlaması, devamı ve son bulması ya bir sefer ya da 1 Ocak-31 Aralık gibi bir süre

olarak belirlenmektedir. Sürenin bir zaman dilimi olarak belirlenmesinin, oldukça açık ve herhangi bir sorun içermemesine karşın "sefer" olgusu oldukça karmaşıktır.

T.T.K. Açısından Sefer (Yolculuk) Ya da Süre

Sefer ya da yolculuk, navlun sözleşmeleri, deniz ödünçü, gemi ve yük alacaklısı ve kaptanın görevleri gibi bölümlerde dolaylı olarak ele alınmıştır. Bu nedenle sefer için genel bir tanım yapılmamış olduğu söylenebilir. Benzer biçimde T.T.K.'nun 5. kitabı Sigorta Hukuku'nda da bir tanım bulunmamaktadır. Ancak deniz sigortaları bölümünde "Rizikonun Müddeti" ile ilgili olarak T.T.K.'nun 1382-1390. maddelerinde seferden söz edilmiştir. Sözü edilen bu maddelerde deniz sigorta poliçeleri, biri "*yolculuk üzerine sigorta*" diğeri "*müddet üzerine sigorta*" diye iki tür olarak belirlenmektedir.

"*Müddet üzerine sigorta*"da "riziko süresi" T.T.K.'nun 1389. maddesinde şöyle belirlenmiştir:

"*Akid (sözleşme), gün, hafta veya ay yahut sene üzerine yapılmış ise sigorta, mukavelenin (sözleşmenin) yapıldığı gün saat onikide başlar ve müddetin son günü saat onikide biter.*"

Maddede sigortanın başlaması ve sona ermesi yeterli açıklıkla belirlenmiştir. Ancak sigorta süresinin sona ermesi, sigorta edilen şeyin, genellikle gemilerin, açık denizlerde olması durumunda, sorun olmakta ve sorun, sigorta süresi T.T.K.'nun 1390. maddesi hükmü uyarınca "*...en yakın varma limanına...*" kadar uzatılarak çözümlenmektedir. "*Yolculuk üzerine sigorta*"da "rizikonun süresi" sigorta edilen şey (gemi, yük, navlun) göz önüne alınarak bunların her biri için ayrı ayrı belirlenmiştir. Yük, umulan kâr ve nakliyecinin komisyonu ile ilgili sigortalarda "rizikonun süresi", T.T.K.'nun 1383. maddesinde şöyle ifade edilmiştir:

"*...riziko, malların gemiye veya mavnalara yükletilmek üzere karadan ayrılmış oldukları andan başlar ve malların varma limanında yeniden karaya çıkartıldığı anda biter...*"

¹ Sefer ve yolculuk terimleri aynı anlamda kullanılmıştır.

Bu hükme göre yük, umulan kâr ve nakliyecî komisyonunun sigortalarında "rizikonun süresi", bir başka deyişle sigortacının sorumluluğunun süre açısından sınırları, yükün gemiye yüklenmek üzere rıhtımı (karayı) terk etmesi ile başlamakta, varma limanında karaya çıkartılması ile son bulmaktadır. Doğal olarak rizikonun süresi, yolculuk boyunca da sürecektir. Nitekim bu olgu T.T.K.'nun 1386. maddesinde "İşlemeye başlayan riziko müddeti sigortacı için, kararlaştırılan müddet veya sigorta edilen yolculuğun devamınca durmadan işler,..." hükmü ile vurgulanmıştır.

Sigorta, yükleme ve boşaltma sırasında kullanılan liman taşıtlarında da sürmektedir. Bu olgu da T.T.K.'nun 1383. maddesi son fıkrasında "Yükleme ve boşaltılma sırasında mavnaların mahalli (yöresel) teamüllere (geleneklere) göre kullanılmasından doğan rizikolardan da sigortacı mesuldür." hükmü ile ifade edilmiştir.

"Yolculuk üzerine sigorta" hakkındaki, yukarıda işaret edilen T.T.K.'nun hükümleri, oldukça açık olmasına karşın, buyurucu olmadıkları ve günümüzün gereksinimlerini karşılayamadıkları için "rizikonun süresi"nin poliçelerde daha ayrıntılı olarak belirlenmesi gerekmiştir. Bu nedenle sorun, genel şartlar ve deniz sigorta poliçelerine eklenen klozlarda da ayrıca ele alınmış ve düzen-

lenmiştir.

Rizikonun süresi sefer (yolculuk) olarak belirlendiğinde, basit ya da doğrudan seferler yanında iki veya daha fazla basit seferden oluşan bileşik seferler yahut sapma, gecikme veya seferin değiştirilmesi gibi olayların olduğu seferler ile de karşılaşılmaktadır. Dolayısıyla riziko süresinin anlaşılması açısından, sefer sırasında karşılaşılması olası bu olguların da ele alınması gerekmektedir.

Seferin (Yolculuğun) Değiştirilmesi

Seferin (yolculuğun) değiştirilmesi, T.T.K.'nun 1372. maddesinde biri sigorta başlamadan önce, diğeri sigorta başladıktan sonra yapılan değişiklik olmak üzere iki seçenek halinde düzenlenmiştir.

Sigorta başlamadan önce, seferin (yolculuğun) değiştirilmesi maddenin 1. fıkrasında şöyle ele alınmıştır:

"Sigortacı için riziko başlamadan önce mukavelede tesbit edilen yolculuk yerine başka bir yolculuğa başlanırsa gemi ve navlunun sigortasında sigortacı her türlü mesuliyetten kurtulur; başka sigortalarda, ancak yolculuk sigortalı tarafından değiştirilmemiş yahut onun talimatı (yönergesi) veya muvafakati (onayı) olmaksızın değiştirilmiş olduğu takdirde diğer yolculuk için rizikoyu yüklenir."

Giriş tümcesinde de anlaşılacağı gibi "gemi/sefer" ve

"navlun/sefer" sigortalarında, sefer sigorta başlamadan önce değiştirilirse, sigortacı sorumluluktan kurtulmaktadır. Başka sigortalarda, yani yük ve yükle ilgili sigortalarda, sefer ancak sigortalının onayı ya da yönergesi ile değiştirilirse, sigortacıların sorumluluktan kurtulacağı kuralı konulmuştur. Bir başka deyişle, yük ve yükle ilgili sigortalarda, sefer sigortalı tarafından veya onun yönergesi ile değiştirilmemişse sigortacının sorumluluğu devam eder.

Örneğin poliçede Mersin/İstanbul olarak belirlenen seferin varma limanı, sigortalı tarafından ve sigorta başlamadan önce "İzmir" olarak değiştirilirse sigortacı sorumluluktan kurtulur. Buna karşın yapılan bu değişiklikten sigortalının haberi yoksa sigortacının sorumluluğu sürecektir.

Sigorta başladıktan sonra yolculuğun değiştirilmesi ise maddenin 2. fıkrasında düzenlenmiştir.

"Sigortacı için riziko başladıktan sonra mukavelede tesbit edilen yolculuk değiştirilirse sigortacı yolculuğun değişmesinden sonra çıkan kazalardan mesul değildir. Bununla beraber yolculuk sigortalı tarafından değiştirilmemiş yahut onun talimatı veya muvafakati olmaksızın değiştirilmiş yahut da yolun değiştirilmesi zaruret halinden ileri gelmişse sigortacı bu kazalardan mesuldür. Meğer ki, bu zaruret hali sigortacının üstü-

ne almadığı bir rizikodan doğmuş olsun.”

Anlaşılabileceği gibi sigorta başladıktan sonra, seferin (yolculuğun) değiştirilmesi halinde, seferin değiştirilmesinden sonra olan kazalardan sigortacının sorumlu olmadığı hükme bağlanmaktadır. Buna karşın seferin değiştirilmesine kadar olanlar sigortacıların sorumluluğundadır. Ancak bu genel kurala şu iki istisna getirilmiştir.

1. Seferin (yolculuğun) sigortalı tarafından veya onun yönergesi ile değiştirilmemiş ya da onayı alınmadan değiştirilmiş olması,

2. Seferin değiştirilmesinin bir zorunluluktan doğması ve bu zorunluluğun da sigortacının yüklendiği bir rizikodan doğmuş olması.

Bu iki halde sigorta sürdürülecektir. Örneğin yukarıda sözü edilen varna limanı sigorta başladıktan sonra, sigortalı tarafından “İzmir” olarak değiştirilirse sigortacı değişme anından sonra olan kazadan sorumlu olmaz. Bir başka deyişle, varna yerinin değiştirilmesinden sonra sigorta poliçesi geçersiz olur. Ancak sözü edilen değişiklik, sigortalı tarafından yapılmamış ya da sigortalının yönergesi (talimatı) veya rızası (onayı) olmadan yapılmışsa ya da zorunluluktan doğmuşsa, sigorta devam eder.

Hemen belirtmek gerekir ki, sefer bir zorunluluk nedeniyle değiştirilmişse, bu durumun sigortacının üstlendiği riziko-

dan doğmuş olması şarttır.

Seferde Gecikme, Sapma Ya da Rizikonun Ağırlaştırılması

T.T.K.’nin 1373. maddesi 1. fıkrası hükmü “*Sigortalının fiili veya talimatı veya muvafakatiyle yolculuğun başlaması veya bitirilmesi gecikir veya gemi sigorta akdi (sözleşmesi) ile tesbit edilen rotadan ayrılır veya sigorta akdi (sözleşmesi) ile tesbit olunmuş rotaya dahil olmayacak olan bir limana uğrar yahut sigortalı diğer herhangi bir şekilde rizikonun artmasına veya değişmesine sebep (neden) olursa... ..rizikonun artmış veya değişmiş olmasından sonra meydana gelen kazadan sigortacı mesul olmaz.*” tümcesi ile başlamaktadır. Görüleceği gibi giriş tümcesinde:

1. Yolculuğun (seferin) başlaması veya sona ermesinin sigortalının eylemi, yönergesi ya da onayı ile geciktirilmesi,

2. Sapma: geminin rotasından (yolundan) ayrılması veya rotada (yolunda) olmayan bir limana uğraması,

3. Sigortalının rizikonun ağırlaştırılması veya değiştirilmesine neden olması halleri ele alınmakta ve rizikonun artmış veya değişmiş olmasından sonra olan kazadan sigortacının sorumlu olmayacağı ifade edilmektedir. Başka bir deyişle, sigortalı, herhangi bir eylemi, yönergesi veya onayı ile gecikme, sapma ya da

rizikonun ağırlaşmasına neden olursa, sigortacının sorumluluğu sona ermektedir. Ancak maddenin 2. fıkrasında bu olgulara bazı sınırlamalar getirilmiştir. Şöyle ki, rizikonun artması, zıya veya hasarın nedeni değilse; sapma zorunlu olarak yapılmışsa (bu durumda sapma sigortacının üzerine aldığı bir rizikodan doğmuş olmalıdır) veya gemi insancıl düşüncelerle, rotadan ayrılmışsa, sigortacının sorumluluğu devam eder.

Denizyolu İle Emtia Taşımaya Mahsus Genel Şartlar Açısından Sefer (Yolculuk)

Yukarıda kısaca değinilen T.T.K. hükümleri buyurucu olmadıkları ve günümüzün gereksinimlerini de karşılayamadıkları için sefer ya da yolculuk “Denizyolu ile Emtia Taşımaya Mahsus Genel Şartlar”ın 8., 10. ve 11. maddelerinde de düzenlenmiştir. Genel Şartlar’ın 8. maddesinde sapma, yolculuğun değişmesi ve sigortalının denetimi dışında kalan olağanüstü herhangi bir olay ile karşılaşılmayan, basit bir sefer ele alınmış ve sigortanın başlaması, sürdürülmesi ve sona ermesi halleri düzenlenmiştir. Sapma, seferin değiştirilmesi ve navlun sözleşmesi ile donatana verilen bir yetkinin kullanılması nedeniyle rizikonun değiştirildiği seferler ise 10. ve 11. maddelerde hükme bağlanmıştır.

Genel Şartlar'ın 8. maddesinde, aktarma, sapma, seferin değiştirilmesi gibi olayların yer almadığı basit bir sefer ele alınmış ve seferin başlaması, sürdürülmesi ve sona ermesi halleri düzenlenmiştir.

Maddenin giriş tümcesindeki "Sigorta, malların donatan veya gemi kiracısı tarafından nakledilmek veya nakliyat derhal yapılmayacaksa muvakkaten (geçici) muhafaza olunmak (korunmak) üzere, teslim edildiği (teslim alındığı) zaman başlar." hükmü ile sigortanın başladığı an belirlenmektedir. Buna göre sigorta, malların taşınmak ya da taşınmak için geçici olarak depolanmak üzere, donatan veya gemi kiracısına teslim edilmesiyle başlamaktadır. Tümcedeki "...nakledilmek veya nakliyat derhal yapılmayacaksa muvakkaten muhafaza olunmak üzere..." ifadesiyle sigortanın, malın taşınması amacına yönelik teslim ile başlayacağı vurgulanmaktadır. Örneğin ambalajlanmak üzere bir başka atölye veya fabrikaya gönderilen mal, taşınmak amacı ile yola çıkarılmadığı için sigorta başlamaz.

Maddenin 2. tümcesinde "Sigortanın akidi (sözleşmeye taraf olan) malları, donatan veya gemi kiracısına rihtim idaresi veya benzeri bir müessesese marifetiyle (aracılığı ile) teslim ettiği takdirde (teslim ederse), bunlar malların teslimini bakımından, donatanın veya gemi kiracısının mümes-

sili sayılır. Bu maddedeki muvakkat (geçici) muhafaza (saklama) keyfiyetinden (işinden) ancak, ticari teamüllere (geleneklere) uygun olan kısa bir zamana münhasır (özel) muhafaza (koruma) halleri kastedilmiştir." denilmektedir. Burada sigorta sözleşmesine taraf olan kimsenin (sigortanın akdinin) malları, rihtim idaresi veya benzeri kurumlar aracılığı ile, taşıyana teslim etmesi hali ele alınmakta ve sözü edilen bu kurumların (rihtim idaresi vb.) donatan veya gemi idarecisinin temsilcisi sayılacağı, bu kurumlara ait depolardaki geçici saklamanın (muvakkat muhafazanın) ticari gelenek ve göreneklere uygun kısa bir süre olduğu açıklanmaktadır. Özetle: Genel Şartlar'ın 8. maddesi hükmüne göre sigorta şöyle başlamaktadır.

1. Malların nakledilmek üzere donatan veya gemi kiracısı tarafından teslim alınması,

2. Nakliyat hemen yapılmayacaksa, malların geçici olarak muhafaza altına alınması için liman idaresi veya benzeri bir aracı tarafından teslim alınması.

Maddenin 2. fıkrasında sigortanın sürdürülmesi ele alınmakta ve "İşbu sigortanın hükmü, malların tahliye esnasında, buna mahsus olan liman merakibinde (taşıtlarında) buldukları esnada da aynen mer'i (yürürlükte) kalacaktır." denilmektedir. Bu hükme göre, mallar boşaltılmada kullanılan mavna, duba ve layterde bu-

lunduğu sırada da sigorta sürmektedir. Açıkça ifade edilmemesine karşın malların gemide iken, bir başka deyişle sefer sırasında da sigortalı olduğu, 1. ve 2. fıkralardan anlaşılmaktadır. Şöyle ki 1. fıkrada malların, donatan veya kiracıya teslimi ile sigortanın başladığı belirtilmekte, 2. fıkrada da boşaltılması için kullanılan mavna veya diğer deniz taşıtlarında buldukları sırada sigortalı olduğu ifade edilmektedir. Bu ifadelerden malların yükleme limanında, yükleme sırasında, yüklendikten sonra sefer boyunca ve varma limanında da boşaltılması sırasında sigortalı olduğu anlaşılmaktadır.

Sigortanın sona ermesi seçenekleri ise 3. fıkrada düzenlenmiştir.

"Sigorta, malların teslim yerinde mürselünileyhe (gönderilene) teslim edildiği anda ve eğer teslim keyfiyetine (işine) mani (engel) bir hal tahaddüs ederse (ortaya çıkarsa), malların usulüne tevfiakan (uygun) depo edildiği veya satıldığı zaman ve herhalükarda en geç tahliyeyi (boşaltılmayı) takip eden (izleyen) onbeşinci günün hitamında (bitiminde) sona erer."

Bu fıkra hükmüne göre sigorta,

1. malların poliçede belirtilen varma yeri veya limanda alıcıya teslimi ile

2. teslimi engel bir durum varsa uygun biçimde depo edildiği ya da satıldığında

sona ermektedir. fıkranın ikinci tuncesinde ise malların gemiden boşaltılmasının gecikmesi ele alınmakta ve "Tahliye (boşaltma) keyfiyeti (işi), sigortanın akidi (sigortalı) veya mürsil (gönderen) veyahut mürselünileyh (gönderilen) tarafından makbul (kabul edilen) sebep olmaksızın geciktirilirse, sigorta gecikme olmasaydı tahliye (boşaltma) ne gün bitecek idiye onu takip eden onbeşinci günün hitamında (sonunda) nihayet bulur." denilmektedir. Bu hükme göre malların gemiden boşaltılması, sigorta sözleşmesine taraf olanlardan biri (sigortanın akdi) ya da gönderen (mürsil) veya gönderilen (mürselünileyh) tarafından mantıklı bir neden olmaksızın geciktirilirse, sigorta boşaltma hangi gün sona erecekse o günü izleyen on beş günün bitmesiyle sona erer. Burada 3. fıkradaki "teslime engel" durum ile 4. fıkradaki "malların gemiden boşaltılmasının gecikmesi" ibaresinin farklı anlamları olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Mal, navlun sözleşmesi ya da taşıma, gümrükleme ile ilgili herhangi bir belgenin olmayışı yahut belgedeki bir noksanlık nedeniyle malın teslim edilmemesi "teslime engel" duruma bir örnektir. Diğer yandan gönderilenin, depolarda yer olmaması nedeniyle, malı gemiden boşalttırmak istemeyişi "geciktirmeye" örnek gösterilebilir.

Maddenin son fıkrasında da

taşımanın bir nakliyeciyi aracılığı ile yaptırılması durumu ele alınmakta ve "Eğer nakliyat bir nakliyeciyi müesseseye tevdi (emanet) edilmiş bulunursa -ki bu takdirde (bu var sayımda) sigortanın akidi bu müessesenin ismini de bildirmekle mükelleftir (yükümlüdür)- sigorta, mezkür (sözü edilen) müessesenin malları teslim ettiği (teslim aldığı) anda başlar ve bunları teslim yerinde mürselünileyhe (gönderilene) teslim ettiği anda, fakat en geç tahliyeyi takibeden otuz günün inkızasında (bitiminde) bu iki şıktan herhangi birinin diğerinden evvel tahakkuk etmesiyle sona erer." denilmektedir. fıkrada, malın bir nakliyeciyi kurum tarafından taşınması seçeneği ele alınmakta ve sigortanın başlaması, sürdürülmesi ve sona ermesi halleri düzenlenmektedir. Bu hükme göre, taşıma bir nakliyeciyi aracılığı ile yapılıyorsa bunun adının sigortacıya bildirilmesi gereklidir. Sigorta yine başlama yeri veya limanında, malların nakliyeciyeye teslimi ile başlamakta, teslim yeri ya da limanında alıcıya teslimi ile ve her halde boşaltılmayı izleyen 30. günün sonunda sona ermektedir. Ancak bu iki seçenekten hangisi daha önce gerçekleşirse, sigorta o zaman son bulur. Kısa- ca taşımanın bir nakliyeciyi kuruma yaptırılması durumunda, sigortanın başlaması, sürdürülmesi ve sona ermesi hallerinde herhangi bir fark bulunmamakta, sadece taşıma işi

doğrudan yapılmadığı için 15 günlük süre 30 güne çıkartılmış olmaktadır.

Seferin (Yolculuğun) Değiştirilmesi, Sapma ve Rizikonun Değişmesi

Sapma ve seferin (yolculuğun) değiştirilmesi hakkında yukarıda sözü edilen T.T.K. hükümleri, sigortalıların gereksinimlerini tam olarak karşılamadığı için sözü edilen olgular, Genel Şartlar'ın 10. maddesinde tekrar düzenlenmiştir.

Madde "Mutad (alışılan) veya mukarrer (kararlaştırılan) olan yolun tebdili (değiştirilmesi) veya mahalli maksudun (varma yerinin) değiştirilmesi, veyahut navlun mukavelesi gereğince donatana veya gemi kiracısına verilmiş olan herhangi bir selâhiyetin kullanılması neticesinde sigorta edilen rizikonun mahiyetinde (niteliğinde) diğer bir değişiklik vukuu takdirinde (olursa)..." tuncesi ile başlamaktadır. Görüleceği gibi giriş tuncesinde sapma, seferin (yolculuğun) değiştirilmesi ve donatan ya da gemi kiracısına verilen yetki nedeniyle rizikonun değişmesi olgularına işaret edilmektedir. Maddede işaret edilen sapma ve seferin değişmesi terimleri T.T.K.'nda ele alınmış ve yukarıda yeterince açıklanmıştı. Donatan ve gemi kiracısına verilmiş olan yetkinin kullanımı sonucu rizikonun değişmesi ise

T.T.K.'nin 995. maddesi 2. fıkrası ile T.T.K.'nin 996. maddesi hükümleri uyarınca kaptanın yetkisini kullanması ve bunun sonuçları ile ilgilidir. Şöyle ki kaptanın, yük ilgililerinin temsilcisi olarak, herhangi bir kaza nedeniyle almayı uygun ve gerekli gördüğü önlemler ya da yükün bir ara limanda boşaltılması ve tekrar yüklenmesi, rizikonun değişmesine neden olabilmektedir. Böyle bir durumda maddenin son tümcesi "...sigorta, takarrür edecek (kararlaştırılacak) bir ücret mukabilinde (karşılığında) meriyette (yürürlükte) kalır." hükmü gereği sigorta bir ek prim karşılığında devam eder. Özetle, Genel Şartlar'ın 10. maddesinde;

1. yolculuğun değiştirilmesi,
2. sapma,
3. navlun sözleşmesiyle donatan veya gemi kiracısına verilmiş olan bir yetkinin kullanılması nedeniyle rizikonun değişmesi

halleri belirlenerek, seferde bunların olması halinde de sigortanın devam edeceği, sigortacının rizikodaki bu değişiklikleri ek ücret karşılığında yüklenebileceği ifade edilmektedir. Doğal olarak sigortacının isteyeceği ek prim, yüklendiği ek rizikoya uygun olmalıdır. Başka bir ifade ile sigortacı, makul (akla uygun) ve basiretli (sağduyu ile hareket eden) bir sigortacının o durum için isteyebileceği ek prime hak kazanacaktır.

10. maddede ayrıca "... sigortalı malın, geminin veya seferin tarif (tanım) ve tavsiinde (nitelendirilmesinde) herhangi bir nisyen (unutma) veya sehiv (yanlış) vukuu (olması) halinde..." tümcesi ile sigorta sözleşmesinin bağitlanması aşamasında gemi veya yükün tanımlanması ya da betimlenmesi ile ilgili unutma veya yanlış bildirim yapılmış olması hali ele alınmaktadır. Doğal olarak bu durumda da sigorta bir ücret karşılığında yürürlükte kalır. Ancak sigortanın sürdürülmesi için, sigortalının iyi niyet ilkesi içinde olması gerektiği, diğer yandan bilerek yapılan yanlışların kanıtlanmasının zor olduğu unutulmamalıdır.²

Seferin Bir Ara Limanda Sona Ermesi

Yukarıda açıklandığı gibi Genel Şartlar'ın 10. maddesinde donatan veya gemi kiracısına verilen bir yetki nedeniyle taşıma sözleşmesinin sona erdirilmesi hali ele alınmış ve sigortanın hangi koşullarda yürürlükte kalabileceği belirlenmiştir. Genel Şartlar'ın 11. maddesinde ise böyle bir durumda sigortanın nasıl sona ereceği ya da nasıl sürdürüleceği sorunu ele alınmaktadır. 11. madde şöyle başlamaktadır.

"Navlun mukavelesi ile donatana veya gemi kiracısına

² Maddedeki bu ibarenin benzeri I.C.C.'dan 1963 tarihli yenilemede çıkartılmıştı.

verilmiş olan herhangi bir selahiyetin (yetkinin) kullanılması neticesinde, mezkür (sözü edilen) mukavele, natık olduğu (bildirilen) teslim yerinden başka bir liman veya mahalde (yerde) sona erdiği takdirde (ererse):..."

Maddenin bu giriş tümcesinde, navlun sözleşmesi ile donatan veya gemi kiracısına verilen yetkiye gönderme yapılarak, bu yetkinin kullanılması nedeniyle, seferin poliçede belirtilen varma limanı ya da yerinden başka bir yerde sona ermesi durumuna işaret edilmektedir. Maddenin (a) fıkrasında da seferin sona erdiği bu ara limanında, sigortanın sürdürülmesi seçenekleri düzenlenmektedir.

"(a) Mallar, bu liman veya mahalde (yerde) satılıp teslim edilinceye veya sigortaya son verilmesi sigortacıya bildirilinceye kadar, kararlaştırılacak bir ücret mukabilinde (karşılığında) ve poliçe şartları dahilinde sigortalı kalır. Bu fıkra yazılı iki şıktan hangisi daha önce tahaddüs ederse (olursa) o nazarı itibara (göz önüne) alınır."

Bu hüküm ile belirlenen seçeneklere göre sigorta

1. Mallar seferin sona erdiği o liman veya yerde satılıp teslim edilinceye,

2. Sigortanın sona erdirildiği sigortacıya bildirilinceye kadar ek bir prim karşılığında sigorta yürürlükte kalacaktır. Ancak bu iki seçenekten hangisi daha önce olursa o seç-

nek geçerli olur.

Malların navlun sözleşmesinin sona erdiği liman veya yerden, poliçede belirtilen yer veya limana yahut bir başka liman veya yere gönderilmesi seçenekleri ise maddenin (b) fıkrasında ele alınmaktadır.

“(b) Mallar, işbu poliçede beyan edilen teslim yerine veya herhangi diğer bir teslim yerine yeniden sevk edildiği takdirde ise, yine kararlaştırılacak bir ücret mukabilinde, bu teslim yerine varıncaya kadar poliçe şartları dahilinde sigortalı kalır ve bu yerde boşaltılmadan sonraki kuvertür müddeti hakkında 8. madde hükümleri cari olur.”

Hükümden de anlaşılacağı gibi, maddede belirlenen nedenlerle, sefer bir ara limanda sona erdiğinde, mallar poliçede yazılı yer veya limana yahut bir başka limana gönderilirse, sigorta o yere kadar ek bir prim karşılığında sürdürülür ve o yerde boşaltıldıktan sonra yine 8. madde hükmü uygulanır.

Madde *“Şu kadar ki, navlun mukavelesinin sona ermesinden sonra gecikmeden sigortalı maddenin zati ayıbından veya nevi ve mahiyetinden ileri gelen ziya ve hasarlarından dolayı sigortacıya hiçbir mesuliyet (sorumluluk) tevccüh etmez (gelmez).”* hükmü ile sona ermektedir. Bu hükümle, navlun sözleşmesinin bir ara limanda sona ermesinden sonra, malın ayıbı veya kendi niteliğinden ya da ge-

cikmeden doğan hasarlardan sigortacının sorumlu olmayaacağı belirlenmektedir.

Lloyd's SG Poliçesinde Sefer³

M.I.A.'in 25. maddesi 1. fıkrasında sefer poliçesinin, belli bir liman veya yerden *“de ve buradan”* ve *“den”* olarak düzenlenebileceğine işaret etmektedir. Bu hükme koşut olarak Lloyd's SG Poliçesi'nde de sigortanın başladığı an *“...de ve buradan da”* sözcükleri ve bunun önündeki boş yere yükleme limanının adı yazılarak belirlenmekteydi. Poliçedeki bu sözcükler Lloyd's SG Poliçesine ekli 4 numaralı yorum kuralındaki *“Emtia ve diğer taşınır şeylerin yüklenmeden itibaren şeklinde sigorta edilmeleri halinde, bunlar gerçekte gemiye yüklenmedikçe risk başlamaz ve sigortacılar, sahil ile gemi arasındaki taşıma sırasında bunlardan sorumlu değildir.”* hükmü ile açıklanmaktaydı. Dolayısıyla sigorta, rıhtımdan yükleme yapıldığında, malın gemi küpeştesini geçtiği anda, yükleme mavna, layter gibi liman taşıtları ile yapıldığında, taşıt gemi bordasına vardıkdan ve mallar küpeşteyi aştığı anda başlamaktaydı. Bir başka deyişle, yükleme limanında, liman taşıtlarındaki taşıma sırasında mallar sigortalı

olmayıp sigorta mallar gemi güvertesini aştıktan sonra başlıyordu.

Sigortanın sona ermesi ise *“...a kadar, ..., ve mal ve emtia bakımından da bunların salimen karaya çıkartılmasına kadar devam edecektir.”* tümcesi belirlenmekte ve bu tümcenin önündeki boş yere, varma limanı yazılmaktaydı. Bu tümce 5 numaralı yorum kuralında *“Emtia veya diğer taşınabilir şeyler üzerindeki risk, karaya salimen çıkarılıncaya kadar devam ediyorsa, bunlar boşaltma limanına varıldıktan sonra alışılmış şekilde ve makul bir süre içinde boşaltılmalıdır. Eğer boşaltılmamışsa risk sona erer.”* hükmü ile açıklanmıştı. Dolayısıyla sigorta, varma limanında, mallar karaya çıkartılana kadar sürmekteydi.

Aktarma ise, Lloyd's SG Poliçesi'nin kullanıma sunulduğu yıllarda, daha çok aktarmasız sefer yapıldığı için, ancak istendiğinde poliçeye dahil ediliyordu. Bir başka deyişle *“aktarma”* sigorta kapsamında değildi. Bunun tek istisnası M.I.A.'in 59. maddesinde belirlenen, malın sigortalı bir riziko nedeniyle bir ara limanda aktarılmasıydı.

Anlaşılacağı gibi Lloyd's SG Poliçesi bir sefer poliçesi olarak düzenlenmiş ve sefere de süre ile ilgili hiçbir kısıtlama getirilmemişti. Ancak zaman içinde sigortalılar, seferin kara ayaklarının da sigorta kapsamına alınmasını istedik-

³ Sefer Lloyd's SG Poliçesi ve M.I.A. hükümleri benzer olduğu için birlikte incelenmiştir.

lerinden, bu istemi karşılamak üzere "Depodan Depoya Klozu" (Warehouse to Warehouse Clause) poliçeye eklenmeye başlanmıştı. Ayrıca sigortanın, yükleme limanında, liman taşıtları ile yapılan taşımayı da kapsamaları için "Liman Taşıtları Klozu" poliçeye eklenmekteydi. Böylece mallar, seferin kara ayaklarını da kapsayacak biçimde, kesintisiz olarak, sefer boyunca sigorta edilmekteydi.

Bu kısa açıklamadan da anlaşılacağı gibi Lloyd's SG Poliçesi ve buna eklenen ilk "Depodan Depoya Klozu"nda seferin süresi ile ilgili herhangi bir kısıtlama bulunmamaktaydı. Zaman açısından tek ölçüt "taşımanın alışılmış boyunca" ibaresi ile belirlenen, malların taşınma süreci içinde olmaları ve gecikmeksizin taşınmaları olgusuydu. Ancak "Depodan Depoya Klozu" ile kara ayaklarının da güvence kapsamına alınması, varna limanında, gemiden boşaltılmayı izleyen geçici bekleme süresini gerektirmiş ve bu bekleme süresi bazı sigortalılarca kötüye kullanılınca, sigortacılar sorunlarla karşı karşıya kalmışlardı. Bu nedenle I. Dünya Savaşı'ndan birkaç yıl önce "Depodan Depoya Klozu"na geçici bekleme için, varna yerinin en son boşaltma limanı sınırları içinde olup olmadığına göre 15 ve 30 gün süreli kısıtlama getirilmişti.

II. Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı sorunlar ve bunların

sonucu, sigortalıların karşı karşıya kaldığı bekleme ve aktarma gibi sorunları çözmek için, daha sonra "Wartime Extention Clause" adını alan, "Unlimited Transhipment Clause" 1942 yılında kullanıma sunuldu. Böylece sigortalılar isterse, ek prim ödemek koşulu ile sınırsız aktarma ve olası beklemelemlere karşı güvence sağlayabiliyorlardı. Ancak bu ek primli kullanıma pek rağbet edilmediği için uygulama, 1943 yılında zorunlu duruma getirildi. Wartime Extention Clause'un bu zorunlu uygulaması 1949 yılına kadar sürdü. 1952 yılında "Wartime Extention Clause" kaldırılarak yerine "Extended Cover Clause" uygulamaya konuldu. Özellikle Güney Amerika'daki para sorunları nedeniyle, kötüye kullanıldığı ve 6 aya kadar varan uzatmalar görüldüğünden, "Extended Cover Clause" da 1956 yılında 60 gün süre ile sınırlandırıldı.

Geçici duraklamalar için konulan 60 günlük sınırlamayı izleyen yıllarda, boşaltma limanındaki depoların, deposu yeterli olmayan gönderilenler tarafından, depo veya dağıtım yeri olarak kullanılması, en son varna yeri deposu (final warehouse) teriminin değişik biçimde yorumlanmasına yol açmış ve bu nedenle "Extended Cover Clause" ile "Depodan Depoya Klozu" birleştirilerek yeniden kaleme alınmış ve "Transit Clause" adı ile 1963 yılında kullanıma

sunulmuştu.

1963 tarihli bu Transit Clause 1.1.1982 tarihli Institute Cargo Clauses'a da değiştirilmeksizin dahil edilmiştir.

Transit Clause

Günümüzde Institute Cargo Clauses (1/1/1982) ekli poliçelerde, rizikonun süresi, bir başka deyişle, sefer ve ayrıntıları, sigortanın başlaması, sürdürülmesi ve sona ermesi "Transit Clause" ile belirlenmektedir. Ancak seferin Transit Clause'daki gibi basit olmadığı, aktarma, sapma, seferin değiştirilmesi gibi olguların görüldüğü seferlere de rastlandığı için, sigorta poliçesine eklenen Institute Cargo Clauses, Transit Clause'un yanı sıra "Change of Voyage Clause" ve "Termination of Contract of Carriage Clause" da içermektedir. Dolayısıyla sefer konu olduğunda, sözü edilen bu klozların da incelenmesi gerekmektedir.

"Transit Clause" üç fıkra olarak düzenlenmiş ve birinci fıkrasında sigortanın başlaması, sürdürülmesi, sona ermesi halleri ele alınmış ve ayrıntılı olarak belirlenmiştir. İkinci fıkrada malın varna limanında boşaltılmasından sonra poliçede belirlenen en son varna yerinden başka bir yere gönderilmesi seçeneği düzenlenmiştir. Üçüncü fıkrada ise sigortalının denetimi dışında kalan gecikme, sapma, zorunlu

boşaltılma, tekrar yükleme, aktarma ya da navlun sözleşmesi ile donatan ve gemi kiracısına tanınmış bir hak nedeniyle yolculukta karşılaşılmaması olası herhangi bir değişme hükmüne bağlanmıştır.

Seferin Başlaması ve Sürdürülmesi

Transit Clause'un 1. fıkrası "Bu sigorta, malların taşınmak üzere bu sözleşmede yazılı depo veya istif yerini terk ettiği anda başlar,..." tümcesi ile başlamaktadır. Tümcedeki "... bu sözleşmede yazılı depo veya istif yeri..." sözcüklerinden de anlaşılacağı gibi, sefer ya da yolculuğun başlayacağı yerin poliçeye yazılması gerekmektedir. Bu nedenle poliçe üzerinde seferin başlayacağı ve sona ereceği yer ya da limanın adlarının yazılacağı bölüm bulunmakta ve buralara sigortalı ya da sigorta ettirenin bildireceği yer ve/veya limanın adları yazılmaktadır. Tümcedeki "...bu sözleşmede yazılı depo veya istif yerini terk ettiği anda başlar,..." sözcükleriyle de sigortanın, malın poliçede belirlenen seferin başladığı yerdeki depo veya istif yerini terk etmesi ile başlayacağı hükmüne bağlanmaktadır. Ancak "...taşınmak üzere..." sözcükleri, malın gerçekten yolculuğa başlamak amacı ile depo veya istif yerini terk etmesi anlamını içermektedir. Örneğin malın poliçede belirtilen yerden bir başka yere, amba-

lajlanmak ya da dağıtılmak için gönderilmesi durumunda, belirlenen sefere başlamak amacı bulunmadığı için, sigorta başlamaz. Diğer taraftan mal, yük taşıma sandığı (container) içine istif edilmek üzere sözleşmede yazılı depoyu bırakırsa, bu taşıma, malların yola çıktığı düşüncesi ile, sigortanın başladığı kabul edilmektedir.⁴ Kloz'un ifadesi açık olmakla birlikte bazı hallerde, *Kessler Export Corporation v. Reliance Insurance Company of Philadelphia (1963)* davasında olduğu gibi⁵, malların yükleme yerindeki depoyu terk edip etmediği belirsiz olabilmektedir.

Uyuşmazlık konusu olayda kamyon malı yüklemek için depoya gelmiş ancak ön kısmı kaldırım üzerinde olduğu için yüklenen malların ön kısımda olanları deponun dışına çıkarılmış durumdaydı. Yükleme sona erdiğinde de vakit geç olduğu için kamyon yola çıkmamış, depoya alınmış, hafta sonunda da yük ve kamyon çalınmıştı. Sigortalı, malların taşınmak üzere yola çıktığını ileri sürerek tazminat istemiş ve sigortacılar karşı görüşle ödemeyi kabul etmemişlerdi. Mahkeme malların depoyu terk etmediği ve yolculuğun başlamadığı kararını vermiştir.

Hillcrea Export & Import

⁴ Bkz. Genel İstisnalar Klozu 4.3.

⁵ Bkz. *Goodacre J. Kenneth, Goodby to the Memorandum s. 131, Plata American Trading Inc. v. K.L. Lancashire (1957) davası.*

Co. v. Universal Insurance Co. (1953) davasında da mallar ayrılmak, dağıtılmak ve bantlanmak üzere, istif yerinden kıyıdaki bir depoya gönderilmişti. Mahkeme malların taşınmak üzere sevk edildiğini kabul etmemişti. *City Stores Co. v. Sun Insurance Co. of New York (1973)* davasında da mal yüklemeden önce depoda yolculuk için birleştirilmek üzere istif edilmişti. İstif deposuna yapılan bu taşıma da Transit olarak kabul edilmemişti.⁶

Yukarıda işaret edilen davalar ve bu davalarda yapılan açıklamalar ile varılan kararlardan da anlaşılacağı gibi, malların ambalajlanma, işaretleme ve dağıtım için bir başka yere ya da depoya taşınması "...taşınmak üzere..." terimi kapsamında düşünülmemektedir.

Fıkra "...taşımanın alışılmış yolu boyunca..." ifadesiyle sürmektedir. Bu ifadeden de anlaşılacağı gibi, sigorta taşıma boyunca sürecektir. Ancak bu ifadenin açıklamasına geçmeden önce malın bir yerden diğer bir yere aktarılması anlamını içeren "taşıma (transit)" sözcüğünü ele almak gerekmektedir.

"Taşıma (transit)" sözcüğü "Goods-in-Transit Poliçesi"⁷ndeki anlaşmazlık nedeniyle bir çok kez dava konusu olmuştur.

⁶ Bkz. *R.J. Lambeth, Templeman on Marine Insurance 6. Basım, s.103 not 8.*

⁷ Karayolu ile yapılan taşımaların sigortası için kullanılan poliçe

Dolayısıyla sözü edilen davalara göz atmak "taşıma" sözcüğünün anlamının açıklanması açısından gereklidir.

Sadler Brothers Company v. Meredith (1963) davasında, temizlik malzemesi yüklenen bir kamyon, diğer sorunları çözmek üzere depo önünde beklerken polis, kamyonun depo önündeki trafiği engellediği için ileride bir yerde park edilmesini istemiş, kamyon 50-60 metre ötede park edilmiş ve orada çalınmıştı. Mahkeme sonucu Yargıç Roskill "*Transit, malların bir yerden diğer bir yere taşınmasıdır ve mallar taşınmaktaydı. Kamyon geçici olarak park edildiği yerde çalındığında da transit halindeydi*" görüşü ile sigortalı lehine karar vermişti.⁸

Crow's Transport Ltd. v. Phoenix Assurance Co. Ltd. (1965) davasında da; plak yapımcısı Decca malları, Gateshead'e taşınmak üzere, kendi kamyonları ile taşıyanın Londra/Holloway'deki binasına göndermiş, taşıyanın Londra'daki müdürü malları boşaltarak güvenli sandığı bir yere istiflemiş ve 20 dakika kadar oradan uzaklaşmış, o sırada da birkaç paket çalınmıştı. Mal "Goods-in-Transit" poliçesi ile sigortalıydı. Poliçede "*sigorta edilen şey sigortalıya ait ya da ona teslim edilmiş veya onun denetiminde, kamyonu yüklenmiş ya da boşaltılırken...ve sefer boyunca kamyonunda olsun*

veya olmasının sigortalıdır." ifadesi yer almaktaydı.

Yerel mahkemenin yargıcı, kamyonu yükleme yapılmadığı için transit başlamadığı görüşü ile malların taşıma süreci içinde olmadığı kararını vermişti. Temyiz mahkemesi yargıcı Lord Denning'e göre taşıyan, boşalttığı ve kabul ettiği anda, malı kendi kamyonuna yüklemek üzere geçici olarak depolamıştı. Bu da kamyonla taşıma olayı idi ve bu nedenle mallar sigortalı kamyonunda transit halindeydi. Lord Dankwerts de Lord Denning'e katılmış ve "*Decca kendi vasıtası ile taşıyıcının binasına göndermekle mallar Gateshead'e doğru yola çıkmıştır. Mallar taşıyanın binasına vardığında boşaltıldı, uygulamada genel olarak, mallar taşıyana ulaştığında bir kamyonun diğerine aktarılır. Ancak daha fazla bir olasılıkla da indirilip geçici bir süre uygun bir yere istiflenir ve orada bir süre bekler. Bu taşımanın bir parçasıdır. Basit olarak -kamyonunda veya indirilmiş olsun transit boyunca geçici olarak barındırılmıştır- sözleri ile teminat altındadır.*" görüşünü de eklemiştir.⁹

Benzer bir sorun *A. Tomlinson (Hauliers) Ltd. v. Hepburn (1964)* davasında ele alınmıştır. Davacı, Nottingham'daki bir sigara fabrikasından Londra'daki deposuna sigara taşımaktaydı. Kamyon Londra'daki depoya iş saatinden

sonra varmış ve boşaltılmamış, gece kamyon ve sigaralar çalınmış, kamyon da birkaç gün sonra terk edilmiş olarak bulunmuştu. Mal "*İngiltere'de herhangi bir yerde taşınırken veya transitte iken, yükleme veya boşaltma dahil, dururken veya garajda ya da herhangi bir yerde gecelerken*" koşulu ile sigortalıydı. Ticaret mahkemesi, varma yerine ulaştığında kamyon ve yükün transiti tamamlandığı için poliçenin yük boşaltılana kadar uzatılması gerektiği kararına varmıştı.

Mr. Roskil "...bana göre poliçe kamyonun boşaltılana kadar süren bir teminatı içermektedir. Diğer herhangi bir görüş büyük güçlük doğurur." demiştir. Temyiz Mahkemesi, mallar, her durumda boşaltılana kadar risktedir görüşü ile zıya anında sigortalıdır kararı vermiştir.¹⁰

Yukarıdaki kararlar ışığında "taşıma (transit)" sözcüğü malların taşınmak üzere teslim alınması, taşıta yüklenip depoyu terk etmesi ile başlayan ve taşıma boyunca sürdürülen, geçici olarak park edildiği yerler dahil, devam eden, varma yerine varılması ve teslim işlemini kapsayan bir seferi anlatmaktadır. Dolayısıyla basit bir seferde olması beklenmeyen seferin (yolculuğun) değiştirilmesi¹¹, sapma, sefer-

⁸ Bkz. Goodacre J.K., *Goodby to Memorandum s. 132.*

⁹ Bkz. Goodacre J.K., *Goodby to Memorandum s. 133-134.*

¹⁰ Bkz. Goodacre J.K., *Goodby to Memorandum s. 134.*

¹¹ 10 no.lu kloz ile ilgili açıklamalara bkz.

de gecikme gibi olgular "... taşımanın alışılmış yolu boyunca..." sözcükleri kapsamında kabul edilmemektedir.

Sapma

M.I.A.'in 46. maddesi 1. fıkrası "*Geminin geçerli bir neden olmaksızın poliçede öngörülmüş seferden sapması halinde sigortacılar sapma açısından itibaren sorumluluktan kurtulurlar...*" hükmünü içermektedir. Bu hükme göre yükü taşıyan geminin sapması halinde, sigortacılar, o andan itibaren, sorumluluktan kurtulmaktadır. Sapma halleri ise maddenin 2. fıkrasında şöyle belirlenmektedir.

1. Seferin rotası sigorta poliçesinde kesin olarak belirlenmiş ve gemi bu rotadan ayrılmışsa,

2. Seferin rotasının belirlenmediği hallerde gemi alışılmış, olağan rotasından ayrılmışsa.

Maddenin 3. fıkrasında da sapma niyetinin önem taşıdığı sapmanın gerçekleştiği andan itibaren sigortacıların sorumluluktan kurtulacağı hükme bağlanmaktadır.

M.I.A.'in 47. maddesinde geminin birden çok limana yük boşaltması düzenlenmiş ve bu limanlara sırası ile uğraması öngörülmüştür. Bu hükme göre yeterli bir neden yoksa ya da alışılmış, olağan değilse poliçedeki uğrama sırası değiştirilmemelidir. Aksi

durumda sapma gerçekleşmiş sayılır.

Yukarıda belirtildiği gibi sapma, "... taşımanın alışılmış yolu boyunca..." ibaresinin kapsamında kabul edilmemektedir. Bu nedenle "sapma" olgusu Transit Clause'un 8.3. fıkrasında ele alınmış ve seferde sapma olsa bile sigortanın yürürlükte kalacağı belirlenmiştir.

Aktarma

M.I.A.'in 59. maddesinde "*Sefer, sigorta ile temin olunmuş bir tehlike sebebiyle, bir ara liman veya yerde kesintiye uğrarsa, kaptan, navlun sözleşmesindeki özel bir şartın dışında, sadece mevcut durum karşısında, malları ve diğer taşınabilir şeyleri boşaltıp tekrar sevkedebileceği gibi bunları aktarma ederek en son varma yerine de yollayabilir; sigortacıların sorumluluğu boşaltma veya aktarmaya karşın devam eder.*" denilmektedir. Anlaşılacağı gibi, sigortalı bir riziko nedeniyle sefer bir ara liman veya yerde kesintiye uğrarsa, burada yapılan aktarma sigorta güvencesi kapsamında kabul edilmekte, bunun dışında başka herhangi bir nedenle yapılan aktarma "... taşımanın alışılmış yolu boyunca..." sözcükleri kapsamında kabul edilmemektedir. Ancak hemen belirtmek gerekir ki "sapma" gibi zorunlu olan "aktarma" Klotz'un 8.3. fıkrasında sigortanın kapsamına alınmıştır.

Seferin (Yolculuğun) Gecikmesi

M.I.A.'in 48. maddesi "*Bir sefer poliçesinin varlığı halinde, sigorta edilmiş sefer, bütün aşamaları süresince uygun çabuklukla yapılmalıdır. Eğer geçerli bir neden olmaksızın böyle yapılmazsa, sigortacılar gecikmenin makul olmayan hale geldiği andan itibaren sorumluluktan kurtulurlar.*" hükmünü içermektedir. Bu hükme göre sefer uygun hızla yapılmalı, makul olmayan gecikmelerden kaçınılmalıdır. Eğer taşıma (yolculuk) uygun hızla yapılmazsa, sigortacı gecikmenin başladığı andan bu yana sorumluluktan kurtulur. Dolayısıyla gecikme de "... taşımanın alışılmış yolu boyunca..." ibaresi kapsamında değildir.

Yukarıda yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı gibi, Transit Clause'un 1. fıkrasında, yükün sigorta sözleşmesinde belirtilen depo veya istif yerinden yola çıkması ile seferin ve sigortanın başladığı, yolculuğun devamı boyunca sapma, gecikme ve alışılmış olmayan aktarmanın yapılmadığı, seferin değiştirilmediği basit bir taşıma ele alınmakta ve hükme bağlanmaktadır.

Malların yükleme ve boşaltması için kullanılan mavnalar, layter ve duba gibi liman taşıtları hakkında M.I.A.'de hüküm bulunmamaktadır. Ancak sözü edilen bu taşımalar "... taşımanın alışılmış yolu boyunca..." ibaresi içinde ka-

bul edilmektedir.

Görüleceği gibi ne M.I.A. ne de Transit Clause, yolculuk için bir süre belirlemiş, sadece taşımanın her aşamada uygun olan hızla yapılması öngörülmüştür. Bu ölçütün, yani seferin her aşamasında taşımanın uygun hızla yapılmasının önemi 18 numaralı "Makul Hareket Etme Klozu"ndaki "Sigortalının kendi denetimi altında olan her durumda, makul süratle hareket etmesi bu sigortanın bir koşuludur." hükmü ile de vurgulanmakta ve sigortalılara bir kez daha anımsatılmaktadır.

Sigortanın Sona Ermesi

Malların poliçede belirtilen seferin başladığı yerdeki depo veya istif yerini terk etmesi ile başlayan ve taşımanın alışılmış yolu boyunca devam eden sigorta, 8.1.1. fıkrası hükmü gereği "bu sözleşmede yazılı varma yerinde, alıcının deposuna veya diğer son depo veya istif yerine teslimi" ile sona ermektedir. Sigortanın sona ermesi ile ilgili bu hüküm oldukça açık olmasına karşın "son depo veya istif yeri" zaman zaman tartışılmıştır.

Overseas Commodities v. Style (1958) davasında, Fransa'dan ithal edilen domuz butu konserveleri "Londra yolu ile İngiltere'deki herhangi bir liman veya yerdeki en son depoya" ve "...teneke kutunun şişmesi, aybı zati ve gizli kusur, en son depoya varma anından

itibaren 3 ay içinde malın reddi dahil" koşulu ile sigorta edilmmişti. Red rizikosuna, depoya giriş ile başlayan 3 aylık süre ile kısıtlı olduğu için "en son depo"nun belirlenmesi önemliydi. Yargıç kararında, son depo veya istif yerini "Kloz'da düşünülen en son varma deposunun, malların bu ülkede bulunduğu ve davacının ithalatçı olarak stoklarını parçaladığı dağıtım için uygun yerdir." diye belirtmişti. Bir başka deyişle "en son depo veya istif yeri"ni gönderilenin malların dağıtım için kullandığı yer olarak saptamıştı.¹²

Westminster Fire Office v. Reliance Marine Insurance Company (1903) davasında da bir transit sundurmasının en son depo olup olmadığı tartışılmıştı. Uyuşmazlık konusu, bir parti jütün transit sundurmasında tam zıyaa uğramasıydı.

Kalküta'dan Dundee'ye taşınan bir parti jüt "...liman araçları ile rıhtıma veya boşaltma limanındaki ihraç gemisine kadar tüm rizikolar dahil" koşulu ile sigorta edilmiş ve "malın rıhtımda geçici olarak istif edilmesi halinde rıhtımda iken ve ihraç gemisine teslimi veya her hangi bir rıhtıma ya da liman sınırları içinde bir depoya ve orada iken sigortanın sürdürülmesi" koşulu da poliçeye yazılmıştı. Limandaki uygulamaya göre, jüt balyaları rıhtımda transit

sundurmasına tartılmak ya da ayrılmak üzere istifleniyordu. Gönderilen, satmayı düşündüğü yeri daha henüz belirlemediği. Liman tüzüğüne göre mal transit sundurmasında 48 saatten fazla kalamıyordu. Ancak bu kural gelen gemiler için yer açma durumu olmadıkça çok sıkı bir biçimde uygulanmıyordu. Jüt balyaları transit sundurmasına istif edildikten üç gün sonra çıkan bir yangında ağır hasarlanmış ve davacı gönderilenin yaptırdığı yangın sigortasına başvurarak tazminat istemişti. Tazminatı ödeyen sigortacı devraldığı poliçeye dayanarak deniz sigortacısına rücu etmiş ve tazminat istemişti. Yargıç Kennedy, temyizde de onaylanan kararında, yolculuğun sona ermediğini, deniz sigortacılarının hasardan sorumlu olduğunu belirlemiştir.¹³

Yukarıdaki davalarda poliçelerdeki özel koşullara dayanılmıştı. Ancak *John Martin of London Ltd. v. Russel* (1960) davasında en son depo sorunu genel olarak ele alınmıştır.¹⁴

Bir parti domuz yağı Great Lakes'den "Liverpool Limanında teslim (ex Liverpool)" koşulu ile satılmıştı. Limanda yürürlükte olan adet de malların transit sundurmasına istif edilmesi ve buradaki üç gün için kira alınmaması yolundaydı. 7200 ton domuz yağı limandaki sundurmada iken, karşı sundurmada istif edilmiş

¹² Bkz. *Goodacre J.K., Goodby to Memorandum s. 138.*

¹³ A.g.e. s.138

¹⁴ A.g.e. s. 139

bulunan "kopra" emtiasından gelen bitler ile kirlenmiş ve temizlenmek, dondurulmak, yeniden paketlenmek ve depo için masraf yapılmıştı. Davada malların en son varma deposuna ulaşıp ulaşmadığı sorusuna yanıt aranmıştır.

Yargıç Pearson, davaların çoğunda, alıcıların, teslim notu ile, malların işaretli olan bir partisinin dağıtımını yapmış olduğunu, transit sundurmasında da satış sözleşmesindeki malların herhangi bir kısmına tasarruf edilmediğini, bu nedenle kamyonu ile gidip oradan alana kadar, malların mülkiyetinin müşteriye geçmesinin beklenmemesi, eğer bu işlem Liman İdaresi tarafından sağlanan üç gün içinde gerçekleşmemişse, malların satıcının Liverpool acentesine doğru taşınmasının olağan olduğunu saptamıştı. Soruşturma yargıç ise, *Westminster Fire Office v. Reliance Marine Insurance Co.* davasına gönderme yaparak, transit sundurmasını malların geçici olarak yerleştirildiği ve daha öteye gönderildiği bir yer olarak belirlemişti. Bu durumda, zıya anında sigorta ettirilebilir menfaatin olduğu, transit sundurmasının en son varma deposu olarak düşünülemeyeceği için davacı tazminata hak kazanmıştı.

Bu karar üzerine sigortacılar, 1963 yılında Klozu yeniden ele almışlar ve istif, ayırma veya dağıtım yeri olarak kullanılan sundurma, depo vb.

gibi yerlerde sigortanın sona erdiğini hükme bağlamışlardır.

Yukarıdaki açıklamaları özetlemek gerekirse; sigorta, depolama, ayırma (tahsis) veya dağıtım amacı ile kullanılan yerlerde sona ermektedir. Ancak depolama göz önüne alındığında, malların taşıma süreci içinde olup olmadığı, sigortalının niyeti ya da davranışına bağlıdır. Bir başka deyişle, eğer gönderilenin olağan uygulaması (alışkanlığı) malları depoda bırakmak ise ya da gönderilen, malların depolanması için talimat vermişse, sigorta malların depoya girmesi ile derhal son bulur. Eğer sigortalı malı rihtimde teslim almaya niyetliyse, makul davranmak koşuluyla, sigorta, mallar poliçede yazılı varma yerindeki depoya girene kadar devam eder. Hatta bu durum liman işçilerinin grevi, teslim belgelerinin gecikmesi gibi sigortalının kendi denetimi dışında olan bir nedenle gecikme olsa bile değişmemektedir.

Özetle Transit Clause'un 1. fıkrasının ilk bölümünde (8.1.1.) sigortanın, alıcının poliçede belirtilen yer veya limandaki deposunda sona ereceği kuralı konulmaktadır. Bu genel kurala fıkranın ikinci bölümünde (8.1.2.) sigortalının varma yerinde veya daha önce bir yerde seçeceği,

1. taşımanın alışılmış yolundan başka bir yerde depolama,

2. dağıtım veya ayırma yeri olarak kullanacağı depo veya

yerler de eklenmektedir. Bir başka deyişle, sigortalı mal, varma yerinde ya da daha önce dağıtım veya ayırma yerlerinde ya da taşımanın alışılmış yolundan başka bir yerde depolanırsa, bu yerlere teslim ile sigorta sona ermektedir.

Kloz'un 8.1.3. fıkrasında da "*sigorta edilen malın son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltılmasının tamamlanmasından sonra 60 gün geçmesi ile...*" denilerek seferin sona ermesi hallerine, zaman açısından kesin bir sınırlama getirilmiştir. Buna göre, özel bir anlaşma yapılmadıkça, yükün varma limanında gemiden boşaltılmasını izleyen 60 günün bitmesiyle, teslim olmasa bile, sigorta mutlaka sona erer. fıkra "*...bunlardan hangisi daha önce gerçekleşirse ona göre sona erer.*" tümcesi ile bitmekte ve seferin ya da sigortanın sona ermesi açısından 60 günlük bu sürenin kesin ve son sınır olduğu vurgulanmaktadır.

Daha Öteye Taşıma

Transit Clause'un 2. fıkrasında, yüklerin son varma limanında boşaltıldıktan sonra ancak sigorta sona ermeden önce bir başka yere gönderilmesi seçeneği düzenlenmiştir. Bu fıkranın çok bilinen kullanımını, malların son varma yeri veya limanından önce bir yerde satılmasıdır. Ancak fıkra "satılma" sözcüğü kullanılmamış, varma yerinin değişti-

rilmesi ile sınırlı kalmıştır. Transit Klozu'nun 2. fıkrası şöyledir:

"Mallar son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltıldıktan sonra ancak bu sigorta sona ermeden önce, sigorta edilen varma yerinden başka bir yere gönderilirse, bu sigorta yukarıda belirtilen sona erme koşullarına bağlı kalmakla birlikte, bu diğer varma yerine yapılacak taşımanın başlamasından öteye uzatılmayacaktır."

Bu fıkra hükmüne göre, malların son varma limanında gemiden boşaltıldıktan sonra ancak sigorta sona ermeden önce, bir başka varma yerine gönderilmesi durumunda,

1. malın daha öteye taşıyan gemiye doğrudan teslimi ile,

2. mavna, layter gibi liman taşıtları ile yüklemeye mavna-ya teslimi ile,

3. karada bir başka yere gönderme halinde, transit veya gümrük sundurmasında ya da rıhtımda istiflenmesi ile bu sigorta sona ermektedir. Bir başka deyişle, yük son varma limanında boşaltıldıktan sonra ancak sigorta sona ermeden önce bir başka yere gönderilmek istendiğinde, bu son varma limanında, sigortanın nasıl sona ereceği belirlenmektedir.

Sigortalının Denetimi Dışındaki Haller

Gönderen malı taşıyana teslim ettikten sonra, sigortalının seferi yönetmesi hemen hemen

olası değildir. Dolayısıyla sigortalılar sapma, gecikme, yolculuğun değişmesi gibi denetleyemedikleri birçok olgu ile karşılaşmaktadırlar. Daha önce açıklandığı gibi, sapma, aktarma, seferin gecikmesi ya da seferin değişmesi "*taşımanın alışılmış yolu boyunca*" sözcükleri kapsamında kabul edilmemekte ve sigorta sona ermektedir. Bu olgular Transit Clause'un son fıkrası 8.3.'te ele alınmaktadır. fıkra şöyledir:

"Bu sigorta (yukarıdaki sona erme şartlarına ve aşağıdaki 9. kloz hükümlerine bağlı olarak) sigortalının denetimi dışında gecikme herhangi bir sapma zorunlu boşaltma tekrar gönderme veya aktarma ve navlun sözleşmesinin donatanlara veya kiracılarına tanıdığı bir hakkın kullanılmasından doğan yolculuktaki herhangi bir değişiklik sırasında yürürlükte kalacaktır."

Fıkra da;

1. sigortalıların denetleyemedikleri gecikme,

2. sapma,

3. zorunlu boşaltma, tekrar gönderme ve aktarma,

4. donatan ya da gemi kiracısının neden olduğu seferdeki herhangi bir değişiklik belirlenerek, bunlar gerçekleşse bile sigortanın devam edeceği hükmüne bağlanmaktadır. Ancak 9. kloz'a gönderme yapıldığı için orada öngörülen koşullar göz önüne alınmalı ve durum derhal sigortacılara bildirilmelidir.

Hemen belirtmek gerekir ki, aşağıda (M.I.A.'in 49.) sayılan hallerde sapma ve gecikme affa uğramakta, sigortacıların sorumluluğu sürmektedir.

* Poliçede açıkça izin verilirse,

* Kaptan veya patronun denetimi dışında kalan koşul neden olursa,

* Açık veya örtülü bir yükümlülüğe uymak için yapılırsa,

* Sigorta edilen şeyin güvenliği için yapılırsa,

* İnsan yaşamını kurtarmak ya da tehlikede olan bir gemiye yardım amacı ile yapılırsa,

* Gemideki bir kişi için tıbbi yardım amacı ile yapılırsa.

Kısaca yukarıda sayılan değişikliklerde, sigortalının bildirimine gerek olmadan sigortalılar korunduğu için sigorta sona ermez. Ancak sigortanın devamı Transit Clause'undaki koşullara ve "Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi Klozu"nun hükümlerine bağlıdır.

Burada seferin makul sürat ile yapılması hakkındaki M.I.A.'in 48. maddesi hükmü ile 18. "Gecikmeden Sakınılması Klozu"nun da göz önüne alınması gerektiğini belirtmek uygun olacaktır.

Sigortanın Hiç Başlamadığı Haller

Bir sefer poliçesinde sigortanın başlaması, malın yolculuğa (sefere) çıkması ile bağlantılıdır. Bir başka deyişle si-

gorta edilen şeyin (malın) karşı karşıya olduğu rizikolardan zarar görmesi için sefere başlaması gerekmektedir. Ancak mal yolculuğa çıkarsa sigortalının sigorta edilebilir menfaati zıya ya da hasara uğrayabilir. Dolayısıyla seferin hiç başlamadığı herhangi bir durumda, sigorta poliçesi ile sigorta edilen şeyin (malların) karşı karşıya oldukları rizikolar arasında bir bağlantı oluşmadığı için sigorta da başlamaz.

M.I.A.'in 42. maddesinin 1. fıkrasında "...Ancak yolculuğun makul bir süre içinde başlaması hakkında zimni (örtülü) bir taahhüt (yüklenme) vardır. Eğer sefer makul (uygun) bir süre içinde başlamazsa sigortacı sözleşmeyi bozabilir." denilmektedir. Kısaca yasa makul bir süre içinde başlamayan sefer için, sigortacıya sözleşmeyi bozma hakkı vermektedir. Bir başka deyişle, sefer makul bir süre içinde başlamazsa sigortacı, M.I.A.'in 42. maddesinde belirlenmiş örtülü yükümlülüğe dayanarak, bozma hakkını kullanabilir. Lloyd's SG Poliçesi'ne ek 2. ve 3. kuralda da sözü edilen madde hükmüne koşut olarak, sefer başladıkça sigorta da başlamaz denilmiştir.

Makul süre ise *De Wolf v. Archangel Maritime Insurance Co. (1874)*¹⁵ davasında ele alınmış ve açıklanmıştır. Dava

konusu şöyledir.

Sigorta temmuz ortasında sigortacıya bildirilmesine karşın gemi, yükleme limanı Montreal'e ağustos ayının sonuna kadar ulaşmamıştı. Sefer başladığında Atlantik Okyanusu'nda kış koşulları başlamış ve gemi tam zıya uğramıştı. Yargıç seferin makul bir süre içinde başlamadığını, bu gecikme nedeniyle de seferin yaz yolculuğundan kış koşullarına dönüştüğünü ifade ederek sigortacıları zıyadan sorumlu tutmamıştı.

M.I.A.'in 43. maddesinde de "*Hareket yeri poliçede gösterilmiş bulunur, ancak gemi bu yerden hareket edecek yerde başka bir yerden hareket ederse risk başlamaz.*" hükmü konulmuştur. Bu madde ile gemi sefere poliçede yazılı yer veya limandan değil de bir başka yer veya limandan başlarsa sigortanın da başlamayaacağı açıklıkla belirtilmektedir.

M.I.A.'in 44. maddesinde de "*Varma yeri poliçede gösterilmiş bulunur, ancak gemi bu limana müteveccihen (yönelmiş olarak) hareket edecek yerde herhangi başka bir varma yerine hareket ederse risk başlamaz.*" hükmü bulunmaktadır. Bu maddede geminin poliçede yazılı varma limanı yerine bir başka limana hareket etmesi durumunda sigortanın başlamadığı açıkça belirtilmektedir.

Yolculuğun herhangi bir nedenle yanlış bildirilmesi ve malların poliçede belirlenen

sefere başlamaması *Simon, Israel and Co. v. Sedwick and Others (1892)*¹⁶ davasında ele alınmıştı. Bu eski bir dava olmasına karşın, varılan kararın yakın zamanda "the Judicial Committee of the Privy Council" tarafından örnek olarak ele alınmış olması nedeniyle günceldir. Dava konusu şöyledir:

Bir yükleyici malları Bradford'daki depodan Liverpool'a gönderiyor, oradan deniz yolu ile Seville'ye ve karadan Madrid'e sevk ediliyordu. Poliçe "Mersey veya Londra'da ya da oralardan herhangi bir Portekiz veya Cebelitarık Boğazı'nın batı yanındaki bir İspanya limanına ve oradan İspanya ya da Portekiz'in herhangi bir yerine; İngiltere'deki depoyu terk ettiği andan itibaren All Risks olarak; gönderilenin deposuna kadar" ibaresini içeriyordu. Ayrıca "poliçede sapma ve yolculuğun değiştirilmesinin poliçeye dahil olmadığı, bir ek prim karşılığında saklı tutulduğu" yazılıydı. 1892 yılı Mart'ında benzer bir yükleme için bildirim yapılmıştı. Bildirim yapıldıktan birkaç gün sonra yüklenen malların Lope de Viga gemisine yüklendiğini öğrenmiş ve hemen Broker'a haber vermişti. Boşaltma limanı eskisi gibi Seville olarak kalmıştı. Ancak gemi Carill, Huelva ve Cartagena'ya¹⁷ doğru sefere çıkmıştı. Konşimento yükleyi-

¹⁵ A.g.e. s. 145

¹⁶ A.g.e. s. 145

¹⁷ Cartagena Akdeniz'de bir limandır

ciye geldiğinde malların Cartegena'ya boşaltılacağı ve Madrid'e gönderileceği anlaşılmıştı. Konşimentoyu alan ve durumu anlayan yükleyici, poliçedeki "sigortalıdır" (held covered) notuna dayanarak ek prim ödemeyi de kabul etmiş ve seferin değiştirilmesini istemiş, sigortacılar bu teklifi Cartegena seferinin sigorta edilmediği gerekçesiyle kabul etmemişti. Ayrıca "seferin değişmesi"nin sadece poliçede belirlenen seferin başlamasından sonra yapılabileceği, bildirilen seferin ise sigortalı olmadığı ileri sürülmüştü.

Yargıç Wright "Sigortalının iddiası, mallar depoyu bıraktığında poliçe ile sigorta edilmiş sefere başlaması niyet edilmiş, bildirim doğru yapılmış, poliçe başlamış ve ek prim ödenerek seferin Cartegena'ya değiştirmeye hak kazanılmış olduğudur. Bu hassas bir nokta, ancak sigortacıların iddiası galip gelmeli. Eğer poliçenin esası deniz rizikosu ise gemiye ulaşan başlangıç seferi taşıtının özellikleri malların gerçekten gönderilmek üzere yüklendiği sefere göre kararlaştırılmalı ve mallar yükleninceye kadar, daha sonra gerçekten yükleneceği sefere başlamak üzere alınmış olmalı. Eğer böyleyse, malların başlamış olduğu sefer bildirilen sefer değildir. Poliçe ve sapma klozu asla yürürlükte değildir." kararına varmıştır. Bu karar temyiz mahkemesinde onaylanmıştı. Lord Bowen'

in temyizdeki sözleri anlamlıdır.

"Mevcut davada, mal Bradford'dan yola çıkarılmış ve sigortalı sefer için yola çıkartıldığı iddia ediliyor. Eğer mal sigortalı sefer için yola çıkarılmış olsaydı, sanıyorum ki Bradford ile Liverpool arasındaki süre boyunca sigortalı sefere başlangıç ve ek olarak sigorta edilmiş olurdu. Ancak burada malın sigortalı sefere başlamadığına dair kesin gerçeğe sahibiz. Yani Bradford ile Liverpool arasındaki rizikolar sigortalı seferin başlangıcı ve eki olmamıştır. Mal Bradford ile Liverpool arasındaki sefer sırasında ziya veya hasara uğramış olsaydı, sigortalı seferin taşıma sözleşmesine tahsis edilmiş olduktan sonra, davanın ne olacağına karar vermek gerekmezdi. Bu davadaki kesin gerçek, denetime sahip kişi...seferi poliçenin dışında belirlediği için malın sigortalı sefere tahsis edilmemiş olduğunu gösterdi; eğer böyleyse poliçe asla yürürlükte olmazdı."

Seferin yanlış bildirilmesinin poliçenin feshine yol açtığı yukarıdaki davalarda görülmektedir. Malların sigortalının bilgisi olmaksızın değişik bir gemiye yüklendiğinde sigortalının masum bir kurban olduğu Kallis (Manufactures) Ltd. v. Success Insurance Ltd. davasında gösterilmiştir.¹⁸

Pantolon üreten bir firma,

CIF Limasol koşulu ile kumaş satın almış ve satıcı 1.1.1963 tarihli All Risks Klozu ile sigorta yaptırmıştı. Mal Oceania Maru gemisine yüklenecekti, ancak gemi yükü kabul etmemiş. Bunun üzerine malların bir acente aracılığı ile Ta Shun gemisine yüklenerek Limasol'a gönderilmesi düzenlenmiş. Bu arada üretici, kaptana yükleri alması için talimat vermiş, ancak bu talimatta aktarma yeri açık bırakılmış ve "Diğer şartlar taşıyanın (Carrier's) konşimentosuna göre" şartı yazılı konşimento düzenlenmişti. Konşimento "receipt for shipment" şeklinde düzenlenerek acente tarafından imzalanmış. Geminin Ta Shun ve boşaltma limanının da Limasol olduğu onaylanmıştı. Konşimentoda 8 Ağustos 1976'da yüklendi damgası bulunmakta ve birçok kloz, bu arada aktarma ve gönderme klozları da düzensiz bir biçimde ekliydi.

Hong Kong'da kazaya uğradığı için mal Ta Shun gemisine hiç yüklenmemiş ve o sırada da yük, yüklenmek üzere acenteye gönderilmişti. Konşimento dolandırıcılık amacı ile düzenlenmişti. Mal 16 Ağustos 1976'da diğer mallarla birlikte Ta Hung gemisine yüklenmiş ve 4 gün sonra Keelung/Taiwan'da boşaltılmış. Orada 16 Kasım'a kadar kalmış ve Intellect gemisine yüklenerek Kıbrıs'a gönderilmişti. Alıcı tüm çabalarına karşın gerçeği öğrenememişti. Birkaç gün sonra gemide

¹⁸ A.g.e. s. 148

(Intellect) yangın çıkmış ve söndürme sırasında sıkılan sulardan mallar tam ziya olmuştu. Durum anlaşıldıktan sonra sigortalı tazminat talep etmiş, sigortacı, Hong Kong'dan Limasol'a Ta Shun gemisi ile yapılacak seferin sigorta edildiğini, bu seferin de yapılmadığını ve rizikonun başlamadığını ileri sürerek tazminatı reddetmiştir. Sigortalı Depodan Depoya Klozu'na göre rizikonun başladığını, gemi acentesinin düzenlediği konşimentoya aktarma ve gönderme klozlarının ekli olduğunu ve malların Keelung'dan yola çıktığını, Hong Kong'dan da aktarma edilerek Limasol'a gönderildiğini iddia etmiştir.

Mahkeme alıcıyı haklı bulmuşsa da Hong Kong temyiz mahkemesi kararı geri çevirmiştir. Bunun üzerine uyuşmazlık "Judicial Committee of Privy Council"e gitmiş ve orada sigortalı Simon, Israel and Co. v. Sedwick davasından destek almak istemiştir.

Komite "taşıma sözleşmesini anlamak için sadece konşimentoya bakmak yeterli değil, yükleme notu (shipping note)'na da bakmak gerek. Sözleşme "gemide" (on board) koşulunu içeriyor. Ancak mallar Ta Shun'a hiç yüklenmemiş, böylece gemide koşulunu içeren bir konşimentoya ekli sözü edilen klozlar da yürürlükte olamazlar. Sonuçta bir yerden diğer bir yere yola çıkan gemiye yüklenmemiş bir yük, o gemiden aktarma edi-

lemez veya gönderilemez." kararına varmıştır.

Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Sigortalı Sefer

"Transit Clause" ile sadece seferin değişmesi, sapma ve aktarmanın olmadığı doğrudan, basit bir sefer ele alındığı ve sözü edilen bu seferde, sigortanın başlaması, sürmesi ve sona ermesi hallerinin düzenlendiği açıklanmıştı. Diğer yandan taşıma sözleşmeleri, ambargo, yükün boşaltılma yeri ile ticaretin yasaklanması, ihraç ve ithal yasakları, abluka, gemilere devlet hizmeti için el konulması, salgın hastalık, savaş veya grev ya da geminin uzun sürebilecek onarımları gibi, sigortalının denetimi altında olmayan herhangi bir nedenle son bulmakta ve mallar en son varma limanından önce bir limana boşaltılmaktadır. Dolayısıyla, sigortalıların denetleyemedikleri bu olaylar nedeniyle, seferin sigorta sözleşmesinde yazılı varma yerinden önce sona ermesi hallerini ele almak ve sigortanın nasıl süreceğini, nasıl son bulacağını belirlemek gerekmektedir. İşte bu tür olayların gözlemlendiği seferlerden bazıları "Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi Klozu" ile ele alınmakta ve sigortalı seferin sona ermesi halleri düzenlenmektedir.

İtalya'nın 1935 yılında, Habeşistan'ı ele geçirmesi üzerine Birleşmiş Milletler İtalya'ya karşı ambargo ilân et-

miş, gemiler de İtalyan yüklerini başka limanlara boşaltmaya başlamıştı. Donatanlar konşimentoya koydukları kloz ile seferi varma limanı yerine başka bir limanda sona erdirmeye hakkını saklı tutmaktaydılar. İşte sigortacılar, sigortalıların karşı karşıya kaldıkları bu duruma çözüm olarak "Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi Klozu"nu Institute Cargo Clauses'a dahil etmişlerdir.

Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi Klozu

Kloz "Şayet sigortalının denetimi dışındaki koşullardan dolayı, taşıma sözleşmesi burada yazılı varma yerinden başka bir liman veya mahalde sona erer ya da taşıma, yukarıda 8. Kloz'da belirtildiği biçimde malların tesliminden önce başka bir şekilde sona ererse, bu sigorta da sona erer" tümcesi ile başlamaktadır. Anlaşılabacağı gibi Kloz'un bu giriş tümcesinde iki hal ele alınmakta ve bunlardan birinin gerçekleşmesi durumunda bu sigortanın sona ereceği ifade edilmektedir.

1. Taşıma sözleşmesinin, sigortalının dışında, denetleyemediği bir olay nedeniyle, policede yazılı varma limanından başka limanda sona ermesi,

2. Taşımanın, Transit Klozu'nda belirlendiği gibi, malların varma liman ve/veya yerinde tesliminden önce sona ermesi.

Ancak Kloz'un yukarıdaki

tümcesi **“meğerki sigortalılara derhal haber verilmiş ve teminatın devamı istenmiş olsun.”** sözcükleri ile sürmekte ve sigortanın devam ettirilmesi isteniyorsa, durumun sigortalılara bildirilmesi gerektiğine işaret edilmektedir. Anlaşılacağı gibi böyle bir durumda, sigortanın sürdürülmesinin ilk koşulu, sigortanın devam ettirilip ettirilmeyeceğine karar vermek, diğeri de olayı sigortalılara bildirmektir. Başka bir deyişle sigortalı seferin sürmesi kendiliğinden (otomatik) değil, sigortalının istemine bağlı olmaktadır. Kloz’un girişindeki **“Bu durumda sigorta, sigortacılarca istenmesi halinde bir ekprime bağlı olmak kaydıyla”** tümcesiyle de sigortalıların isterlerse ek prim alma hakkı olduğu ifade edilmektedir.

Kloz’un 1. fıkrasında taşımanın ya da taşıma sözleşmesinin sona ermesi durumunda sigortanın o yer veya limanda ne zaman veya nasıl sona ereceği olgusu düzenlenmektedir. 1. fıkrada *“mallar bu liman veya yerde satılana ya da teslim edilene kadar veya özel olarak başkaca kararlaştırılmamışsa, sigortalı malların bu liman veya yere varmalarından itibaren 60 günün geçmesine kadar (hangisi daha önce olursa),”* denilmekte ve sigortanın *“Transit Clause”*una uygun olarak malların o yer ya da limanda,

* satılmasına,

* teslim edilmesine ya da

* limana varılmasından itibaren 60 günün bitmesi ile sona ereceği ifade edilmektedir. Bir başka deyişle fıkrada belirlenen olgulardan herhangi birinin gerçekleşmesi ile sigorta son bulacaktır. Doğal olarak hangisi daha önce gerçekleşirse, sigorta o anda sona erer. *“...özel olarak başkaca kararlaştırılmamışsa, ...”* ibaresinden de tarafların daha değişik seçenekleri kararlaştıracabilecekleri anlaşılmaktadır.

Kloz’un 2. fıkrasında *“şayet mallar belirtilen 60 günlük süre içinde (veya bunun kararlaştırılan herhangi uzatmasında) burada yazılı varma yerine veya başka herhangi varma yerine gönderilirse, yukarıda 8. klozdaki hükümler uyarınca sona erene kadar, yürürlükte kalacaktır.”* denilmekte ve sigorta o yer veya limanda sona ermeden önce, mallar bir başka yere sevk edilirse, 8. kloz’a uygun olarak süreceği ifade edilmektedir.

Seferin Değiştirilmesi Klozu

Seferin değiştirilmesi, M.I.A.’in 45. maddesinde ele alınmış ve 1. fıkrasındaki *“Geminin varma yeri, risk başladıktan sonra iradi olarak (bilerek) poliçede kararlaştırılmış bulunan başka bir liman olarak değiştirilirse seferin değiştiğine hükmolunur.”* diye tanımlanmıştır. Bu hükme göre riziko başladıktan, bir başka deyişle sigorta edilen mal, varma yerine doğru, taşınmak üzere

yola çıktıktan sonra, poliçede yazılı varma limanı ya da yeri, sigortalı tarafından değiştirilirse, sefer değiştirilmiş olur. Bu durumda 45. maddenin 2. fıkrası hükmüne göre de *“Poliçede aksine hüküm bulunması hariç, seferin değişmesi halinde sigortalıların değişikliği vukuu anından yani değişme kararı izhar edildiği (gösterildiği) andan itibaren mesuliyetten kurtulurlar...”* Kısaca, poliçede yazılı varma yeri ya da limanının değiştirilmesi, sigortalı tarafından bildirildiği andan geçerli olmak üzere, sigortalıların sorumluluktan kurtulurlar.

Bu soruna çözüm getirmek isteyen sigortalıların, fıkradaki *“Poliçede aksine hüküm bulunması hariç...”* ibaresine dayanarak *“Seferin Değiştirilmesi Klozu”* ile seferdeki değişikliği güvence kapsamına almışlardır.

Kloz *“Bu sigortanın başlamasından sonra varma yerinin sigortalı tarafından değiştirilmesi, ...”* diye başlamakta ve seferin değişmesini, M.I.A.’in 45. maddesi 1. fıkrasına uygun olarak, sigortanın başlamasından sonra varma yerinin sigortalı tarafından, doğal olarak bilinçle değiştirilmesi biçiminde ele almaktadır. Yasada seferin değiştirilmesinin bilinçli (voluntarily) olması vurgulanmaktadır. Ancak *“Seferin Değiştirilmesi Klozu”*nda bu sözcük bulunmamakta, değişiklik sigortalılar tarafından yapılacağı için anlam pek de-

ğişmemektedir. Diğer yandan seferin gerçekten değiştirilmiş olması da gerekmemekte, sigortalının varma yerinin değiştirildiği bildirimini yapması yeterli olmaktadır.¹⁹

Seferin değişmesinin güvence kapsamına alınması "...sigortacılara derhal bildirmek..." koşuluna bağlıdır. Bir başka deyişle seferin değiştirileceği anda sigortacılara bildirilmelidir. Yoksa sigortacılar seferin değiştirildiği anda sorumluluktan kurtulurlar. "Sigortacılara derhal bildirmek" koşulunun örtülü bir yükümlülük olduğu, *Hood v. West End Motor Car Packing Co. (1917)* davası temyiz mahkemesinde görüşülürken, *Thames & Mersey Marine Insurance Co. Ltd. v. Van Laun* davasında Lordlar Mahkemesinde alınan karara dayanılarak belirlenmiştir.²⁰ Bir başka deyişle, "seferin değiştirilmesi" örtülü bir yükümlülük olduğu için, bunun sigortacıya anında bildirilmesi gereklidir. Burada örtülü yükümlülüklere uyulmasının Institute Cargo Clauses'ın sonundaki "note"da vurgulandığını anımsamak yararlıdır.

Liberian Insurance Agency v. Mosse (1977) davasında bu notun M.I.A.'in hükmünü yansıttığı Yargıç Donalson tara-

findan vurgulanmıştır.²¹

Kloz'a öngörülen bir başka koşul da ek prim ödenmesi ve sigortacıların yeni koşullar ile ri sürebilmesidir.

"Seferin değiştirilmesi" olgusunun rizikonun başlamasından sonra gerçekleşmesi M.I.A.'in 45. maddesi 1. fıkrası hükmüdür. Eğer gemi, poliçede belirtilen varma yeri veya limandan başka bir yere doğru yola çıkarsa riziko başlamayaacağı için "Seferin Değiştirilmesi Klozu"ndan yararlanılmaz. Böyle bir sorun *Simon, Israel and Co. v. Sedwick and Others (1893)* davasında ele alınmıştır. Benzer bir sorun *George Kallis (Manufacturers) Ltd. v. Success Insurance Ltd. (1985)* davasında da ele alınmıştır.²²

II. Dünya Savaşı başlamadan az önce ve hemen sonra Alman bayraklı gemilerin hükümetin emriyle seferlerini değiştirmesi, "seferin değişmesi zorunlu olmamalı, isteyecek yapılmalıdır" görüşü ile kabul görmemişti.²³

Savaş Sigortalarında Sefer

Yaklaşık yüzyıldan bu yana, savaş rizikoları yük sigorta poliçesinden istisna edilmekte ve ayrı bir poliçe ile güvence altına alınmaktadır. 1936 yılına gelinceye kadar da, her iki

poliçede de sefer "Depodan Depoya Klozu" ile belirlenmekte ve bu açıdan aralarında fark bulunmamaktaydı. Ancak, İspanya iç savaşında, 1936 yılında, uçaklardan atılan bombalar ve bunun neden olduğu ağır hasar, sigortacıları kaygılandırmış ve gelecekte uçakların karalar üzerinde daha fazla hasara yol açacağını düşünmüşlerdi. Deniz sigortacıları, özellikle limanlarda yüklerin yığılması ve uçakların bunlara vereceği zarar, bu zararın tazmini için yeterli parasal güçleri olup olmayacağı hakkında endişeliydiler. İşte bu nedenle Londra Sigorta Piyasası'nda "War Risk Waterborn Agreement" diye adlandırılan bir anlaşma yapılmış ve 16.12.1937 tarihinde yürürlüğe konulmuştu. Bu anlaşma ile savaş sigortalarında sefer, yükün gemide olduğu süre ile sınırlandırılmıştır. Bir başka deyişle savaş rizikolarının, yükün gemiye yüklenmesi ile başlaması ve varma limanında gemiden boşaltılması ile sona ermesi kararlaştırılmıştır. Sözü edilen bu anlaşma 1976 ve 1982 yıllarında yenilenmiş, günümüzde 19.12.1997 tarihli olanı yürürlüktedir.

Son yıllarda "War Risk Waterborn Agreement" anlaşmasının dayandığı nedenler tartışılmaya başlanmış ve bu konuda bazı yeni gelişmeler olmuştur. Bu gelişmelerden en önemlisi, Ortadoğu'da görülen savaşların ortaya koyduğu sorunlar ve Arap ülkelerinin dış

¹⁹ Bkz. *Dover Victor, A Handbook to Marine Insurance*, 8. Basım 1975, s.383, *Tasker v. Cunningham Davası (1819)*.

²⁰ Bkz. *Templemen on Marine Insurance*, 6. Basım, s.88

²¹ A.g.e., s. 88

²² Bkz. *Goodacre J.K., Goodby to the Memorandum*, s. 148 ve 150

²³ Bkz. *Templemen on Marine Insurance*, 6. Basım, s. 90

alım/satımına konu olan malların savaş sigortası için 1984 yılında "Arab War Risk Insurance Syndicate" kurulmasıdır. Ancak bu sendika sadece Arap ülkelerinin dış alım/satımına konu olan malların sigortası ile ilgilenmektedir. Bir başka gelişme de Fransızların eski kolonilerine ya da oradan yapılan taşımalar için savaş sigortası yapılmakta olmasıdır. Bu arada "War Risk Waterborn Agreement" anlaşmasının, son yenileme sırasında, karayolu ile taşınan yüklerin savaş sigortalarının yapılmasına bazı koşullarla izin verildiğine işaret etmek gerekmektedir.

"War Risk Waterborn Agreement" anlaşmasına karşın II. Dünya Savaşı sırasında aktarmalar ve limanlardaki duraklamalar savaş sigortaları kapsamına alınmış ve sefer sigortalılar lehine uzatılmıştı. 1945 yılında malların yükleme, aktarma ve boşaltma limanlarındaki liman taşıtlarında bulunmaları da sigorta kapsamına alınmıştı. 1949 yılında da, aktarma ve boşaltma limanlarında güvencenin kapsamı, mayın ve torpido rizikoları ile sınırlandırıldı. Ancak karadaki güvence sürüyordu. Nitekim bu olgu, 1970 yılında Doğu Afrika ve Avustralya limanlarından yapılan sevkıyat sırasında yüklerin, Eliat (Akabe Körfezi) ile Ashdod (Akdeniz) arasında yapılan kara nakliyatında, zıyaa uğraması ile ortaya çıktı. Sigortacıların

düşüncesi karadaki zıya veya hasarı tazmin etmek olmadığından, ertesi yıl "Transit Klozu"nda gerekli değişiklik yapıldı. Aşağıda 1.1.1982 tarihli Institutes War Clauses (Cargo)'un içerdiği sözü edilen bu "Transit Klozu"u ele alınmıştır.

Savaş Sigorta Poliçelerinde Transit Klozu

Sefer, Institute Cargo Clauses (A), (B) veya (C) 1.1.1982'de olduğu gibi, savaş sigorta poliçelerine eklenen 1.1.1982 tarihli Institute War Clauses (Cargo)'daki "Transit Klozu"u ile belirlenmektedir. Ancak "War Risk Waterborn Agreement" nedeniyle sözü edilen "Transit Klozu"ları birbirinden farklıdır. En önemli fark ise, savaş sigorta poliçesinin seferin kara ayaklarını kapsamamasıdır. Bir başka deyişle, savaş rizikoları limanda, rıhtımda, depolarda ve karayolu taşımada güvence altına alınmamaktadır.

Transit Klozu'nun 1. fıkrasında, seferin başlaması ve sona ermesi, 2. fıkrada yükün bir ara limanda gemi veya uçakla daha öteye taşınmak üzere boşaltılması ve bu durumda seferin sona ermesi ve tekrar sürdürülmesi, 3. fıkrada taşıma sözleşmesinin sona ermesi nedeniyle seferin bir ara limanda sona ermesi, 4. fıkrada batık ya da terk edilmiş mayın veya torpido rizikoları, 5. fıkrada sapma, donatan veya kiracılara verilen

yetki nedeniyle seferdeki değişimler ele alınmaktadır.

Sigortanın Başlaması

Transit Klozu'nun giriş tümcesinde "Bu sigorta, ancak sigortalı şey, sigortalı şeyin bir kısmı söz konusu ise bu kısım, deniz aşan gemiye yüklendiğinde başlar..." denilmekte ve sigortanın, malların deniz aşan gemiye yüklenmesi ile başlayacağı ifade edilmektedir. "...sigortalı şey, sigortalı şeyin bir kısmı..." sözcükleri ile malların deniz aşan gemiye yüklenen her parçası için sigortanın başladığı belirtilmektedir.

Tümcedeki "...deniz aşan gemi..." terimi Klozu'da "...sigortalı şeyi bir liman veya yerden bir diğerine taşıyan ve bu tür bir yolculuğun bir deniz geçişini içerdiği gemi olarak düşünülecektir." diye tanımlanmaktadır. Bununla açık deniz gemileri ve bunların yaptıkları her bir basit (ara) sefer anlatılmaktadır.

Sigortanın Sona Ermesi

Sigortanın sona ermesi ise Klozu'nun 5.1.2. fıkrasında şöyle hükme bağlanmaktadır.

"aşağıdaki 5.2. ve 5.3.'e bağlı olmak koşuluyla ya sigortalı şey, sigortalı şeyin bir kısmı söz konusu ise bu kısım, son boşaltma limanı veya yerinde deniz aşan gemiden boşaltıldığında ya da geminin son boşaltma limanı veya yeri-

ne vardığı günün gece yarısından itibaren sayılmak üzere 15 günün bitiminde, hangisi daha önce olursa buna göre sona erer;”

Fıkra, sigortanın sona ermesi, Kloz’un 2. ve 3. fıkralarındaki hükümlere bağlı olarak, iki seçenek halinde düzenlenmektedir.

1. son varma limanında yükün gemiden boşaltılması,

2. geminin bu limana vardığı günün gece yarısından başlamak üzere 15 günün geçmesi.

Doğal olarak bu iki seçenektan hangisi daha önce gerçekleşirse sigorta ona göre sona erecektir. Bir başka deyişle yük varma limanında gemiden boşaltıldığında ya da herhangi bir nedenle boşaltılamamışsa, geminin vardığı günün gece yarısını izleyen 15 günün bitimi ile sınırlıdır. Diğer yandan Kloz’un 2. fıkrasında düzenlenen, yükün bir ara limanda boşaltılmasına ve 3. fıkrasında ele alınan, taşıma sözleşmesinin sona ermesine gönderme yapılarak, bunlarla ilgili hükümlere dikkat edilmesi gereği vurgulanmaktadır.

“Varma” terimi Kloz’da “...geminin, liman işletme bölgesi içindeki bir demir yeri veya herhangi bir yerde demirlemesi, bağlanması ya da başka bir yer yoksa varma, gemi öngörülen boşaltma liman veya yerinde ya da açığında ilk demir attığı, bağlandığı veya başka bir şekilde güvenceye alındığında gerçek-

leşmiş sayılacaktır.” tümcesi ile açıklanmaktadır. “Varma” teriminin böyle ayrıntılı açıklanması, sigortacıların 15 günlük sürenin belirlenmesine verdikleri önemi ve geminin limana vardıktan sonra 15 günlük sürenin hemen başlaması gereğini vurgulamaktadır. Böylece sigortacılar limanlarda bekleme ya da yüklerin birikmesine karşı kendilerini korumakta ve sigortayı uzatma hakkını saklı tutmaktadır.

Sigortanın Tekrar Başlaması

Kloz 5.1.3. fıkrasında “*Bu sigorta, geminin, sigortalı şeyi son boşaltma liman veya yerinde boşaltmadan buradan ayrılması halinde tekrar başlar*” hükmü konulmaktadır. Ancak sigortanın tekrar başlaması “...sigortacılara hemen bildirimde bulunma ve ek prime bağlı olma koşuluyla...” koşuluna bağlıdır. Tekrar başlayan sigorta, yeni belirlenen varma limanında 5.1.2. fıkrasında belirlendiği gibi, ya yükün gemiden boşaltılması ya da geminin o limana vardığı günün gece yarısından başlamak üzere 15 günün bitmesiyle, bu seçeneklerden hangisi daha önce olursa, sona erecektir.

Gemi Ya da Uçakla Daha Öteye Taşıma

Kloz’un 2. fıkrasında giriş tümcesindeki “*Deniz aşan gemi, sigortalı sefer sırasında, sigortalı şeyi, deniz aşan gemi*

veya uçakla taşınmasını sürdürmek üzere boşaltmak için bir ara liman veya yerine gelirse, ya da mallar gemiden bir sığınma limanı veya yerinde boşaltılırsa...” sözcükleriyle yükün bir başka gemi ya da uçakla daha ileri taşınmak üzere ya da sığınma limanında boşaltılması ele alınmaktadır. Sözü edilen durumlarda sigortanın nasıl sona ereceği “...*bu sigorta geminin böyle bir limana vardığı günün gece yarısından itibaren sayılmak üzere 15 günün bitimine kadar devam eder...*” hükmü ile belirlenmektedir. Bu hükme göre deniz aşan geminin vardığı ara liman veya yer, 5.3. fıkrası uyarınca, son varma limanı sayılacak ve sigorta varma günü gece yarısından başlayacak 15 günün bitimi ile sona erecektir. Sigorta “...*aşağıdaki 5.3.’e ve istenirse ek prime bağlı olarak...*” sözcükleri gereği, sigortalıların istemi ve gerekirse bir ek prim karşılığında sürdürebilecektir. Bu durumda sigorta “...*ancak bundan sonra sigortalı şey, sigortalı şeyin bir kısmı söz konusu ise bu kısmın, taşımayı sürdüren deniz aşan gemi veya uçağa yüklenmesiyle tekrar başlar.*” Anlaşılacağı gibi sigorta, deniz aşan geminin, sözü edilen limana varmasını izleyen 15 günün bitimine kadar, gemide ya da yük boşaltılmışsa limanda devam eder. Sigorta malların deniz aşan bir başka gemiye ya da uçağa yüklenmesiyle tekrar başlar. Ancak sigortanın sür-

dürülmesi sigortalıların istemine bağlı olup, sigortacıların ek prim isteme hakkı saklıdır. Yükün bir sığınma limanında boşaltılmasının da aynı hükme bağlı olduğu yine fıkra da belirtilmektedir.

Yukarıda işaret edilen, bir başka deniz aşan gemiye ya da uçağa yüklenerek, malların daha öteye taşınma durumunda, sigortanın gemi ile taşımada mevcut sigorta koşulları ile, uçakta ise Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by post) koşulları ile süreceği Klok'un 5.2.1. ve 5.2.2. fıkralarında hükme bağlanmaktadır.

Klok'un 3. fıkrasında taşıma sözleşmesinin varma yerinden bir başka yerde sona ermesi durumu düzenlenmektedir. Fıkra "*Taşıma sözleşmesindeki sefer burada kabul edilen varma yerinden başka bir liman veya yerde sona ererse, bu liman veya yer son boşaltma limanı kabul edilecek ve bu sigorta 5.1.2.ye uygun olarak bitecektir.*" hükmü ile başlamakta ve böyle bir durumda o liman veya yerin boşaltma limanı sayılarak, sigortanın orada sona ereceği belirtilmektedir.

Daha sonra fıkra "*Eğer sigortalı şey, daha sonra, ilk kararlaştırılan veya başka bir varma yerine tekrar gönderilirse,...*" tümcesi ile sürdürülmekte ve "*bu durumda ek seferin başlamasından önce sigortacılara haber verilmesi ve bir ekprime bağlı olma koşu-*

luyla" sigortanın:

1. "*sigortalı şeyin boşaltılmış olması halinde, sigortalı şey, sigortalı şeyin bir kısmı söz konusu ise bu kısım, sefer için taşımayı sürdüren gemiye yüklendiğinde,*"

2. "*sigortalı şeyin boşaltılmamış olması halinde, gemi bu son boşaltma limanı kabul edilen yerden hareket ettiğinde...*" başladığı hükme bağlanmaktadır. Daha sonra bu sigortanın 5.1.4.'e uygun olarak sona ereceği belirtilmektedir.

Mayın ve Torpil Rizikoları

Klok'un 4. fıkrasında yüzer ya da batık mayın veya torpil rizikoları düzenlenmektedir. fıkra şöyledir:

"Yüzer ya da batık durumdaki mayın ve terkedilmiş torpil rizikolarına karşı sigorta, sigortalı şey yada sigortalı şeyin bir kısmı liman aracı ile deniz aşan gemiye/gemiden aktarılmasını kapsar, ancak sigortacılarca özel olarak başka türlü kararlaştırılmadıkça, hiç bir halde deniz aşan gemiden boşaltılmayı izleyen 60 günü aşamaz."

Fıkra hükmünden de anlaşılacağı gibi yük bir ara limanda, liman taşıtı ile gemiden ya da gemiye aktarılırken, yüzer veya batık mayın ve terk edilmiş torpido rizikolarına karşı, 60 gün ile sınırlı olmak üzere sigortalıdır. Süre, sigortacılarca uzatılmadıkça, geminin o ara limana vardığı günün gece yarısından başlamakta ve 60

günün bitimi ile sona ermektedir. Anımsanacağı gibi 5.2. uyarınca yük ara liman boşaltıldığı ya da deniz aşan geminin oraya vardığı günün gece yarısını izleyen 15 günün bitimi ile sigorta sona ermektedir. Dolayısıyla yük bir ara limanda liman taşıtlarında iken sadece yüzer veya batık mayın ve terk edilmiş torpido rizikolarına karşı, 60 gün ile sınırlı olmak üzere sigortalı olmaktadır.

Sapma ve Seferde Değişme

Transit Klozu'nun son fıkrasında, herhangi bir sapma veya navlun sözleşmesiyle donatan veya kiracılara tanınan bir hakkın kullanılması nedeniyle yolculuktaki bir değişme ele alınmakta ve bunların gerçekleşmesi durumunda da sigortanın yürürlükte kalacağı belirlenmektedir. Ancak sigortanın sürdürülmesi, sigortacılarca derhal bildirilmesi, sigortanın devamının istenmesi ve bir ek prim ödenmesi koşuluna bağlıdır. Bu olgu 5. fıkra da şöyle ele alınmıştır: "*Sigortacılara derhal bildirilme ve talep edilirse bir ek prime bağlı olmak koşuluyla, herhangi bir sapma veya navlun sözleşmesinin donatanlara veya gemi kiracılarına tanıdığı bir hakkın kullanılmasından doğan ya da yolculuktaki herhangi değişiklik sırasında yürürlükte kalacaktır.*"

Mehmet YAZICI

Yabancı Basından HABERLER

Sigortacılıkta Bir Devrim

AXA Yönetim Kurulu Başkanı Claude Bebear ve Zurich Sigorta Şirketi'nde üst düzey yetkili olarak çalışan Rolf Hüppi, sigortacıların, müşterilerinin ihtiyaçlarını karşılamak konusunda çok kötü durumda olduklarına dair ortak bir inancı sahiptirler.

Sigorta konusunda belli bir görüşe sahip olan bu iki kişi, Temmuz ayında Berlin'de yapılan bir toplantıda, sigortacıların müşterileriyle daha yakın ilişkiler içerisinde olmaları gerektiğini, aksi takdirde, onları başka endüstrilerden gelen yağmacı şirketlere kaptırmayı göze almak zorunda kalacaklarını ifade etmişlerdir.

Bebear, sigortacılıkla çok yakından ilgili olan ve geniş bir yelpazede yer alan şirketlerle sert bir rekabet halinde olduklarını ileri sürmekte ve "sigortacılık işine karışmayan kim kaldı?" diye sormaktadır. Bebear'a göre, sigorta şirketle-

rinin muhtemel rakiplerinin rekabetteki en büyük avantajları onların isimleridir. Bu itibarlarını, gıda veya giyim üzerine mağazacılık, bankacılık, üreticilik gibi rekabetin bir hayli acımasız olduğu sektörlerde uzun yıllar zorlu mücadeleler vererek kazanmışlardır. Ucuz fiyat, yüksek kalite ve iyi servis konusunda kendilerine son derece güvenen müşterileriyle aralarında çok yakın ilişkiler mevcuttur. Toplumda yaygın bir antipatiye sahip, hatta kendi müşterileri tarafından dahi sevilmeyen sigortacılar için ise aynı şeyleri söylemek pek mümkün değildir.

Bazı sigortacılar kendilerine iyilik yapmamaktadır. Bebear, yakın zamanlarda Fransa'da basılan ve sigortacıların müşterilerine karşı ne kadar ilgisiz olduklarını gösteren rapordan ürkütücü bir durumu aktarmaktadır. Rapora göre, bankacılar müşterileriyle ortalama üç haftada bir kez görüşürken

sigorta acenteleri sekiz yılda bir kez görüşmektedirler. O'na göre, sigortacılar müşterileriyle olan bağlarını yeniden kurmak zorundadırlar.

Bebear, sigortacıların ilk olarak yapmaları gereken işin hizmet kalitesini yükseltmek olduğunu ileri sürmektedir. Daha önce imkansız olarak düşünülen bir çok şeyi yapabilecekleri bir teknolojiye sahiptirler; güçlü bir isim ve yeterli düzeyde teknolojik platform, sigortacının bir müşteriyi bütün dünyada takip edebilmesini sağlamaktadır. Şimdilerde elektronik ticaret fazlasıyla konuşulur olmaktadır, ancak, sigortacılar bunu katma değer bir hizmet olarak görmekte-dirler. Bunun aksine, gerek Bebear gerek Hüppi, müşterilerin, elektronik hizmeti giderek artan sayıda talep ettiklerini ileri sürmektedirler.

Hüppi'ya göre sigortacılık, bu sektörün dışındakiler tarafından değişime uğratıl-

maktadır. Sigorta şirketleri, sigorta işinde bazı zorluklara katlanmak durumunda oldukları için kendilerine kızgın olan müşterileri arasındaki kötü imajlarını silmek için çok çalışmak zorundadırlar. Hüppi'nin tahminine göre uzun sayılamayacak bir süre sonra milyarlarca dolarlık işler Internet üzerinden yapılacaktır. Şimdi sigortacıların önünde cevaplamaları gereken soru "imkânlarımız dahilinde olabiliriz mi çok sayıda ürün ve hizmeti müşterilerimize nasıl sunabiliriz ve bu ürün ve hizmetlerin müşteriler tarafından satın alınmasını nasıl kolaylaştırabiliriz?" olmaktadır.

"Bilgi ekonomisi" olarak adlandırılabilir bu sistemin geleceği, Hüppi'ye göre, mutlaka fonları yönetenlerin değil, kendilerine özgü bilgi ve becerilerini satacak olan şirketlerin elinde olacaktır. 1970'li yılların ilk yıllarında Amerika Birleşik Devletleri'nin en büyük 10 sigorta şirketinin Yedi'si bugün ortada yoktur. Hüppi "Geride kalan şirketler gelecek 10 ila 15 yıl içerisinde yok olup gidecektir. Değişime ayak uyduramayanlar için dönüşüm çabuk olmaktadır. Sigorta şirketleri artık çok hızlı düşünmek zorundadırlar çünkü gelecekteki rakipleri finans hizmeti veren şirketler olmayacaklardır" şeklinde düşünmektedir.

Reactions Editörü
Simon Challis'in Başyazısı
Ağustos 1999

Reasürörler

Açısından Millenium

Tehlikesi

Londra'da faaliyet gösteren bir hukuk bürosu, reasürans şirketlerinin, aşırı kapasite nedeniyle, tehlike düzeyinde Millenium sorunuyla karşı karşıya bulduklarını iddia etmiş, reasürans şirketleri ise bu iddiayı kabul etmeyerek, "Millenium" dolaşısıyla karşılaşabilecekleri problemlere hazırlıklı olduklarını ileri sürmüşlerdir.

Aynı hukuk bürosu, piyasanın durgun olması nedeniyle reasürans şirketlerinin iş yazabilmek için Millenium'la ilgili riskleri tretelerinden hariç tutmada zorluk çektiklerini belirtmektedir. Büyük İngiliz sigorta şirketlerinin, Millenium'dan kaynaklanabilecek riskleri istisna eden klozlar kullanmalarına rağmen Avrupa sigorta şirketlerinin bu tip klozları kullanmakta isteksiz oldukları, özellikle Alman reasürans şirketlerinin yeterince hazırlıklı olmamaları nedeniyle sorun yaşayacakları, hukuk bürosunun bir yetkilisi tarafından ifade edilmektedir.

Munich Re ise, iki Almanya'nın birleşmesinden sonra Doğu Alman şirketlerinin bü-

yük yoğunluğunun modern ekipmanlarla donatılmış olduklarını, bu nedenle Millenium sorununun nispeten daha az bir tehlike oluşturacağını ileri sürerek bu iddiayı reddetmektedir. Munich Re, daha önce yapmış olduğu açıklamalarda, tüm branşlar itibariyle Millenium sorununun kendileri açısından doğurabileceği sorumluluğun, reasürans kapsamında olan tipik bir doğal afetin verebileceği maksimum hasar kadar olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca, olayların meydana gelmesi ve hasar ödemelerinin uzun bir döneme yayılacak olması da göz önüne alınmalıdır.

Adı geçen hukuk bürosu ayrıca, bazı reasürans piyasalarında iş plase eden İngiliz sigorta şirketlerinin, Millenium nedeniyle o piyasada kendilerini ilgilendirmesi muhtemel toplam riziko hakkında bilgi sahibi olmaları gereğini vurgulamaktadır. Bir analist şirket olan AM Best Europe, reasürans piyasasının rekabetçi yapısı nedeniyle reasürörlerin tretelerine "wholesale" (toptan) istisna klozları koyduk-

larını ve bu uygulamanın, reasürans şirketlerinin rekabet gücünü olumsuz yönde etkilediğini ileri sürerek RPC'nin iddiasını desteklemektedir. Gerçekten de Axa Re'nin Londra branşı, katı Millenium politikası nedeniyle trete yenilemelerinde önemli azalmalar meydana geldiğini ileri sürmekte-

dir. Reasürans şirketinin bir sözcüsü, Millenium sorununun sedan şirketler tarafından tam olarak tanımlanamamış olması nedeniyle reasürans sözleşmelerinin %30'unun yenilenmediğini ifade etmiştir.

Standard & Poor's tarafından hazırlanmış son rapora göre Millenium, underwriter'

ların meslek yaşamlarında karşılaşılabilecekleri en büyük sorun olarak tanımlanmaktadır.

World Insurance Report

Ağustos 1999

Yabancı Sigorta Şirketlerinin Rusya Sigorta Piyasasına Girmesi Zorlaştırılmakta

Yabancı sigorta şirketlerinin Rusya Sigorta Piyasası'nda faaliyette bulunmalarını çok sıkı bir şekilde engelleyen tasarı, Başkan Boris Yeltsin tarafından imzalanarak yasalaşmıştır.

Rus sigorta şirketlerini korumayı amaçlayan yeni kanunda, Rus sigorta piyasasına girmeyi düşünen yabancı şir-

ketlerin kendi ülke piyasalarında 25 yıllık bir geçmişi, Rusya'da ise 2 yıldır faaliyette bulunuyor olması şartı getirilmiştir.

Kanun, ayrıca, yabancı sigorta şirketleri toplam sermayesinin, Rusya Sigorta Piyasasında faaliyet gösteren tüm şirketlerin toplam sermayesinin ancak %15'i kadar olabileceği şartını getirmiştir.

Söz konusu kanunu ilk olarak eleştiren Amerika Birleşik Devletleri yetkilileri, bu sınırlamaların, Rusya'nın Dünya Ticaret Örgütü'ne giriş şansını olumsuz yönde etkileyeceği konusunda uyarıda bulunmuşlardır.

World Insurance Report

Ağustos 1999