

Tarih: Ekim 2005

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

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Y. Kemâl ÇUHACI

İnceleme Kurulu Sekreteri
Gonca GÜNiŞIK

Basın Yayın Koordinatörü
Ebru FERAY

Dizgi
Ebru FERAY

Kapak Dizaynı
UMUT SİLE

Renk Ayrımı
OLUŞUR GRAFİK

Baskı
CEYMA MATBAASI
Matbaacılar Sitesi
Yüzyıl Mah. 4. Cad. No.123
Bağcılar - İstanbul

Merkez
Teşvikiye Cad.43/57
34367 Teşvikiye / İstanbul

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

Yayın Türü: Yaygın yayım

3 ayda bir yayınlanır.

**Dergide yer alan yazıların
içeriğinden yazı sahipleri
sorumludur.**

İÇİNDEKİLER

Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası.....	4
Sigortacılık Sektörünü Sarsabilecek Yeni Düzenlemeler, Malî Yeterlilik-II (Solvency-II).....	28
Katastrofik Sigorta Risklerine “Tahvil” Teminatı.....	36

Reasürör Gözüyle

Bilindiği gibi, ülkemiz karayolu yolcu ve yük taşımacılığı konusunda Avrupa'nın önde gelen ülkelerinden birisidir. Özellikle 1950'li yıllardan itibaren ülkemizde serbest seçimlerle iktidara gelen hükümetler, mevcut demiryollarını iyileştirme ve yeni demiryolu hatları açma politikasından ziyade karayollarının gelişimine ağırlık vermişler, bu politikaların doğal sonucu olarak otomotiv sektörü, sadece aşırı ölçüde gelişmekle kalmamış, aynı zamanda Avrupa'nın önde gelen otomotiv sektörleri arasında yerini almıştır. Karayollarında seyir halinde bulunan her türlü araç sayısındaki artış diğer olumsuzluklarla da birleşince, maalesef, sonu ölüm ve yaralanmalarla biten kazaları da beraberinde getirmekte ve otobüslerle şehirlerarası yolculuk yapmakta olan kişiler, bu gibi kazalardan sonra, taşıyıcı firmanın insafına terk edildikleri için mağdur durumda kalmaktaydılar. Bu olumsuzluğu ortadan kaldırmak üzere, Bakanlar Kurulu'nun 25 Ekim 1989 tarihli kararıyla "Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası" yürürlüğe konulmuş, böylece taşıyıcı firmaların ve yolcuların, ekonomik ve sosyal açıdan belli bir güvence altına alınmaları amaçlanmıştır. Dergimizin bu sayısında Sayın Hakim Kıdemli Yüzbaşı Cemil Çelik, 25.02.2004 tarih, 2004/6789 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile yürürlükten kaldırılan "Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası" yerine yürürlüğe konulan "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası"nı ayrıntılarıyla incelemektedir.

Dergimizin Yabancı Basından Haberler Bölümünde ise, 55. sayımızda yer vermiş olduğumuz "Malî Yeterlilik II, Sigortacılık Sektörünün Düzenlenmesine Yönelik Şartlar" başlıklı çevirinin bir devamı niteliğinde olmak üzere, "Sigortacılık Sektörünü Sarsabilecek Yeni Düzenlemeler" adlı bir çeviri yer almaktadır. Söz konusu çalışmada, Avrupa Birliği'nde faaliyet gösteren sigorta ve reasürans şirketlerinin yeni düzenlemelerden nasıl etkilenebilecekleri, yeni düzenlemelere uyum sürecinde karşılaşılabilecekleri zorluklar bir çok açıdan incelenmekte, gelecekte Avrupa Birliği'ne katılacağı varsayılan ülkemizin sigorta ve reasürans şirketleri açısından faydalı olabilecek bir çok varsayım tartışılmaktadır.

Ekonomik ve sosyal açıdan büyük yıkımlara yol açan doğal afetlerin olumsuz sonuçlarına karşı klasik sigorta ve reasürans sisteminin yanısıra, devletlerin önyak olduğu fonlarla veya bir takım idarî ve malî tedbirlerle bugün bu durum kurtarılmaya çalışılsa da, gelecekte bu tedbirlerin ne derece etkili olabileceği tartışmalı bir konudur. Dergimizin bu sayısındaki "Katastrofik Sigorta Risklerine Tahvil Teminatı" adlı çevirinin konusu olan katastrofik tahviller, doğal afetlerin yıkıcı sonuçlarına karşı getirilmiş bir alternatif olarak incelenmektedir. Ancak bu tahviller bugün için alternatif bir çözüm olarak ortaya konulsa da, devamlılık ve güvenilirlik açısından birçok soru işaretini de beraberinde getirmektedir.

Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası

Giriş

Gelişmiş ülkelerin ulaştırma alanına baktığımızda, yolcu taşımacılığı konusunda karşımıza genel bir ulaştırma sistemi çıkmaktadır. Bu sisteme göre; şehir içi ulaşım raylı sistem ile yapılmakta, yakın şehirlerarası yolcu taşımacılığı otobüslerle yapılmakta, uzak şehirlerarası yani uzun mesafe yolcu taşımacılığı ise tren ve uçakla yapılmaktadır. Kişinin güvenliği açısından uygun olan bu sistem, maalesef çeşitli sebeplerle Türkiye’de uygulanamamaktadır. Halkın büyük bir kısmının alım gücünün düşük olması nedeniyle uzak şehirlerarası ulaşımında uçak imkânı olmasına rağmen otobüs tercih edilmektedir.

Ülkenin doğusuyla batısının aynı oranda gelişmemesi, İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyük metropollerin ortaya çıkması, iş imkânlarının buralarda daha çok olması, yine

buralardaki üniversitelerin diğer illerdeki üniversitelere nazaran daha iyi eğitim vermesi gibi nedenlerle halkın büyük bir kısmı yılın belirli zamanlarında yollara düşmektedir. Çalışma, okuma, memleket ziyareti gibi nedenlerle devamlı bir şekilde şehirlerarası yolculuk yapmaktadırlar. Bunların yanında gelişmişlik farkı nedeniyle zorunlu tayinler sonucu asker, polis, hakim, öğretmen gibi meslek sahipleri de belirli zamanlarda yer değiştirmektedirler.

Büyük şehirlerdeki terminalere baktığımızda durumun vahameti daha açık olarak ortaya çıkmaktadır. Avrupa’da Almanya, Fransa gibi ülkelerin hiç birisinde bizdeki gibi büyük otobüs terminallerine rastlanmamaktadır. Bizdekinin aksine onlarda tren terminalleri daha şatafatlıdır. Bu da onlarla aramızdaki ulaşım farkını net olarak ortaya koymaktadır.

Ulaşımın büyük kısmının karayoluyla yapılmasıyla birlikte karayollarının istenilen seviyede olmaması nedeniyle

doğal olarak büyük otobüs kazaları meydana gelmekte, büyük can ve mal kayıpları olmaktadır.

Mesleğim itibariyle uzun süre otobüs yolculuğu yapmak zorunda kaldığım için, her yolculuk sırasında seyahat başlarken “bilette ne yazıyor” düşüncesiyle, bilet üzerindeki açıklamaları okurken devamlı olarak, “koltuk sigortamız vardır” şeklinde bir nota rastladım. Sigorta hukukuyla ilgili bir konuyu incelemeye karar verdiğimde bu not aklıma geldiği için, çalışmamda Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortasını ele aldım.

BİRİNCİ BÖLÜM

Genel Olarak Koltuk Sigortası

A. Koltuk Sigortasının Niteliği

1. Amacı

Karayolunda bir kaza meydana geldiğinde otobüs işleteni büyük bir tazminat yükümlü-

lûğü ile karşı karşıya kalacaktır. Zararları tazmin ederken ekonomik açıdan büyük sıkıntılar yaşayacaktır. Bazen de tazminatın büyüklüğü nedeniyle kendi imkânlarıyla bu tazminatı karşılayamayacak, dolayısıyla kazadan zarar gören yolcular veya hak sahipleri mağdur olacaklar ve zararlarını tazmin etmek için uzun süre beklemek zorunda kalacaklardır. Bu durum da farklı problemlerin ortaya çıkmasına sebep olacaktır.

İşte şehirlerarası yolcu taşımacılığında çoğunlukla otobüslerin kullanılması ve kazaların sıklıkla yaşanması nedeniyle kazalardan en az zararlar kurtulmak için Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası¹ zorunlu hale getirilmiştir. Böylece hem yolcu hem de taşımacı, ekonomik ve sosyal açıdan korunmak istenmiştir.

2. Niteliği

Bu sigorta can sigortasının bir türü olan kaza sigortasıdır². Kaza sigortası da Türk Ticaret Kanunu'nun "Sigorta Hukuku" başlıklı 5. kitabında düzenlenmiştir. TTK.'nin 1334. maddesinde de kaza sigortası; "sigorta ettirenin mâruz kalacağı herhangi bir kaza, hastalık, maddi menfaatlerini haleb-

dar edecek herhangi bir olay, iş kazaları, yahut nevi ve mahiyeti muayyen başka bir kaza sebebiyle ölümü veyahut muvakkat veya daimî surette çalışma kudretinden veya imkânından mahrumiyeti halinde gerek sigorta ettirene, gerek mirasçılara veya yerine geçmiş olanlara ve gerek muayyen veya müteaddit hak sahiplerine muayyen sermaye teдийesini veyahut irat tahsisini bir prim karşılığında sigortacıya yükleyen mukavele" olarak tarif edilmiştir³. Kaza sigortaları da ferdî kaza sigortası ve muhtelif kaza sigortası olarak iki kısma ayrılmaktadır. Koltuk sigortası ise ferdî kaza sigortası içinde yer almaktadır.

Ancak koltuk sigortasını, işletenin yaptırdığı zorunlu⁴ ve ihtiyari trafik sigortaları ile karıştırmamak gerekir. Koltuk sigortasında sigorta, doğrudan sigortalılar (yolcular, sürücüler ve sürücü yardımcıları) lehine oluşturulan bir kaza sigortası olduğu halde, ihtiyari veya zorunlu trafik sigortaları, sigorta ettirenin menfaatine ve onun hukuki sorumluluğunu sigortacının üzerine almasına yönelik

bir sorumluluk sigortası türüdür⁵.

B. Zorunlu Oluşu

Karayolunda şehirlerarası yolcu taşıyan otobüsler⁶ genelde 45- 46 koltuk kapasitesine sahip araçlardır. Şoför ve yardımcılarını da dahil ettiğimizde bu sayı 49-50 arası bir rakama ulaşmaktadır. Büyük bir kaza olması halinde ölüm ve yaralanma olayları kaçınılmaz hale gelmektedir. Her ne kadar otobüslerin modeli ve kalitesi yüksek tutulmaktaysa da⁷ ve şirketler bu noktada birbirleriyle devamlı rekabet halinde olsalar da kazaların olması engellenememektedir. Şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı yapan yolcu taşımacıları; duraklamalar dahil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümünden

⁵ Ulaş, (Can), s.181.

⁶ Otobüs; Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 4. maddesinde; yapısı itibarıyla sürücüsü dahil en az 9 oturma yeri olan ve yolcu taşımak için imal edilmiş motorlu taşıt olarak tarif edilmiştir. Ancak yolcu taşımalarında kullanılacak otobüslerin, sürücüsü dahil 25 koltuk kapasitesinden az olmaması gerekir (KTY. m.17).

⁷ Yolcu taşımalarında kullanılacak araçların yaşı, istiap haddi ve nitelikleri Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 17. maddesinde ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Bu madde 15.12.2004 tarihinde değiştirilmiştir. Değişiklik için bkz. RG. 15.12.2004, S. 25671.

¹ Çalışmamızda "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortasını" kısaca "koltuk sigortası" olarak ifade edeceğiz.

² Işıl Ulaş, Uygulamada Can Sigortası Hukuku, Ankara 1997, s.4,

³ Yapılan bu tarifiñ yetersiz olduğu yönündeki eleştiriler için bkz. İsmail Doğanay, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. III, Ankara 1990, s.3255.

⁴ Zorunlu trafik sigortası hakkında ayrıntılı bilgi için bkz, Cemil Çelik, Kara Taşıtları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Reasürör Dergisi, Nisan 2004, S. 52, s.4-18.

ve yaralanmasından sorumlu durlar (KTK. m.17). Bu nedenle ölümlü ve yaralanmalı kazalar meydana geldiğinde taşımacının karşılaşacağı tazminat miktarı, otobüsün bedelini de geçecektir. Dolayısıyla taşımacının bu miktarı karşılaması büyük bir yük haline gelecektir. Bir de otobüs taksitle veya krediyle alınmış ve borcu da bitmemiş ise, kaza çoğu zaman taşımacı için ekonomik açıdan bir yıkım teşkil edecektir.

Böyle bir durumda olan taşımacı sigorta da yaptırmamış ise, hastane giderlerini ve tazminatları karşılama imkânı olamayacağı için, yaralı olanların veya ölenlerin hak sahiplerinin mağduriyetleri de kat kat artmış olacaktır. İşte bu durum dikkate alınarak "otobüs zorunlu koltuk ferdi kaza sigortası" Bakanlar Kurulunun 25.10.1989 tarihli 89/14684 sayılı kararıyla zorunlu hale getirilmişti⁸. Bu karara istina-

den sigortanın uygulama şekli ve yasal düzenlemeler de Ulaştırma Bakanlığı tarafından çıkarılan "Karayolu Şehirlerarası Yolcu Taşımları hakkında yönetmelik"⁹ ve "Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımları Hakkındaki Yönetmelikle"¹⁰ hüküm altına alınmıştı. Taraflara malî yükümlülükler getiren bu zorunluluğun Kanun ile yapılması daha uygun olurdu. Yeri geldiğince bu hususa değineceğiz.

Ancak otobüs zorunlu koltuk ferdi kaza sigortasının kapsamının dar görülmesi nedeniyle Bakanlar Kurulu 2004/6789 sayılı kararıyla; otobüs zorunlu koltuk ferdi kaza sigortasını zorunlu hale getiren 89/14684 sayılı kararnameyi yürürlükten kaldırarak, yalnız otobüsle değil de Karayolu Ta-

şıma Kanunu¹¹ hükümleri çerçevesinde yolcu taşımacılığı yapan taşımacıların yurtiçi ve uluslararası yolcu taşımalarında diğer araçlarla da taşıyacakları yolcular için "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası"¹² zorunlu hale getirmiştir. Karayolu Taşıma Kanununun 34. maddesine istinaden çıkarılan Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde¹³ de bu zorunluluk tekrarlanmıştır (m.64).

Koltuk sigortasında sigorta ettiren açısından getirilen "sigorta ettirme zorunluluğuna" paralel olarak sigortacı açısından da "sigortalama zorunluluğu" getirilmiştir. Bakanlar Kurulunun 2004/6789 sayılı kararının 4. maddesinde; karayolu yolcu taşımacılığı zorunlu

⁸ RG. 03.11.1989, S. 14684; Sigorta Murakabe Kanunu'nun, 15.09.1993 tarihinde 510 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile değiştirilen 29. maddesinin 3. fıkrasında; Bakanlar Kurulunun kamu yararı açısından, kişilerce topluma zarar verebilecek her çeşit meslek ve faaliyetlere karşı teminat oluşturulması amacıyla gerekli gördüğü sigortalı zorunlu hale getirebileceği belirtilmiştir. Buna göre zorunlu sigortalı; kamu yararı veya üçüncü kişilerin korunması amacıyla (sosyal amaç) yapılması kanunen zorunlu hale getirilmiş özel sigortalı şeklinde tarif edebiliriz. Bkz.

İbrahim Serdar Koyuncu, Türkiye'de Zorunlu Sigortalı ve Tarım Ürünlerinin Doğal Afet Zararlarına Karşı Himayesinde Zorunlu Sigortanın Uygulanabilirliği, Reasürör Dergisi, Temmuz 2003, S. 49, s.8.

Ancak, sigorta endüstrisinde işlem hacmini büyütme, bu suretle teşekkül eden hasılayı ekonomiye katkı sağlayacak biçimde kullanmak (kısaca fon yaratıp memleket ekonomisine kaynak sağlamak) amacıyla sigorta yaptırmaya zorunluluğuna yer verilmemesi gerekir. Bkz. Samim Ünan, Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortalı Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri, Zorunlu Sigortalı Paneli, İstanbul 1993, s.44.

⁹ RG. 18.01.1990, S. 20406

¹⁰ RG. 26.03.1992, S. 21183.

¹¹ RG. 19.07.2003, S. 25173.

¹² RG. 25.02.2004, S. 25384.

¹³ RG. 25.02.2004, S. 25384.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin yürürlüğe girmesiyle birlikte bu yönetmeliğin 88. maddesi uyarınca "Karayolu Şehirlerarası Yolcu Taşımları Hakkında yönetmelik" yürürlükten kaldırılmıştır.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin uluslararası yolcu taşımasına ilişkin hükümleri de içermesi nedeniyle, "Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımları hakkında Yönetmelikte" de Bakanlar Kurulunun 2004/6776 sayılı kararıyla yürürlükten kaldırılmıştır, bkz. RG. 25.02.2004, S. 25384. Ayrıca Karayolu Taşıma Yönetmeliği Yürürlüğe girdikten sonra 08.09.2004 tarihinde (RG. 08.09.2004, S.25577) ve 15.12.2004 tarihinde (RG. 15.12.2004, S.25671) kapsamlı değişiklikler yapılmıştır.

koltuk ferdî kaza sigortaları tarife ve talimatlarına ilişkin esasların Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlık tarafından tespit edileceği belirtilmiştir¹⁴. Bu hükme dayanılarak, Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Devlet Bakanlığı da "Karayolu yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası Tarife ve Talimatı"nı 25.03.2005 tarihinde yürürlüğe koymuştur¹⁵. Bu tarife ve talimatta da Türkiye'de karayolu motorlu araçlar malî sorumluluk sigortası branşında ruhsatı olan bütün sigorta şirketlerinin koltuk sigortasını yapmakla yükümlü oldukları belirtilmiştir. Aynı zorunluluk Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde de hüküm altına alınmıştır. Buna göre; karayolu motorlu araçlar malî sorumluluk sigortası branşında çalışma ruhsatı bulunan her sigorta şirketi, yetki belgesi sahiplerinin usulüne uygun olarak yapmış oldukları talebe göre koltuk sigortasını yapmak zorundadırlar (KTY. m.65/I).

Sigorta şirketlerince sigortalama zorunluluğu, zorunlu sigortalarda hedeflenen sosyal koruma amacına uygun düşmektedir. Gerçekten de, belli bir rizikoyu sigorta ile teminat altına almak zorunda olan bir

kimse, onu sigortalayacak bir sigortacı bulamazsa problem yaşanacaktır. Bu husus, bir taraftan, zorunlu sigortalarda hedeflenen sosyal korumayı etkisiz bırakacaktır. Diğer taraftan da sigorta ettireni, zorunlu sigorta yükümlülüğü mevzuatını ihlâl eder duruma sokacaktır¹⁶.

Buradaki zorunluluk sadece zorunlu sigortaya ait genel şartlar uyarınca yaptırılacak sigortayı kapsamaktadır. Sigorta ettirenin sözleşmeye bazı özel şartlar koymak istemesi halinde, sigortacının koltuk sigortasını yapma zorunluluğu ortadan kalkacaktır¹⁷.

C. Sigorta Sözleşmesindeki İlgililer

Doktrinindeki teknik nitelikteki daha açık ve basit tanımına göre sigorta sözleşmesi; sigortacının sigorta himayesini ve sigorta ettirenin de prim ödeme borcunu üzerine aldığı (tam iki taraflı) karşılıklı taahhütleri içeren, borç doğuran bir sözleşmedir¹⁸.

Tariften de anlaşılacağı üzere normal sigorta sözleşmelerinde genelde iki taraf bulunmaktadır. Koltuk sigortasında ise, sigorta ettiren ve sigortacıdan ayrı olarak bir de

sözleşmeden faydalanan bulunmaktadır.

1. Sigortacı

Türkiye'de bugün sigortacılık, yalnız anonim şirketler ve kooperatif esasına göre kurulan karşılıklı sigorta şirketleri tarafından yapılmaktadır (SMK. m.2/II). Ancak Kanun koyucu sigorta sözleşmesi yapabilmesi için bu nitelikte şirket olmayı yeterli görmemiş, ayrıca bu şirketleri izin ve ruhsatname alarak bunu tescil ve ilân ettirmekle yükümlü tutmuştur. (SMK. m.3/I)¹⁹

¹⁹ Anonim Şirketlerin kuruluş şartları TTK'nun şirketler bahsinde (m.269 vd.) gösterilmiştir. Sigortacılık yapacak olan anonim şirketler için Sigorta Murakabe Kanunu, kuruluş bakımından iki istisna koymuştur.

Birincisi; Şirketin sermayesinin en az 10,3 trilyon TL olmasıdır (sermaye miktarı Kanun metninde 200 milyar iken Sigorta Murakabe Kanununa ilişkin 11.11.1995 tarihli RG.de yayımlanan 1 sayılı Tebliğ ile 350 milyar TL, 18.06.1996 tarihli RG. de yayımlanan 2 sayılı Tebliğ ile 500 milyar TL, 05.02.1998 tarihli RG. de yayımlanan 3 sayılı Tebliğ ile 1,6 trilyon TL, 15.07.1999 tarihli RG. de yayımlanan 4 sayılı Tebliğ ile 3 trilyon TL, 10.04.2001 tarihli RG. de yayımlanan 5 sayılı Tebliğ ile 5 trilyon TL, 23.07.2002 tarihli RG. de yayımlanan 6 sayılı Tebliğ ile 8 trilyon TL ve 10.05.2003 tarihli RG. de yayımlanan 8 sayılı Tebliğ ile 10,3 trilyon TL olarak değiştirilmiştir).

İkincisi, asgari sermayenin, şirketin kuruluşunda nakden tesis olunmasıdır (SMK. m.2/c,d). Ay-

¹⁴ Sigorta Murakabe Kanunu'nun 29. maddesinde; zorunlu sigortalarda tarife, talimat ve genel şartlarının tespit edilmesi yetkisi, Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlığa verilmiştir.

¹⁵ RG. 24.03.2004, S. 25412.

¹⁶ Merih Kemal **Omağ**, Türk Hukuku'nda Mecburi Sigortalarda ve Sorunlarına Genel Bir Bakış, Zorunlu Sigortalarda Paneli, İstanbul 19 Kasım 1993, s.22.

¹⁷ **Ünan**, s.45.

¹⁸ Tarif için bkz. **Omağ**, (Mecburi), s.11.

Bu şartları yerine getiren sigorta şirketleri; sözleşme özgürlüğü²⁰ ilkesi gereği müra-caat halinde koltuk sigortasını yapıp yapmamakta serbest de-ğildirler. Bakanlar Kurulu, 2004/6789 sayılı kararıyla Türkiye’de karayolu motorlu araçlar malî sorumluluk si-gortası branşında ruhsatı bulu-nan bütün sigorta şirketlerini, usulüne uygun müra-caat ha-linde, koltuk sigortasını yap-makla yükümlü tutmuştur (m.3). Böylece sözleşme yap-ma serbestisi ilkesine kamu düzeni amacı ile bir sınırlama getirilmiştir²¹. Her ne kadar Bakanlar Kuruluna bu yetki tanınsa da, bu sınırlamanın ka-nun ile yapılması daha doğru olurdu. Çünkü Anayasa’da temel hak ve hürriyetlerin ancak kanunla sınırlandırılabilceği belirtilmiştir (Ay. m.13). Sözleşme hürriyeti de Anayasanın “sosyal ve ekonomik haklar ve ödevler” başlığı altındaki üçüncü bölümde 48. maddede de düzenlenmiştir. Sınırlamada her ne kadar kamu yararı bu-lunsa da, taraflara mükellefi-

yetler getirdiği için, bu dü-zenlemenin Bakanlar Kurulu Kararı ve yönetmeliklerle de-ğil de kanun ile yapılması daha uygun olurdu²².

Koltuk sigortası yapmakla yükümlü şirket, koşulları o-luşmasına rağmen bu sözleş-meyi yapmadığı zaman, ö-denmesi gereken sigorta pri-minin on katı tutarında idari para cezasına çarptırılması şeklinde bir müeyyideyle kar-şılaşacaktır (KTK. m.26)²³.

²² Bkz. **Omağ**, (Mecburi), s.14; sözleşme özgürlüğünün sınırlandırılması konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. **Ahmet Battal**, *Anayasa Mahkemesinin Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlanması Konusundaki Yaklaşımları, Özel Hukuk ve Anayasa Mahkemesi Kararları Sempozyumu, 11 Mayıs 2001, s.45-88.*

²³ *Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 73/a. maddesinde; koltuk sigortasını sigorta şirketi açısından zorunlu hale getiren 65. maddede aykırılık halinde Kanun da belirtilen idari para cezasının uygulanacağı belirtilmiştir.*

Burada Kanun’dan kastedilen de Karayolu Taşıma Kanunudur (KTY. m.4). Karayolu Taşıma Kanununun 18. maddesinde de “Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası”ndan bahsedilmekle beraber Koltuk Sigortasından bahsedilmemiştir. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 73/a. maddesinde; koltuk sigortasını zorunlu hale getiren 65. maddede aykırılık halinde, Kanunda belirtilen idari para cezasının uygulanacağı belirtildiği için, KTK’nun 18. maddesi kıyasla koltuk sigortası için de uygulanacaktır. Ancak kanunsuz suç ve ceza olmaz prensibine aykırı bir durum oluşması nedeniyle KTK’nun

Sigorta sözleşmesinin yapılabilmesi için koşullar oluştuğunda tatbikatta çoğu zaman poliçeyi sigortacı adına ya şirketin yetkili şahsı veya sözleşme yapan acente imzalamaktadır²⁴.

2. Sigorta Ettiren

Koltuk sigortasında sigorta ettiren taşımacıdır. Taşımacı ise; taşıma yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığında üstlenen gerçek veya tüzel kişidir (KTK. m.3)²⁵. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde ise tekrar taşımacının tarifi yapılmamış, Karayolu Taşıma Kanununa atıf yapılmakla yetinilmiştir (m.4).

Bakanlar Kurulu’nun 2004/6789 sayılı kararının 1. maddesiyle; Karayolu Taşıma Kanunu hükümleri çerçevesin-

18. maddesine koltuk sigortasının da eklenmesi gerekir.

²⁴ **Kender**, (Hususi), s.142; **Acente**, *Türk Ticaret Kanunu’nun 116/I. maddesinde; “ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi tabi bir sıfatı olmaksızın bir mukaveleye dayanarak muayyen bir veya bölge içinde daimi bir surette ticari bir işletmeyi ilgilendiren akitlerde aracılık etmeyi veya bunları o işletme adına yapmayı meslek eden kimseler...” olarak tarif edilmiştir. Benzer tarif, Karayolu Taşıma Kanunu’nun 3. maddesinde de yapılmıştır.*

²⁵ *TTK’nun 762. maddesinde de taşımacı; ücret mukabilinde yolcu ve eşya (yük) taşıma işlerini üzerine alan kimse olarak tarif edilmiştir.*

rıntılı bilgi için bkz. Rayegân Kender, Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku I, 7. Bası, İstanbul 2001, s.28.

²⁰ *Sözleşme özgürlüğünü kısaca; hukuk düzeninin sınırları içinde, fertlerin irade beyanlarıyla dile-dikleri sözleşmeyi geçerli olarak yapabilmek hususunda sahip oldukları özgürlük olarak tarif edebiliriz. Bkz. Omağ, (Mecburi), s.10.*

²¹ *Işıl Ulaş, Sigorta Hukuku, Ankara 1992, s.351.*

de yolcu taşımacılığı yapan “taşımacıların” koltuk sigortası yaptırması zorunluluğu getirilmiştir. 25.03.2004 tarihinde yayınlanan Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası Genel Şartlarının A.1/II. maddesinde; poliçede kayıtlı taşımacının, taşıma²⁶ yetki belgesine sahip olması ve aracın poliçede kayıtlı bulunması koşulları aranmıştır. Karayolu Taşıma Kanunu’nda da; Ulaştırma Bakanlığında taşıma yetki belgesi almadan taşımacılık yapılamayacağı hükmü getirilmiştir (KTK. m.5/I). Taşımacılık yetki belgesi de; Yönetmelikte²⁷ belirlenen koşullara uygun, taşımacı niteliğine sahip gerçek ve tüzel kişilere verilen belge olup, farklı türleri²⁸ bulunmaktadır.

Sigorta süresi içinde taşımacının değişmesi durumunda sigorta sözleşmesi sona ermektedir. Poliçeden doğan bütün hak ve borçlar yeni taşımacıya geçmektedir. Ancak devreden taşımacının durumu onbeş gün içerisinde sigortacı-

ya bildirmesi gerekmektedir. Sigortacı da durumun kendisine bildirilmesinden sonra iki seçeneğe sahiptir. Ya durumun kendisine bildirilmesinden sonra onbeş gün içinde sözleşmeyi feshedecektir²⁹ veya sözleşmenin devamını kabul edecektir³⁰ ya da yeni bir sigorta sözleşmesi yapacaktır (KSGŞ. m.C.4/II, III).

Koltuk sigortası bulunmayan yolcu taşımacılığı yapmanın yasak olmasına rağmen buna aykırı davranılarak yolcu taşınması halinde taşımacı bir takım problemlerle karşılaşacaktır. Denetim elemanı bu durumu tespit ettiğinde, önce en yakın yerleşim noktasına kadar taşımaya izin verecek ve koltuk sigortasının yapılmasını isteyecektir. Bu yerleşim yerinde gerekli sigortanın yapılması halinde taşımaya izin verecektir. Sigorta yapılmaz ise araç trafikten men edilecektir. Bu durum ayrıca Ulaştırma Bakanlığına bildirilecektir (KTY. m.66/II). Ulaştırma Bakanlığı da Karayolu Taşıma Kanunu’nun 26. maddesi uyarınca taşımacıyı idari para cezasına çarptıracaktır.

²⁶ **Taşıma;** Yolcunun taşıta bindiği yerden varış noktasına kadar götürülmesi işlemidir (KTK. m.3)

²⁷ Yetki belgesi alabilmek için gerekli şartlar için bkz. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 12 ve 13. maddeleri. Yönetmeliğin 13. maddesi 15.12.2004 tarihinde değiştirilmiştir. Bkz, RG. 15.12.2004, S. 25671.

²⁸ Yolcu taşımacılığı yaparken alınabilecek yetki belgesi türleri yönetmeliğin 11. maddesinde ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

²⁹ Bu fesih, fesih tarihinden itibaren onbeş gün sonra yürürlüğe girecektir (KSGŞ. m.C.4/II). Böylece sigorta ettirene yeni bir sözleşme yapması için gerekli süre tanınmış olmaktadır.

³⁰ Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 67.maddesinde bu durum; sigorta şirketinin bir zeyilname ile tevsik etmesi olarak açıklanmıştır.

3. Sigortalı

Sigorta sözleşmesi, sigortacı ve sigorta ettiren arasında kurulmakla beraber, koltuk sigortalarında sigorta sözleşmesinden bizzat yararlanan, kazada zarar gören sigortalıdır. Buna sigortacılıkta, “başkası hesabına sigorta” denir. Başkası hesabına sigortada, sigorta sözleşmesinin ve primin borçlusu yine sigorta ettirendir. Fakat sigorta sözleşmesinden doğan haklar sigortalıya aittir. Başkası hesabına sigorta sözleşmesinin hukuki mahiyeti ise üçüncü şahıs lehine şarttır³¹.

Koltuk sigortasını zorunlu hale getiren 2004/6789 sayılı Bakanlar Kurulu kararında; taşımacıların yurtiçi ve yurtdışı yolcu taşımalarında görevlendirecekleri *sürücüler* ile bunların *yardımcıları* ve taşıyacakları *yolcular* için koltuk sigortasını yaptırmanın zorunlu olduğu belirtilmiştir (m.1/I). Buna göre koltuk sigortası sözleşmesindeki sigortalılar; yolcu taşınması yapılan araçta bulunan yolcular, sürücüler ve sürücü yardımcılarıdır.

a. Yolcular

Sigorta sözleşmesinin taraflarından biri olmamakla beraber, koltuk sigortası himayesinden faydalanan şahıslardan bir bölümü de yolcu taşıma aracının içerisinde yer alan yolculardır. *Yolcular*; taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler di-

³¹ Bkz. **Kender**, s.146-147.

şında bulunan kişilerdir (KTK. m.3). TTK.'nın 806. maddesinde; taşımacının, yolcuları gidecekleri yerlere sağ ve salim olarak ulaştırmakla yükümlü olduğu belirtilmiştir. Taşımacının bu yükümlülüğü karşısında yolcuların da sorumlulukları vardır. Yolcuların, trafiğin seyir ve güvenliğini tehlikeye düşürecek, diğer yolcuları rahatsız edecek şekilde, genel ahlaka ve adaba aykırı tutum ve davranışlarda bulunmamaları, taşıtın teknik donanımını olumsuz etkileyecek hiçbir elektronik cihazı kullanmamaları gerekmektedir (KTY. m.26/VI). Yolcular bu yükümlülüklerine aykırı hareket ettikleri zaman sorumlu olacaklardır.

Taşımacı olan kişinin zaman zaman araç şoförü olarak ya da hizmetli olarak görev yaptığı durumlar da olabildiği gibi, kendi aracında yolcu olarak da bulunabildiği haller olabilmektedir. Kendi taşıma aracında yolcu olarak bulunan taşımacı veya biletsiz yolcu, yolcu olarak kabul edilecek mi? Bu soruyu sağlıklı bir şekilde cevaplandırabilmek için koltuk sigortasının zorunlu hale getiriliş sebebine bakmak gerekir. Koltuk sigortasının zorunlu olmasının en önemli sebebi, ekonomik ve sosyal kaygıdır. Kaza sonrası kazaya uğrayan kişinin zararlarının biran önce karşılanması, böylece ağır ekonomik ve sosyal çöküntülerin önüne geçilmesi istegidir. Kaza yapan a-

raçta yolcu olarak bulunan taşımacının, sırf bu sığata haiz olması veya biletsiz olan yolcunun biletsiz olması nedeniyle diğer yolcuların yararlandığı haklardan yararlanamaması koltuk sigortasının zorunlu hale getiriliş maksadına ters düşecektir. Yukarıda belirtildiği üzere zaten Kanun koyucu yolcu; taşıtı kullanan sürücü ile sürücü yardımcıları dışında bulunan kişiler olarak tarif etmiştir (KTK. m.3). Koltuk sigortası sözleşmesi yapılırken de primler büyük oranda aracın yolcu taşıma kapasitesine göre belirlenmektedir. Nitekim Yargıtay da otobüsle hatır taşımacılığını önce sözleşme dışı görmüş ise de³², sonra bu görüşünden vazgeçerek hatır taşımacılığının da sözleşme ilişkisi oluşturduğunu benimsemiştir³³.

b. Sürücüler

Sürücü; karayolunda motorlu bir aracı veya taşıtı³⁴ sevk ve idare eden kişidir (KTY. m.4)³⁵. Ancak yapılan

işin niteliği gereği her sürücü belgesine sahip olan kişi yolcu taşıyan araçları kullanamamaktadır. Sürücülerin yolcu taşıma araçlarında çalışabilmeleri için, öncelikle taşıtın niteliğine göre sürücü belgesine sahip olmaları, ayrıca en az lise veya dengi okullardan birini bitirmiş olmaları gerekmektedir. Otobüs sürücülerinin ayrıca 26 yaşından gün almış ve 63 yaşından gün almamış olmaları, beş yılda bir bedeni ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık kurulu raporu ibraz etmeleri de zorunlu tutulmuştur (KTY. m.60)³⁶.

Sürücülerin taşıma sırasında yolculara karşı da sorumlulukları vardır. Sürücü; yolcuları rahatsız edecek genel ahlaka ve adaba aykırı tutum ve davranışlardan kaçınmak zorundadır (KTY. m.26VII).

Sürücülerin poliçede isim olarak belirtilmesi gerektiği düşünülebilir ise de, taşıma araçlarında çalışan sürücülerin sık sık değişmesi, hastalık gibi hallerde başka sürücülerin temin edildiği dikkate alındığında bu durumun pek uygulanabilir olmadığı görülmektedir.

Taşımacı aynı zamanda aracında sürücü olarak çalışıyor ise, sözleşmede sigorta ettiren

³² Y. 4. HD., 02.03.1982 tarihli, E.1068, K.2199 sayılı kararı, bkz. Ali Ayli, Koltuk Sigortası, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1993, s.36.

³³ Y. 4.HD., 25.02.1986 tarihli, E.765, K.1694 sayılı kararı, Ayli, (Koltuk), s.36

³⁴ Motorlu taşıt, karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan ve makine gücüyle yürütülen araç veya taşıttır (KTY. m.4)

³⁵ Yetkili sürücünün kim olduğu konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. M.

Günsu Akçagöz, Trafik Hukuksal Koruma Sigortası Üzerine Bir İnceleme, Reasürör Dergisi, Ekim 1997, S. 26, s.42-48.

³⁶ Maddenin ilk halinde otobüs kullanmak için yaşın üst sınırı 60 olarak belirlenmişti.

taraf olmasına rağmen, sigortalı olarak da kabul edilmelidir. Bu durum koltuk sigortasının zorunlu hale getiriliş sebebine daha uygun düşmektedir³⁷.

c. Sürücü Yardımcıları

Sürücü yardımcıları da 2004/6789 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı gereği koltuk sigortasından faydalanmaktadırlar. Kimlerin sürücü yardımcıları olduğu Karayolu Trafik Kanununda³⁸ ve Karayolu Trafik Yönetmeliğinde açıklanmamıştır. Bu hususta koltuk sigortası genel şartlarında da açıklama bulunmamaktadır. Karayolları Trafik Kanununda isim olarak bu kavrama yer verilmemiş ise de sürücü yardımcıları anlamına gelen hizmetlinin tarifi yapılmıştır. Buna göre *hizmetli*; araçlarda, sürücü hariç, araç veya taşıma hizmetlerinde süreli veya süresiz çalışan kişiler ile iş makinelerinde sürücüden gayri kişiler olarak tarif edilmiştir (Ka.TK. m.3).

Bu yasal tanımdan hareket edilerek sürücü yardımcıları; uluslararası veya şehirlerarası yolcu taşıması yapan araçlarda, sürücü dışında olan ve yolculara her türlü hizmeti veren görevliler olarak tarif edebiliriz³⁹. Yolcu taşıma araçlarında genelde sürücü yardımcıları

olarak; yiyecek içecek servisi yapmakla görevli *hostesler* ve yolcu indirmek bindirmekle görevli *muavin*⁴⁰ diye adlandırılan kişiler bulunmaktadır.

Sürücü yardımcılarının da sayı olarak poliçede yer alması gerekir. İsim olarak belirtilmelerine gerek yoktur. Poliçede sürücü yardımcısı olarak belirtilmemekle beraber kaza sırasında araç içerisinde sürücü yardımcısı olarak görev yaptığı anlaşılan kişi varsa koltuk sigortasından faydalanacak mı? Yargıtay bu gibi durumlarda, sürücü yardımcısının koltuk sigortasından istifade edemeyeceğini belirtmiştir⁴¹ Ancak bu kararın yerinde olmadığı kanaatindeyim. Şöyle ki biletsiz ve hatır için taşınan yolcunun koltuk sigortasından faydalanması kabul edilmişken, hizmetli olarak araçta bulunan ancak taşımacının kusuru nedeniyle poliçeye kaydedilmeyen hizmetlinin yani sürücü yardımcısının bu sigortadan faydalanmaması çelişki doğuracaktır. Poliçeye sayı olarak kaydedilmeyen sürücü yardımcılarının da koltuk sigortasından yararlanması, koltuk sigortasının amacına daha uygun olacaktır.

⁴⁰ *Muavin*: yardımcı; muavenette bulunan; asistandır. Bkz. Ejder Yılmaz, *Hukuk Sözlüğü*, Ankara 1985, s.489.

⁴¹ Yargıtay Özel Dairesinin 07.12.1995 tarihli, 1995/7958-9071 sayılı kararı. Karar için bkz. Ulaş, (Can), s.188.

D. Sigorta Sözleşmesinin Kurulması

1. Taraf Ehliyeti

Türk Ticaret Kanunu'nda, sigorta sözleşmesini yapacak tarafların ehliyeti hususunda bir düzenleme yer almamaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nun 1264/I. maddesinde, bu kitapta hüküm bulunmayan hallerde Borçlar Kanunu'nun genel hükümlerinin uygulanacağı belirtilmektedir. Dolayısıyla tarafların sözleşme yapmaya ehil olup olmadıkları hususunda Borçlar Kanunu hükümleri uygulanacaktır.

Borçlar Kanunu'nda hüküm bulunmayan hallerde ise Medeni Kanun'un hükümleri uygulanacaktır. Buna göre ayırt etme gücü olmayanların yapacakları sigorta sözleşmeleri geçerli olmayacaktır. Ayırt etme gücü bulunan küçük ve kısıtlıların yapacakları sigorta sözleşmeleri, kanuni temsilcilerinin sonradan icazet vermeleri halinde geçerli olacaktır⁴².

2. Sözleşmenin Şekli

Sigorta sözleşmesi Türk Ticaret Kanunu'nda hiçbir şekle tâbi tutulmamıştır. Borçlar Kanunu'nun 11/I. maddesinde ise, Kanunda açık bir hüküm bulunmayan hallerde sözleş-

³⁷ Bkz. Yolcular başlığı altındaki açıklamalara.

³⁸ RG. 18.10.1983, S.18195.

³⁹ Tarif için bkz. Ulaş, (Can), s.187.

⁴² Daha detaylı bilgi için bkz. Kemal Oğuzman - Özer Selici, *Kişiler Hukuku Dersleri*, 4. Bası, İstanbul 1998, s.43 vd.

menin geçerliliğinin hiçbir şekle tâbi olmayacağı belirtilmektedir. Dolayısıyla sigorta sözleşmeleri için özel bir şekil şartı aranmamaktadır. Ancak taraflar yazılı bir şekil yapmaları durumunda sözleşmenin ispatı açısından önemli bir fayda sağlayacaktır. Gerek doktrinde gerek Yargıtay kararlarında sözleşmenin şekle tabi olması hususunda hiçbir ihtilaf doğmamıştır⁴³.

Sigorta sözleşmesinin tarafları, sözleşmenin kurulması için herhangi bir şekil şartına tabi olmaksızın iradelerini beyan ettikleri an (icap-kabul) sözleşme kurulmuş olacaktır (BK. m.1). Ancak Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Devlet Bakanlığınca belirlenen Koltuk Sigortası Tarife ve Talimatında⁴⁴; taşımacılığın yapıldığı her bir motorlu kara taşıtı için ayrı bir sigorta sözleşmesinin düzenleneceği, düzenlenen sigorta sözleşmesine ait kısa bilgiler ile sigortacının adı ve açık adresini belirten bir levhanın taşıtın iç tarafından kolaylıkla görülebilecek bir yerde buldurulacağı belirtilmektedir. Her ne kadar sigorta sözleşmesi herhangi bir şekle bağlı olmaksızın iki tarafın karşılıklı ve birbirlerine uygun irade beyanlarıyla meydana gelse de⁴⁵, Tarife ve Ta-

limatın bu hükmü, tarafları dolaylı olarak koltuk sigortasını yazılı şekilde yapmaya zorlayacaktır.

3. Poliçe Düzenlenmesi

a. Poliçe Düzenlenmesi Zorunluluğu

Sigorta poliçesi, sigorta sözleşmesinden sonra, ona dayanılarak verilen tek taraflı bir vesikadır⁴⁶. Sigorta sözleşmesi şekle tâbi olmadığı için poliçenin düzenlenmemesi sözleşmeyi geçersiz hale getirmemektedir⁴⁷. Ancak poliçe, taraflar arasında bir sigorta sözleşmesinin olduğuna ilişkin önemli bir ispat vasıtası olmaktadır.

Bununla beraber sigortacı, sigorta sözleşmesi gereğince sigorta ettirene, her iki tarafın da haiz olduğu hak ve borçları gösteren ve kendisi tarafından imza edilmiş bir sigorta ilmhaberini ekleriyle birlikte vermek zorundadır⁴⁸. Sigortacı

istediği takdirde sigorta ettiren de, poliçe veya ilmühaberinin eklerinin bir örneğini imzalayarak sigortacıya vermekle mükelleftir (TTK. m.1265/I).

Sigorta sözleşmesine yazılı şekil şartı konmamakla beraber, koltuk sigortası yapılırken poliçe düzenlenmesi zorunlu hale getirilmiştir. Bu zorunluluk Yönetmeliğin 68. maddesinden anlaşılmaktadır. Bu hükümde; yetki belgesi sahiplerinin taşıtlarına ait koltuk sigortası poliçelerini, geçerlilik süresi dolmadan yaptırarak, yeni düzenlenen poliçelerinin asıllarını, süresi sona eren poliçelerin bitim tarihinden itibaren onbeş gün içerisinde Bakanlığa vermek zorunda oldukları belirtilmiştir⁴⁹.

kili acente imzalayabilir. Bkz. **Kender**, (Hususi), s.121.

⁴⁹ 2004/6789 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla aynı gün yürürlüğe giren Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 68. maddesinde; isim hatası yapılarak "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Sigortası" yerine "Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası" poliçelerinin bakanlığa verilmesinin zorunlu olduğu belirtilmiştir. Yönetmelikte 08.09.2004 tarihinde yapılan değişiklikle de aynı hata tekrarlanmıştır. Koltuk sigortasının eski ismi zikredilerek "Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdî Kaza Sigortası" poliçelerinin bakanlığa verilmesinin zorunlu olduğu belirtilmiştir. Sonunda bu hata 15.12.2004 tarihinde düzeltilerek "Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Sigortası" poliçelerinin bakanlığa verilmesi zorunluluğu getirilmiştir. Değişiklik için bkz. RG. 15.12.2004, S. 25671.

⁴⁶ **Arseven**, s.153;

"...Poliçe, sigorta akdinin esaslı unsuru olmayıp, bir ispat vasıtasıdır..." , Y. 11. HD.'nin 19 Kasım 1988 tarihli, 1987/5441 esaslı, 1988/95 karar sayılı kararı, bkz. **Işıl Ulaş**, *Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, Ankara 2002, s.8.

⁴⁷ Yargıtay T.D.'nin 18.03.1969 tarihli, E.67/3827, K. 69/1221 sayılı kararı, **Erdoğan Moroğlu-Nazan Moroğlu**, *Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat*, 3. Bası, İstanbul 1991, s.817.

⁴⁸ Sigorta poliçesini sigortacı veya sigorta sözleşmesi yapmaya yet-

⁴³ **Enver Özdemir**, *Trafik Kazalarından Doğan Tazminat ve Sigorta Davaları*, İstanbul 1975, s.114.

⁴⁴ RG. 24.03.2004, S. 25412.

⁴⁵ **Haydar Arseven**, *Sigorta Hukuku*, İstanbul 1991, s.93.

b. Zeyilname Düzenlenmesi

Sigorta sözleşmesi yapıp poliçe düzenlendikten sonra, sigorta poliçesinde gösterilen şartlarda değişiklikler yapılmak istenirse ve sırf bu değişiklik için de sigorta poliçesi değiştirilmek istenmediği takdirde, asıl sigorta poliçesine ek olarak yeni bir belge düzenlendiğinde, bu belgeye, sigortacılık uygulamasında *zeyilname* adı verilmektedir.⁵⁰

Bakanlar Kurulu koltuk sigortasına ait tarife ve talimatlarına ilişkin esasların belirlenmesi hususunda Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlık yetkili kılınmıştır (BKK. m.4). Bu Bakanlıkça düzenlenen koltuk sigortası tarife ve talimatında da; sözleşme süresi içinde Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakan tarafından teminat tutarları artırıldığı takdirde, eski teminat tutarları üzerinden sigortası yapılmış ve süresi devam eden sigorta sözleşmesine sahip yolcu taşımacılarının, onbeş gün içinde sigorta şirketlerine başvurarak yeni teminatlar üzerinden koltuk sigortası zeyilnamelerini almaları zorunluluğu getirilmiştir.

Sigorta ettiren onbeş günlük süre içinde zeyilname almadığı zaman, yeni artan teminat oranından yararlanamayacaktır.

Sigortacı da eski teminat tutarları ile sorumlu olacaktır.⁵¹

İKİNCİ BÖLÜM

Koltuk Sigortasının Hükümleri

Sigorta sözleşmesi kurulduktan sonra, sözleşmenin tarafları bir takım yükümlülükler altına gireceklerdir. Bu yükümlülüklerin en önemlileri sigorta ettiren taraf için prim ödeme yükümlülüğü, sigortacı taraf için ise, rizikonun gerçekleşmesi halinde teminatı ödeme ve tedavi giderlerini karşılama yükümlülüğüdür. Bu yükümlülükler koltuk sigortası genel şartlarında ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

A. Sigorta Ettirenin Yükümlülükleri

Sözleşmenin kurulmasıyla birlikte sigorta ettirenin prim ödeme yükümlülüğü yanında ihbar yükümlülüğü de söz konusudur. İhbar yükümlülüğü sözleşmenin kuruluş aşmasında olduğu gibi, sözleşmenin devamı süresince ve rizikonun gerçekleşmesi halinde de söz konusu olabilmektedir.

1. Prim Ödeme Yükümlülüğü

Prim, sigortacının riziko taşıma ediminin karşılığıdır. Sigorta edilen rizikonun ger-

çekleşmesi halinde, sigortacının ödeyeceği meblağın esasını teşkil eden ve sigorta ettiren tarafından sigortacıya bir defada veya taksitle ödenen bir paradır.⁵² Hukuki niteliği itibarıyla bir para borcudur.⁵³ Sigorta ettirenin ödeyeceği ücretin toplamı olarak da ifade edilmektedir.⁵⁴ Türk Ticaret Kanunu'nda⁵⁵ sigorta ettirenin ödeyeceği ücret, *prim* olarak belirtilmekle beraber, koltuk sigortası genel şartlarında sigorta ettirenin ödeyeceği miktar daha geniş yorumlanarak *sigorta ücreti* olarak adlandırılmıştır (KSGŞ. m.C.1). Buna göre sigorta ücreti; prim, prime ilişkin olarak mevcut ve ileride konulacak vergi, resim, harç ve diğer yükümlülüklerden oluşmaktadır. (KSGŞ. m.C.1/I).

Türk Ticaret Kanunu'nun 1994/II. maddesinde, sigorta priminin para olarak ödenmesi gerektiği belirtilmiştir. Ancak bu madde aynı Kanunun 1264. maddesinde belirtilen emredici hükümler içinde yer almamaktadır. Dolayısıyla taraflar ödemenin para dışında başka bir değer ile örneğin çek ile yapılabileceğini kararlaştırabileceklerdir.⁵⁶ Genel şartlar-

⁵² Kender, (Hususi), s.158.

⁵³ Ali Ayli, Zarar Sigortalarında Prim Ödeme Borcu, İstanbul 2003, s.9.

⁵⁴ Arseven, s.117.

⁵⁵ 1294 vd. maddeler

⁵⁶ Ayli, (Koltuk), s.57; Sigorta sözleşmesinde veya poliçede primin yabancı para ile ödenmesi de kararlaştırılabilir. "...Poliçede be-

⁵⁰ Ulaş, (Sorumluluk), s.51.

⁵¹ Bkz. Koltuk sigortası tarife ve talimatı, A. Tarife/II.

da da sigorta ücretinin kambiyo senetlerine bağlanmasının borcun mahiyetini değiştirmeyeceği belirtilmiştir. (KSGŞ. m.C.1/VII).⁵⁷

Koltuk sigortası primlerinin tutarı da sigorta şirketlerince serbestçe tespit edilebilecektir. Çünkü Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlık, Tarife ve Talimat ile prim miktarını belirlemeyerek bunu sigorta şirketlerine bırakmıştır. Halbuki Sigorta Murakabe Kanunu'nun 26. maddesinde, zorunlu sigortaların primlerinin Bakanlıkça belirlenmesi zorunlu tutulmuştur. Hüküm aynen şöyledir; "...bu Kanuna ve diğer kanunlara göre yapılması zorunlu kılınan sigortaların primleri ile bunların tarife ve talimatları Bakanlıkça *tespit olunur* ve Resmi Gazete'de yayımlanır..." (SMK. m.26/III). Hükümden anlaşılacağı üzere bu konuda Bakanlığın takdir yetkisi yoktur. Bakanlık prim tutarını belirlemek zorundadır.

a. Prim Ödeme Zamanı

Sigorta ettirenin en önemli yükümlülüğü primi zamanında ödemesidir. Çünkü sigortacının sorumluluğu, primin tamamının veya ilk taksitinin ödendiği anda başlamaktadır (TTK. m.1295/II)⁵⁸. Ancak bu hükmü düzenleyen 1295. madde, 1264. maddede ki sigorta ettiren aleyhine değiştirilemeyen hükümler içerisinde yer almaktadır. Bu nedenle 1295/I. madde *sigorta ettiren lehine* değiştirilebilecektir. Dolayısıyla taraflar sigorta sözleşmesi yaparlarken sigortacının sorumluluğunun hemen başlamasını kararlaştırmakla birlikte, primin ileriki bir za-

manda ödenmesi hususunda anlaşabileceklerdir⁵⁹. Nitekim

⁵⁹ Ali Bozer, *Sigorta Hukuku*, Ankara 1965, s.128; YHGK.'nun 26.09.1979 tarihli E.1978/11-320, K.1979/1265 sayılı kararında, tarafların sigortacının sorumluluğunun primin veya ilk taksitin ödendiği tarihten başlayacağı hükmünün aksini kararlaştırabilecekleri belirtilmiştir. Bkz. **Moroğlu-Moroğlu**, s. 817.

"...poliçenin özel şartlar bölümünde sigorta priminin tamamının veya taksitle ödenmesi kararlaştırılmış ise, ilk taksitin akit yapılır yapılmaz ve poliçenin teslimi karşılığında ödenmesi gerekir. Prim ödenmemiş olmasına rağmen poliçenin teslimi ile sigortacının mesuliyeti başlar. Bu halde poliçenin teslimini izleyen bir aylık sürenin ilk 15 gününde sigortacının sorumluluğu devam eder. Rizikonun gerçekleşmesi halinde henüz vadesi gelmemiş prim taksitlerinin sigortacının ödemekle yükümlü olduğu tazminat miktarını aşmayan kısmı muaccel hale gelir hükmü yer almaktadır. Poliçenin davacıya teslim edildiği, peşinatın 6.7.2000 tarihinde ödenmesi gerektiği halde ödenmediği, kazanın 13.7.2000 tarihinde meydana geldiği uyumsuzluk konusu değildir. Bu itibarla mahkemece, davacının, yargılamada poliçede yer alan anılan özel şart nedeniyle davalı sigortacının sorumlu olduğunu ileri sürülmesine rağmen, söz konusu özel şart değerlendirilmeden eksik inceleme ile karar verilmesi doğru görülmemiştir..." Y. 11. HD.'nin 13.01.2003 tarihli, 2002/7620 E., 2003/120 K., sayılı kararı, YKD., Temmuz 2003, S. 7, C. 29, s.1087. Yargıtay sonraki kararlarında da aynı içtihadını devam ettirmiştir. Bkz. Y. 11. HD.'nin 27.05.2004 tarihli, 2003/11930 E., 2004/5924 K., sayılı kararı, YKD., Kasım 2004, S. 11, C. 30, s.1697.

⁵⁸ "...Sigortacının sorumluluğunun başlayabilmesi için de, TTK'nun 1282 ve 1295. maddeleri hükümleri uyarınca primin tamamının veya ilk taksitinin ödenmiş olması zorunludur. TTK'nun 1295. maddesi emredici bir düzenleme olmasına rağmen, aynı yasanın 1262/4. maddesi hükmü uyarınca, sigorta ettiren yararına aksine düzenleme yapmak mümkündür..." Y. 11. HD.'nin 27.05.2004 tarihli, 2003/11930 E., 2004/5924 K., sayılı kararı, YKD., Kasım 2004, S. 11, C. 30, s.1697.

"...Taraflar arasında sigorta akdi gerçekleşmiş ise de, TTK. 1282 ve 1295 maddeleri hükümlerine göre prim ödenmedikçe bu tür sigortalarda sigortacının sorumluluğu başlamayacağından mahkemece davanın reddine karar vermek gerekirken, davanın kabulüne karar verilmesi doğru görülmemiştir..." Y. 11. HD.'nin 31.05.1994 tarihli, 1993/5774 esaslı, 1994/4486 karar sayılı kararı, karar için bkz. **Ulaş**, (Sorumluluk), s.64.

lirtilen prim borcu doğrudan doğruya yabancı para üzerinden değil yabancı para karşılığı TL. üzerinden ödeneceği kararlaştırılmış olması karşısında davacı vekilinin temyiz isteminin reddi gerekmektedir..." Y. 11. HD.'nin 30.10.1996 tarihli, 1996/6837-7297 sayılı kararı, karar için bkz. **Ulaş**, (Sorumluluk), s.41.

⁵⁷ Prim borcunun ödenmesine ilişkin diğer ödeme şekilleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Ayli**, (Prim), s.82.

koltuk sigortası genel şartlarında da bu husus dikkate alınarak sigortacının sorumluluğunun, aksine sözleşme yoksa sigorta ücretinin tamamının veya ilk taksitin ödendiği tarihten başlayacağı belirtilmiştir (KSGŞ. m.C.1/V). Aksine yapılan sözleşme⁶⁰ sigorta ettiren aleyhine olması halinde ise sözleşme geçerli olmayacaktır. Ancak bu durumda 1295/II. madde hükmü uygulanacaktır (TTK. m.1264/IV).

Türk Ticaret Kanunu'nun 1294. maddesinde, primin taksitle ödenmek istenmesi halinde, bunun hangi koşullarla yapılacağı düzenlenmeyerek, bu husus tarafların iradelerine bırakılmıştır. Koltuk sigortası genel şartlarının C.1/III. maddesinde ise, sigorta ücretinin peşin olarak ödenmesinin esas olduğu belirtilmiştir. Ancak yıllık yapılan sigortalarda sigorta ücretinin taksitle ödenebilmesi; en az % 50 sinin alınması kaydıyla, bakiyesinin en fazla iki eşit taksitte olmak üzere sözleşme tarihinden itibaren 6 ay içinde ödenebilmesi imkânı getirilmiştir. Ayrıca bir yıldan az süreli olan sigortalara ücretlerinin peşin olarak ödenmesi gerektiği de belirtilmiştir (KSGŞ. m.C.1/II,III).

Sigorta priminin ödeme şekli taksitlere bağlanmış ise de, sonraki primlerin ne zaman

ödeneyeğine dair Türk Ticaret Kanunu'nda bir hüküm bulunmamaktadır. Bu hususta taraflar arasında bir anlaşma yok ise, her bir taksidin ait olduğu sigorta devresinin ilk günü ödenmesi gerekmektedir (BK. m.74)⁶¹. Genel şartlarda da, prim ödeme borcunda temerrüde düşülmesi halinde Borçlar Kanunu hükümlerinin uygulanacağı açıklanmıştır (KSGŞ. m.C.1/VI)⁶².

b. Prim Ödeme Yeri

Primin nerede ödeneceği hususunda koltuk sigortası genel şartlarında bir hüküm bulunmamaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nun 1296. maddesinde bu konuda ayrıntılı bir düzenleme bulunmaktadır. Bu hükme göre, primin sigorta ettirenin ikametgâhında (yerleşim yerinde) ödenmesi gerekmektedir. Taraflar bu hükmün aksini kararlaştırabileceklerdir. Sigorta priminin, sigortacının veya acentesinin ikametgâhında ödeneceğine ilişkin poliçede düzenleme var ise, bu şarta uymak gerekecektir. Taraflar aralarında; primin, sigortacının veya acentesinin ikametgâhında ödeneceğini kararlaştırmalarına karşılık, ödemeler devamlı olarak sigorta ettirenin

ikametgâhında yapılmış ise, bu durumda tarafların kararlaştırdıkları "primin sigortacının veya acentesinin ikametgâhında ödeneceği" şeklindeki düzenleme yok sayılacaktır (TTK. m.1296).

Görüldüğü üzere sigorta priminin sigorta ettirenin ikametgâhında ödenmesi öngörülmüştür. Ancak sigorta primi de sözleşmeden doğan bir para borcudur. Para borçlarının alakasının ikametgâhında ödenmesi esastır (BK. m.73). Türk Ticaret Kanunu'ndaki düzenlemeyle bu esastan uzaklaşmıştır. Böylece Türk Ticaret Kanunu'ndaki bu hükümle sigorta ettirene kolaylık sağlanmak istenmiştir⁶³.

2. İhbar Yükümlülüğü

Sigorta ettirenin diğer bir önemli yükümlülüğü ihbar yükümlülüğüdür⁶⁴. Sözleşmenin kuruluş aşamasında ihbar yükümlülüğü olduğu gibi, sözleşmenin kuruluşundan sonra ve rizikonun gerçekleşmesi halinde de bu yükümlülük devam etmektedir.

a. Sözleşme Yapılırken İhbar Yükümlülüğü

Sigorta sözleşmesi yapılmadan önce sigortacı sigorta ettirene bir teklifname vermekte, sigorta ettiren de bu teklifnameyi doldurmaktadır.

⁶¹ Bkz. *Kender*, (Hususî), s.162.

⁶² *Sigortacının temerrüdü konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Hikmet Sami Türk, Sigortacının Temerrüdü Ne Zaman Başlar?, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XII, Ankara 1995, s.189-217.*

⁶³ *Ayli*, (Koltuk), s.56-57.

⁶⁴ *Koltuk Sigortası genel şartlarında "ihbar" yerine "beyan" tabiri kullanılmıştır.*

⁶⁰ *Örneğin, poliçenin düzenlenmesinden önce prim borcunun ödeneceğinin sözleşmede kararlaştırılması, bkz. Ulaş, (Sorumluluk), s.56; Ayli, (Koltuk), s.56.*

Sigorta ettiren bu belgede yer alan soruları eksiksiz ve gerçeğe uygun bir şekilde doldurmakla yükümlüdür. Sigortacı da bu bildirimde göre sigorta koşullarının mevcut olup olmadığını belirleyeceği gibi, prim borcunu da bu bilgilere göre hesap edecektir⁶⁵. Teklifname doldurulmamış ise, sigortacı, sigorta ettirenin beyanlarını bu sefer poliçe ve eklerine yazacaktır. Sözleşme de bu beyanlar doğrultusunda kurulacaktır.

Sigorta ettiren kişi, sigortacının sözleşme yapılırken gerçek durumu bildiği takdirde sözleşmeyi yapmamasını veya daha ağır şartlarla yapmasını gerektirecek bütün hususları sigortacıya bildirmeye mecburdur (TTK. m.1290). Kanundaki bu düzenleme genel şartlarda da yer almıştır. (KSGŞ. m.C.2/I)

Türk Ticaret Kanunu'nun 1290. maddesine göre, sigorta ettiren, sözleşme yapılırken sorulduğu halde susmuş veya noksan yahut gerçeğe aykırı beyanlarda bulunmuş ise, gerçeği bilmeyen sigortacı sözleşmeden cayabilecektir. Görüldüğü üzere bu hükümde, sigorta ettirenin ihbar yükümlülüğünü yerine getirmemesinde kusurlu olma hali özel olarak düzenlenmemiştir. Sözleşme öncesi ihbar yükümlülüğünün kusursuz olarak ihlali halinde sigortacının sözleşmeden rücu edebilmesi sigorta

ettiren aleyhine bir durumdur⁶⁶. Türk Ticaret Kanununun 1290 maddesi sigorta ettiren aleyhine değiştirilemeyen hükümler içinde yer almaktadır (TTK. m.1264/IV). Dolayısıyla sigorta ettiren lehine olarak değiştirilebilecektir.

Genel şartlarda da sigorta ettirenin kusurlu veya kasıtlı oluşuna göre ayırım yapılmıştır. Kusurlu olma halinde Kanunda tanınan sözleşmeden cayma hakkı öncelikli olarak sigortacıya tanınmamıştır. Dolayısıyla bu noktada sigorta ettiren lehine olarak bir düzenleme yoluna gidilmiştir. Genel Şartlara göre; sigorta ettiren ihbar yükümlülüğünü *kusurlu* olarak yerine getirmemiş veya *yanlış beyanlarda* bulunmuş ise, sigortacı sözleşmeyi daha ağır şartlarla yapmasını gerektirecek durumlarda, durumu öğrendiği andan itibaren 8 gün içinde prim farkının ödenmesi hususunu sigorta ettirene ihtar edecektir. Sigorta ettiren de ihtarın tebliğ tarihini izleyen 8 gün içinde talep olunan prim farkını ödemez veya ödemeyeceğini bildirir ise, sözleşme feshedilmiş olacaktır. *Fesih tarihine kadar geçen sürenin primi*, gün esasından hesap edilerek, fazla ödenmiş kısım sigorta ettirene geri verilecektir (KSGŞ. m.C.2/III). Genel şartların bu hükmü genel olarak sigorta ettiren lehine olsa da, artan primin ödenmemesi

üzerine sözleşmenin "*feshedilmiş olması*" sigortacı aleyhine bir durumdur. Bu durumda sigortacı 1290. madde uyarınca sözleşmeye devam etmek isterse 1264. madde gereği bu hakkını kullanabilecektir.

Sigorta ettiren, sözleşme yapılırken *sorulduğu halde susmuş ise*⁶⁷ ve *bu davranışında kötü niyetli ise*, bu durumda sigorta ettiren primin tamamını ödemek zorundadır. Sigortacı gerçeği öğrendiği tarihten itibaren bir ay içinde fesih hakkını kullanmadığı takdirde, bu hakkını kaybedecektir (TTK. m.1290). Bu süre zarfında yani fesihden önce riziko gerçekleşirse, sigortacı teminatı hak sahibine verecektir⁶⁸. Ancak ödediği miktar kadar sigorta ettirene rücu edebilecektir (KSGŞ. m.C.2/IV).

Sözleşmenin kuruluşu sırasında ihbar yükümlülüğünü yerine getirmeyen veya eksik yerine getiren sigorta ettirenin bu durumu, rizikonun gerçekleşmesinden sonra anlaşılabilir ise ne olacak? Türk Ticaret Kanunu'nda bu husus düzen-

⁶⁷ Koltuk sigortası genel şartlarında ise "*kasten susma*" şartı aranmıştır. C.2/IV. fıkra; "...sorulduğu halde *kasten susmuş veya bilerek...* noksan yada gerçeğe aykırı beyanlarda bulunmuş ise gerçeği tam olarak bilmeyen sigortacı sözleşmeyi fesh edebilir.."şeklinde dir.

⁶⁸ Bu durum TTK'nun 1290. maddesinden farklı şekilde ifade edilmiştir. Sigorta ettiren kimsenin kötü niyeti anlaşıldığı takdirde sigortacının prime hak kazanacağı belirtilmiştir.

⁶⁵ Ulaş, (Can), s.189.

⁶⁶ Bkz. Kender, (Hususi), s.188.

lenmemiştir. Ancak bu boşluk koltuk sigortası genel şartlarındaki düzenleme ile giderilmiştir. Genel şartlarda da sigorta ettirenin kusurlu ya da kasıtlı oluşuna göre farklı müeyyidelendirme yoluna gidilmiştir. Buna göre; gerçeğe aykırı beyan hali (ihbar yükümlülüğü) zararı doğuran olayın yani rizikonun meydana gelmesinden sonra öğrenilmişse ve sigorta ettiren de kasıtlı hareket etmiş ise, sigortacı bu zararından dolayı ödenmiş veya⁶⁹ ödenecek tazminatın tamamı için sigorta ettirene müraaat edecektir.

Sigorta ettiren kasıtlı hareket etmemiş ise; *bu durumda tazminatın, alınan primin alınması gereken prime oranı ile çarpılması sonucu ortaya çıkan miktar arasındaki fark için sigorta ettirene rücu edilebilecektir* (KSGŞ. m.C.2/V).

b. Sözleşme Süresince İhbar Yükümlülüğü

Sigorta sözleşmesinde, prim ile sigorta edilen riziko arasında denge sağlanabilmesi için sigorta ettirenin sözleşme yapılırken rizikoya etki edecek hususları sigortacıya bildirmesi yeterli değildir. Sigorta süresince de rizikoyu ağırlaştıracak bir durumun oluşması halinde bunu sigortacıya bildirmesi gerekmektedir⁷⁰. Çünkü

riziko ağırlaştığı takdirde, prim ile riziko arasında bulunması gereken uygunluk veya denge, sigortacı aleyhine bozulmuş olacaktır⁷¹. Türk Ticaret Kanunu'nun 1291. maddesi⁷², bu yükümlülüğü sigorta ettirene yüklemiştir. *Buna göre sigorta ettiren, sigortacının rızası olmaksızın sigortalı malın yerini veya sözleşme zamanındaki halini değiştirdiği takdirde, bu değişikliğin sözleşmenin yapıldığı anda mevcut olması halinde, sigortacının, sigorta sözleşmesini yapmamasını veya daha ağır şartlarla yapmasını gerektiren bir mahiyette ise, sigortacı sözleşmeyi feshedebilecektir.*

Görüldüğü üzere bu durumda, sigortacıya sözleşmeyi feshetme hususunda takdir yetkisi tanınmıştır. Ancak bu yetki süresiz olarak tanınmamıştır. Sigorta ettiren rizikoyu ağırlaştırıcı mahiyetteki⁷³ de-

ğişikliği 8 gün içinde sigortacıya bildirmesi halinde, sigortacı ihbar tarihinden itibaren 8 gün içinde fesih hakkını kullanabilecektir. Kullanmadığı takdirde sözleşme hükümleri devam edecektir (m.1291/II). Sigorta ettiren değişikliği bildirmemesine rağmen sigortacı durumu öğrenmiş ise, öğrendiği tarihten itibaren 8 gün içinde yine fesih hakkını kullanabilecektir. Bu süre zarfında fesih hakkını kullanmaz veya primi tahsil etmek gibi sigorta hükmünün devamına razı olduğunu gösteren bir harekette bulunur ise, fesih hakkı yine ortadan kalkmış olacaktır (m.1291/II).

Ancak koltuk sigortası genel şartlarında Kanun hükmünden farklı bir düzenleme yoluna gidilmiştir. Şöyle ki Türk Ticaret Kanunu'nun 1291. maddesinde fesih hususu, sigortacının takdirine bırakılmıştır. Sigortacı süreler içerisinde *dilerse sözleşmeyi feshedebilecektir*. Genel şartların C.3/I. maddesinde ise sigorta ettirenin, ihtarın tebliğ tarihinden itibaren 8 gün içinde talep olunan prim farkını ödemediği veya ödemeyeceğini bildirdiği tarihte sözleşmenin *feshedilmiş olacağı* belirtilmiştir. Dolay-

koyu ağırlaştırmıyorsa bile sigorta ettirene ihbar yükümlülüğü getirilmişti. Yeni koltuk sigortası genel şartları ile bu husus düzeltilmiştir. Yeni koltuk sigortası genel şartlarında ağırlaştırıcı mahiyetteki değişiklikler dikkate alınmıştır. (KSGŞ. m.C.3/I)

⁶⁹ Koltuk sigortası genel şartlarında "ve" diye belirtilmiş (KSGŞ. m.C.2/V).

⁷⁰ Kender, (Hususi), s.200.

⁷¹ Merih Kemal Omağ, *Türk sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaştırılması Sorunu*, 1985, s.14.

⁷² Kanunun bu hükmünde sadece sübjektif riziko ağırlaştırılması hali düzenlenmiş, objektif riziko ağırlaştırılması ise çözüme kavuşturulmamış, sigortacıya ihbar görevi yüklenmemiştir. Hükmün eleştirisi için bkz. Tekin Memiş, *Bilgisayar Riskleri ve Sigorta Sektörüne Gelecekteki Etkileri, Bilgi Çağı ve sigorta*, Reasürör Dergisi, Ekim 2003, S. 50, s.26.

⁷³ Bir önceki koltuk sigortası genel şartlarının 17. maddesinde; Kanunun aksine sözleşmedeki hususların değiştirilmesinden bahsedilmişti, ağırlaştırıcı mahiyette değişiklik hususu dikkate alınmamıştı. Dolayısıyla değişiklik, rizi-

sıyla sigorta ettiren aleyhine olarak, sigortacının elindeki sözleşme hükümlerine devam etme hususundaki takdir yetkisi kaldırılmıştır. Ancak 1291. madde sigorta ettiren aleyhine değiştirilemeyen hükümler içinde yer almaktadır (TTK. m.1264). Dolayısıyla, genel şartların C.3/I. maddesi ile TTK'nun 1291. maddesi çakıştığı zaman Türk Ticaret Kanunu'nun 1291. maddesi hükmü uygulanabilecektir.

Sigortacının sözleşmeyi feshetmesi halinde; feshin hüküm ifade edeceği tarihe kadar geçen sürenin primi, gün esasından hesap edilecektir. Fazla olan kısım sigorta ettirene geri verilecektir. Prim farkı sigortacı tarafından 8 gün içinde istenilmediği takdirde fesih hakkı düşecektir (KSGŞ. m.C.3/II).

Rizikoyu ağırlaştırıcı mahiyetteki değişiklikler rizikonun gerçekleşmesinden sonra öğrenilmişse, bu durumda sigorta ettirenin kusurlu veya kasıtlı oluşuna göre durum değişecektir. Buna göre; gerçeğe aykırı beyan hali (ihbar yükümlülüğü) zararı doğuran olayın yani rizikonun meydana gelmesinden sonra öğrenilmişse ve sigorta ettiren de kasıtlı hareket etmiş ise, sigortacı bu zararından dolayı ödenmiş veya ödenecek tazminatın tamamı için sigorta ettirene müracaat edecektir. Sigorta ettiren kasıtlı hareket etmemiş ise; bu durumda tazminatın, alınan primin alınması gereken prime

oranı ile çarpılması sonucu ortaya çıkan miktar arasındaki fark için sigorta ettirene rücu edebilecektir (KSGŞ. m.C.2/V).

Sonradan meydana gelen değişikliğin rizikoyu hafifletmesi halinde, ödenmekte olan primlerin rizikoya uygunluk sağlanması için bir indirim tabii tutulması hususunda Kanunda herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Bu durum sigortanın amacına aykırıdır. Rizikonun ağırlaşması ya da hafiflemesiyle prim ile rizikonun arasındaki dengeyi değiştirebilecek hükümlerin kabul edilmesi ve sigortacıya bu imkânın tanınması gerekir⁷⁴. Kanunda yer alan bu boşluk genel şartlar ile doldurulmuştur. Buna göre yapılan değişiklik, rizikonun gerçekleşmesini hafifleten bir nitelik taşıyorsa ve bu durum daha az prim ödemesini gerektiriyorsa, prim farkı sigorta ettirene geri verilebilecektir (KSGŞ. m.C.3/IV).

c. Rizikonun Gerçekleşmesi Halinde İhbar Yükümlülüğü

Rizikonun gerçekleşmesi halinde zararların karşılanabilmesi için, rizikonun gerçekleştiğinin sigortacı tarafından öğrenilmesi gerekmektedir. Doğal olarak bunun yolu da sigorta ettirenin, rizikonun gerçekleştiğini sigortacıya bildirmesidir. Sigorta ettiren rizikonun gerçekleştiğini haber aldığı tarihten itibaren, 5 gün

içinde sigortacıya bildirmekle yükümlü tutulmuştur (TTK. m.1292/I). Koltuk sigortası genel şartlarında ise bu süre "en kısa süre" olarak belirtilmiştir (KSGŞ. m.B.1/II)⁷⁵. Sigorta ettirenin, hastalık hali gibi mücbir sebepler var ise, bunların kalkmasıyla birlikte en kısa süre içinde durumu sigortacıya haber vermesi gerekmektedir. Ancak bu süre 5 günlük süreden daha az bir süreyle sınırlanmayacaktır. Çünkü 1292/I. madde sigorta ettiren aleyhine değiştirilemeyen hükümler içinde yer almaktadır (TTK. m.1264/IV).

Sigorta ettiren, kasıtlı olarak belirtilen süreler içinde ihbarda bulunmamış ise, sigorta haklarını kaybedecektir. Kusurlu olarak bu süreler içinde ihbar yükümlülüğünü yerine getirmemiş ise, kusurun ağırlığına göre sigortacının ödemekle yükümlü olduğu tutar indirilebilecektir (TTK. m.1292/III).

Görülüyor ki rizikonun ihbarı görevinin ihlâli için Kanunda kusur şartı aranmıştır. İhbarla görevli olan sigorta ettirenin bir kusuru yoksa, bu görevi yerine getirmemesi hiç-

⁷⁵ Bu süre koltuk sigortasından yararlanacak hak sahipleri için genel şartlarda daha uzun tutulmuştur. Buna göre tazminata yol açan olayın, sigortalı veya hak sahibi tarafından öğrenildiği tarihten itibaren 30 iş günü içinde, olay yurt dışında meydana gelmiş ise, 60 iş günü içinde sigortacıya bildirilmesi gerekmektedir. (KSGŞ. m.B.1/II).

⁷⁴ Ayli, (Koltuk), s.76.

bir hukuki sonuç doğurmaya-
caktır⁷⁶.

d. Sigorta Ettirenin Diğer Yükümlülükleri

Taşımacının sorumlulukla-
rından birisi de taşıyacağı yol-
cuyla arasında sözleşme yap-
ması yani yolcuya bilet verme-
sidir. Taşımacının bilet verme-
si zorunluluğu Karayolu Taşı-
ma Kanununun 6/I. maddesin-
de açık olarak belirtilmiştir.
Yolcu biletinin şeklinin nasıl
olacağı da Yönetmelikte ay-
rıntılı olarak düzenlenmiştir⁷⁷.
Ayrıca yolcuya bilet verilme-
sinin zorunlu olduğu Yönet-
melikte de hüküm altına alın-

mıştır. Halbuki özellikle yakın
mesafeli şehirlerarası taşıma-
larda çoğu zaman bilet veril-
mediği gibi, verilen biletlerin
de Yönetmelikte belirtilen şe-
kil şartlarını da taşımadığı aşı-
kardır⁷⁸.

Hazine Müsteşarlığı'nın
bağlı olduğu Bakanlık tarafın-
dan düzenlenen tarife ve tali-
matta; taşımacılığın yapıldığı
her bir motorlu kara taşıtı için
ayrı bir sigorta sözleşmesinin
düzenleneceği ve sigorta söz-
leşmesine ait kısa bilgiler ile
sigortacının adını ve açık adre-
sini içeren bir levhanın taşıtın
iç tarafında kolaylıkla görüle-
bilecek bir yerde bulunduru-
lacağı belirtilmiştir. Ancak uy-
gulamada genellikle bu tali-
mata uyulmamaktadır⁷⁹.

Sigorta ettiren, araca ait ta-
şıt kartının⁸⁰ aslını araçta bu-

lundurmak zorundadır. Bu yü-
kümlülüğünü yerine getirme-
diği zaman aracın terminallere
giriş ve çıkışlarına, sınır kapı-
larından çıkışlarına izin ve-
rilmeyecektir (KTY. m.20/I).
Ayrıca bu yükümlülüğüne ay-
kırı hareket etmesi nedeniyle
iki ihtar⁸¹ cezası alacaktır
KTY.m.73).

Sigorta ettirenin diğer bir
yükümlülüğü de, riziko ger-
çekleştikten sonra zararı ön-
lemeye, azaltmaya ve hafif-
letmeye yarayacak tedbirleri
almasıdır. Alacağı tedbirler-
den doğacak masrafların,
bu tedbirler faydasız kalmış
olsa bile, sigortacı tarafın-
dan ödenmesi gerekecektir
(TTK. m.1293/I).

⁷⁶ **Kender**, (Hususi), s.214;
Y. H.D. 25.01.1979 tarihli,
1979/285-285 E. K. sayılı kara-
rında; "... her ne kadar davacı
sigortalının kazayı zabuta mercii-
ne bildirerek trafik kaza zabtı tan-
zim ettirmesi, poliçe arkasındaki
m.10 (c) ve (g) bendi gereği ise
de, bu işin yapılmaması davacının
tazminat isteği haklarını düşür-
mez..." şeklinde bir sonuca va-
rılmıştır. Bkz. **Moroğlu-Moroğlu**,
s.815.

⁷⁷ "...Düzenli yolcu taşımalarında,
yetki belgesi sahipleri ve acentele-
ri her yolcu için ayrı ayrı bilet dü-
zenlemek zorundadırlar. Düzenle-
nen yolcu biletinde, yetki belgesi
sahibi ve varsa acentesinin adı,
unvanı ile bileti tanzim eden yetki
belgesi sahibi veya acentesinin
adresi, vergi dairesinin adı ve he-
sap numarası ile yolcunun adı,
soyadı, kalkış ve varış yeri, koltuk
numarası, hareket tarihi ve saati,
taşıma ücreti, biletin seri ve müte-
selsil sıra numarası ve düzenleme
tarihinin yer alması zorunlu-
dur..." (KTY. m.48).

⁷⁸ Yönetmeliğin 48. maddesinde yol-
cu biletinde yolcunun isminin de
belirlenmesi zorunlu olmasına
rağmen yolcuya verilen çoğu bi-
lelerde yolcunun ismi yazılmadığı
gibi, aynı aileden seyahat eden ki-
şilere tek bilet verildiği de görül-
mektedir.

⁷⁹ Şehirlerarası yolculuk yaptığım
otobüslerin hiç birisinde bu şekil-
de bir levhaya rastlamadım. Satı-
lan biletlerde genelde "**zorunlu
koltuk sigortamız mevcuttur**" ya
da "**zorunlu ferdi kaza koltuk si-
gortamız yapılmıştır**" gibi açık-
lamalar yer alsa da, yolcuların
büyük bir kısmı bunun ne anlama
geldiğini ve ne gibi teminatlar
sağladığını bilmemektedirler.

⁸⁰ Taşımacılara, yetki belgesinden
ayrı olarak taşımalarda kullanılacak
taşıt kartlarının niteliğini ve sayısını
gösteren taşıt belgesi ile taşıma-
cının taşıt belgesinde kayıtlı her

taşıt için düzenlenen ve taşıtta
bulunması gereken taşıt kartı ve-
rilir. (KTK. m.5/III)

Taşıt kartında; yetki belgesi sahi-
binin ticari unvanının, yetki bel-
gesi türü ve numarasının, taşıt
kartının geçerlilik süresinin, taşı-
tın markasının, cinsinin, modelin-
in, plakasının ve renginin yazıl-
ması gerekmektedir. (KTY.
m.20/III).

⁸¹ İhtarların verilmiş tarihinden itiba-
ren doksan gün içinde Bakanlığa
yazılı müracaat edilip, verilen bir
ihtarın para karşılığı 100 milyon
TL. sını yetkili saymanlığa öden-
diğinin belgeyle ispatlanması ha-
linde ihtar kaldırılmaktadır. Dok-
san gün içinde ihtarın karşılığı
olan paranın yatırılmaması halin-
de ihtar kaldırılmamaktadır. İhtar
sayısı bu şekilde 50 ye ulaştığı
zaman yetki belgesi iptal edil-
mektedir (KTY. m.73).

B. Sigortacının Yükümlülükleri

Sigorta sözleşmesi iki tarafa da sorumluluklar yükleyen bir sözleşmedir. Sigorta ettirenin yükümlülükleri olduğu gibi, sigortacının da sorumlulukları söz konusudur. Sigortacının en önemli yükümlülüğü, rizikonun gerçekleşmesi halinde sigorta bedelini ödemesidir. Bunun yanında sigorta sözleşmesinin kuruluşunda ve devamı süresince de bir takım yükümlülükleri vardır.

1. Sözleşmenin Kuruluşu ve Devamı Süresince Yükümlülükleri

Koltuk sigortası sözleşmesinin kurulmasıyla birlikte sigortacı, Türk Ticaret Kanunu'nun 1266 ve 1324. maddelerinde öngörülen bilgileri⁸² ve özel ve genel şartlar içeren sigorta poliçesini düzenleyerek sigorta ettirene teslim etmekle yükümlüdür. Sigortacı bu yükümlülüğünü yerine getirmedeği zaman, bundan kaynaklanan zararlardan sigorta aracısı ile birlikte sorumlu olacaktır⁸³.

⁸² *Poliçenin; sigortacının ve sigorta ettirenin ad ve soyadını, ticaret unvanını ve ikamet adreslerini, sigortanın konusunu, sigorta süresini, sigorta bedelini, prim tutarını ve yerini, sigorta bedelini, sigortacının üstüne aldığı rizikoların hakiki mahiyetlerini tayine yarayacak bütün halleri ve tanzim tarihini içermesi gerekir (TTK. m.1266).*

⁸³ *Ulaş, (Can), s.193.*

Sigortacı gerek sözleşmenin kuruluşu sırasında, gerek sözleşmenin devamı süresince teklifname sebebiyle sigorta ettirenin ticari ve mesleki sırlarını öğrenmiş ise, bu sırları saklamakla yükümlüdür⁸⁴. Sigortacı bu yükümlülüğünü yerine getirmediği zaman yani öğrenmiş olduğu ticari ve mesleki sırları açıkladığı zaman, sigorta ettiren bir zarara uğramışsa bu zararlardan sorumlu olacaktır (KSGŞ. m.C.6).

Rizikonun gerçekleşmesinden sonra sigortacının tazminat ödemelerini yerine getirebilmesi için, sağlıklı bir mali yapıya sahip olması gerekmektedir. Bunun için de yasa koyucu sigorta şirketlerine tam olarak bir serbestlik tanımamıştır. Birtakım yükümlülükler yüklemiştir. Bunların başında primler üzerinden belirli oranlarda karşılıklar ve ihtiyatlar ayırma zorunluluğu gelmektedir. İkinci olarak sigorta şirketlerinin çalıştıkları süre içerisinde her yıl bilançolarını ilan etmeleri zorunluluğudur. Sigortacının bu yükümlülükleri devamlı olarak denetim altındadır⁸⁵.

2. Rizikonun Gerçekleşmesi Halinde Sigorta Bedelini Ödeme Yükümlülüğü

Sigorta bedelinin ödenmesi

⁸⁴ *Ulaş, (Can), s.193.*

⁸⁵ *Sigorta şirketlerinin denetimi ve mali yapıları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kender, (Hususi), s.33 vd.*

için öncelikle rizikonun gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu nedenle hangi hallerde rizikonun gerçekleştiği önem taşımaktadır.

a. Rizikonun Tayini

Sigorta sözleşmesinin en esaslı unsuru rizikodur⁸⁶. Gerek günlük yaşamda, gerekse sigortacılık terminolojisinde riziko terimi, farklı anlamları ifade etmek için kullanılmaktadır⁸⁷. Sigorta hukukunda *riziko*; genel olarak ileride gerçekleşmesi muhtemel zarar veya başkaca uygun olmayan bir hal doğuran olay olarak tanımlanmıştır⁸⁸. Riziko yanında, riziko yerine kullanılan başkaca kavramlar da bulunmaktadır. Türk hukuk doktrininde riziko ile tehlike kavramı arasında ayırım yapılmaktadır. Buna göre tehlike, sigorta sözleşmesi yapıldığı sırada tayin edilen olayın gerçekleşme ihtimali; riziko ise bu olayın kendisidir⁸⁹. Sigorta tekniği de, sigorta edilen rizikonun mümkün olduğu kadar açık bir şekilde tespit ve sınırlarının tayin olunmasını ge-

⁸⁶ *Kender, (Hususi), s.223.*

⁸⁷ *Cahit Nomer- Hüseyin Yunak, Sigortanın Genel Prensipleri, İstanbul 2000, s.7.*

⁸⁸ *Tanımlar için bkz. Ali Bozer, Sigorta Hükümleri, Ankara 1965, s.101-102; Yaşar Karayalçın, Mesuliyet ve Sigorta Hükümleri Bakımından Başlıca İşletme Kazaları, Ankara 1960, s.57 vd.*

⁸⁹ *Tekin Memiş, Yangın Sigortasında Riziko, Ankara 2001, s.21.*

rektirmektedir⁹⁰.

Koltuk sigortasında riziko-yu trafik kazası teşkil etmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1334. maddesinde kazaya karşı sigorta düzenlenmiş olmasına karşılık, kazanın ne olduğu açıklanmamıştır. Bununla beraber koltuk sigortası genel şartlarında kazanın tanımı yapılmıştır. Buna göre kaza; ani ve harici etkisi tespit edilen doğal afetler de dahil olmak üzere; *sigortalının iradesi dışında meydana gelen ve sigortalının bedensel bir sakatlığa maruz kalmasına veya ölmesine yol açan ani ve harici olaydır* (KSGŞ. m.A.2/I).

Kazanın tanımı bu şekilde yapılmakla beraber, sınırlandırılmamıştır. Birdenbire ve beklenmeyen bir şekilde ortaya çıkan gazların solunması, yanık ve ani bir hareket neticesinde adale ve sinirlerin incinmesi, burkulması ve kopması da kaza sayılmıştır (KSGŞ. m.A.2/II)⁹¹.

⁹⁰ **Kender**, (Hususi), s.224.

⁹¹ *Koltuk sigortası genel şartlarında kazanın tanımı yanında hangi hallerin kaza sayılmayacağı da tereddüde yer vermeyecek şekilde detaylı olarak açıklanmıştır. Buna göre her türlü hastalıklı hal, sigortanın kapsamına giren bir kaza neticesinde meydana gelmediği takdirde sıcaklık, donma, güneş çarpması ve tıkanıklık gibi tesirler, akıl ve ruh durumuna bakılmaksızın intihar veya intihara teşebbüs halleri, belirgin sarhoşluk, uyuşturucu ve zararlı madde kullanımı, sigortanın kapsamına giren bir kazanın gerektirmediği cerrahi müdahale ve her türlü ışın*

b. Teminat Dışı Haller

Meydana geliş sebepleri dikkate alınarak, doğrudan veya dolaylı olarak meydana gelen bazı kazalar, sigorta kapsamı dışında tutulmuştur. Bu haller koltuk sigortası genel şartlarında detaylı olarak düzenlenmiştir. Buna göre;

a) Savaş, her türlü savaş olayları, istila, yabancı düşman hareketleri, çarpışma, (savaş ilan edilmiş olsun, olmasın) iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği sıkı yönetim ve askeri hareketler,

b) Grevlere, lokavt edilmiş işçi hareketlerine, halk hareketlerine, kavgalara katılma,

c) Terörist eylemler ve bu eylemlerden doğan sabotajlar,

d) Nükleer, biyolojik ve kimyasal rizikoların ve bunların gerektirdiği sıkı yönetim ve askeri tedbirler,

e) Cürüm ve cinayet işlemek veya bunlara teşebbüs,

f) Tehlikede bulunan kişiler ve malları kurtarma durumu hariç, sigortalının kendisini bile bile ağır tehlikeye maruz bırakacak hareketlerde bulunması,

g) Çalınma veya gasp edilme olayında taşıtın çalındığını veya gasp edildiğini bilerek taşıta binme sonucunda doğrudan veya dolaylı olarak meydana gelen kazalar koltuk si-

tedavisi ile ilaç kullanımı neticesinde meydana gelen ve sigortalının bedensel bir sakatlığa maruz kalmasına veya ölmesine sebebiyet verecek olaylar kaza sayılmayacaktır (KSGŞ. m.A.2/II).

gortası kapsamı dışındadır.

Suda boğulma hali de koltuk sigortası kapsamına giren bir kaza neticesinde meydana gelmemiş ise, koltuk sigortası kapsamı dışındadır (KSGŞ. m.A.4/II).

c. Sigorta Bedelinin Ödenmesi

Bu tür sigortalarda, kural olarak, rahatsızlık sona erinceye kadar ya da sakatlık rapor ile tespit edilinceye kadar herhangi bir ödemede bulunulmamaktadır. Ancak, söz konusu kişiye yardım olması bakımından ve "azami iyi niyet" prensibi uyarınca, bu konuda fazla şekilci davranılmaması da sıkça görülen bir tutumdur⁹².

Rizikonun gerçekleşmesinden sonra, yani kazanın meydana gelmesinden sonra sigorta bedelinin ödenmesi için bir takım ön şartların da gerçekleşmesi gerekmektedir. Bunlardan *birincisi* rizikonun gerçekleştiğinin sigortacıya bildirilmesidir. *İkincisi* gerekli belgelerin sigortacıya verilmesidir. Bu belgeler ise; kazanın yerini, tarihini ve sebebini bildiren belgelerdir (KSGŞ. m.B.2/II). Uygulamada kaza sonrası polis veya jandarma tarafından düzenlenen trafik kazası tespit raporu bu bilgileri içermektedir. Tedaviye ilişkin ilgili sağlık kuruluşundan alınan raporlar da bu belgelerdendir. Bu belgeler

⁹² **Nomer-Yunak**, s.135.

olmadığı takdirde sigortacı ne kadar, kime ve hangi poliçeye istinaden ödeme yapması gerektiğini tespit imkânından yoksun kalacağı için, sigorta bedeli alacağı da muaccel hale gelmeyecektir⁹³.

Sigorta ettiren, rizikonun gerçekleştiğini haber aldığı tarihten itibaren, rizikoyu 5 gün içinde sigortacıya bildirmekle yükümlü tutulmuştur (TTK. m.1292/I). Yukarıda belirttiğimiz koşullar olduğunda, bu bildirim üzerine sigorta bedelini ödeme borcu, Türk Ticaret Kanunu'nun 1299/I. maddesi uyarınca "muaccel" hale gelmekle beraber; sigortacı, temerrüde düşmüş olmayacaktır. Sigorta ettiren, Borçlar Kanunu'nun 101. maddesinin I. fıkrasındaki⁹⁴ temel kural uyarınca sigortacıya ihtarda bulunmadığı sürece sigortacı temerrüde düşmüş sayılmayacaktır⁹⁵.

Rizikonun gerçekleşmesiyle sigortalı ölmüşse; poliçede ölüm halinde ödenecek sigorta bedeli gösterilmiş bulduğundan ve sigortanın bu bölümü "meblağ" sigortası niteliğinde olduğundan bu miktarın⁹⁶ aynen ödenmesi gereke-

cektir. Sigortalı kazada yaralanmakla beraber sonra ölmüşse, bu durumda ölüm tazminatı sigortalının hak sahiplerine yani mirasçılara ödenecektir. Ancak Türk Ticaret Kanunu bu durumu sınırlandırmıştır. Kaza tarihinden itibaren bir yıl içinde ölüm meydana gelmesi halinde ölüm tazminatı sigortalının hak sahiplerine ödenebilecektir (TTK. m.1361). *Koltuk sigortası genel şartlarında ise bu süre sigortalının lehine olarak iki yıla çıkarılmıştır* (KSGŞ. m.A.3.1)⁹⁷.

Rizikonun gerçekleşmesiyle sigortalı sakat kalmış ise, sakatlığın durumuna ve sakatlık oranına göre sakatlık tazminatı sigortalıya ödenecektir. Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlıkça yayınlanan tarife ve talimatta sakatlanma tazminatı da 50.000 YTL. olarak belirlenmiştir. Ancak bu miktarın tamamı her sakatlanma halinde sigortalıya ödenmeyecektir. Genel şartlarda sakatlanmaların durumuna göre sakatlık tazminatının ne kadarının sigortalıya ödeneceği ayrıntılı olarak belirlenmiştir⁹⁸.

Sigortalı, kaza nedeniyle tedavi görmüş ise, kaza tarihinden itibaren iki yıl içinde

ödenmiş doktor ücretiyle hastane ve diğer sağlık kuruluşlarında ayakta ve yatakta yapılan tedavilere ilişkin giderler ve hastanın nakil ücretleri sigortacı tarafından ödenecektir. Ancak sigortacı tedavi giderlerinden; poliçede belirtilen tedavi gideri tazminatı⁹⁹ kadar sorumlu olacaktır. Tedavi giderleri bu limiti aştığı takdirde sigortacı aşan miktardan sorumlu olmayacaktır.

Oluşan riziko sebebiyle sigortalıya ödenecek tazminat miktarı konusunda sigortacı ile sigortalı anlaşılırsa sigorta bedeli bu şekilde ortaya çıkmış ve doğal olarak muaccel hale gelmiş olacaktır. Sigortacı da muaccel olan bu bedeli ödeyerek sigorta bedelini ödeme yükümlüğünü yerine getirmiş olacaktır¹⁰⁰. Sigortacı ile sigortalı anlaşamadıkları takdirde hakem bilirkişiye gitmeyi de kararlaştırabileceklerdir. (KSGŞ. m.B.3)

Sigortalı kaza sonrası sakat kalıp, iki yıl içinde ölmüşse hem sakatlık tazminatı hem de ölüm tazminatı alamayacaktır. Yalnız ölüm tazminatı ödenecektir. Ancak ödenen sakatlık tazminatı kadar ölüm tazminatından düşülecektir (KSGŞ. m.B.4). Bu durum tedavi giderleri için geçerli de-

⁹³ Ulaş, (Can), s.194.

⁹⁴ Borçlar Kanunu'nun 101/I. maddesi şu şekildedir; "Muaccel bir borcun borçlusu, alacaklının ihtarıyla, mütemerrit olur..."

⁹⁵ bkz. Türk, s.213.

⁹⁶ **Ölüm tazminatı**, Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlıkça yayınlanan koltuk sigortası tarife ve talimatında 50.000 YTL.

olarak belirlenmiştir (RG. 23.03.2005, S.25764).

⁹⁷ Bir önceki genel şartlarda, yani otobüs koltuk sigortası genel şartlarında bu süre kanuna paralel olarak bir yıl kabul edilmiştir.

⁹⁸ Sakat kalma durumuna göre ödenecek sakat kalma tazminat oranları için bkz. (KSGŞ. m.A.3.2).

⁹⁹ **Tedavi giderleri tazminatı**, Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlıkça yayınlanan koltuk sigortası tarife ve talimatında 50.000 YTL. olarak belirlenmiştir (RG. 23.03.2005, S.25764).

¹⁰⁰ Ulaş, (Can), s.196.

ğildir. Sigortalı ister sakat kalsın ister ölsün yapılan tedavi masrafları diğer tazminattan ayrı olarak ödenecektir. Ancak ödenecek miktar tazminatın üst sınırını geçmeyecektir.

Kazanın oluşumunda sigortalının kusuru var ise, bu kusur oranında ödenecek tazminat indirilecektir (KSGŞ. m.B.3/V).

C. Sigortacının Halefiyeti

Sigorta tazminatını ödeyen sigortacının, sigortalının veya sigorta ettirenin tazmin edilen zararı için üçüncü kişilere karşı sahip olduğu talep haklarına sahip olmasına, bu hakların kendisine intikal etmesine halefiyet denmektedir¹⁰¹.

Sigorta ettiren kimsenin vaki zarardan dolayı üçüncü kişilere karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel oranında sigortacıya intikal edecektir (TTK. m.1301/I). Bu hükme göre, sigortalı şey üzerindeki, mezkur dava ve talep hakkından başka herhangi bir hak ve aynı haklar sigortacıya intikal etmeyecektir¹⁰².

Koltuk sigortası, sigorta sözleşmesinden faydalanan sigortalının ölümü, sakatlanması ve tedavi giderlerini teminat altına almaktadır. Ölüm ve sakatlanma hallerinde kişinin uğ-

radığı zararı tespit etmek mümkün değildir. Çünkü insan hayatı parayla değerlendirilmemektedir¹⁰³. Zira herkesin kendi hayatına verdiği değer farklıdır¹⁰⁴. Ölüm ve sakatlanma halinde ödenecek teminat oranları, tazminat niteliğinde olmadığından bu konuda sigortacıya halefiyet hakkı tanınmamıştır¹⁰⁵. Böylece sigortalı veya hak sahipleri hem sigortacıdan hem de rizikonun gerçekleşmesinden sorumlu olan kişiden tazminat talep edebileceklerdir¹⁰⁶.

Ancak koltuk sigortası ile teminat altına alınan *tedavi giderleri meblağ sigortası niteliğinde değildir*. Tedavi giderlerinin tazminat karakteri olduğu için, sigortalı ancak gerçekten sarf ettiği veya sarf etmesi gerektiği tedavi giderlerini limit dahilinde sigortacıdan talep edebilecektir. Çünkü bu teminatın amacı sigortalının uğradığı gerçek zararı gidermektir (TTK. m.1338)¹⁰⁷. Artık burada halefiyet yasağı söz konusu değildir. Sigortacı tedavi giderlerini ödedikten sonra sigortalının yerine geçmekte, sigortalının, zarardan dolayı üçüncü şahıslara karşı dava hakkı varsa bu hak, sigortacının tazmin ettiği bedel oranın-

da sigortacıya geçmektedir (TTK. m.1301). Tedavi giderleri açısından sigortacının halefiyet hakkı olduğu koltuk sigortası genel şartlarında da kabul edilmiştir (KSGŞ. m.B.6).

D. Sigortacının Sigorta Ettirene Karşı Rücu Hakkı

Koltuk sigortası kamu yararı dikkate alınarak ihdas edilmiştir. Bu nedenle sözleşmenin bizzat tarafı olmayan ancak sözleşmeden faydalanan durumda olan sigortalıya karşı tazminatın azaltılması veya kaldırılması halleri ileri sürülemez. Ancak bu durum sigorta ettiren için geçerli değildir. Sigorta ettiren koltuk sigortasını yaptırmakla sorumluluklarından tamamen sıyrılmış değildir. Sözleşme yapılmasından sonra da yükümlülükleri devam etmektedir. Gerek araç seçiminde gerek sürücü ve sürücü yardımcılarının seçiminde gerekse seyahat halinde birtakım kurallara riayet etmek zorundadır. Bu kuralları ihlâl ettiği ölçüde de tazminatla karşı karşıya kalabilecektir.

Sigortacı, sigorta ettirenin kusuru nispetinde kendisine rücu edebilecektir. Sigortacının sigorta ettirene rücu halleri koltuk sigortası genel şartlarında ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Buna göre riziko;

a) Sigorta ettirenin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kasti bir hareketi veya

¹⁰³ Arseven, s.174.

¹⁰⁴ Bozer, s.40.

¹⁰⁵ Meblağ sigortalılarında halefiyet hakkı hususunda ayrıntılı bilgi için bkz. M.Kemal Omağ, *Türk Hukukunda Sigortacının Kanuni Halefiyeti*, İstanbul 1983, s.98.

¹⁰⁶ Aylı, (Koltuk), s.102.

¹⁰⁷ Ulaş, (Can), s.198.

¹⁰¹ Tarif için bkz. Rayegan Kender, *Sigorta Tazminatını Ödeyen Sigortacının, Sigortalının Yerine Geçmesi Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VII, Ankara 1991, s.180.*

¹⁰² Kender, (Sempozyum), s.180-181.

ağır kusuru sonucunda meydana gelmişse,

b) Karayolu Taşıma Kanununda yasaklanan hallerden, sigorta ettirenin bu Kanun ve ilgili yönetmelikteki yükümlülüklerini yerine getirmemesinden doğmuşsa,

c) Taşımacının yetki belgesinde kayıtlı olmayan taşıtlarla yapılan veya yetki belgesi olmadan yapılan taşımalar sonucu meydana gelmişse,

d) Taşıtın, mevzuatın gerektirdiği teknik şartlara uygun olmamasından, nitelikli şoför ve hizmetli personeli olmadan sefere çıkarılmasından; güzergah mesafesini dikkate alarak yeteri kadar sürücü bulundurulmamasından meydana gelmişse,

e) İkram edilen yiyecek ve içecekler ile diğer maddelerin sağlık şartlarına uygunluğunun sağlanmaması, yolcuların sağlığının olumsuz etkilenmemesi hususunda taşımacının yükümlülüklerini yerine getirmemesinden doğmuşsa,

f) Gerekli ilk tıbbi yardım malzeme ve ilaçların taşıtta bulundurulmaması veya bunlardan derhal istifade edilmesi imkânının sağlanmamış olmasından meydana gelmişse,

g) Karayolları Trafik Kanunu ve ilgili diğer mevzuata göre, taşıtın, gerekli sürücü belgesine sahip kişiler tarafından sevk edilmemesi sonucunda olmuşsa,

h) Sürücülerin uyuşturucu veya keyif verici maddeler almış olmasından veya alkollü

içki almış olarak aracı güvenli sürme yeteneklerini kaybetmiş bulunmalarından meydana gelmişse;

i) Yetkili makamlarca saptanan istiap haddinden fazla yolcu veya yük taşınmasından veya taşıtın işletilmesine ilişkin diğer yasaklanan hallerden doğmuşsa,

j) Sigortalının veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusuru neticesinde aracın çalınması veya gasp edilmesi sonucunda meydana gelmişse sigortacı, sigorta ettirene rücu edebilecektir (KSGŞ. m.A.7).

Sigorta ettirenin, rizikonun gerçekleşmesi halinde gerek ihbar yükümlülüğünü, gerek belgeleri verme yükümlülüğünü, gerekse kazayla ilgili kurtarma ve koruma önlemlerini alma yükümlülüğünü yerine getirmemesi nedeniyle zararın artması halinde, artan zarar miktarı ile sınırlı olmak kaydıyla, sigorta ettirene rücu edebilecektir (KSGŞ. m.A.7/IV).

E. Koltuk Sigortasının Sona Ermesi

Koltuk sigortası bir sözleşme ile oluştuğu için doğal olarak sözleşme süresinin dolmasıyla sona erecektir¹⁰⁸. Sigorta

sözleşmesinde veya poliçede başlangıç ile sona eriş günleri yazılmakla birlikte saatler kararlaştırılmamış ise; sözleşme Türkiye saatiyle öğlen saat 12.00 de başlayıp, sona erdiği gün de saat 12.00 de sona erecektir (KSGŞ. m.A.6).

Koltuk sigortasının konusunu teşkil eden taşıma aracının tamir edilemez hale gelmesi veya ortadan kalkması durumunda da sigorta sözleşmesi kendiliğinden sona erecektir. Ancak rizikonun gerçekleşmesiyle araç ortadan kalkmamış ise veya araç tamir edilemez hale gelmemiş ise, koltuk sigortası yapıldığı süre için geçerliliğini koruyacaktır¹⁰⁹. Dolayısıyla sigorta süresi içinde meydana gelecek diğer zararlar için de sigorta sözleşmesi geçerli olacaktır.

Tarafların anlaşması suretiyle de koltuk sigortası sözleşmesi her zaman sona erdirilebilecektir¹¹⁰. Ancak taşımacının bu sigortayı yaptırmaya zorunluluğu bulunduğu için tekrar koltuk sigortası yaptırması gerekecektir. Koltuk sigortasını yaptırmadığı takdirde yolcu taşıyamayacaktır. Bu sigorta sözleşmesi olmaksızın yolcu taşıdığı tespit edildiğin-

¹⁰⁸ "...sigorta poliçesinden anlaşılacağı gibi, taraflar arasındaki sigorta ilişkisi en son 28.10.1978 tarihine kadar devam etmiştir. Bu tarihten sonra akdin yenilendiği kanıtlanamamış ve sigorta primi de ödenmediğine göre, davacının sigorta müddetinin yukarıda belirtilen sürenin hitamından sonra

gerçekleşen riziko nedeniyle artuk davalı sigorta şirketinden herhangisi bir istemde bulunamayacağını kabulü gerekir..." Y. 11. HD.nin 09.03.1981 tarihli, 1981/1153-1001 sayılı kararı, karar için bkz. **Ulaş**, (Sorumluluk), s.93.

¹⁰⁹ Bkz. **Kender**, s. 261-262

¹¹⁰ Bkz. **Kender**, s.262.

de taşımacı bir takım müeyyidelerle karşılaşacaktır¹¹¹.

Tarafların fesih haklarının olduğu durumlarda bu hakkın kullanılmasıyla da koltuk sözleşmesi sona erecektir. Ancak herhangi bir nedenle sigorta sözleşmesinin feshedilmesi halinde sigortacının durumu Ulaştırma Bakanlığına ve İl Trafik Müdürlüğüne bildirmesi gerekecektir (KSGŞ. m.C.3/V). Koltuk sigortası sözleşmesinin zorunlu olması nedeniyle sigortacıya böyle bir sorumluluk yüklenmiştir.

Sigorta ettirenin değişmesi kural olarak koltuk sigortasını sona erdirmemektedir. Poliçeden doğan bütün hak ve borçlar yeni sigorta ettirene geçmektedir. Bununla beraber devreden durumu onbeş gün içinde sigortacıya bildirmesi gerekecektir. Sigortacı da, durumun kendisine bildirilme tarihinden itibaren onbeş gün içinde sözleşmeyi feshedebilecektir. Ayrıca, yeni sigorta ettiren de onbeş gün içinde sigorta sözleşmesinin devamını kabul etmez veya başka bir koltuk sigortası sözleşmesi yaparsa mevcut sigorta sözleşmesi hükümsüz hale gelecektir (KSGŞ. m.C.4).

Sözleşmenin taraflarından birinin acze düşmesi halinde de diğer tarafın koltuk sigortasını feshetme imkânı olabilmektedir. Türk Ticaret Kanununun 1302. maddesinde; sigorta

sözleşmesi sona ermeden önce sigortacının veya sigorta primi henüz ödenmediği takdirde sigorta ettirenin, Borçlar Kanununun 82¹¹². maddesinde yazılı hale düştüğü takdirde, diğer tarafın taahhüdün yerine getirileceğine dair teminat talep edebileceği, bu tarihten itibaren üç gün içinde teminat verilmemesi halinde de sigorta sözleşmesinin feshedebileceği belirtilmiştir. Kaza sigortalarında tahsil edilen prim, mal sigortalarındaki prime benzediğinden ve kazanın gerçekleşme ihtimali her yıl aynı olduğundan mal sigortalarına ilişkin 1302. madde kaza sigortalarında da uygulanabilecektir¹¹³.

F. Zamanaşımı

Genel olarak sigorta hukukunu düzenleyen Türk Ticaret Kanununda, sigorta sözleşmesinden doğan alacaklara ilişkin zamanaşımı süreleri düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1268. maddesinde, sebepsiz yere ödenmiş bulunan primin veya sigorta bedelinin

geri alınması alacakları dahil olmak üzere, sigorta sözleşmesinden doğan bütün taleplerin 2 yıl içinde zamanaşımına uğrayacağı belirtilmiştir. TTK'nun 1299/I. maddesinde de, sigorta bedelini ödeme borcunun, bütün mal sigortalarında, rizikonun gerçekleştiğini sigortacıya ihbar borcunun 1292. madde hükmünce doğduğu tarihte muaccel olacağı belirtilmiştir. 1292. madde de; sigorta ettirenin, sigortanın taallük ettiği rizikonun gerçekleştiğini haber aldığı tarihten itibaren beş gün içinde sigortacıya haber vermeye mecbur olduğu belirtilmiştir. Kanuna göre, yukarıdaki maddelerde gösterilen anlarda sigorta bedeli ödeme borcu muaccel olup zamanaşımı işlemeye başlayacaktır¹¹⁴.

Aynı düzenlemeler koltuk sigortası genel şartlarında da yer almıştır. Ancak genel şartlarda daha detaylı bir düzenleme getirilmiştir. Zamanaşımı süresinin üst sınırı da belirlenmiştir. Buna göre, sigorta sözleşmesinden doğan her türlü tazminat davası, hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlülerini öğrendiği tarihten itibaren 2 yıl içinde zamanaşımına uğrayacaktır. Ancak bu süre rizikonun meydana gelmesinden itibaren 10 yılı aşamayacaktır (KSGŞ. m.C.7/I). Görüldüğü üzere genel şartlarda Kanundan farklı olarak sigorta ettiren aleyhine bir üst sınır getirilmiştir. 1299. madde ise, sigorta et-

¹¹¹ Uygulanacak müeyyide için bakınız bu makalede "Sigorta Ettiren" başlığı altındaki açıklamalara.

¹¹² Borçlar Kanununun 82. maddesi şu şekildedir: Mütakabil taahhütleri muhtevi olan bir akitte akitlerden birinin borcunu edadan aciz olması ve bilhassa iflas veya aleyhindeki haczin neticesiz kalması sebebi ile diğer tarafın hakkı tehlikeye düşerse, bu taraf, lehindeki borcun ifası temin edilinceye kadar kendisine terettüp eden borcun ifasından imtina ve talebi üzerine bu teminat münasip bir müddet içinde verilmediği surette akti feshedebilir.

¹¹³ Aylı, s.97-98.

¹¹⁴ Kender, (Hususi), s.258.

tiren aleyhine sözleşme ile değiştirilemeyecek hükümler içinde yer almaktadır. Dolayısıyla genel şartlardaki 10 yıllık süre sigorta ettiren açısından uygulanamayacaktır

Dava, cezayı gerektiren bir fiilden doğmuş ise Türk Ceza Kanununda bu fiil için daha uzun bir zaman aşımı öngörülmesi durumunda bu sefer bu süre esas alınacaktır (KSGŞ. m.C.7/II).

Sonuç

Maalesef ülkemizde şehirlerarası ulaşım büyük ölçüde karayolu ile sağlanmaktadır. Karayollarının da istenilen düzeyde olmaması nedeniyle sık sık büyük çapta otobüs kazaları meydana gelmekte, bunun sonucu olarak da can ve mal kayıpları olmaktadır. Bu durumlarda gerek yolcunun kaza sonrası tedavi giderlerini karşılamak gerek sakatlanması halinde acılarını bir nebze azaltmak için zorunlu ihtiyaçlarını karşılamasına yardım etmek, gerekse yolcunun ölümü halinde mirasçılara belirli bir oranda katkıda bulunmak maksadıyla koltuk sigortası Bakanlar Kurulu Kararıyla zorunlu hale getirilmiştir. İhdas edilmiş tarzında her ne kadar yasalara aykırı bir durum olmasa da, sonuç itibarıyla sözleşmenin taraflarına maddi külfetler getirdiği için, bu düzenlemenin kanunla yapılması daha uygun olurdu.

Taşımacı olan kişinin aynı zamanda kendi aracında yolcu

olarak bulunması veya sürücü olarak görev yapması hallerinde, taşımacı, bir yolcu gibi koltuk sigortasından faydalanmalıdır. Bu durum koltuk sigortasının zorunlu hale getiriliş gayesine daha uygun düşmektedir.

Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlık tarafından düzenlenen tarife ve talimatta; taşımacılığın yapıldığı her bir motorlu kara taşıtı için ayrı bir sigorta sözleşmesinin düzenleneceği ve sigorta sözleşmesine ait kısa bilgileri içeren bir levhanın taşıtın iç tarafında kolaylıkla görülebilecek bir yerde bulundurulacağı belirtilmiştir. Ancak uygulamada genellikle bu talimata uyulmamaktadır. Bunun sağlanması için de denetimlerin bu yönde artırılması gerekir.

Bu sigortanın prim tutarları trafik sigortasında olduğu gibi Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlık tarafından belirlenmeyerek sigorta şirketlerine bırakılmıştır. Sigorta şirketleri de yolcu taşıma aracı olarak kullanılacak aracın cinsini, modelini, yolcu taşınacak güzergahın yol durumunu ve hava şartlarını dikkate alarak prim belirleme yoluna gideceklerdir. Bu noktada primlerin tespitinin serbest bırakılması faydalı olmuştur. Çünkü ulaşımda otoban şeklinde yolların kullanıldığı mesafeler olduğu gibi, henüz asfalt hale getirilmemiş yollar da bulunmaktadır. Dolayısıyla bu yollardaki kaza riski diğer yollara nazaran daha fazla olmaktadır. Ancak Sigorta Murakabe

Kanunu'nun 26. maddesinde Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlığın, zorunlu sigortalarda primleri de belirleyeceği belirtilmiştir. Primlerin Bakanlıkça belirlenmemesi sonuç itibarıyla faydalı olsa da, yasal zorunluluk karşısında bunun yapılmaması, bakanlığı yasayı ihlâl eder duruma sokmaktadır. Bu durumdan kurtulmak için biran önce *yasayla prim belirleme zorunluluğunun* kaldırılması gerekmektedir.

Ülkenin ekonomik durumu dikkate alındığında, belirlenen teminat oranlarının yeterli düzeyde olduğu görülmektedir. Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlık da ülkedeki enflasyon durumuna göre bu oranları arttırabilecektir.

Sigorta sözleşmesinin yapılmasından sonra yapılan değişikliğin rizikoyu hafifletmesi hallerinde, primin rizikoya uygunluğunu sağlamak için Türk Ticaret Kanunu'nda bir hüküm bulunmamaktadır. Bu eksikliğin giderilmesi için yasal düzenlemenin yapılması gerekmektedir. Koltuk sigortası genel şartlarında ise bu eksiklik giderilmiştir. Buna göre; yapılan değişiklik, rizikonun gerçekleşmesini hafifleten bir nitelik taşıyorsa ve bu durum daha az prim ödemesini gerektiriyorsa, prim farkı sigorta ettirene geri verilebilecektir (KSGŞ. m.C.3/IV).

Cemil ÇELİK
(Hakim Kd.Yzb.)

KAYNAKÇA

(Aynı yazara ait birden fazla eser varsa, eser adı, parantez içerisinde kısaltılmış biçimiyle gösterilmiştir.)

- **Akçagöz, M. Günsu:** Trafik Hukuksal Koruma Sigortası Üzerine Bir İnceleme, Reasürör Dergisi, Ekim 1997, S. 26, s.42-48.
- **Arseven, Haydar:** Sigorta Hukuku, İstanbul 1991.
- **Ayli, Ali:** Koltuk Sigortası, yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1993, (Koltuk).
- **Ayli, Ali:** Zarar Sigortalarında Prim Ödeme Borcu, İstanbul 2003.
- **Battal, Ahmet:** Anayasa Mahkemesinin Sözleşme Özgürlüğünün Sınırlanması Konusundaki Yaklaşımları, Özel Hukuk ve Anayasa Mahkemesi Kararları Sempozyumu, 11 Mayıs 2001.
- **Bozer, Ali:** Sigorta hükümleri, Ankara 1965.
- **Çelik, Cemil:** Kara Taşıtları Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası, Reasürör Dergisi, Nisan 2004, S. 52.
- **Doğanay, İsmail:** Türk Tic. Kanunu Şerhi, C. III, Ankara 1990.
- **Karayalçın, Yaşar:** Mesuliyet ve Sigorta Hükümleri Bakımından Başlıca İşletme Kazaları, Ankara 1960.
- **Kender, Rayegân:** Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku I, 7. Bası, İstanbul 2001, (Hususi).
- **Kender, Rayegan:** Sigorta Tazminatını Ödeyen Sigortacının, Sigortalının Yerine Geçmesi Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VII, Ankara 1991, (Sempozyum).
- **Koyuncu, İbrahim Serdar:** Türkiye'de Zorunlu Sigortalar ve Tarım Ürünlerinin Doğal Afet Zararlarına Karşı Himayesinde

Zorunlu Sigortanın Uygulanabilirliği, Reasürör Dergisi, Temmuz 2003, Sayı 49.

- **Memiş, Tekin:** Yangın Sigortasında Riziko, Ankara 2001.
- **Memiş, Tekin:** Bilgisayar Riskleri ve Sigorta Sektörüne Gelecekteki Etkileri, Bilgi Çağı ve Sigorta, Reasürör Dergisi, Ekim 2003, Sayı 50.
- **Moroğlu, Erdoğan – Moroğlu, Nazan:** Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat, 3. Bası, İstanbul 1991.
- **Nomer, Cahit– Yunak, Hüseyin:** Sigortanın Genel Prensipleri, İstanbul 2000.
- **Omağ, Merih Kemal:** Türk Hukuku'nda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış, Zorunlu Sigortalar Paneli, İstanbul 19.11.1993, (Mecburi).
- **Omağ, Merih Kemal:** Türk sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu, 1985.
- **Omağ, M.Kemal:** Türk Hukukunda Sigortacının Kanuni Halefiyeti, İstanbul 1983.
- **Oğuzman, Kemal - Selici, Özer:** Kişiler Hukuku Dersleri, 4. Bası, İstanbul 1998.
- **Özdemir, Enver:** Trafik Kazalarından Doğan Tazminat ve Sigorta Davaları, İstanbul 1975.
- **Türk, Hikmet Sami:** Sigortacının Temerrüdü Ne Zaman Başlar?, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XII, Ankara 1995.
- **Ulaş, Işıl:** Sigorta Hukuku, Ankara 1992.
- **Ulaş, Işıl:** Uygulamada Can Sigortası Hukuku, Ankara 1997, (Can).
- **Ulaş, Işıl:** Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları, Ankara 2002. (Sorumluluk).

KISALTMALAR

Ay. : Anayasa

BK. : Borçlar Kanunu

BKK. : Bakanlar Kurulu Kararı

C. : Cilt

HD. : Hukuk Dairesi

Ka.TK. : Karayolu Trafik Kanunu

KTK. : Karayolu Taşıma Kanunu

KTY. : Karayolu Taşıma Yönetmeliği

KSGŞ. : Koltuk Sigortası Genel Şartları

KSTT. : Koltuk Sigortası Tarife ve Talimatı

S. : Sayı

s. : Sayfa

SMK. : Sigorta Murakabe Kanunu

T.D. : Ticaret Dairesi

TL. : Türk Lirası

TTK. : Türk Ticaret Kanunu

vd. : ve devamı

Y. : Yargıtay

YHGK. : Yargıtay Hukuk Genel Kurulu

YKD. : Yargıtay Kararları Dergisi

YTL. : Yeni Türk Lirası

Yabancı Basından HABERLER

Sigortacılık Sektörünü Sarsabilecek Yeni Düzenlemeler Malî Yeterlilik-II (Solvency-II)

Aşağıda, Ben Dyson tarafından kaleme alınan makalede, Avrupa Birliği dahilinde faaliyet gösteren sigorta ve reasürans şirketleri için öngörülen Malî Yeterlilik II şartlarının, uygulanmasındaki önemli zorlukların yanı sıra, şirketlerin iş kabul politikalarına getirmekte olduğu önemli değişikliklere değinilmektedir. Ayrıca, elde edilecek sonuçların, bu kadar zorlu çalışmaya, başlangıçta karşılaşılan sıkıntılara ve neden olabileceği bir takım yan etkilere değip değmeyeceği incelenmektedir.

Avrupa Birliği sigorta ve reasürans şirketleri, 2006 yılının Ekim ayını adeta nefeslerini kesmiş bir şekilde beklemektedirler. Malî yeterliliğe ilişkin yeni düzenlemenin, yani Solvency II Direktifi'nin alacağı muhtemel şekil, 2006 yılının Ekim ayında sigorta ve reasürans şirketleri tarafından görülebilecektir.

Söz konusu tarihte Avrupa Birliği'ne teslim edilecek olan Malî Yeterlilik II Direktifi'ne ilişkin teklifin muhtemelen 2007 yılında, Birliğin yetkili organları tarafından oylanarak kabul edilmesi ve 2010 yılında yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

Malî Yeterlilik II hakkındaki ana fikir, halihazırda kararlaştırılmış bulunmaktadır. Söz konusu düzenleme, Avrupa

Birliği sigortacılık sektörlerine, "Risk Esaslı Sermaye"ye ilişkin bir takım şartlar öngörmektedir. Diğer bir deyişle, sigorta ve reasürans şirketlerinin sadece yazmış oldukları iş hacmine göre sermaye ayırma şartını öngörmekten ziyade, şirketler tarafından kabul edilen riskin kontrol ve incelenmesi zorunluluğunu getirmektedir.

Ancak, Avrupa Birliği'ne teslim edilecek Direktif'e ait nihai bir teklifin şu anda hazır olmaması nedeniyle, ayrıntılara ilişkin hususlar henüz netlik kazanmamıştır.

Harekete Geçme Zamanı

Malî Yeterlilik II Direktifi'nin henüz tamamlanmamış olması, diğer taraftan, Direk-

tif'in yürürlüğe girmesinden önceki süre göz önüne alındığı takdirde, bu konudaki telaşı şirketlerin hayretle karşılıyor olmaları gerekmektedir. Bilindiği gibi, sigorta ve reasürans şirketlerinin, yeni düzenlemenin öngördüğü şartlara hazırlanmak için, önlerinde beş yıllık bir süre bulunmaktadır.

Ancak, gözlemcilerle göre, sürenin bu kadar uzun olması, şirketlerin rahat olmasını gerektirmemektedir. Yeni şartlar, bir çok şirket için büyük değişimleri ifade etmektedir ve şimdiden bu konuda çalışmalara başlamak, onlar için isabetli bir davranış olacaktır.

Standard & Poor's Finansal Hizmetler Direktörü Rob Jones, şirketlere rehberlik edecek uzun bir sürenin bulunduğunu ancak, şirketlerin, bu-

günden başlayarak bu konu hakkında düşünmeye başlamaları ve ilgili politikalar benimsemeleri gerektiğini ifade etmektedir.

Uluslararası Underwriting Birliği (IUA) Londra branşı direktörlerinden Pam Byrnes da, aynı şekilde, şirketlerin bir an önce sistemi nasıl yerleştireceklerini düşünmeye başlamaları gerektiğini belirtmektedir.

Sigorta şirketlerinin, daha önce tabi oldukları düzenden çok farklı olması nedeniyle, Risk Esaslı Sermaye zorunluluğunu öngören Malî Yeterlilik II düzenlemesi konusunda hemen çalışmalara başlamaları gerekmektedir. Halihazırdaki sistem, şirketlerin, yazmış oldukları primin belli bir yüzdesini, "Yükümlülük Karşılama Sermayesi" (solvency capital) olarak ayırmaları gereğini öngörmekte iken, yeni düzen, şirketler için, yüklenmiş oldukları tüm riskleri değerlendirme ve ölçme zorunluluğu getirmektedir.

Ancak, risk ölçme ve değerlendirme işlemi, riskin sadece fiyat ve şartlarını belirleme ile sınırlı değildir. Şirketler, operasyonel, yatırım ve uyum riskleri de dahil olmak üzere, kendilerine yönelik her türlü muhtemel tehdidi analiz etmek durumundadırlar.

Yeni düzenin getirmiş olduğu kurallar, bazı durumlarda, şirketlerin en uzak ihtimalleri dahi göz önüne almaları gereğini öngörmektedir.

Pam Byrnes, bir şirketin üst düzey yöneticisinin kaza geçirmesinin o şirket üzerinde ne gibi olumsuz etkiler doğurabileceği durumunu buna örnek olarak ileri sürmektedir.

Bu biraz da abartılı yaklaşım, elbette ki sadece bir kısım şirketler için sorun yaratabilecektir. Birçok büyük sigorta ve reasürans grupları, kendileri için söz konusu olabilecek riskleri, uzun bir süredir yeni düzenin öngördüğü şartlara uygun olarak değerlendirdikleri için, muhtemelen bu tür durumlardan etkilenmeyeceklerdir. Ancak, büyük şirketlerin kaynak ve imkanlarına sahip olmayan, nispeten küçük şirketler bu tür sorunları yaşayabileceklerdir.

AM Best derecelendirme kuruluşu analistlerinden Jose Sanchez-Crespo, üst gruba dahil şirketlerin, riske göre belirlenmiş sermaye ayırma şartlarını yerine getirmiş ve yeni duruma aşına olduklarını belirtmekte ve bu gruptaki şirketlerin, kendi oluşturmuş oldukları sermaye modellerini kullanmaya başladıklarını ancak, küçük şirketlerin durumlarının henüz belirsizliğini koruduğunu ifade etmektedir.

Yeni düzenlemenin, bazı ülkeleri diğerlerinden daha fazla etkileyebileceği hususu da ileri sürülmektedir. Örneğin İngiltere (UK) Malî Hizmetler Kurumu (FSA – Financial Services Authority), kendilerinin hazırlamış oldukları, risk esaslı yükümlülük karşılama

rejimini (risk based solvency regime) uygulamaya geçirerek, Malî Yeterlilik II şartlarına uyum konusunda diğer ülkelerden daha önce davranmıştır. Aynı şekilde, İsviçre ve Hollanda gibi ülkeler de, Risk Esaslı Sermaye sistemini (risk based capital) öngören uygulamanın hazırlığı içerisinde-dirler. İsviçre, Risk Esaslı Sermaye şartını öngören ve "Swiss Solvency Test" adıyla bilinen yeni sistemini 2006 yılının Ekim ayında yürürlüğe koymayı planlamaktadır.

Ancak, bütün ülkeler aynı ilerlemeyi gösterememişlerdir. Fox-Pitt, Kelton yatırım bankasının bir yetkilisi olan Bob Yates, Almanya, İtalya ve Fransa'nın daha bu konuda yapmaları gereken çok işleri olduğunu ifade etmektedir.

Bu nedenle, bu ülkeler, Malî Yeterlilik II şartları nihai olarak yürürlüğe girdiği zaman, diğerlerine göre dezavantajlı durumda olabileceklerdir.

Malî Yeterlilik II Sigorta Şirketlerini Nasıl Etkileyecektir ?

Malî Yeterlilik II olarak bilinen, sigortacılık sektörünün düzenlenmesine yönelik yeni düzen, bütün sigorta şirketleri açısından büyük bir değişimi temsil etmekle birlikte, bu değişiklikten en fazla hayat sigorta şirketleri etkilenecektir ve aynı görüş Bob Yates tarafından da ileri sürülmektedir.

Malî Yeterlilik II şartlarından biri, hayat şirketlerine, poliçe sahiplerine garanti etmiş oldukları miktarları da hesaba katarak, sermaye maliyetlerini değerlendirme zorunluluğunu getirmektedir. Örneğin bir çok hayat şirketi, poliçe sahiplerine, kâr paylı poliçeleri için ödemiş oldukları prim karşılığında (investment) belli bir getiri garantisi vermektedir.

Bob Yates'e göre, kâr paylı poliçe sahiplerine, örneğin, asgari %2,5 kâr payı garantisi verildiği takdirde, bu miktar, sermaye maliyetlerini değerlendirme hesabına dahil edilmek durumundadır. Piyasanın düzenlenmesiyle ilgili yetkili organ, bu uygulamada, kâr paylı poliçe için söz konusu olan para kaybetme riskini göz önüne almak zorundadır. Daha önceki düzenlemelerde bu durum, açık olarak, hiçbir şekilde söz konusu olmamıştır. Ayrıca, geleneksel hayat poliçeleri için bu uygulama, tamamen, ekstra bir maliyet anlamına gelmektedir.

Bu zorunluluk, bir çok hayat şirketini, satmış oldukları ürünleri yeniden gözden geçirmeye sevk edecektir. Bob Yates, bir çok hayat şirketinin, yatırım getirisini hisse senedi, tahvil, altın, döviz gibi malî araçlara bağlayan endeksli poliçeleri satmaya yöneleceğini ileri sürmektedir.

Diğer taraftan, bazı ülkelerin Malî Yeterlilik II fikrini, bu zorunluluk nedeniyle sürekli

ertelemekte oldukları öne sürülmektedir. Tillinghast sigorta danışmanlık şirketinde yönetici olan Peter Wright, bir takım ülkelerin, yeni düzenlemenin kendilerine ne getireceğini tam olarak öngörememeleri nedeniyle, Malî Yeterlilik II şartlarına direnç göstermekte olduklarını ileri sürmektedir. Ayrıca, Kıta Avrupa'sında, gerektiği gibi değerlemesi yapılmamış ve poliçe sahiplerine anormal yüksek getiriler garanti eden hayat poliçelerinin bulunduğu da, yine, Peter Wright tarafından ifade edilmektedir.

Hayat şirketlerinin Malî Yeterlilik II dolayısıyla karşılaşacakları diğer önemli bir konu ise, poliçeler için ayrılan rezervin ne kadarının Yüklümlülük Karşılama Sermayesi (solvency capital) için dikkate alınacağını bilinmemesidir.

Poliçe sahiplerine herhangi bir nedenle yapılabilecek prim iadesi veya Bonus ödemesi nedeniyle, sigorta şirketinin ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak ayrılan bu rezervlerin, poliçe sahiplerine ödenecek olan kâr paylarından daha fazla miktarda olması gerekirken ve başka bir amaç için değil, sadece şirket faaliyetlerinin devamını sağlamak amacıyla hazır tutulmaktadır. Gerek İngiltere'de, gerekse Almanya'da, ileride söz konusu olması muhtemel, bu tür yüklümlülükler için rezervler ayrılmaktadır.

Büyük bir hayat şirketinde, bu tür rezervlerin sermayenin önemli bir bölümünü teşkil ettiği, şirketin sermaye yapısına göre, sermayenin %15'i ilâ %50'si arasında değişen oranlarda ve sermayenin çok önemli bir kaynağı olduğu, Bob Yates tarafından ifade edilmektedir.

Bu rezervlerin büyük olması, şirketin öz sermayesinin oranını azaltarak sermayedarların yükünü azaltmakta, diğer taraftan, şirket öz sermayesinin getirisini arttırmaktadır. Almanya uygulamasında karşılaşılan önemli bir sorun, bu rezervlerin, yüklümlülük karşılama hesabına dahil edilip edilmeyeceği, dahil edilecekse ne kadarı olması gerektiği hususudur. Yüklümlülük karşılama hesabına dahil edilmediği takdirde, şirketlerin, doğal olarak sermaye arttırımına gitmeleri gerekmektedir. Ancak, Alman sigortacılık sektörüne yön veren yetkili organların, sorumluluk bilinciyle hareket ederek, hayat branşının gelişimini ciddi olarak engelleyebilecek uygulamaları muhtemelen onaylamayacakları ileri sürülebilir.

Malî Yeterlilik II adıyla bilinen yeni düzenin Alman sigortacılık sektörü üzerinde ne gibi etkilerde bulunacağı konusunda bir takım endişeler bulunmaktadır. Küçük ölçekli yüzlerce sigorta şirketinin, yeni şartlara gösterebilecekleri uyum yeteneği ve eskiye göre çok daha güçlü sermaye yapı-

sına sahip olma zorunluluğu gibi hususlar, şu anda birer soru işaretidir. Malî Yeterlilik II şartlarının getireceği yeni düzende, şirketlerin birleşmeler yoluyla büyüme yoluna gidecekleri bir çok kişi tarafından düşünülmektedir.

Aynı gelişme, çok sayıda küçük sigorta şirketinin bulunduğu diğer bir ülke, İspanya için de söz konusu olabilecektir.

Küçük Şirketlerin Durumu

Yeni düzende, küçük şirketler, muhtemelen büyük şirketler karşısında dezavantajlı durumda kalacaklardır. Malî Yeterlilik II şartları, sermaye tahsisi hususunda şirketler için iki kademeli bir sistem (two-tier system)¹ öngörmektedir.

¹ **I.Kademe Sermaye (Tier-I Capital):** Bu kademedeki sermaye, esas itibarıyla, şirket öz sermayesi (shareholder's equity) ile birikimli olmayan <kâr payları birikmemiş> ifta edilemez <tercihli> hisse senetlerinden (irredeemable non-cumulative preference capital) oluşmaktadır. Bunun yanı sıra, belli bir tip ikinci sınıf vadesiz tahviller de (subordinated perpetual bond) bu kademedeki sermayeye dahil edilebilmektedir.

II.Kademe Sermaye (Tier-II Capital): Bu kademedeki sermaye, iki alt dilime ayrılmaktadır. Üst dilimde yine vadesiz tahviller bulunmakta ancak, bu tahviller, I. Kademe'de olanlar ölçüsünde ikinci sınıf olmamaktadır. Alt dilimde ise, uzun vadeli tahviller bulunmaktadır.

Sigorta şirketleri, yükümlülük karşılamaya ilişkin tüm hesaplamalarını, yetkili resmi otorite kanalı tarafından öngörülen belli bir formda teslim etmek, ya da, yetkili resmi otorite tarafından onaylanmak kaydıyla, yükümlülük karşılama hesaplarında esas olarak kullanabilecekleri kendi modellerini geliştirmek gibi iki alternatiften birini seçmek durumundadırlar.

Küçük şirketler, muhtemelen kendi modellerini geliştirebilecek durumda olmadıkları için resmi organ tarafından kendileri için öngörülmüş hesaplama yöntemini benimsemek durumundadırlar. Diğer taraftan, büyük şirketler ise, kendi ihtiyaçlarına çok daha uygun olan hesaplama yöntemlerini geliştirebileceklerdir.

Bunun yanı sıra, Malî Yeterlilik II şartlarının öngördüğü düzende büyük şirketler, risk veya yatırım çeşitliliği (diversity) zorunluluğundan avantaj dahi sağlayabileceklerdir. Şirketler, sermaye ve yükümlülüklerine ilişkin hesaplamaları risk esaslı (risk-based) yapmak durumunda oldukları için, şirketin karşı karşıya bulunduğu riskleri azaltabilecek her türlü hususu göz önüne almak zorundadırlar. Risk veya yatırım portföylerinde çeşitlilik arttıkça, büyük bir olayın şirketi zor duruma düşürme ihtimali o ölçüde azalmaktadır. Büyük şirketlerin, yapıları ve faaliyetleri gereği, risk ve yatırım faaliyetleri ba-

kımından küçük şirketlere göre çok daha fazla çeşitliliğe sahip olmaları doğal kabul edilmelidir.

Rob Jones (Standard & Poor's), Malî Yeterlilik II şartlarının, sermaye yapısı konusunda, büyük grupları bilimsel ve sofistike olma yönünde teşvik edici olacağını ileri sürmektedir. O'na göre, yatırım ve risk çeşitliliğine sahip bazı büyük şirketlerin, küçük şirketlerden daha düşük düzeyde bir sermaye ile faaliyetlerine devam edebilmesi mümkün olabilecektir. Küçük şirketler, sermayelerine göre beklemiş oldukları getiriye muhtemelen elde edemeyecekleri için, şirket birleşmelerine yönelmek zorunda kalacaklardır.

Malî Yeterlilik II şartlarının, başta hayat şirketleri olmak üzere tüm şirketleri etkileyecek olması, beklenen bir gelişmedir. Hazırlanmış olan teklif, şirketlerin yükümlülüklerini karşılamalarına ilişkin hususlarda çok önemli ve şirketlerin varlığını tehdit edici ölçüde değişiklikler öngörmektedir.

Ancak, Malî Yeterlilik II şartlarına hazırlanan şirketleri bekleyen en önemli sorun, halihazırda kesin, nihai bir Direktif'in bulunmamasıdır. Bir çok gözlemci, şirketlerin şimdiden çalışmalara başlamaları gerektiğini ileri sürüyor olsa da, şimdiden çalışmalara başlayabilmek için ellerinde çok az veri bulunması nedeniyle,

bugünden bir şeyler yapmaya çalışmanın, adeta karanlıkta kurşun sıkmak gibi olacağını düşünmektedirler. Malî Yeterlilik II şartlarının yürürlüğe girdiği tarihte neler olabileceğine dair bazı şirketlerin, şimdiden doğru, akla yatkın bir takım fikirleri olmasına rağmen, bugünden yapılan çalışmaların yeni rejimin getireceği düzenlemelere ters düşme tehlikesi yine de söz konusudur.

Pam Byrnes (IUA), bir çok şirketin şu anda kendilerine uygun modeller geliştirmekte olduklarını, Malî Yeterlilik II şartlarının kendilerine belli bir model öngörmesi fikrine karşı olduklarını ileri sürmektedir.

Bu durum, Risk Esaslı Sermaye sistemini Malî Yeterlilik II şartları yürürlüğe girmeden önce empoze eden bütün ülkelerde aynı ölçüde söz konusudur. Gelecekte belli bir tarihte yürürlüğe girecek olan yeni düzene hazır olma bakımından önceden bir şeyler yapmak olumlu bir yaklaşım olmakla birlikte, Avrupa Birliği'nin diğer ülkelere göre devre dışı kalmak da bir ihtimal olarak ortaya çıkmaktadır.

Rob Jones, İngiltere'nin (United Kingdom), Malî yeterlilik II şartlarının öngördüğünden de öte bir düzenlemeyi benimsemesi durumunda, bu ülkenin yabancı sigortacılar nezdinde cazip piyasa olma özelliğini etkileyebileceğini, piyasayı düzenlemeye yönelik şartların sıkışması durumun-

da, İngiltere'nin iş açısından cazibesini yitirebileceğini ileri sürmektedir. Ayrıca, Avrupa Birliği dahilindeki diğer ülkelerdeki şartların daha basit olması durumunda İngiltere, söz konusu ülkelere karşı dezavantajlı duruma düşebilecektir.

Malî Yeterlilik II Direktifi'nin şu anda hazır olmaması nedeniyle, şirketler bu konuyu şimdilik bir kenara koymak durumundadırlar. Çözüm bekleyen daha bir çok sorunun bulunması, muhtemelen, şirketlerin diğer sorunların üzerinde odaklanmasına neden olacaktır.

Örneğin İngiltere'de sigorta şirketleri, son zamanlarda, Malî Hizmetler Kurumu'na (Financial Services Authority) yapmakta oldukları raporlama prosedüründeki bir değişikliğe ve yeni aracı yönetmeliğinin yürürlüğe girmesine karşı mücadele vermek durumunda kalmışlardır. Pam Byrnes, Malî Yeterlilik II şartlarının, sektörün uğraşmak durumunda olduğu tek konu olmadığını, onun yanısıra üzerinde çalışmak ve çözmek zorunda olduğu daha bir çok sorunun bulunduğunu ifade etmektedir. Malî Yeterlilik II şartlarının sektör üzerinde ne gibi etkilerde bulunacağına dair yeterince veri olmaması nedeniyle, şimdilik üzerinde sadece mesai harcanılan herhangi bir konu niteliğinde olmaktadır.

Diğer taraftan, sigorta şirketleri ile piyasanın düzenlenmesi ve denetimiyle ilgili

resmi otoriteler arasında muhtemel bir çatışmanın varlığı da söz konusudur. Resmi otoriteler, yeni şartların takibinin ve uygulanmasının son derece kolay olduğunu ileri sürmekte, sigorta şirketleri ise, yeni düzenlemenin, sigortacılık faaliyetinin nüanslarını olabildiğince yakalaması gerektiğini ifade etmektedirler. Swiss Re'nin, ilgili birim yöneticisi Michael Koller, "resmi otoriteler, üzerine işaret koyabilecekleri yapılacak işler listesi ile bu konunun halledilebileceğini düşünmektedir. Halbuki, sigorta riskleri ve sigorta şirketleri son derece karmaşık bir yapıya sahiptir. Bizim, bu konunun böyle basit modellerle halledilmesine izin vermeme-miz gerekir" şeklinde düşüncesini ortaya koymaktadır.

İyimser Yaklaşım

Malî Yeterlilik II şartlarının öngördüğü bütün zorluklara rağmen, bazı kişiler, ilgili Direktif'in kötü taraflarına değil, iyi taraflarına bakılması gerektiğini ileri sürmektedirler. Bu yeni proje, her şeye rağmen, şirketler için iflas tehlikesini azaltmayı ve risk değerlendirme yeteneklerini arttırmayı hedeflemektedir.

Alman reasürans şirketi Munich Re, Malî Yeterlilik II gibi, Avrupa Birliği ülkelerinin hep birlikte uyum gösterdiği, risk esaslı yükümlülük karşılama yeteneğini öngören, makul bir sistemin sağlayacağı yararların, elbette ki bu sistemi

uygulayabilmek için gösterilen çabalara deęeęini ileri sürmektedir.

Yeni sistem bir çok bakımdan ilâve bir malî yük getiriyor olmakla birlikte, şirketlere, gelirlerini arttırma yönünde bir çok fırsat sunmaktadır.

Rob Jones, sigortacılık sektörünün, yeni düzenlemenin ortaya koyduğu hedefleri benimsemesi durumunda, söz konusu olan bu külfetler, belli bir zaman sonra şirketler için rekabet avantajına dönüşebilecektir. Malî Yeterlilik II şartlarının öngördüğü araçlar kullanıldığı takdirde, şirketlerin karşı karşıya bulunduğu başlıca tehlikelerin tanımlanması ve sermaye tahsisinin en fazla ihtiyaç duyulan yere yapılması mümkün olabilecektir. Böylece, tahsis edilen bu sermayenin getirisinin ölçümünü yapmak söz konusu olabilecek ve bu gelişme, ilgili şirkete nereden daha fazla para kazanılabileceği konusunda bir fikir verecektir.

Yeni düzenleme, ayrıca, şirketlere kendi portföylerindeki riskleri açıkça görebilmeleri imkanını sağlamaktadır. Mercer Oliver Wyman danışmanlık şirketinden Alexander Grawert, şirketlerin sermayelerini risk esaslı olarak belirlemeleriyle birlikte, her bir branşın değişik karakterde riskleri barındırdığı ve bu nedenle, farklı sermaye tahsisine gerek olduğu hususunun açıkça görülebileceğini ileri sürmektedir.

Bu bilgiler, şirketlerin daha iyi Underwriting yapmalarına da neden olacaktır. Şirketler, belli ürünler için tahsis etmiş oldukları sermayenin yeterince kâr getirmediğini gördükleri anda, poliçe şartlarını sıkılaştırarak veya bir takım istisnalar empozé ederek, ilgili ürünün riskini azaltmak suretiyle tahsis etmiş oldukları sermaye miktarını azaltabilecekler, ya da, söz konusu ürünü, artık tüketiciye sunmayacaklardır.

Bob Yates, bunun yanısıra, şirketlerin yazmış oldukları işlerin, örneğin vade uzunluğu gibi özellikleri konusunda daha tedbirli davranmak zorunda olacaklarını ileri sürmektedir. Her şirket, herhangi bir tipteki işleri yazabilmek için tahsis etmek zorunda olduğu sermayeden olabildiğince kâr etme hedefini göz önüne almak durumundadır. Bu husus, şirketlerin her bir riske ilişkin yaklaşımlarından ziyade, tüm branşlara ilişkin görüşlerini muhtemelen daha fazla etkileyecektir.

Bob Yates'e göre, Alman reasürans şirketi Hannover Re, farklı branşlara uygun sermaye tahsisi konusunda oldukça becerikli davranmaktadır. Ancak, buna karşın, Avrupa'daki bir çok eski şirket, bu konuda hala çok yanlış uygulamalar içerisinde dir.

Malî Yeterlilik II şartlarının, şirketlerin risk değerlendirme yaklaşımlarına olan etkilerinin yanısıra, yatırımlara

ilişkin daha isabetli karar vermeleri konusunda da olumlu etkileri olacaktır. Örneğin, şirketler, risklere teminat verdikleri sırada, hisse senedi gibi kaybetme tehlikesi daha yüksek olan yatırım araçlarından yeterince kâr edip edemeyeceklerini sorgulamak durumunda kalacaklar ve bu sorgulama sayesinde, bu tip yüksek riskli yatırım araçlarına yönelmelerinin kendilerince haklı nedenlerini ortaya koymuş olacaklardır. Malî Yeterlilik II şartlarının öngördüğü yeni düzende kişiler, sermaye yönetiminde, artık daha bilimsel yaklaşımları benimsemek zorundadırlar.

Şirketlerin karşı karşıya bulunduğu tehlikelerin açıkça tanımlanmış olması, piyasayı denetlemek durumunda olan resmi otoritelerin bu tip tehlikeleri önceden belirleyip önlemelerinde çok yardımcı olacaktır. Özellikle hayat şirketleri olmak üzere bir çok sigorta şirketinin, geçmişte, hisse senedi gibi yüksek riskli yatırım araçlarına gereğinden fazla yönelmiş olmaları nedeniyle sorun yaşadıkları bilinen bir gerçektir. Ancak, ne kendilerinin, ne de resmi yetkililerin bu tür tehlikeleri önceden belirleyip önleyecek araçları, o tarihlerde maalesef bulunmaktaydı.

Michael Koller (Swiss Re), İsviçre'deki bazı büyük şirketlerin, yukarıda bahsedilen durum nedeniyle ekstra para bulmak zorunda kaldıklarını

belirtmektedir. Derecelendirme kuruluşlarının bu şirketleri olması gerekenden daha yüksek bir seviye ile derecelendirmiş olması nedeniyle, denetim organları, bu şirketlerin yatırım portföylerindeki hisse senedi oranını yüksek tutmak suretiyle risk almış olduklarını görmemiştir.

Hayat şirketleri, yatırım portföylerinin %80 ilâ %90'ını tahvillere, kalan kısmını ise hisse senedi ve diğer yatırım araçlarına tahsis etmek zorundadırlar. Ancak 1990'lı yılların sonlarında hayat şirketleri, hisse senedi için ayırabildikleri yatırım oranını %25'e kadar yükseltmişlerdir. Bu oran İngiltere'de daha yukarı dahi çıkabilmektedir.

Malî Yeterlilik II şartlarının sermaye yapısına ilişkin öngörmüş olduğu iyileştirmeler, şirketlerden de olumlu tepki almıştır. Alman reasürans şirketi Hannover Re'nin malî işlemlerle ilgili bir yetkilisi olan Elke König, yeni yaklaşımın eskiye göre daha kapsamlı olduğunu, yatırımlarda çeşitliliğe daha fazla önem verdiğini, dolayısıyla sermaye içerisinde hisse senedi oranını azaltmaya imkan sağladığını belirtmektedir. Bu durum, gerek hissedarlar için, gerekse nihai fatürayı ödemek durumunda olan sedan şirketler için son derece önemli bir husustur.

Malî Yeterlilik II şartlarının sağladığı faydalar, sadece büyük şirketler için olmamaktadır. Yetkili otoriteler tarafın-

dan sermaye hesaplamasında empoze edilen standart yöntem, şirketin kendi sermaye modeli kadar esnek olmamakla birlikte, şirketlerin riski daha iyi anlayıp değerlendirmelerine önemli desteği olacaktır.

Mercer Oliver Wyman'dan Fady Khayatt ise, yeni düzenlemenin öngördüğü üzere, sermaye, risk esaslı belirlendiği için, sermaye idaresi ile ilgili olmayan şirketlerin dahi portföy çeşitliliğinin sermaye yapısına ilişkin şartları nasıl etkilediğini daha iyi görebileceklerini ileri sürmektedir.

Ancak, yeni düzene ilişkin en önemli tereddütlerden biri, şirketler için yeni külfetler doğurabilecek sermaye şartları üzerinedir. Şirketler, sadece teminat vermiş oldukları riskler için değil, aynı zamanda yatırım riskleri ve kendi faaliyetlerine ilişkin muhtemel tehlikeler için de rezerv ayırmak durumundadırlar.

Diğer taraftan, sigorta şirketlerinin, yeni düzenin sermaye yapısına ilişkin öngördüğü şartlara daha kolay uyum gösterecek olmaları iyi bir haberdir. Malî Yeterlilik II şartları, Avrupa Birliği bankalarının yükümlülük karşılama kapasitelerini düzenleyen Basel II sistemini dayanak olarak almaktadır. Bu sistemin özelliklerinden biri, Yükümlülük Karşılama Sermayesi olarak I. Kademe ve II. Kademe sermayelerini öngörüyor olmasıdır.

Malî Yeterlilik II düzeni, şirketlerin sermayelerinde, II. kademe için öngörülen malî araçların %50'sine kadar yer verebilmelerine müsaade etmektedir.

Bob Yates, "Genel olarak konuşmak gerekirse, şirketler, Malî Yeterlilik II düzeninde daha fazla sermaye tahsis etmek durumundadırlar. Ancak, II. kademe sermayeyi de hesaba kattığımız takdirde, bir çok sermaye kalemini yükümlülük karşılama kapasitesine dahil edebileceklerdir" şeklinde düşüncesini ifade etmektedir. Bu durumu, Malî Yeterlilik II düzeninin hayat-dışı şirketler üzerindeki en büyük etkisi olarak nitelendirmektedir.

Bu konuyla ilgili diğer kişiler de, Malî Yeterlilik II düzeninin, büyük bir ihtimalle, değişik vasıftaki sermaye kalemlerini birbirinden ayıracağını ve belli bir vadeye bağlanmış ve bağlanmamış, karma sermayeleri kullanma konusunda daha fazla imkan tanıyacağını ileri sürmektedirler.

Fiyatlandırma Döngüsünün Kırılması

Malî Yeterlilik II şartları, sermaye yapısı konusundaki olumlu etkilerinin yanısıra, sigorta şirketleri ile derecelendirme kuruluşları arasında, değerlendirme notunun ihtilaflı olarak düşürülmesi nedeniyle ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkları da önleyebilecek nitelikte bir düzen öngörmektedir.

Munich Re ile S&P arasında, derecelendirme kuruluşunun Munich Re'nin notunu A+'dan AA-'ye düşürmesi ile başlayan ve Munich Re'nin, karşı tarafı, reasürans şirketlerini değerlendirmeye uygun olmayan sermaye modelleri kullandığı şeklindeki ithamıyla gelişen söz düellosu henüz hafızalardaki tazeliğini korumaktadır. Standard & Poor's'un cevabı ise, not düşürülmesinin, kullanılan model ile değil, Munich Re'nin performansı nedeniyle yapıldığı şeklinde olmuştur.

Yeni düzenle birlikte, bu gibi tartışmalar artık, tamamen mazide kalacaktır. Yates'e göre, Malî Yeterlilik II şartları, kendi modelini uygulayan şirketler, belli bir model empoze eden resmi otorite ve derecelendirme kuruluşları gibi, sermaye yeterliliğini ölçen tarafları birbirlerine yakınlaştıracaktır. İlgili şirket ile resmi otorite, Risk Esaslı Sermaye modellerini kullanmaları durumunda derecelendirme kuruluşu açısından, tamamen farklı bir sonuca götüren model kullanmak bir anlam ifade etmeyecektir.

Yukarıda bahsi geçen, Munich Re ile S&P arasındaki anlaşmazlığın yeni düzende tekrar ortaya çıkması, büyük bir ihtimalle söz konusu olmayacaktır. Malî Yeterlilik II şartlarının öngördüğü düzende, herhangi bir şirketin ani bir şekilde notunun düşürülmesi ve taraflar arasında bu geliş-

meye bağlı olarak anlaşmazlık çıkması gibi sürprizlerle karşılaşılması ihtimali azalmaktadır.

Ancak, Malî Yeterlilik II şartlarına ilişkin, sigorta şirketleri açısından en cesaret verici haber ise, en yüksek ve en alt seviyeler arasında gidip gelen ve sektöre çok büyük zararlar veren fiyatlandırma döngüsünün olumsuz etkilerinin yeni düzenle birlikte azalacak olmasıdır. Risklerin daha iyi değerlendirilmesi, bu risklerin uygun bir şekilde fiyatlandırılmaları konusunda, hiç şüphesiz, önemli bir rehber olacaktır.

Sonuç olarak, sigorta ve reasürans şirketleri, risk seçiminde, ekonomik gerçeklerden daha fazla etkili olan ticari ve kişisel ilişkiler ve eski alışkanlıklarıyla yapmış oldukları eski moda Underwriting yaklaşımlarını terk etme eğilimine gireceklerdir.

Alexander Grawert, eski usül Underwriting yöntemlerinin her halükârda değişmekte olduğunu, bunun Malî Yeterlilik II şartları nedeniyle değil, ancak onun katkılarıyla gerçekleştiğini ifade etmektedir. Piyasalar, fiyat rekabeti nedeniyle daha da zorlaşmıştır. Malî Yeterlilik II şartları, bu gelişmeyi yavaşlatacak, şirketler, kendi sermaye şartlarının ne gerektirdiğini eskiye göre çok daha iyi bildikleri için, bu gibi olumsuz gelişmeler gelecekte yaşanmayacaktır.

Hemen hemen herkesin mutabık olduğu bir husus, bir takım zorluklarına rağmen, Malî Yeterlilik II şartlarının, Avrupa Birliği sigortacılık sektörü dahilindeki tüm ilgililer için çok önemli bir olumlu gelişme olduğudur.

Ancak, yeni düzenlemeden olabildiği ölçüde fayda sağlayabilmek için, sigorta ve reasürans şirketlerinin, tüm ihtiyaç ve isteklerini bu Direktif'i tasarlayanlara iletmeleri gerekmektedir. Rob Jones, sektör temsilcilerinin geride durarak, kanun koyucunun uygun gördüğü her şeyi yapmasına seyirci kalmaması, aksine, gelecekte kendileri için uygun olmayan bir durumla karşılaşmamak için, kanun koyucuyla birlikte çalışması gerektiğini ileri sürmektedir.

Reactions
Haziran 2005

Çeviren: Y. Kemal Çuhacı

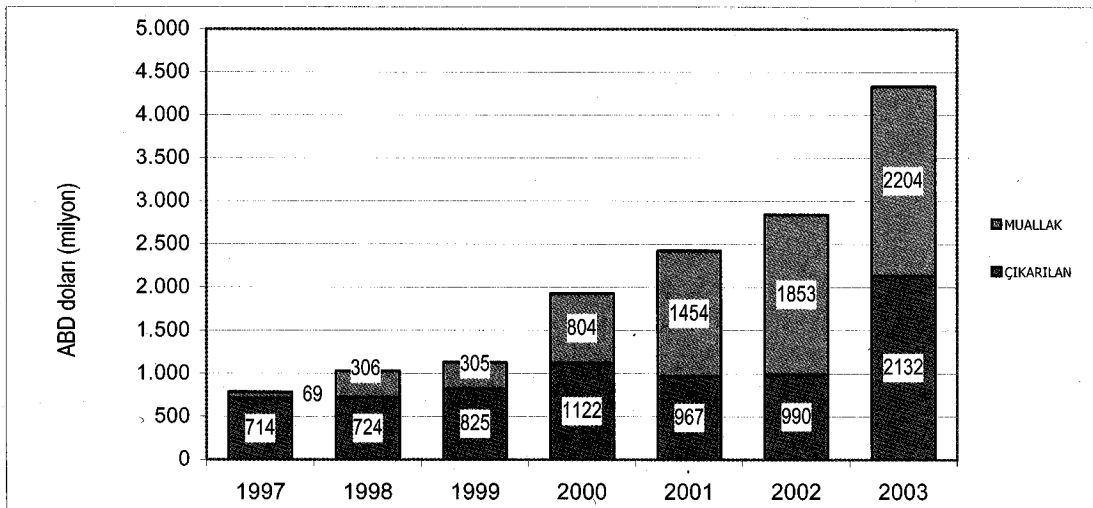
Katastrofik Sigorta Risklerine “Tahvil” Teminatı

Giriş

Bu çalışma, sigorta riskine yeni bir teminat sağlayan tahvil (ILS Insurance-linked securities) piyasasının ana hatlarını inceleyerek, bu piyasadaki mekanizmaların temel teknik esaslarını ve bunların finansör ve yatırımcılar açısından cazip yönlerini, son olarak da piyasada gelecekte gözlenebilecek gelişmeleri analiz edecektir.

Katastrofik risklerin finansal mekanizmalar kullanılarak teminat altına alınmasıyla ilgili uygulamalar, Kaliforniya'daki Northridge Depremi ve Florida'daki Andrew Kasırgasının ardından, 1990'ların ortalarından itibaren ortaya çıkmıştır. 2003 yılına endekslendiğinde (Swiss Re 2004) sırasıyla 17 ve 21 milyar Dolarlık sigortalı hasara neden olan bu doğal afetler, katastrofik teminatların primlerinde çarpıcı bir artış yaratırken; Kaliforniya'da meydana gelebilecek katastrofik depremler ve Florida'da ortaya çıkacak kasırga hasarları için mevcut teminatlarda azalmalara neden olmuştur. Finansal teminat, işte bu bağlamda uç riskler için kullanılabilir alternatif bir kapasite kaynağı olarak ortaya çıkmıştır.

Doğal afet riskinin ilk tahvil teminatı olan 1996'da kurulan Georgetown Re ve 1997'de kurulan Winterthur'dan bu yana, sigorta riski tahvil teminatı (ILS) piyasası sürekli bir büyüme göstermiştir. Bu piyasadaki faaliyetler günümüzde daha çok katastrofik riskler ve hayat sigortaları için sürdürülmektedir. Şu ana dek, dünya genelinde 10 milyar Dolarlık finansal teminat sağlanmış; bunun yaklaşık 7 milyar Dolarlık kısmı doğal afetler, kalan 3 milyar Dolarlık bölümü ise hayat riskleri için teminat vermiştir. Katastrofik Tahvil Piyasası en çarpıcı büyümeyi, yatırımcıların elindeki tahvil hacminin bir önceki yıla göre % 50'yi aşan bir artış gösterdiği 2003 yılında gerçekleştirmiştir (Şekil 1).



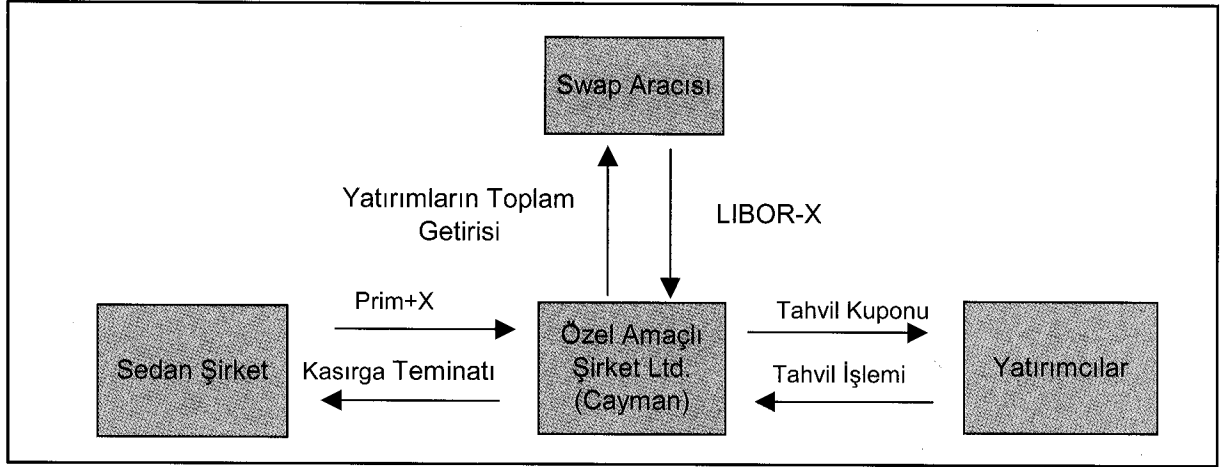
Kaynak: Swiss Re

Şekil 1: 2003 Sonu İtibarıyla Tedavüldeki ve Yatırımcıların Elindeki Katastrofik Tahviller

Sigorta riski tahvil piyasasının (ILS) son birkaç yılda bu denli hızlı büyümesinin başlıca nedeni bu piyasanın hem işlem finansörleri (reasürörler, sigorta şirketleri ve diğer kurumlar), hem de sabit gelir beklentisi içindeki yatırımcılar açısından giderek cazip hale gelmesidir. Katastrofik tahvillerin işlem finansörleri açısından avantajı, bir yıldan uzun dönemler için sundukları uygun fiyatlar, tazminat uygulamalarındaki sistematik yaklaşım ve içerdikleri karşılıklı kredi riski daha düşük olduğu için daha yüksek bir maddi güvence sağlamalarıdır. Yatırımcılar açısından bu tahviller benzer menkul değerlere kıyasla daha yüksek getiri sağlamış; gecikme durumlarının diğer menkul değerlerin bir çoğuyla temelde bağlantılı olmaması nedeniyle yatırımcılara portföy risklerini azaltma şansı vermiştir.

1. Katastrofik Tahvillerin Temel Yapısı

Katastrofik tahviller, kupon (faiz) ve ana ödemeleri belirli bir katastrofik risk pool'unun veya endeksinin performansına bağlı olan tahvillerdir. Tipik bir katastrofik tahvil işleminde dört taraf vardır: sedan şirket, tahvilleri piyasaya ihraç eden şirket (bu amaçla kurulmuş bir şirket), yatırımcılar ve swap aracısı (tahvil değış tokuşu yapan/yaptıran taraf). Yatırımcılar, menkul değerleri (katastrofik tahvilleri) piyasaya süren şirketten satın alırlarken, bu şirket eş zamanlı olarak Şekil 2'de gösterildiği gibi bir tetikleme mekanizmasını esas alan katastrofik teminatı üstlenmiş sedan şirketle mali bir anlaşma içine girer.



Şekil 2: Katastrofik Tahvillerin Açıklamalı Yapısı

Kaynak: Swiss Re

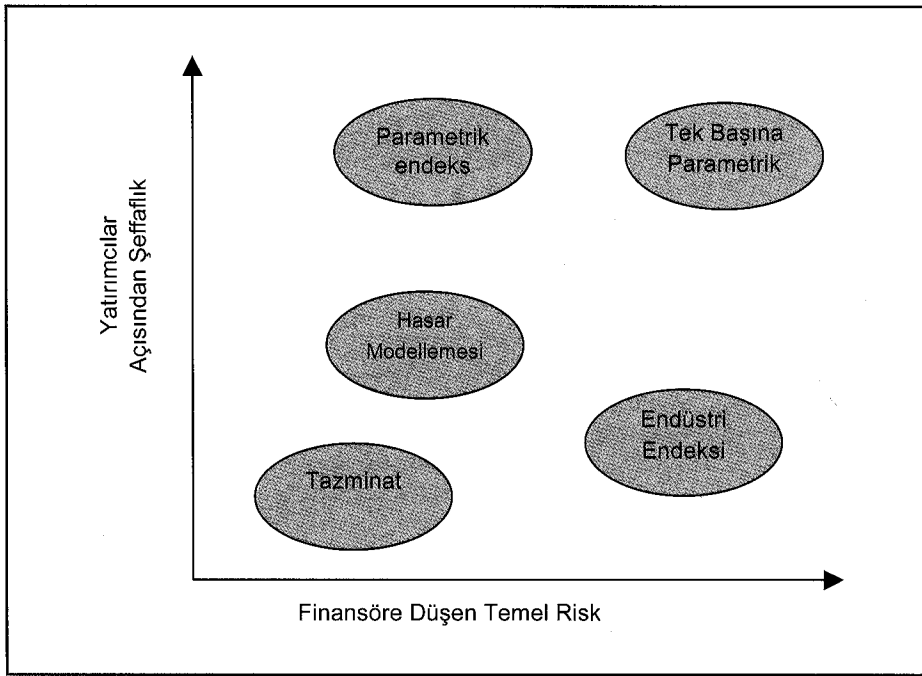
2.1. Nakit Akışı

Tahvilleri piyasaya süren şirket, yatırımcılardan aldığı giriş fonlarını (ana para) hesap hareketleri (yatırım veya para çekiş) konusunda bazı kısıtlamalara tabi olan karşılıklı teminat hesabına aktarır. Bu aktiflerin getirileri, kredi notu yüksek bir finans kuruluşu ("swap counterparty/swap aracısı") tarafından sağlanan LIBOR endeksli oranlara tabi fonlarla takas edilir. Tahvilleri ihraç eden şirket yatırımcılara kupon ödemesi yapmak için swap aracısının sağladığı değışken faizli getiri ve sedan şirketin sigorta teminatı için ödediği primden oluşan bu fonları kullanır. Sedan şirket prim ödemelerini, teminata hak kazanmak için önceden ödeme yapılmasını öngören geleneksel reasürans anlaşmalarının aksine, üçer aylık dönemler sonunda yapar. Eğer risk vadesi içinde teminat verilen afet veya teminat tetiklenmesi gerçekleşmezse, tahvili piyasaya süren şirket ana parayı (başlangıçta

aldığı giriş fonunu) tahvilin vade sonu kupon ödemesiyle birlikte yatırımcılara iade eder. Eğer teminat verilen afet gerçekleşirse, tahvili ihraç eden şirket, sedana bu mali anlaşma şartlarına uygun tazminat ödemesini yaptıktan sonra, artan miktarı ana para getirisi olarak yatırımcılara öder.

2.2. Teminatın Tetiklenmesi

Katastrofik tahvil işlemleri, herhangi bir doğal afetin teminat kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceğini belirlemek üzere çeşitli tetikleme mekanizmaları kullanmaktadır. Bu mekanizmalar tazminat, sektör endeksi, tek başına parametrik veya parametrik endeks ve modellenmiş hasar mekanizmalarıdır. Tetikleme mekanizmaları olay parametreleri - finansöre düşen hasar, hasarın büyüklüğüyle ilgili ölçümler ve diğer parametreler - kullanarak olayın, tahvilin asgari teminat değerine ulaşp ulaşmadığı ve işlem finansörüne tahvilin teminatı altındaki dilim sorumluluğunun ne kadarının ödeneceğini belirler. Temel risk ve yatırımcılara yönelik şeffaflık arasındaki denge açısından farklı tetikleme mekanizmaları Şekil 3'te görülmektedir. Bir finansörün tetikleme mekanizmalarından herhangi birini diğerlerine tercih etme kararı birçok faktörün (fiyatlandırma, finansörün temel riski üstlenme yeterliliği vs.) birleşimine bağlıdır.



Kaynak: Swiss Re

Şekil 3: Katastrofik Tahviller için Tetikleme Mekanizmaları ve Temel Risk ile Şeffaflık Arasındaki Denge

Tazminat Tetikleme Mekanizması

1996'da Georgetown Re tarafından gerçekleştirilen ilk tahvil teminatı, Tazminat Tetikleme Mekanizması esasına dayanmaktaydı. Bu tür anlaşmalarda, tetikleme mekanizmaları tıpkı alışlageldik risk yönetim metodları gibi sedan şirketin kendi iş portföyünü temel olarak oluşturulmaktadır. Her-

hangi bir temel riske tabi değildirler; çünkü asıl tetikleyici olay sedanın direkt hasarıdır. Katastrofik tahvil tarafından verilen teminat ancak sedan şirketin üstlendiği hasar önceden belirlenmiş bir seviyeye ulaşırsa işlemeye başlar. Bu seviyeyi, yani asgari teminat değerini, aşan miktarlar için sedan şirket teminat kapsamındaki olay(lar)dan kaynaklanan hasarlardan doğan sorumluluğu için tazminat alır.

Yatırımcılar tazminat tetiklemesi işlemleri için daha yüksek bir faiz aralığı (spread) talep edebilirler. Bunun nedeni, yalnızca katastrofik riske değil, sedan şirketin risk kabulü ve hasar politikalarını kapsayan operasyonel riske de maruz olmalarıdır. Üstelik rating şirketleri de operasyonel risk yükümlülüğüne karşı ek bir stres testi talep etme eğilimindedirler, ki bu da daha düşük bir kredi notuna yol açabilir.

Sektör Endeksi Tetiklemesi

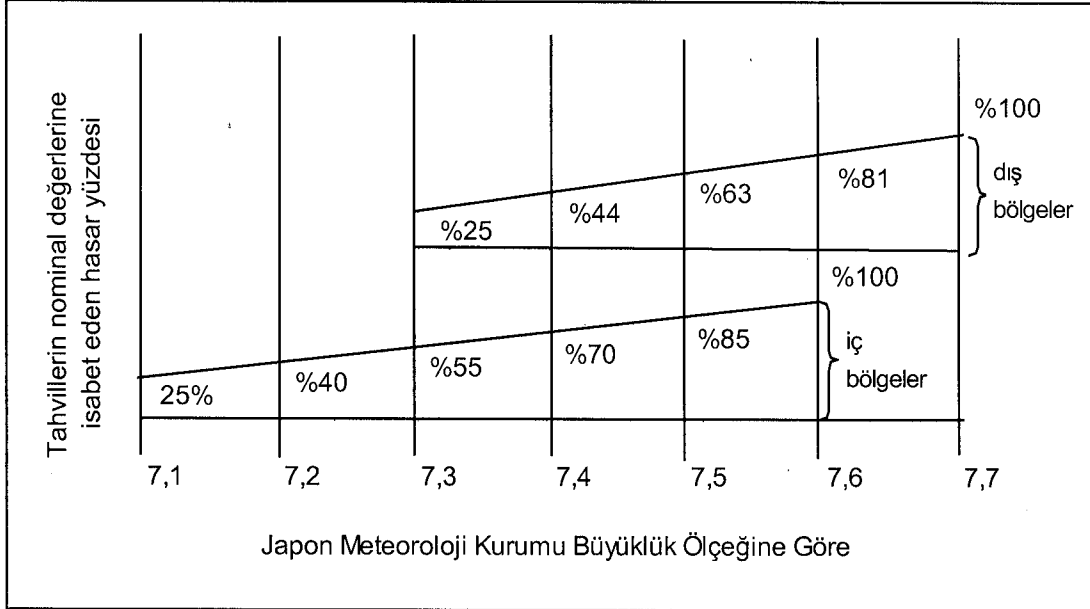
Sektör endeksi tetiklemeleri, halen reasürans piyasasında mevcut sektörel hasar taahhüdü içeren teminatlarla aynı mantıkta çalışır. Yani sedan şirket, sektörel hasarların ancak önceden belirlenmiş bir asgari tazminat limitini geçen kısmı için teminat limiti ölçüsünde (ana paranın kalan kısmı) tazminat alabilmektedir. Hasarların yüzde olarak oranı belli bir endekse göre hesaplanır – şu ana kadar sektörel endekse dayalı tüm anlaşmalar “Property Claim Services (PCS)” tarafından düzenlenmiş sektörel hasarları kullanmıştır. Sektör endeksi tetikleme mekanizması, sedan şirketi direkt hasarlarındaki seyrin sektör genelinden sapması oranında temel riske maruz bırakmaktadır. Eğer büyük ölçüde bir sapma söz konusuysa, sedan şirket kendini korumaya çalıştığı riskleri üstlenmek durumunda kalabilir.

Teminatı, uygulanan iş politikası yerine bir endeksi esas olarak belirlemek, bir yandan sedanı kendine ait özel bilgileri kamuoyuna, dolayısıyla da rakiplerine, açıklama zorunluluğundan kurtarmakta, öte yandan ise anlaşmayı yatırımcılar açısından daha şeffaf kılmaktadır. Endekse dayalı anlaşmalar, yatırımcıların, yanlış risk seçimi yani sedanın en problemli riskleri belirleyerek bunları anlaşma kapsamına sokması, moral tehlike yani devredilen riskin poliçeyi kesen sigorta şirketinin motivasyonunu etkileyebilme sorunu, ve sağlıksız iş kabulü ile ilgili endişelerini de hafifletmektedir. Bu yaklaşımın diğer bir avantajı ise hesaplamalarda kullanılan sektörel hasar rakamlarının anlaşmaya taraf olmayan bağımsız bir kurumca hazırlanıp sunulmasıdır.

Bütün bu avantajlarına rağmen rating şirketleri sektörel endeksin, iş kabulü ve hasar işlemleri konusunda sektördeki belirsizliğe tabi olduğunun farkındadır. Bu nedenle, benzer bir parametrik işlem için öngördüklerinden biraz daha yüksek standartlar uygulamaktadırlar. Ayrıca, tazminat tetiklemesi mekanizmasında olduğu gibi, sektörel hasar tetikleme mekanizması da teminatın belirlenmesi için uzun bir gelişme dönemini gerektirebilir.

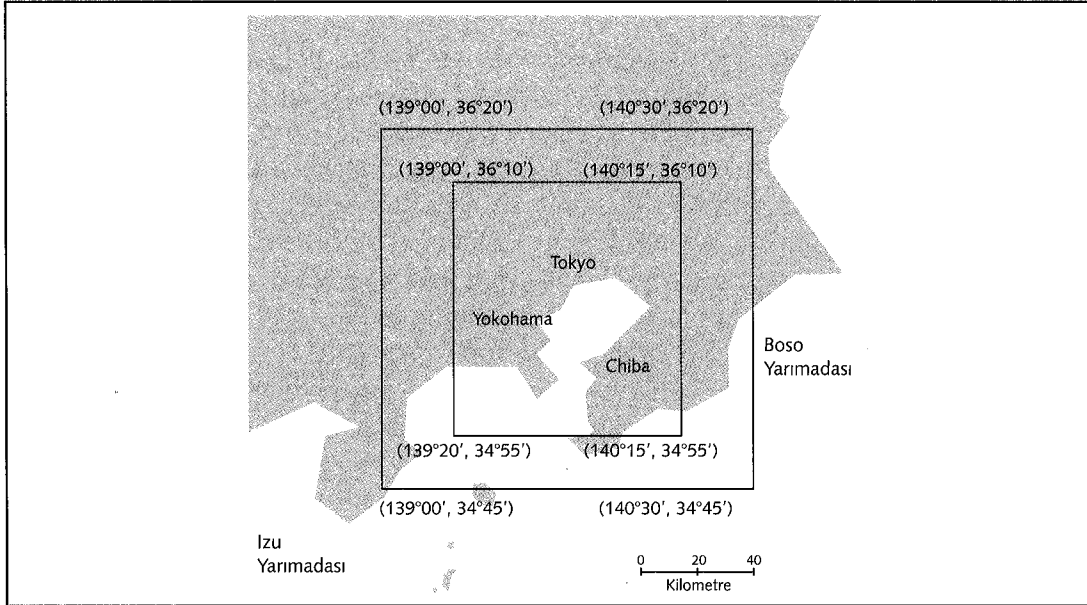
Tek Başına Parametrik Tetikleme Mekanizması

Tek başına parametrik veya maddi tetikleme esasına dayanan mekanizmalar, yatırımcılar açısından sektörel endeks mekanizmalarına göre daha fazla şeffaflık sağlamaktadır. Tek başına parametrik tetiklemenin kullanımı bakımından Parametric Re Ltd. anlaşması bir örnek olarak kabul edilebilir. Bu anlaşmada nihai sedan şirketin yatırımcılardan temin edebileceği fon miktarı yalnızca coğrafi alana – Tokyo’nun içi ve civarındaki belirli bölümler – ve mevcut limit dahilinde depremlerin büyüklüklerine (Şekil 4 ve 5) bağlıdır.



Kaynak: Swiss Re

Şekil 4: Parametric Re'nin Hasar Tetiklemesi



Kaynak: Swiss Re

Şekil 5: Parametric Re'de İç ve Dış Bölgeler

Bu tetikleme mekanizması, rating şirketleri ve yatırımcıların bakış açısına göre riskin değerlendirilmesini tamamen şeffaflaştırmaktadır. Sektörel endeks ve tazminat tetikleme mekanizmalarına kıyasla parametrik tetiklemenin bir diğer avantajı ise, olay sonrası gelişme sürecinin (post-event development period) çok daha kısa olmasıdır (aylarla kıyaslandığında haftalar). Buna rağmen, me-

kanizma sedan şirketin kabul ettiği işlerin coğrafi konumunun katastrofik tahvilinkinden farklılık göstermesi durumunda, sedanı büyük ölçüde ana riskle karşı karşıya bırakmaktadır.

Parametrik Endeks Tetikleme Mekanizması

PIONEER 2002 Ltd. (<< PIONEER>>) gibi işlemlerde kullanılan parametrik endeks tetikleme mekanizmaları, saf parametrik tetiklemelerin bir uyarlamasıdır. Parametrik endeks, bölümlenmeleri daha da ayrıntılı hale getirerek, sedanın bölge içindeki olaylardan kaynaklanan sorumluluklarını gösteren her ayrıma (kutuya) farklı ağırlıklar uygulamakta ve sedan şirketin portföyünü çok daha isabetli yansıtan bir formül kullanarak saf parametrik tetiklemeyi bir adım daha öteye taşımaktadır. Örneğin, bir kasırganın parametrik endeksini hesaplamak için kullanılacak formül aşağıdaki gibi olacaktır (şekil 6)

Kasırga Endeksi Formülü:

$$\text{Kasırga Endeksi Değeri} = K \times \sum_{i=1}^J W_i \times \langle V_i - L \rangle^n$$

K	Sabit değer
J	Toplam coğrafi alan sayısı
i	Söz konusu coğrafi alan
W_i	Alan i'nin göreceli ağırlığı
V_i	Alan i'de kasırganın en şiddetli olduğu andaki rüzgar hızı
L	Olası hasarın gerçekleşebileceği rüzgar hızı sınırını gösteren sabit değer
n	Sabit Değer

Şekil 6: Kasırga Tahvili için Parametrik Endeks Tetiklemesi

Formüldeki girdiler coğrafi alanların herbirinde kasırganın en şiddetli olduğu andaki rüzgar hızlarıdır. Bu alanların kasırganın rüzgar hızı ölçümlerinin alındığı alanlarla çakışmaması durumunda, rüzgar hızı fiilen kaydedildiği alanların ölçümlerine göre hesaplanabilir. Formül ilk olarak, herbir coğrafi bölgede meydana gelebilecek fırtına hasarlarını temsil eden rakamları hesaplar. Olay endeksi ise tüm bu rakamların önceden belirlenmiş coğrafi alanlara göre ağırlıklarının toplamıdır. Bu ağırlıklar sedan şirketin herbir coğrafi alandaki sorumluluğunu yansıtmaktadır. Bu tetikleme mekanizması saf parametrik endeks kadar basit olmasa da, o oranda şeffaftır. Bir olay sonrasında, herhangi bir yatırımcı, rüzgar hızlarını formüle yerleştirip endeks değerini bulduktan sonra, eğer varsa, ödenecek hasar miktarını hesaplayabilir.

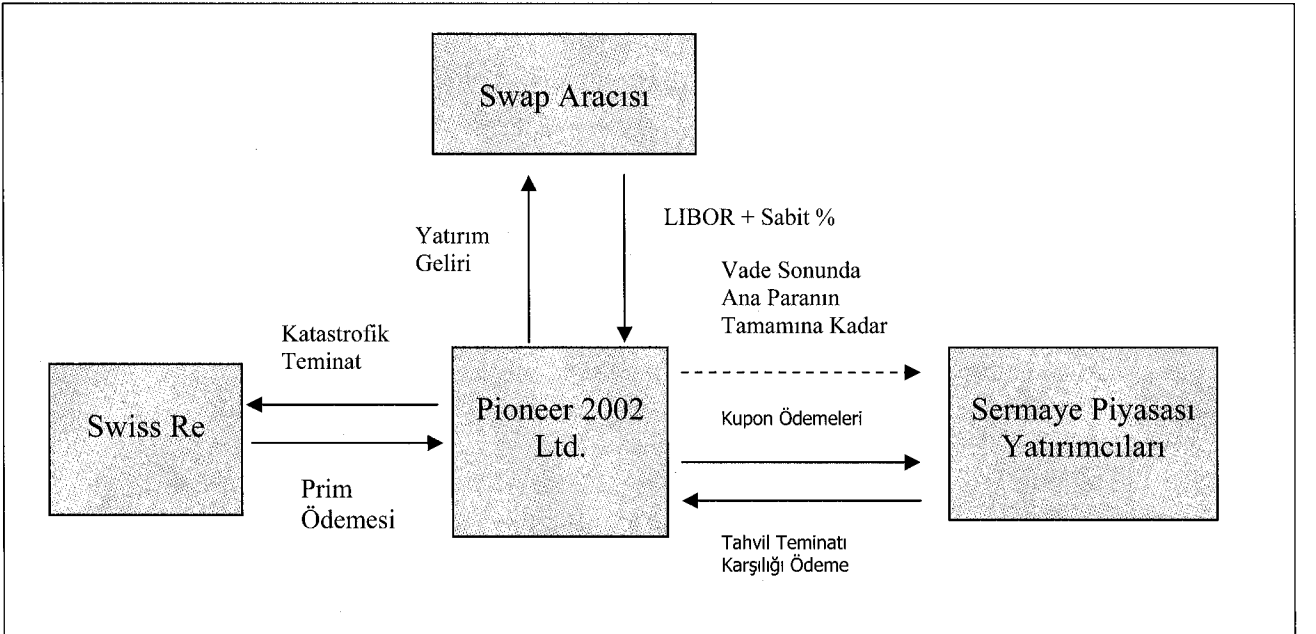
Modellenmiş Hasar Tetikleme Mekanizması

Parametrik endeks gibi, modellenmiş hasar tetiklemeleri de pek çok işlemde kullanılmaktadır. Herhangi bir afet gerçekleştikten sonra, bu olayın fiziksel parametrelerinin anlaşmaya taraf olmayan

bir kurum tarafından hazırlanmış bir model içine yerleştirilmesi suretiyle, sedan şirketin portföyüne isabet edebilecek hasarlarla ilgili bir tahmin yapılabilir. Katastrofik tahvil anlaşmaları için hazırlanan modellerin çoğu halihazırda üç firma tarafından gerçekleştirilmektedir. Bunlar, AIR Worldwide (AIR), EQECAT International (EQECAT) ve Risk Management Solutions (RMS) şirketleridir. Bu tür bir katastrofik tahvil işleminde, hasarla ilgili ödeme gerçek hasar miktarı yerine, modelin belirlediği tahmini rakam üzerinden yapılır. Bu uygulamanın tetikleme işleyişi parametrik endeks tetiklemesine benzerlik göstermekteyse de, yatırımcılar modellenmiş hasar işlemlerini, taraflar yerine dışarıdan bir firma tarafından hazırlanmış bu modelin “kara kutusuna” vakıf olmadıkları için daha az şeffaf bulmaktadırlar.

2.3. Örnek Çalışma: PIONEER 2002 Ltd.

Swiss Re, Haziran 2002’de tipik bir katastrofik tahvil yapısına sahip olmanın yanısıra, birçok önemli yeniliği de içinde barındıran bir katastrofik tahvile finansörlük yapmıştır. İşlemin temel yapısına göre, Swiss Re PIONEER adlı özel amaçlı bir şirketle mali bir anlaşma imzalamaktadır; bu anlaşma uyarınca PIONEER şirketi, PIONEER adı altındaki tahvilleri sabit gelir beklentisi taşıyan yatırımcılar için piyasaya sürmektedir. Tahvillerin yatırımcılara satılması sonucu elde edilen kazanç, PIONEER şirketinin Swiss Re ile yapmış olduğu mali anlaşmanın teminat miktarıyla örtüşmektedir. Fonlar, karşılıklı teminat altındaki güven fonlarında muhafaza edilmekte ve yüksek kaliteli aktiflere yatırım yapılmaktadır. PIONEER, tahvil kazancının değişken getirisini, sabit oranlı getiri karşılığında bir swap aracısıyla takas eder ve bu sabit oranlı getiriyi katastrofik tahvil yatırımcılarına üçer aylık kupon ödemeleri şeklinde aktarır. (Şekil 7)



Kaynak: Swiss Re

Şekil 7 : PIONEER 2002 Ltd. – Yapısal Tanım

Eğer teminat altındaki doğal afet PIONEER tahvillerinin risk süresi içinde gerçekleşmezse, yatırımcılar vade sonunda son kupon ödemesinin yanısıra, ana paranın tamamını da geri alacaklardır.

Teminat kapsamında bir olayın gerçekleşmesi durumunda ise, hasar miktarının büyüklüğü ölçüsünde, yatırdıkları ana paranın bir kısmı veya tamamını kaybedebilirler.

Temel yapısı açısından diğer katasrofik tahvillere benzerlik göstermesine rağmen, PIONEER anlaşması bazı yenilikler getirmiştir. Öncelikle, PIONEER tahvilleri 6 ayrı dilim (tranche) halinde piyasaya sürülmüştür. Bu dilimlerin 5'i herbiri beş farklı riske (Kuzey Atlantik Kasırgası, Avrupa Fırtınası, California Depremi, Orta ABD Depremi veya Japonya Depremi) teminat vermekteyken, 6. dilim birden fazla riski içermekte ve Swiss Re'ye yukarıda teker teker belirtilen risklerin tümü için teminat sağlamaktadır (Şekil 8). PIONEER tahvil işlemi aynı anda hem tek risk, hem de birden çok risk için teminat vermek amacıyla piyasaya sürülmüş ilk katasrofik tahvil olmuştur. Bu özelliği yatırımcılara kendi doğal afet sorumluluk portföylerine göre seçim yapma imkanı vermiştir.

Dilim	Risk	ABD Doları Miktar ¹	Rating ²	Faiz Marjı ³
A	Kuzey Atlantic Kasırgası	85 milyon	BB+/Ba3	600 bp
B	Avrupa Fırtınası	50 milyon	BB+/Ba3	500 bp
C	Kaliforniya Depremi	30 milyon	BB+/Ba3	600 bp
D	Orta ABD Depremi	40 milyon	BBB+/Baa3	175 bp
E	Japonya Depremi	25 milyon	BB+/Ba3	425 bp
F	Birden Fazla Risk	25 milyon	BB+/Ba3	750 bp

¹ İlk piyasaya sürülüş tarihi olan Haziran 2002 rakamları
² Standard & Poor's ve Moody's Investor Service ratingleri
³ Piyasaya sürülüş tarihi olan Haziran 2002'deki 3 aylık LIBOR üzeri faiz marjı

Şekil 8: PIONEER Dilimleri

Bir diğer yenilik, her PIONEER diliminin parametrik endeks tetikleme mekanizması esasıyla yapılandırılmış olmasıdır. Bu özellik Swiss Re'nin temel riskle ilgili sorumluluğunu asgaride tutarken, yatırımcılar açısından azami şeffaflık sağlamaktadır. PIONEER endeksleri uyarınca, Swiss Re'nin herhangi bir olaydan dolayı alacağı tazminat depremin büyüklüğü veya rüzgarın şiddeti gibi fiziksel parametrelere bağlıdır. Bu tür bir afetin meydana gelmesi durumunda, parametrik endeks formülü (fırtına sırasındaki rüzgar hızları gibi) büyüklük ölçümlerini esas almak suretiyle, bir endeks değeri belirler. Endeks değerinin önceden belirlenmiş bir seviyeye ulaşması veya bu seviyeyi aşması durumunda, tahvil kazancının bir bölümü veya tümü Swiss Re'ye ödenir. Swiss Re ise bu ödemeyi katasrofik hasarlarını tazmin etmek için kullanır.

PIONEER işlemini diğer katasrofik tahvil işlemlerinden farklı kılan son özellik ise, süreklilik arz eden ilk katasrofik tahvil olmasıdır. Yine Swiss Re tarafından piyasaya sürülmüş Avrupa Orta-Vadeli Senetleri (European Medium-Term Note – EMTN) gibi, PIONEER programı da Swiss Re'ye standart bir anlaşma metni çerçevesinde her üç aylık dönem itibarıyla yeni işlemlere finansörlük yapma şansı vermiştir. Swiss Re doğal afet risk yönetimi gerekliliklerine göre, her yeni katasrofik tahvil işlemi için ayrı peşin masrafa girmeksizin, sermaye piyasalarına sürekli olarak tahvil sürebilme şansına sahiptir. PIONEER programının Temmuz 2002'deki ilk teminat miktarı 255 milyon Dolarken, zaman içinde temin ettiği doğal afet korunması 512 milyona ulaşmıştır.

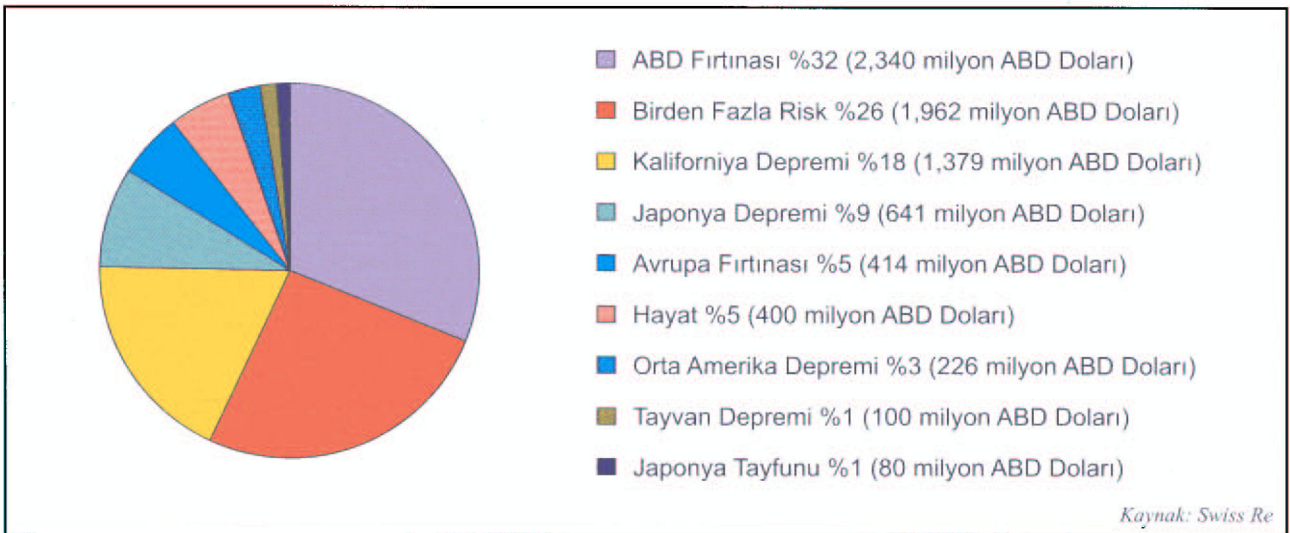
3. Finansör açısından Sigorta Riski Tahvil Teminatı (ILS)

Katastrofik tahvil finansörleri, yani sigorta şirketleri, reasürörler ve diğer kurumlar, bu tahvilleri alışlageldik reasürans yöntemlerini bütünleyecek etkili risk yönetim araçları olduklarını düşündükleri için, dört ana nedenden dolayı tercih etmektedir. Bu temel nedenler, nisbi fiyatlandırma, bir yıldan uzun süreli şartlar, sistematik hasar işlemleri ve karşılıklı kredi riskinin daha düşük olması şeklinde özetlenebilir. Bu avantajların herbiri aşağıda incelenmektedir.

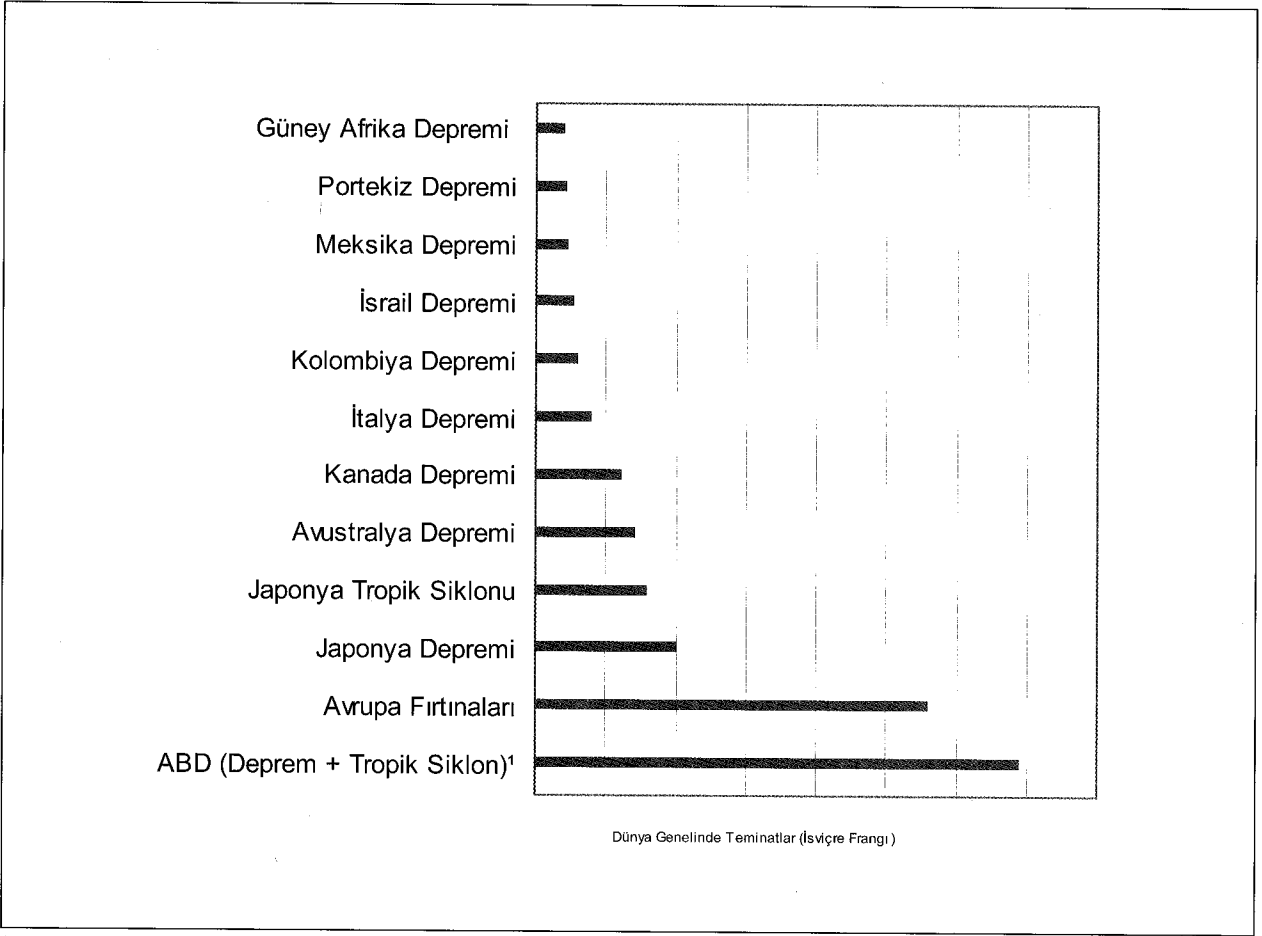
3.1. Nisbi fiyatlandırma

Katastrofik tahvillerle alışıldık reasürans teminatları maliyet açısından sigortacılık konjonktüründeki dalgalanmalara göre farklılık göstermektedir. Bazı dönemlerde, örneğin büyük bir afet sonrasında, sektördeki sermaye arzının düşük olması (sert piyasa), sigorta şirketleri ve reasürörler için tekrar kazanç elde edebilmek amacıyla fiyatları arttırmaları yönünde baskı yaratacaktır. Sert piyasa koşullarında sigorta risklerinin finansal olarak teminat altına alınması, kimi riskler için reasüransa oranla daha ucuza malolabileceği için, cazip bir alternatif yaratmaktadır.

Şu ana kadar bu tür bir mekanizma aracılığıyla teminat altına alınmış riskler, çoğunlukla mutlak şartlarda büyük hasarlara neden olabilecek uç risklerdir. Bunun nedeni, reasürörlerin uç risk olarak kabul edilmeyen riskleri ayrıştırarak portföylerinde dağıtabilmeleri, dolayısıyla her teminat limiti için tutmaları gereken sermayenin (sermaye maliyetleri) daha düşük olmasıdır. Düşük sermaye maliyetleri ise, sigorta fiyatlarının veya rate-on-line'lerinin daha düşük olması anlamına gelmektedir. Bu yüzden katastrofik tahviller, düşük rate-on-line'li bazı riskler (Guam Siklonu veya Şili Depremleri gibi) için kullanılmamakta; daha ziyade, yalnızca doğal afet piyasalarında nisbi olarak daha yüksek rate-on-line'lara sahip uç risklere teminat sağlamaktadırlar. Şekil 9 ve 10 bu argumani desteklemektedir.



Şekil: 9: Şu Ana Kadar Piyasaya Sürülmüş Katastrofik Tahvillerin Risklere Göre Dağılımı



¹ ABD piyasasında deprem ve tropik siklon riskleri arasında ayırım yoktur.

Kaynak: Swiss Re

Şekil 10 : Sektördeki Uç Riskler

3.2. Bir Yıldan Uzun Dönem

Katastrofik tahviller genel olarak bir yıldan uzun dönemler için sabit maliyetli teminat sağlamaktadırlar. Bu nitelik özellikle doğal afetler söz konusu olduğunda faydalı olmaktadır. Tahviller finansörlere fiyatları uzun vade için sabitleme şansı verdiği için, herhangi bir afetin meydana gelmesi durumunda, finansörler afetten kaynaklanan fiyat artışlarından kendilerini koruyabileceklerdir. Bu özellik fiyatların yükselmekte olduğu ortamlarda da avantaj yaratmaktadır.

3.3. Sistemik Tazminat İşlemleri

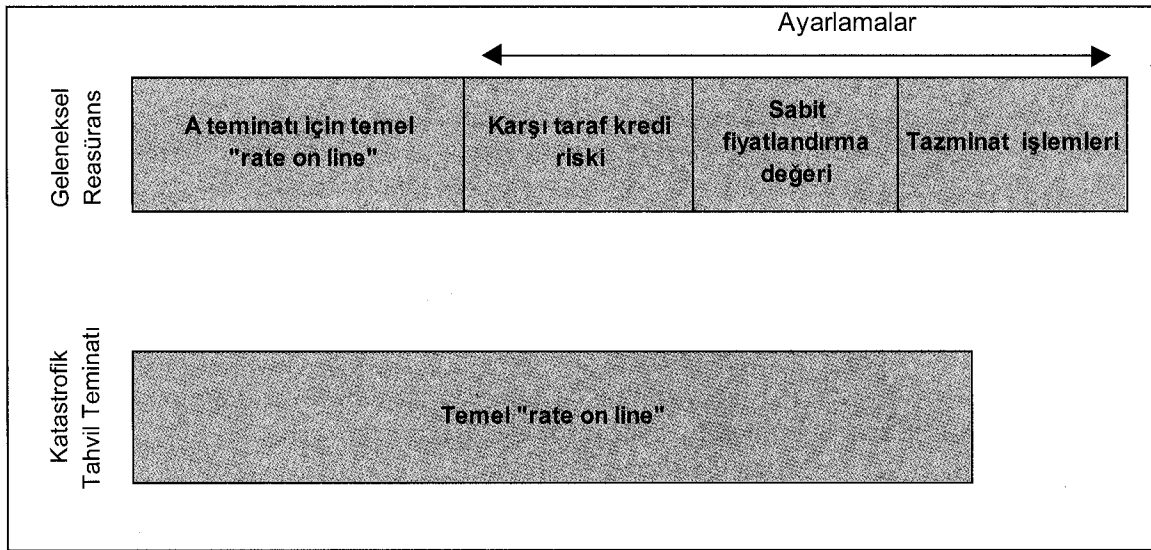
Her ne kadar değerlendirilmesi güç de olsa, katastrofik tahvillerin sedan şirketler açısından en önemli avantajlarından biri de tazminat işlemlerinin sistemik yapısıdır. Alışlageldik reasürans anlaşmalarında teminat ve ödemelerle ilgili anlaşmazlıklar ortaya çıkabilmektedir. Oysa katastrofik tahviller, bu tür anlaşmazlıkları ortadan kaldırmak ve ödemeyi en kısa zamanda gerçekleştirmek suretiyle, hasar miktarının daha da artmasına neden olacak süreyi kısaltmak

amacıyla oluşturulmuştur. Bu yapısal özellik sermaye piyasası araçlarının doğasından kaynaklanmaktadır; rating şirketleri ve doğal olarak yatırım piyasası sermayedarları, sabit gelir getirecek işlemlerin ödeme şartlarında belirsizlik bulunmamasını talep etmektedirler.

3.4. Kredi Kalitesi

Uç risklerde meydana gelebilecek katastrofik reasürans hasarları kimi zaman sektördeki buhran dönemleri ile çakışabilir. Bu nedenle, sedan veya retrosedanlar karşı tarafın yükümlüklerini yerine getirememesi riskini ciddi şekilde gözönünde bulundurmakta ve reasürans korunmasını genellikle farklı birkaç şirket kanalıyla temin etmektedirler. Katastrofik tahviller ise gecikme riskini asgariye indirmek amacıyla düzenlenmektedir. Piyasaya sürdüğü tahviller karşılığında yatırımcılardan gelen fonları elinde bulunduran şirket, bu fonları genellikle yüksek kredili yatırım araçları (highly rate investment grade securities) vasıtasıyla değerlendirir. Bu aktiflerin ana sermayesine ise, gene yüksek krediye sahip bir swap aracısı tarafından teminat verilmektedir. Ayrıca, karşılıklı teminat esasına dayanan aktiflerdeki gecikme olasılığı ile doğal afetlerin ortaya çıkışı arasında korelasyon yok denecek kadar azdır.

Tüm bu faktörlerin - nisbi fiyatlandırma, bir yıldan uzun dönem, sistematik tazminat işlemleri ve kredi kalitesi - gözönünde bulundurulması katastrofik tahvillerle alışıldık reasürans metodları arasındaki farklılıklar hakkında çok daha net bir fikir vermektedir. Bire bir karşılaştırmada, katastrofik tahviller sağladıkları faydaları değerlendirebilecek sigorta şirketleri, reasürörler ve diğer kurumlar açısından olumlu alternatifler sunmaktadır. (Şekil 11)



Kaynak: Swiss Re

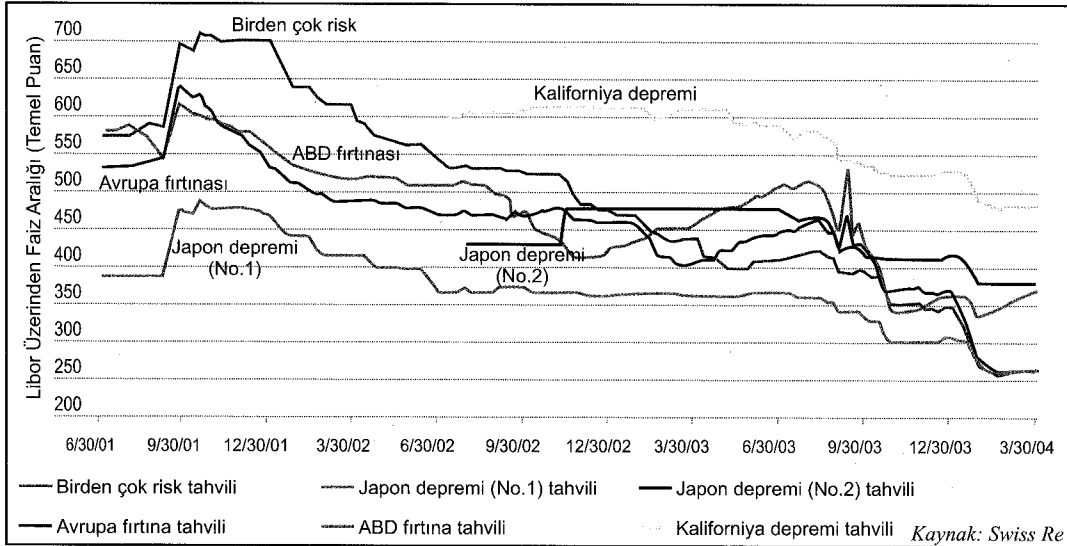
Şekil 11: Geleneksel Reasürans ve Katastrofik Tahvillerin Birebir Karşılaştırılması

3.5. Finansörler ve Piyasadaki Gelişmeler

Katastrofik tahvil piyasası, hem risk transferinin daha etkin bir şekilde gerçekleştirilmesini mümkün kılan yapısal yenilikler, hem de reasürans ve katastrofik tahvil piyasalarında yakın zamanda gözlenen fiyatlandırma trendleri nedeniyle işlem finansörleri açısından gittikçe cazip hale gel-

mektedir. Piyasaya sürülen katastrofik tahvil miktarının her geçen yıl artması ve finansör tabanının giderek çeşitlenmesi bu saptamayı desteklemektedir. İlk katastrofik tahvillerin finansörleri belli başlı reasürörlerden ibaretken, zaman içinde sigorta şirketleri ve diğer kurumlar da katastrofik teminat için doğrudan katastrofik tahvil piyasalarına başvurur hale gelmiştir.

Tahvillerin yapılarını daha etkin kılan yapısal yenilikler bir yana, katastrofik tahvil finansörlüğü de giderek düşük maliyetli hale gelmiştir. Bu durum, büyük ölçüde tahvilleri şekillendiren ve teminatları üstlenen tarafların – yatırım bankaları, hukuk şirketleri, rating kurumları, risk modelleme şirketleri, ve hizmet veren diğer birimlerin – bu konuda uzmanlıklarını geliştirmek suretiyle işlemleri modernleştirmeleri ve kimi zaman kuruluş maliyetlerini düşürmelerinden kaynaklanmaktadır. Maliyet açısından bakıldığında, giderek daralmakta olan faiz marjları da finansörler için avantaj sağlamaktadır. Faiz marjlarının zaman içinde daralması, Şekil 12’de de görüleceği gibi, büyük ölçüde sabit gelir beklentisine sahip yatırımcılardan gelen yüksek talepten kaynaklanmaktadır.

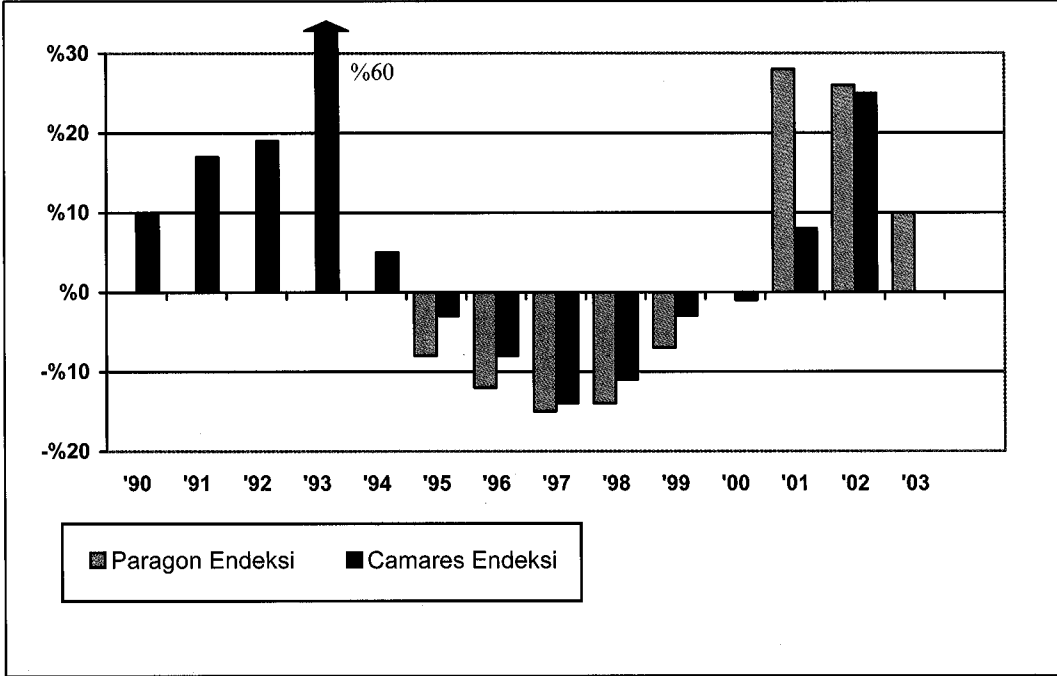


Şekil 12 : Haziran 2001 Mart 2004 Döneminde Katastrofik Tahvil Piyasasında Gözlenen Faiz Marjları (Dönemlere ait fiyatlar gösterilmektedir. Herhangi bir teklif veya talep, veya herhangi bir tahvil ya da benzer yatırım enstrümanının alım sözleşmesine temel teşkil etmemektedir.)

Maliyetlerin tümü gözönünde bulundurulduğunda, hasar fazlası teminatlar için geleneksel reasürans piyasasındaki rate-on-line'lar giderek yükselmekteyken, katastrofik tahvil finansörlüğünün maliyeti piyasanın ilk yıllarına kıyasla önemli ölçüde düşüş göstermektedir. 2000 yılından başlayıp 2004’de de devam eden sert piyasa döneminde, pek çok etken reasürans alanında gözlenen zorluklara katkıda bulunmuştur. 11 Eylül 2001 olayları, 2002 yılında ortaya çıkan muhasebe skandalları (örneğin Enron), doğal afet hasarları (2002 Avrupa selleri) ve sermaye piyasasındaki düşüş, sektörteki sermaye miktarını azaltmıştır. Bilançolarındaki olumsuz seyir nedeniyle, pek çok sigorta şirketi ve reasürör sermaye dağılımlarını yeniden gözden geçirmiş ve verdikleri teminatların fiyatlarını arttırmıştır. Dünya piyasasında hasar fazlası reasürans teminatı fiyatlarında gerçekleşen artışlar Şekil 13’te gösterilmektedir.

2002–2003 arasında gözlenen sert piyasa şartlarına kıyasla katastrofik tahvil piyasasının fiyatları, tahvil finansörleri için daha cazip hale gelmiştir. Fiyat avantajının yanısıra, finansörlerin bu tür tahvillere giderek artan şekilde yönelmelerinin bir nedeni de tahvillerin esnek yapıları ve karşılıklı kre-

di riski içermiyor olmalarıydı. Gerek belli başlı reasürörler, gerekse sigorta şirketleri açısından bir kıyım niteliğinde gerçekleşen rating düşüşleri sonrasında, tahvillerin karşılıklı kredi riski içermeyen ve tamamen karşılıklı teminat esasına dayanan yapıları onları cazip bir alternatif haline getirmiştir.



Şekil 13 : Dünya Genelinde Geleneksel Katastrofik Hasar Fazlası Teminatlarının Fiyatlandırılması. Swiss Re Economic Research & Consulting ; Camaras Endeksi Swiss Re'nin uluslararası piyasalarla ilgili bilgilerini kullanırken, Paragon Endeksi Benfield'in ABD ile ilgili bilgilerini kullanmaktadır (2003 yılı için bilgi yoktur).

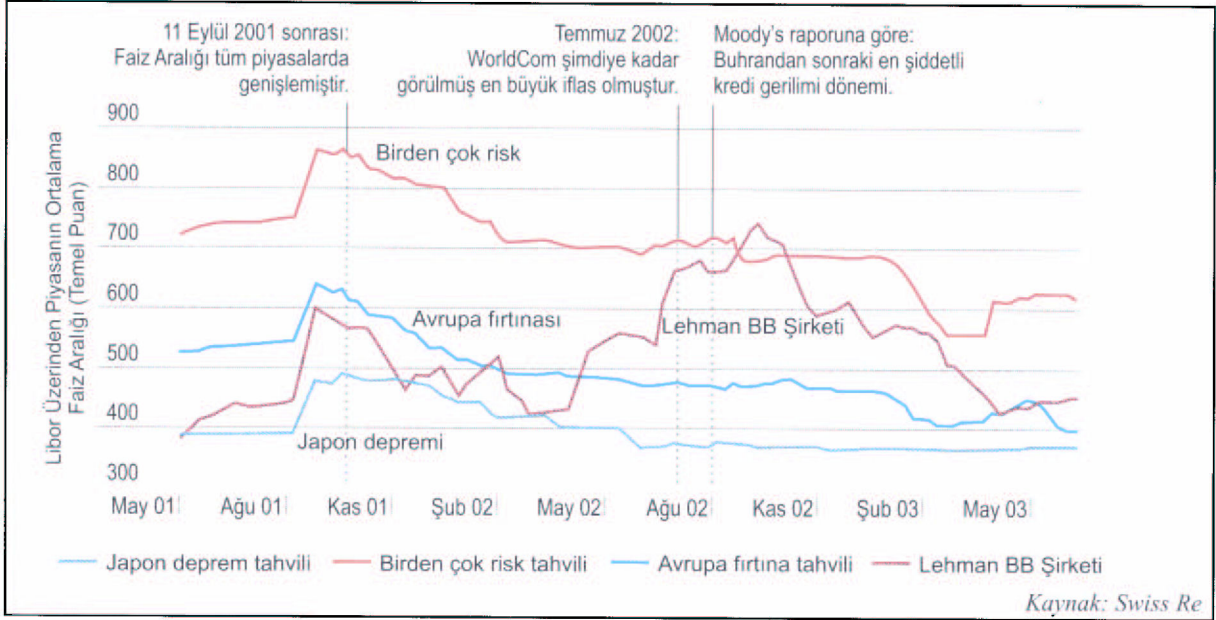
4. Yatırımcının Bakış Açısı

Sigorta riskinin tahville korunması (Tahvil Teminatı) gittikçe artarak kabul görmektedir. Piyasadaki arz yıldan yıla artarken, yatırımcı tabanı da uluslararası kurumsal şirketlerin para yöneticilerinden, bu tür teminat konusunda uzmanlaşmış fonlara, "hedge" fonlarından, bankalara kadar uzanan bir yelpaze içinde genişlemiştir. Günümüze dek satışı sunulmuş tahviller, yatırımcının "kalifiye kurumsal alıcı" (asgari 100 milyon dolarlık aktif yöneten) niteliğinde olması şartını öngören Kural 144A çerçevesinde satılmıştır. Bu nedenle, katastrofik tahviller bugüne dek perakende yatırımcılar ve kamuoyuna pazarlanmamıştır. Bu konuda tek istisna, hisseleri kamuya açık olan (sadece İsviçre'de) Bank Leu's Prima Katastrofik Fonudur.

4.1. Yatırımcı Açısından Avantajlar

Sigorta riski tahvil teminatı yatırımcılar açısından cazip getiriler, ve daha da önemlisi portföyleri çeşitlendirme olanağı sunmaktadır. (Doğal afetler için teminat sağlayan) katastrofik tahviller ile (kurumsal gecikme için korunma sağlayan) kurumsal tahvillerin temel risk kaynakları birbirinden tamamen bağımsızdır. Bu nedenle, sabit gelir beklentisi taşıyan yatırımcılar, yönettikleri aktiflerin

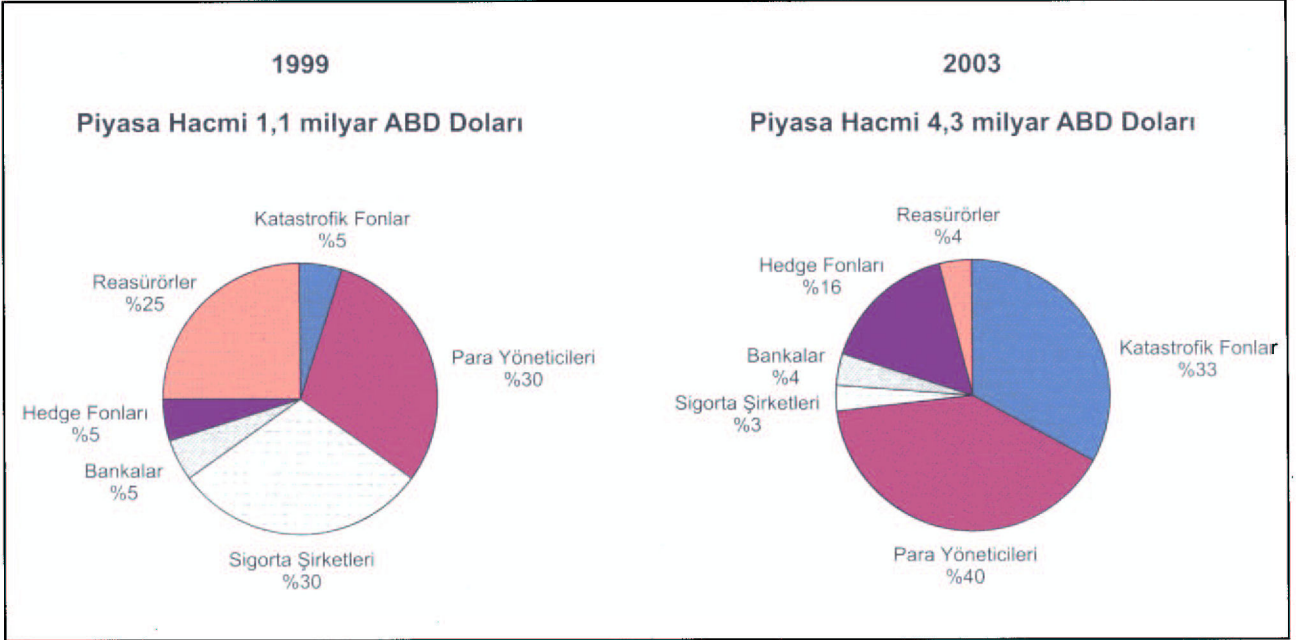
belli bir kısmını katastrofik tahvillere aktararak portföylerindeki risk/getiri profillerini dengeleyebilme şansına sahiptirler. Katastrofik tahvillerle kurumsal tahviller arasında temelde bir korelasyon bulunmaması özellikle ekonomik kriz ve buhran dönemlerinde oldukça avantajlı bir durum yaratmaktadır. Örneğin, 2002 yılı yazında Enron ve WorldCom skandalları nedeniyle ortaya çıkan “kaliteye yöneliş” tepkisi kurumsal (yüksek) getiri piyasasında faiz marjlarını genişletmiştir. Oysa, bu kurumsal muhasebe skandalları yatırımcıların doğal afet tahviline talebini herhangi bir şekilde etkilemediği için, katastrofik tahvillerin faiz aralıkları bu dönemde düşüş göstermiştir. (Şekil 14)



Şekil 14: Muhasebe skandalları sırasında kurum ve katastrofik tahvil piyasalarındaki faiz marjı.

4.2. Yatırımcılar ve Piyasadaki Gelişmeler

Tahvillerin yatırımcı tabanı başlangıçta sigorta ve reasürans şirketleri ile sınırlıyken, günümüzde katastrofik tahvil konusunda uzmanlaşmış fonlar, “hedge” fonları ve sabit gelir getirisi amaçlayan uluslararası para yöneticileri bu piyasada hakimiyet kurmuşlardır. Yatırımcılar katastrofik tahvilleri diğer yüksek getiri enstrümanlarına göre daha uygun kazanç sağlamaları ve özellikle de sabit gelir sağlayan diğer yatırım araçlarıyla hiçbir bağlantılarının bulunmaması nedeniyle tercih etmektedirler. Bunların yanısıra, tahvillerin sağladığı yapısal yeniliklerden de faydalanmaktadırlar. Bu yenilikler; (i) tek veya birden çok risk için teminat sağlayarak yatırımcıların portföy ve risklerini kendi özel şartlarına göre şekillendirebilmelerini mümkün kılan yapıları, (ii) risk/getiri dengesi açısından birbirinden farklı yapılar söz konusu olduğu için yatırımcılara beklentileri konusunda çeşitlenmiş alternatifler sunabilmeleri, (iii) arzın daha yumuşak dağılmasını sağlayan ve yatırım imkanlarını daha düzenli hale getiren tahvil programları (note programmes), ve (iv) parametrik endeks gibi yeni tetikleme mekanizmaları aracılığıyla teminat sağlanan doğal afet risklerinin daha şeffaf hale getirilmesidir. Sektöre yönelen yatırımcı sayısı arttıkça piyasadaki likidite miktarı da artmaktadır. Yılda aşağı yukarı 300 milyon Doları aşan bir ticari hacme sahip tali bir piyasanın gelişmiş olması bunun bir göstergesidir. (Şekil 15)



Kaynak: Swiss Re

Şekil 15: Katastrofik tahvil yatırımcı tabanının evrimi

5. Sigorta Riski Tahvil Piyasasındaki Teknik Yenilikler

İlk katastrofik tahvil işlemi olan 1996 tarihli Georgetown Re'den bu yana piyasa, her yıl hem yapılan tahvil sözleşmeleri, hem de piyasaya sürülen tahvil sayısı açısından giderek artan bir faaliyete şahit olmaktadır (Şekil 16).

Yıllar	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Anlaşma Sayısı	1	3	5	8	8	7	8	24
Çıkarılan miktar ABD Doları (Milyon)	69	714	724	825	1122	967	990	2,132

(Not: Devam eden tahvil programlarındaki vade öncesi bozulma dahildir.)

Kaynak: Swiss Re

Şekil 16: Katastrofik Tahvil Piyasasında İşlemler ve Piyasaya Sürülen Tahvillerin Hacmi

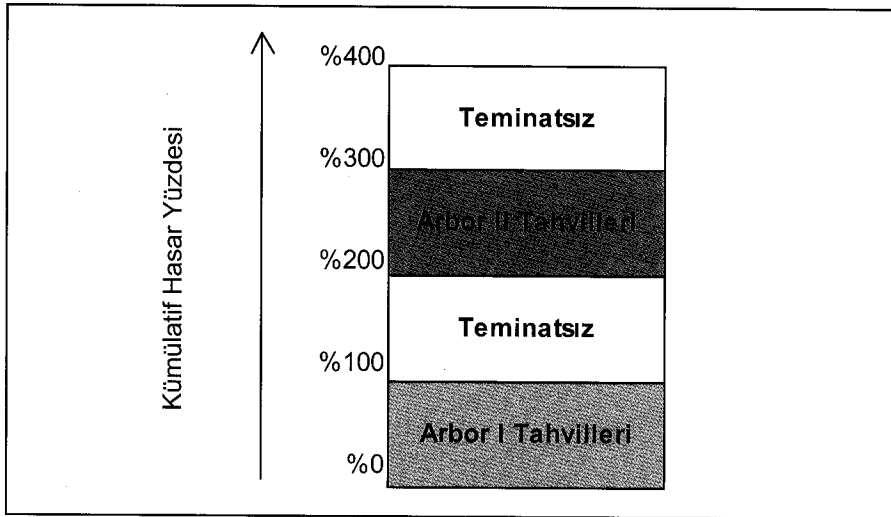
İşlem finansörleri, katastrofik teminat alternatifine giderek artan bir şekilde başvururken, piyasa da tetikleme mekanizmalarını geliştirmeye odaklı ve teminat verilen risklerin kapsamını genişletmeye yönelik pek çok yeniliğe şahit olmaktadır.

5.1. Yeni Tetiklemeler ve Yapılar

İkincil olay tahvilleri (second event bonds) bir diğer yapısal yenilik olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin 2003'te piyasaya sürülmüş olan Phoenix Quake Wind tahvilleri Japonya'da ilk afet sonrasındaki ikinci bir deprem veya tayfun için teminat sağlamaktadır; dolayısıyla, bu tahvillere yatırılan

ana para, önceden belirlenmiş bir endeks değerini aşan ilk deprem veya tayfun meydana gelene kadar herhangi bir kayba uğramayacaktır. Yatırımcılar, ancak, önceden belirlenmiş bir büyüklüğü aşan ikinci bir afetin meydana gelmesi durumunda yatırımlarını kaybedebilirler. İkincil olay tahvillerinin yapıları, ilk katastrofik olaydan kaynaklanabilecek riskleri ve olası hasarları etkin bir şekilde kontrol altına aldıklarını düşünen, ancak daha sonra gerçekleşebilecek bir diğer olay nedeniyle hala yüksek miktarda sorumluluk taşımakta olan işlem finansörleri için cazip görülmektedir.

Son olarak, piyasada görülen önemli bir başka yapısal yenilik, piyasaya ilk sürülüşte kullanılan Karşılıklı Borç Yükümlülüğü (Collateralised Debt Obligation – CDO) teknolojisidir. Swiss Re tarafından 2003'te piyasaya sürülen Arbor I ve Arbor II tahvillerinin her biri teker teker dört ayrı riskin sorumluluğunu taşımaktadır. Bu riskler Kuzey Atlantik Kasırgası, Avrupa Fırtınası, Kaliforniya ve Japon Depremleridir. Birden fazla risk için teminat içeren diğer tahvillerde olduğu gibi, belirli büyüklükte bir olayın gerçekleşmesi durumunda yukarıdaki risklerin herhangi biri tahvillerin teminatı altında bir hasarı tetikleyebilir. Arbor I tahvilleri, CDO'nun "ilk hasar (ateş)" dilimini oluşturmaktadır; yani bu dilimi teşkil eden dört tahvilden herhangi birini tetikleyecek herhangi bir olay, Arbor I'i işleme sokar. Arbor II tahvilleri ise, "üçüncü dilimi" oluşturmaktadır; bu tahviller, ancak, mekanizmayı tetikleyici iki olayın gerçekleşmesi, bu iki olaya ait hasarların alt dilimlerdeki tahvilleri tüketmiş olması ve sonra üçüncü bir olayın meydana gelmesi şartıyla devreye girer (Şekil 17).



Şekil 17: Arbor I ve Arbor II'nin Yapısını Gösteren Şema

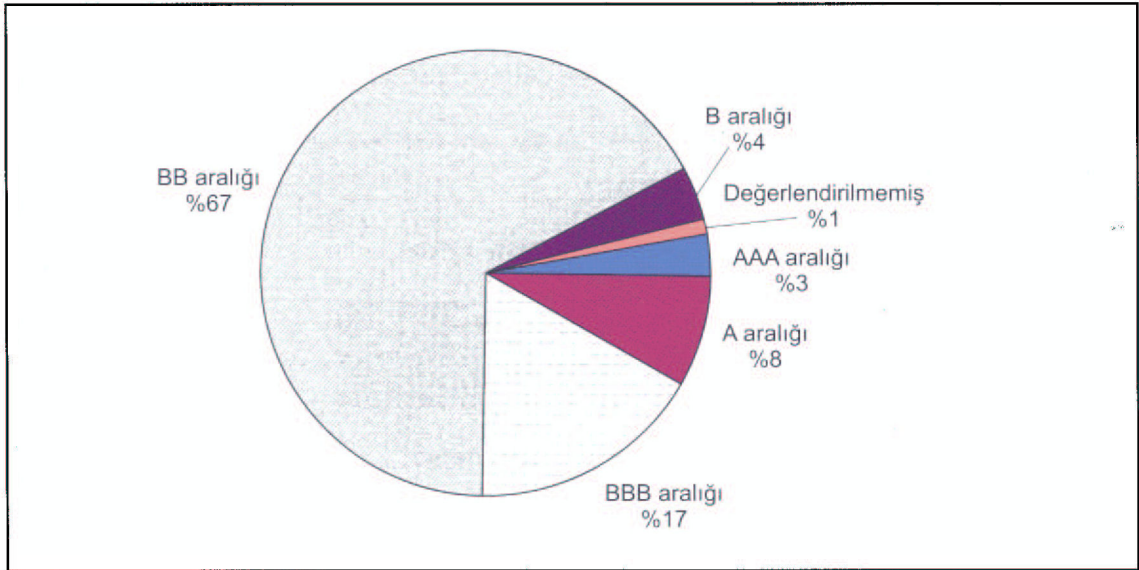
Kaynak: Swiss Re

CDO teknolojisinin alışıldık katastrofik tahvil yapısında uygulanması risk/getiri profillerini çeşitlendirmiş ve böylece tahvilleri daha geniş bir yatırımcı tabanına hitap eder hale getirmiştir. Arbor I tahvilleri kar amaçlı yatırımcıların, beklenen hasarın binde 486'sı karşılığında üç aylık LIBOR üzerinden 1550 taban puan kazanabilmelerini sağlamıştır. Daha düşük bir riske sahip olan ve Standard & Poor's ve Moody's tarafından sırasıyla A+ ve A1 ile değerlendirilen Arbor II ise, beklenen hasarın bir temel puanından daha düşük bir risk karşılığı 100 taban puan kazandırarak sektöre yeni yatırımcıların girmesini teşvik etmiştir (Beklenen hasar, olası tüm senaryo modellerindeki hasarların ortalamasıdır ve ana yatırımın bir yüzdesi olarak belirtilmektedir. Örneğin, bir risk analizcisine göre, 100 temel puanlı bir beklenen hasar, riski üstlenen kişinin toplam sorumluluğunun % 1'ini kaybetmeyi göze alması gerektiği anlamına gelir).

5.2. Risklerin Geliştirilmesi

Piyasanın faaliyete geçişinden bu yana, yedi doğal afet riskine tek bir risk esasıyla teminat sağlanmıştır. Bu riskler Kuzey Atlantik Kasırgaları, California Depremleri, Orta ABD Depremleri, Avrupa Fırtınaları, Japon Depremleri, Japon Tayfunları ve Tayvan Depremleridir. Daha önce de belirtildiği gibi, bu riskler belli başlı sigorta şirketleri, reasürörler ve kurumların üstlendikleri sorumlulukların en yoğun olduğu dünya genelindeki uç risklerdir. Muhtelif doğal afetler için şimdiye dek piyasaya sürülmüş katastrofik tahvillere temel teşkil eden risk profilleri geniş bir aralığa yayılmıştır; beklenen hasar oranları 1 temel puandan 486 temel puana kadar çeşitlilik göstermektedir (Şekil 18).

Bu doğal afet risklerinin yanı sıra, 2003 yılında ilk defa bir hayat riskine, katastrofik tahvil çatısı altında teminat verilmiştir. Vita Capital işlemi büyük bir hayat branşı reasürörüne çok yüksek ölüm oranlı bir olay için teminat sağlamıştır.



Şekil 18: Katastrofik Tahvillerin Ratingleri (İşlem hacmine göre).

Kaynak: Swiss Re

5.3. Örnek Çalışma: Vita Capital Ltd.

Swiss Re, 2003 yılı Aralık ayında yüksek ölüm oranı riskine teminat verecek ilk katastrofik tahvile finansörlük yapmıştır. Swiss Re'nin üstlendiği ölüm riski teminatına karşılık, Vita Capital Ltd. Swiss Re'ye olan yükümlülüğüne tekabül eden 400 milyon dolarlık tahvil ihraç etmiş, tahvillerin karşılığı tutarı güvence altında tutarak (under trust), yatırımcılara LIBOR üzerinden 135 temel puanlık kupon ödemeleri yapmıştır. Önceden belirlenmiş büyüklükte bir ölüm olayının meydana gelmesi durumunda Vita Capital tahvillerin karşılığı tutarı Swiss Re'ye karşı yükümlülüğünü yerine getirmek üzere kullanacak, ve bu tutarın kullanılmış olması yatırımcıların ana paralarının kısmen veya tamamen kaybına neden olacaktır.

Vita Capital tahvilleri katastrofik tahvillerle aynı temel yapı ve parametrik endeks tetiklemesine sahiptir (Şekil 19)

$$\text{Ölüm Endeksi} = \sum_j a_j \sum_i (b^m w_i q_{ij}^m + b^f w_i q_{ij}^f)$$

- a_j ülkenin ağırlığı
 b^{mf} cinsiyetin ağırlığı
 w_i yaş aralığının ağırlığı
 q_{ij} ülke ve yaş aralığı içindeki her 100.000 erkek ve kadında görülen ölüm oranı

Kaynak: Swiss Re

Şekil 19: Vita Capital Ölüm Endeksi.

Vita Capital tahvillerinin yatırımcıları, ölüm endeksi dört yıllık risk dönemi içinde herhangi bir takvim yılında 2002 yılının temel endeks değerinin % 130'una ulaşır veya geçerse, ana para kaybına maruz kalmaktadırlar. Ölüm endeksi, bağımsız bir modelleme şirketi tarafından kamuya açık bilgiler temel alınarak hesaplanmakta ve her yaş aralığı ve cinsiyete göre farklı ağırlıklar kullanılmaktadır. Vita Capital tahvilleri Standard & Poor's tarafından A+ ve Moody's Investor Service tarafından ise A3 ile değerlendirilmektedir.

Vita Capital işlemi, katastrofik tahvil yapısını kullanarak tamamiyle risk transfer mekanizması işlevi görmektedir. Bu mekanizma, piyasaya sürdüğü tahvilleri, üstlenilen portföye ilişkin ileriki tarihlerde gerçekleşecek nakit akışlarıyla karşılıklı teminat altına alan daha evvel gerçekleştirilmiş hayat riski tahvil teminatı işlemlerinden oldukça farklıdır. Aksine, Vita Capital'ın amacı, yatırım değerlendirme seviyesinde ölüm riskini tamamen izole etmektir. Vita ayrıca, olası kayıpları bir parametrik endeks aracılığıyla hesaplayan ilk hayat sigortaları riski tahvil teminatıdır.

6. Sonuç

2003 yılında dünya genelinde, insan eli veya doğal afetler nedeniyle gerçekleşen sigortalı hasarlar yaklaşık 18.5 milyar dolar civarındadır. Bu miktarın aşağı yukarı 16.2 milyarı doğal afetlerden kaynaklanmaktadır. Yine, Kuzey Amerika'da 1 milyar dolarlık sigortalı hasarı aşan altı hasar, doğal afetler nedeniyle meydana gelmiştir (Swiss Re 2004). Bu rakamlar sigorta şirketleri ve reasürörlerin üstlendikleri doğal afet hasarlarının her geçen yıl artan bir trend izlediğini teyid etmekte ve bu tür risklerle ilgili sorumlulukların yönetiminde gösterilecek beceriyi sektörün sağlığı ve sürekliliği açısından hayati kılmaktadır.

Reasürörler ve kimi sigorta şirketleri sorumluluk miktarlarını belirlemek ve risk değerlendirmelerini iş kabullerine yansıtma amacıyla doğal afet modellemeleri geliştirmeye ve bu modelleri esas almaya devam edeceklerdir. Ayrıca, risklerini dağıtabilmek amacıyla reasürans, retrosesyon ve alternatif resürans piyasalarına başvuracaklardır. Sigorta riski tahvil teminatı piyasası son birkaç yıldır uç riskler konusunda sorumluluklarını hafifletmeye çalışan şirketler için gittikçe cazip hale gelmektedir. Yatırımcıların elinde bulunan katastrofik tahvil hacminin 2003 yılında bir önceki yıla kıyasla % 50 artış göstermesi bunun bir kanıtıdır. Yapılandırılmış borçlar için tahsis edilen sermaye

miktarı göz önünde bulundurulduğunda, sigorta riski tahvil teminatı piyasası doğal afetleri absorbe etmek açısından oldukça önemli bir kapasite potansiyeline sahiptir. Hasar miktarlarındaki artış ve sigorta sorumluluklarındaki yoğunlaşma trendi sürdükçe, sigorta şirketleri, reasürörler ve diğer kurumlar doğal afet risklerini azaltacak sigorta riski tahvil teminatına ve diğer alternatif yollara başvurmaya devam edeceklerdir. Ayrıca, sigorta riski tahvil piyasasındaki gelişmeler teminat sağlanan sigorta ve reasürans piyasalarındaki gelişmelerle sıkı sıkıya ilişkili olmaya devam edecektir. Sermaye piyasası yatırımcılarının sigorta riski tahvil piyasasına ilgileri arttıkça, finansörler mevcut riskler dışındaki afet risklerinin – bunlar farklı türlerde (oto veya havacılık) riskler veya katastrofik tahvil piyasasınca şu ana kadar teminat verilen türlerden daha farklı risk profillerine sahip doğal afetler olabilir – teminatı için de bu piyasaya başvurabilirler. Katastrofik hayat riskinin tahvil teminatı da, işlem finansörlerinin portföylerini yönetmek için giderek artan bir şekilde tahvil teminatı işlemlerini kullandıkları bir diğer alan olarak ortaya çıkmaktadır.

Rudolf Kellenberger / Judy Klugmann
Swiss Re

Çeviren: Güneş Koşar

REASÜRÖR

MİLLİ REASÜRANS T.A.Ş.