

**T.C.**  
**HASAN KALYONCU ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İKTİSAT ANABİLİM DALI**  
**İKTİSAT TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TÜRKİYEDE KASKO SİGORTASI VE MECBURİYETİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN**  
**İBRAHİM POLAT**

**GAZİANTEP – 2018**

**TC.**  
**HASAN KALYONCU ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**İKTİSAT ANA BİLİM DALI**  
**İKTİSAT TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TÜRKİYE'DE KASKO SİGORTASI VE MECBURİYETİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN**  
**İBRAHİM POLAT**

**TEZ DANIŞMANI**  
**PROF.DR. İBRAHİM KANYILMAZ**

**GAZİANTEP -2018**



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE  
YÜKSEK LİSANS KABUL VE ONAY FORMU

İktisat Anabilim Dalı İktisat Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi **İbrahim POLAT** tarafından hazırlanan “Türkiye’de Kasko Sigortası Ve Mecburiyeti” başlıklı tez, 17/12/2018 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucu **başarılı** bulunarak jürimiz tarafından **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

Görevi

Unvanı, Adı ve Soyadı

İmzası:

Kurumu/Üniversitesi

Tez Danışmanı

Prof. Dr. İbrahim KANYILMAZ

Jüri Başkanı

Hasan Kalyoncu Üniversitesi

Jüri Üyesi

Prof. Dr. M. Hanifi ASLAN

Hasan Kalyoncu Üniversitesi

Jüri Üyesi

Doç. Dr. Mehmet ŞENTÜRK

Kilis 7 Aralık Üniversitesi

Bu tez Enstitü Yönetim Kurulunca belirlenen yukarıdaki jüri üyeleri tarafından uygun görülmüş ve Enstitü Yönetim Kurulu kararı ile onaylanmıştır.

Prof. Dr. Mazlum ÇELİK  
Enstitü Müdürü

## TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum 'Türkiye'de kasko sigortası ve mecburiyeti' başlıklı çalışmanın tarafımda, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu ve bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve onurumla doğrularım. ....//.....//.....

İbrahim POLAT

## ÖNSÖZ

Günümüzde birçok sigorta çeşidi söz konusudur ve her bir sigorta farklı amaca hizmet etmektedir. Bu çalışmada zorunlu trafik sigortası ve ihtiyari kasko sigortası uygulamalarını birleştirerek tüketicinin tasarruf etmesini, ülkenin iç kaynak sorununun çözüme kavuşturulmasında önemli bir rol oynamasına katkıda bulunulması amaçlanmıştır.

Bu süreçte tecrübelerini, önerilerini ve desteğini esirgemeyen katkıları ve yorumlarıyla büyük emeği olan değerli tez danışmanım Prof. Dr. İbrahim KANYILMAZ'a, aileme çalışma arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunuyorum. Çalışmanın tüm ilgililere yararlı olmasını dilerim.

Gaziantep,2018

İbrahim POLAT

## ÖZET

Bir ihtiyaç olarak ortaya çıkan sigorta sistemine gelişen teknoloji, küreselleşen dünya ve yeni yönetim anlayışı kapsamında yeni anlamlar yüklenmiştir. Tüketici ihtiyaçlarına yönelik olarak üretilen motorlu taşıtların risklerini minimize etme ve tüketicilerin bu araçları kullanırken faydalarını maksimize etme güdüsü kasko sigortasını doğurmuştur. Günümüzde motorlu taşıt aracına sahip olan tüketiciler ilk iş olarak kasko sigortasını yaptırma ihtiyacı hissetmektedirler. Araç sahipleri önlemek istedikleri risklere göre farklı kapsamlarda kasko sigortası yaptırabilmektedirler.

Bu çalışmada genel olarak trafik ve kasko sigortalarındaki mevcut durum incelenmiş, pozitif ve negatif yanları ortaya konulmuştur. Daha sonra kasko sigortasının zorunlu olması durumu irdelenmiş ve etkileri tartışılmıştır.

**Anahtar kelimeler:** sigorta, sigorta sektörü, risk, prim

## **ABSTRACT**

As a necessity, the insurance system has taken on new meanings within the scope of developing technology, globalizing world and new management understanding. The motivation to minimize the risks of motor vehicles produced for consumer needs and to maximize the benefits of consumers while using these vehicles has resulted in the insurance of automobile insurance. Nowadays, consumers who have a motor vehicle are in need of insurance as their first job. Car owners can insure coverage in different scopes according to the risks they want to prevent.

In this study, the current situation in traffic and automobile insurance has been examined in general and positive and negative aspects have been revealed. Then the compulsory insurance of insurance is examined and its effects are discussed.

**Key words:** insurance, insurance sector, risk, premium

# İÇİNDEKİLER

Sayfa No

<b>ÖNSÖZ</b> .....	<b>i</b>
<b>ÖZET</b> .....	<b>ii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>iii</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>iv</b>
<b>TABLolar LİSTESİ</b> .....	<b>vii</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>ix</b>
<b>GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b>	
<b>SİGORTACILIK TARİHİ ve KAVRAMSAL ÇERÇEVE</b> .....	<b>7</b>
1.1.Sigorta Sektörünün Tarihsel Gelişimi.....	7
1.2. Temel Kavramlar .....	10
1.2.1.Sigorta.....	10
1.2.2.Sigortalı ve Sigortacı .....	12
1.2.3.Poliçe .....	12
1.2.4. Risk (Riziko).....	13
1.2.4.1. Risk Çeşitleri.....	14
1.2.4.1.1.Tesadüfi Risk .....	15
1.2.4.1.2.Ölçülebilir Risk.....	15
1.2.4.1.3.Parasal Değeri Olan Risk.....	16
1.2.4.1.4.Yasal Risk .....	16
1.2.4.1.5.Optimal Risk .....	16
1.2.5.Prim.....	16
1.2.6.Teminat .....	18
1.2.6.1. Maddi Zararlar Teminatı.....	20
1.2.6.2.Sağlık Giderleri Teminatı .....	20
1.2.6.3.Sürekli Sakatlık Teminatı .....	21
1.2.6.4.Destekten Yoksun Kalma(Ölüm) Teminatı .....	21
1.2.7.Reasürans .....	21
1.3.Sigortanın Temel Prensipleri .....	22
1.3.1.Sigortalanabilir Menfaat Prensibi .....	22
1.3.2.Azami İyi Niyet Prensibi .....	23



1.3.3.Tazminat Prensibi .....	24
1.3.4.Halefiyet (Hakların Devri) Prensibi.....	25
1.3.5.Hasara Katılım Prensibi .....	26
1.3.6.Yakın Neden Prensibi .....	27

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **TÜRKİYEDE KARA ARAÇLARI KASKO SİGORTASI ..... 29**

2.1.Genel Olarak Kasko Sigortasının Tanımı, Konusu ve Kapsamı .....	29
2.2. Teminat Kapsamına Dâhil Edilemeyen Riskler.....	30
2.3. Riskin Gerçekleşmesi Durumunda Yükümlülükler .....	31
2.4. Kasko Sigortasının Türleri.....	33
2.4.1 Dar Kasko .....	35
2.4.2. Kasko .....	36
2.4.3. Genişletilmiş Kasko .....	37
2.4.4.Tam Kasko .....	39
2.5. Kasko Sigortası Bedelinin Tespiti .....	40
2.5.1. Kurtarma Geliri ve Araç Değerinin Belirlenmesi.....	41
2.6. Kasko Sigortasında Karşılaşılan Usulsüzlükler .....	42

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **TRAFİK VE KASKO SİGORTASINDA MODEL ÖNERİSİ: “TEK ve ZORUNLU POLİÇE” ..... 44**

3.1. Türkiye’de Sigorta ve Kasko Prim ve Ödenen Tazminat Tutarlarının Karşılaştırılması.....	44
3.1.1. Trafik Sigortasında Durum .....	44
3.1.2. Kasko Sigortasında Durum.....	47
3.1.3. Trafik Sigortası Primlerinde Durum .....	50
3.1.4. Sigortalanan Araç ve Prim Tutarları Değişimi .....	53
3.1.5. Kasko Sigorta Primlerinde Durum .....	56
3.1.6. Trafik Sigortası Tazminatlarında Durum.....	60
3.1.6. Kasko Sigortası Tazminatlarında Durum .....	63
3.2. Kasko Sigortasının Zorunlu Kılınması Halinde Prim Oranlarının Belirlenmesi .	67
3.3. Kasko Sigortasının Zorunlu Olmasının Etkileri .....	69
3.3.1. Sigorta Şirketlerine Etkileri .....	69
3.3.4. Zorunluluğun Yurt İçi Tasarruflar Üzerindeki Etkisi .....	72
3.3.2. Tüketiciye Etkileri .....	75

3.3.3. Ekonomi Üzerinde Etkileri .....	75
<b>DÖRDÜNCÜ BÖLÜM</b>	
<b>SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>78</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>80</b>



## TABLolar LİSTESİ

	Sayfa No
<b>Tablo 1:</b> Motorlu Kara Taşıt Sayısı .....	12
<b>Tablo 2:</b> Trafik Sigortası Basamak Sistemi .....	18
<b>Tablo 3:</b> Trafik Sigortası Teminat Limitleri.....	19
<b>Tablo 4:</b> Motorlu Araçlarla İlgili Mesleki Faaliyette Bulunanlar İçin Teminat Oranları	20
<b>Tablo 5:</b> 01.01-30.09.2017 Tarihleri Arasında Türkiye’de Yapılan Kasko Adedi ve Prim Tutarları (TL).....	34
<b>Tablo 6:</b> 2017 Yılı İtibariyle Türlerine Göre Kasko Poliçe Oranları.....	35
<b>Tablo 7:</b> 01.01-30.09.2017 Tarihleri Arasında Türkiye’de Yapılan Dar Kasko Adedi ve Prim Tutarları.....	36
<b>Tablo 8:</b> 01.01-30.09.2017 Tarihleri Arasında Türkiye’de Yapılan Kasko Adedi ve Prim Tutarları.....	37
<b>Tablo 9:</b> 01.01-30.09.2017 Tarihleri Arasında Türkiye’de Yapılan Genişletilmiş Kasko Adedi ve Prim Tutarları .....	39
<b>Tablo 10:</b> Trafik Sigortası Yaptıran Araç Sayısı(Adet).....	45
<b>Tablo 11:</b> Kasko Sigortası Yaptıran Araç Sayısı(Adet).....	48
<b>Tablo 12:</b> Yıllar Bazında Yazılan Trafik Sigortası prim Tutarları (TL).....	50
<b>Tablo 13:</b> Yazılan Trafik Sigortası Prim Tutarlarının Değişimi ve Payları (%).....	51
<b>Tablo 14:</b> Sigortalanan Araç Sayısı ve Ödenen prim Tutarlarında Yıllara Göre % Değişim.....	53
<b>Tablo 15:</b> Yıllar Bazında Yazılan Kasko Sigortası prim Tutarları (TL).....	56
<b>Tablo 16:</b> Yazılan Kasko Sigortası Prim Tutarlarının Payı ve Değişimi (%).....	57
<b>Tablo 17:</b> Kasko Sigortası yapılan Araç Sayısı ve Ödenen prim Tutarlarında Yıllara Göre % Değişim.....	60
<b>Tablo 18:</b> Yıllar Bazında Ödenen Trafik Sigortası Tazminat Tutarları (TL) .....	61
<b>Tablo 19:</b> Yıllar Bazında Ödenen Kasko Sigortası Tazminat Tutarları (TL) .....	64
<b>Tablo 20:</b> Araç sayıları, ödenen prim ve tazminat tutarları .....	67
<b>Tablo 21:</b> Yıllar Bazında Trafik Sigortası ve Kasko Sigortasından Elde Edilen Prim Tutarları ile Ödenen Tazminat Tutarları arasındaki Fark .....	68
<b>Tablo 22:</b> Yıllar Bazında Trafik Sigortası ve Kasko Sigortası Yaptıran Araç Sayılarının Karşılaştırılması (%).....	68
<b>Tablo 23:</b> Zorunluluk Halinde Sigortalı Araç Sayısı ve Prim Toplamları.....	70

<b>Tablo 24:</b> Zorunluluk Halinde Sistemdeki Prim Artışlarının Değişimi (TL) .....	<b>71</b>
<b>Tablo 25:</b> Bazı Temel Makro Göstergeler .....	<b>72</b>
<b>Tablo 26:</b> 31.12.2017 Tarihi İtibari İle Şirket Çalışan Sayısı .....	<b>76</b>
<b>Tablo 27:</b> Doğrudan Satış Personeli Sayısı.....	<b>76</b>



## ŞEKİLLER LİSTESİ

### Sayfa No

<b>Şekil 1.</b> Türlerine Göre Trafik Sigortalı Araç Sayısındaki Artış (% , 2014/2017).....	<b>46</b>
<b>Şekil 2.</b> Trafik Sigortalı Araçların Araç Sınıfına Göre % Dağılımı (2017) .....	<b>47</b>
<b>Şekil 3.</b> Türlerine Göre Kasko Sigortalı Araç Sayısındaki Artış (% , 2014/2017).....	<b>49</b>
<b>Şekil 4.</b> Kasko Sigortalı Araç Sayısı Payları (% , 2017) .....	<b>49</b>
<b>Şekil 5.</b> Araç Türlerinin Yazılan Trafik Sigortası Prim Payları (% , 2017) .....	<b>52</b>
<b>Şekil 6.</b> Yazılan Trafik Sigortası Primlerinde Değişim (% , 2014/2017).....	<b>53</b>
<b>Şekil 7.</b> Araç ve Ödenen Sigorta Prim Tutarlarındaki Yıllık Değişimin Karşılaştırılması (%) .....	<b>54</b>
<b>Şekil 8.</b> Sigortalanan Araç Sayısındaki Değişim (Adet) .....	<b>55</b>
<b>Şekil 9.</b> Araç Başına Ödenen Sigorta Prim Tutarının Değişimi (TL) .....	<b>55</b>
<b>Şekil 10.</b> Araç Türlerine Göre Yazılan Kasko Sigortası Prim Değişimi (% , 2014/2017)	<b>58</b>
<b>Şekil 11.</b> Türlerine Göre Yazılan Kasko Sigortası Prim Payları (% , 2017) .....	<b>59</b>
<b>Şekil 12.</b> Trafik Sigortası Tazminatlarında Değişim (% , 2014/2017).....	<b>62</b>
<b>Şekil 13.</b> Araç Türlerine Göre Trafik Sigortası Tazminat Payları (% , 2017).....	<b>63</b>
<b>Şekil 14.</b> Kasko Sigortası Tazminatlarında Değişim (% , 2014-2017) .....	<b>65</b>
<b>Şekil 15.</b> Araç Sınıfına Göre Kasko Sigortası Tazminat Payları (% , 2017).....	<b>66</b>
<b>Şekil 16.</b> Prim Sistemleri Tasarruflarının GSYH'ye Oranları (%).....	<b>73</b>
<b>Şekil 17.</b> Prim Sistemleri Tasarruflarının Yurt İçi Tasarruflar İçindeki Payı .....	<b>74</b>

## GİRİŞ

Bir ekonomik sistem içerisinde ekonominin büyümesine etki eden birçok faktörden söz edilmektedir. Klasik iktisadi görüşlerden günümüze kadar ortaya atılan ekonomik yaklaşımların hepsinde tasarruf kavramı, büyümeye etki ettiği düşünülen en önemli kavramlardan birisidir. Bu konuda farklı ülkelere ilişkin yapılan birçok araştırmada yurt içi tasarrufların ekonomik büyümeyi olumlu etkilediği, büyüyen ekonominin etkisiyle de tasarrufların arttığı yönünde çok sayıda bulgu elde edilmiştir. Dolayısıyla tasarruflar, büyüme ile yakın ilişki içerisindeki bir kavram olarak hemen her iktisadi yaklaşımın temel kavramlarından birisi olmuştur. Tasarruflara bu kadar önem verilmesinin arkasında yatan temel faktör, ekonomi içerisindeki tasarrufların yatırımlara dönüşerek ekonomik üretim kapasitesini artıracak yönündeki beklentidir. (Çetinkaya, Türk, 2014, s. 47) Ekonomik sistem içerisinde tasarruf oranının yüksek olması, ekonomik karar sahiplerinin elinde yüksek oranda ödünç verilebilir kaynak olması anlamına gelmekte ve bu kaynaklar finans piyasaları aracılığıyla bir havuzda birikerek bu fonlara ihtiyaç duyanların erişimine açık hale gelmekte ve kredi, borçlanma gibi yollarla yatırımların finansmanı sağlanmaktadır (Ekinci, Gül, 2007, s. 168).

Tasarruflar, ekonominin kullanabileceği kaynak havuzu olarak yatırımları finanse ederken cari işlemler dengesinin iyileştirilmesi gibi diğer makro ekonomik değişkenlere de etki etmektedir. Ekonomik büyüme seviyesi, bireylerin gelir düzeyi, nüfusun bağımlılık oranı, enflasyon, kredi kullanımı, kamu tasarruf oranı, hükümet teşvikleri, vergiler gibi birçok faktörün tasarruf oranı üzerinde etkili olduğu görülmektedir (Yaraşır, Yılmaz, 2011, s. 151-152).

Tasarruflar, ekonomik büyüme ve denge açısından önemli olduğu kadar, bir toplumdaki refah düzeyini ortaya koyması bakımından da önemli bulunmaktadır. Çünkü bir toplumdaki tasarruf oranı, tüketilebilir gelirden artan kaynakları ifade etmekte ve toplumdaki tasarruf oranının düşük seyretmesi, hane halklarının gelirinin tüketim ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz kaldığına işaret etmektedir. Tasarrufların mikro ve makro olmak üzere iki düzeyde ele alındığı, mikro düzeydeki analizde tüketicilerin harcamalardan artan gelirini ifade ederken makro düzeydeki analizde ise hükümetlerin elindeki kaynaklardan kullanmadan artırdığı birikimleri ifade etmektedir. Mikro düzeydeki tasarruflar, bireylerin ve hane halklarının gelecekte ortaya çıkabilecek ihtiyaçları gözeterek bugünkü harcamalarını kısmasını ifade etmektedir. Eğitim ve

sağlık, gelecekteki fırsatları değerlendirme gibi birçok amaçla bugünkü harcamaların kısılması ile ortaya çıkan bireysel tasarruflar, toplamda ekonomi için yeniden kullanılabilir bir kaynak olarak önemli bir havuz oluşturmaktadır (Barış, Uzay, 2015, s.120). Ancak günümüzde kamu harcamalarının seyrine bakıldığı zaman devletin yurt içi toplam tasarruflar konusunda olumsuz bir etkiye yol açtığı görülmektedir. Çünkü kamunun harcamaları genellikle toplanan gelirleri aşmakta ve kamu yönetim sistemi harcamaları finanse etmek için borçlanma gibi araçlara başvurarak negatif tasarruf etkisine yol açmakta ve yurt içi toplam tasarruf oranının düşmesine neden olmaktadır (Sancak, Demirci, 2012, s. 162).

Yatırımlarını iç tasarrufları ile finanse edemeyen ülkelerde büyüme ve kalkınma önemli bir sorundur. Çünkü özellikle gelişmekte olan ülkelerde büyüme ve kalkınmanın sağlanabilmesi için yatırımlara ihtiyaç vardır ve bu yatırımların kolaylıkla iç kaynaklarla finansmanı için de yüksek tasarruf oranlarının gerçekleşmesi gerekmektedir. Bir ekonomide tasarruf oranları düşük düzeyde ise piyasada nakit kaynak sıkıntısı söz konusu olacak olup faizler yüksek seyredecek ve yatırım maliyetleri artacağından birçok yatırımcı yatırım kararından vazgeçecektir. Böyle bir durumda ekonomiyi finanse etmenin tek yolu ise yurt dışından ülkeye girecek olan yabancı kaynakları kullanmaktır. Yabancı ülke menşeli bu kaynaklar literatürde dış tasarruf olarak adlandırılmaktadır (Karagöl, Özcan, 2014, s. 9). Tasarrufların yetersizliği, ülkenin fakirliğine yol açarken fakirlik sonucu da hem tasarruflar hem yatırımlar düşmekte ve ülke ünlü iktisatçı Magnar Nurske'nin ifadesiyle fakirliğin kısır döngüsüne yakalanmaktadır. Bu döngüyü kırmanın birinci yolu çeşitli şekillerde yurt içi tasarrufları artırmak, ikinci yolu ise dış kaynaklara başvurmaktır (Barış ve Uzay, 2015, s. 120).

Klasik iktisatçılar, ekonomideki büyümenin sürdürülebilirliği açısından tasarrufların önemli olduğunu savunmaktadırlar. Ekonominin tam istihdam dengesinde olduğunu ileri süren klasik iktisatçılar, yatırımlarla tasarrufların daima eşitlik içerisinde olduğunu ve büyümenin devamlılığı için bu eşitliğin korunması gerektiğini ileri sürmektedirler (Sancak ve Demirci, 2012, s. 162). Klasik iktisadi görüşe karşı geliştirdiği alternatif görüşlerle iktisat literatüründen önemli bir yer edinen Keynes'e göre tasarruf, gelirin tüketilmeyen kısmını ifade etmektedir ve bir ekonomide tasarruflarla yatırımlar birbirine eşittir (Keynes, 2008, s. 62-63).

Tasarruf büyüme ilişkisinin ampirik olarak sınanması yönündeki ilk çalışmalar, Lewis'in 1954 yılındaki ilk çalışması ile başlamış, sonraki yıllarda Houthakker (1961,

1965), Modigliani (1970) gibi araştırmalarla bu yönde ilk ampirik bulgular elde edilmiştir. Tasarruf büyüme ilişkisi, genellikle çeşitli ekonomik modellemeler çerçevesinde ele alınmıştır. Tüketim modelleri olarak bilinen ilk modelleri Yaşam Boyu Gelir Hipotezi (Modigliani, 1954), Sürekli Gelir Hipotezi (Friedman, 1957) ve diğer tasarruf modelleri olarak sıralamak mümkündür. Bu ikiliyi büyüme odaklı olarak ele alan büyüme modellerinde ise ilk akla gelenleri Harrod-Domar Modeli (1939, 1946), Solow (1956), Romer (1989) modelleri olarak sıralanabilir. Literatürde büyüme modelleri genellikle içsel büyüme modelleri ve dışsal büyüme modelleri olarak ele alınmakta ve tasarrufun büyümeyle ilişkisi bu modeller çerçevesinde incelenmektedir (Barış ve Uzay, 2015, s. 121-123).

Türkiye gibi uzun vadede büyüme sorunları yaşayan ve kolaylıkla krizlerden olumsuz etkilenen ülkelerde istikrarlı bir ekonomik yapının oluşturulabilmesi için yurt içi kaynakların önemi artmaktadır. Türkiye'nin iç tasarruf oranlarına bakıldığı zaman birçok gelişmekte olan ülkenin gerisinde kaldığı ve yatırımların finansmanı için daha maliyetli bir kaynak olan dış kaynaklara ihtiyacının daha fazla olduğu görülmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2014, s.1-2). Fakat büyümeyi sağlamak için sürekli dış kaynaklara başvurulması, ülkeyi borç ödeme sorunu ile karşı karşıya getirmekte ve büyümenin maliyeti artmakta hatta bir süre sonra ekonomi kaynak sıkıntısına düşebilmektedir (Dünya Bankası, 2015). Türkiye'nin 2000/2001 yıllarında yaşadığı krizlerin en önemli nedenlerinden birisinin cari açıklar ve iç kaynak yetersizliği olduğu hesaba katıldığında i tasarrufların Türkiye gibi ekonomiler için ne kadar büyük bir önem taşıdığı daha iyi anlaşılacaktır(Sezgin, Sevim, Kalyoncu, 2015, s. 227).

**Araştırmanın nemi;** Kaynak yetersizliği yaşayan ekonomilerde bireysel tasarrufları teşvik etmek ve sigorta sistemi en önemli iç tasarruf araçlarından birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde birçok sigorta çeşidi söz konusudur ve her bir sigorta farklı amaca hizmet etmektedir. Bu çalışmada zorunlu trafik sigortası ve ihtiyari kasko sigortası uygulamalarını birleştirerek tüketicinin tasarruf etmesini, ülkenin iç kaynak sorununun çözüme kavuşturulmasında önemli bir rol oynamasına katkıda bulunulması amaçlanmıştır.

Tarih boyunca muhtelif risklerle mücadele etmek zorunda kalan insanın bu risklerin meydana getirdiği muhtemel kayıpları ortadan kaldırma, etkilerini minimize etme ve tekrarlarından arındırılmış bir gelecek hazırlayarak güvence altına alma isteği sigorta olgusunu doğurmuştur.



Bir ihtiyaç olarak ortaya çıkan sigorta sistemi gelişen teknoloji, küreselleşen dünya ve yeni yönetim anlayışı kapsamında yeni anlamlar yüklenmiştir. Örneğin risklerin etkilerini ortadan kaldırmak için tüketicilerden sigorta bedelleri olarak toplanan kaynaklarla zaman içinde fonlar oluşturulmuş ve yatırımlara kaynak sağlanmıştır. Sigorta sektörünün büyük boyutlara ulaşması ve ihtiyaçların çeşitlenmesinden kaynaklı olarak alt başlıklara ayrılarak sınıflandırılmıştır.

Tüketici ihtiyaçlarına yönelik olarak üretilen motorlu taşıtların risklerini minimize etme ve tüketicilerin bu araçları kullanırken faydalarını maksimize etme güdüsü kasko sigortasını doğurmuştur. Günümüzde motorlu taşıt aracına sahip olan tüketiciler ilk iş olarak kasko sigortasını yaptırma ihtiyacı hissetmektedirler. Araç sahipleri önlemek istedikleri risklere göre farklı kapsamlarda kasko sigortası yaptırabilmektedirler. Her ne kadar tüketiciler almış olduğu motorlu taşıt aracını çeşitli risklere karşı güvence altına almak düşüncesiyle kasko sigortası yaptırmak isteseler de bu sigortanın tüketici bütçesinde kapladığı alan oldukça önem arz etmektedir. Ayrıca tüketicinin aldığı hizmetten maksimum düzeyde faydalanabilmesi ve mağduriyetler yaşamaması için çeşitli çalışmalar yapılmış ancak uzunca bir süre yasal çerçevesi çizilememiştir.

Türkiye Cumhuriyeti coğrafik konumu, genç nüfusu ve gelişmekte olan ülke olması nedeniyle bazı riskleri sürekli barındırmış ve bunları önleyebilmek ya da etkilerini ortadan kaldırmak için sigorta sektörüne ihtiyaç duymuş ve her dönemde gündeme getirilmiştir. Cumhuriyet tarihinde farklı düzenlemelerle desteklenen bu sektör ancak 2007 yılında yapılan yasal düzenlemeyle 5684 sayılı sigortacılık kanununa<sup>1</sup> kavuşmuş ve devamında yapılan mevzuat düzenlemeleri ile de köklü değişiklikler getirmiştir.

**Araştırmanın Konusu;** Bu araştırmanın konusu, iç tasarruf oranları bakımından sorun yaşayan bir ülke olarak Türkiye’de iç tasarrufun önemli bileşenlerinden birisi olan trafik ve kasko sigortalarının çeşitli bakımlardan incelenmesidir. Gerek tasarruf ve sigorta kavramlarının gerekse bu kavramların birçok makroekonomik değişkenle yakın bir ilişki içerisinde olması nedeniyle araştırmanın kapsamında kontrollü bir daraltmaya gidilmiştir. Araştırmanın amacına uygun olarak sigorta kavramı ve tarihçesi ile kasko ve trafik sigortaları açıklanmış, tasarruf ve

---

<sup>1</sup> 14.06.2007 tarihli ve 26552 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

büyüme kavramlarına girilmeyerek Türkiye’deki trafik ve kasko sigortası uygulamaları ele alınmıştır.

**Araştırmanın Amacı;** Türkiye’de kasko sigortası ve mecburiyeti adlı bu çalışmanın iki amacından bahsedilebilir. Öncelikle Türkiye’de yasal mevzuat düzenlemeleri kapsamında kasko sigortasının kapsamı ve amacının anlaşılmasını sağlamak, kasko sigortası konusunda tüketicilerin bir mecburiyetinin olup olmadığını açıklamak ve kasko sigortasının ekonomik ve sosyolojik etkilerinin incelemektir. İkinci amaç ise zorunlu trafik sigortası ve ihtiyari kasko sigortası uygulamalarını birleştirerek tek bir sigorta modeli oluşturmaya çalışılacaktır. “Tek ve Zorunlu Sigorta” olarak tanımlanabilecek böyle bir uygulamanın olumlu ve olumsuz yanlarını ortaya koymak suretiyle ekonomi, sigorta şirketleri ve bu zorunluluktan birinci dereceden etkilenecek olan tüketiciler açısından etkileri tartışılacaktır.

Çalışmanın birinci bölümünde sigorta sektörünün tarihi, sigortacılık ile ilgili temel kavramlar ve sigortanın temel prensipleri açıklanacaktır. Bu bölümde özellikle konunun anlaşılması için temel oluşturacak sigorta, sigortacı ve sigortalı, prim, risk, teminat ve reasürans kavramları açıklanmıştır. Ayrıca sigortanın temel prensipleri olan sigortalanabilir Menfaat Prensibi, Azami İyi Niyet Prensibi, Tazminat Prensibi, Halefiyet (Hakların Devri) Prensibi, Hasara Katılım Prensibi ve Yakın Neden Prensibi açıklanmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde Türkiye’de kasko sigortasının mevcut durumu üzerinde durulmuş ve istatistiki veriler ışığında kasko yapılan araç sayıları ve ödenen primler karşılaştırılmıştır.

Çalışmanın son bölümünde ise çalışmanın asıl temasını oluşturan yeni kasko sigortası modeli üzerinde durulmuş hali hazır durumdaki trafik ve kasko sigortası uygulamaları ile önerilen model uygulamaları karşılaştırılmış ve etkileri tartışılmıştır.

Araştırmanın hazırlanmasında sigortacılık sistemine ilişkin resmi verileri derleyen ve yayınlayan kurumların yayınları ve internet sayfalarından önemli ölçüde yararlanılmış ve veriler bu kurumların verilerinden derlenmiştir. Araştırmadaki temel kavramların ele alınmasında ise bu alanda yapılmış bilimsel yayın ve araştırmalardan yararlanılmış, başvuru kaynaklar hem metin içinde hem kaynakçada bilimsel araştırma etiğine uygun olarak gösterilmiştir.

### **Araştırmanın Varsayımları;**

- a) Kasko sigortasının zorunlu olması halinde sigortacılık sektörü ekonomi üzerinde etkili olacak, iş hacminin artmasını sağlayarak istihdam oluşturacaktır.
- b) Sigorta sektöründe meydana gelecek olan genişleme tasarrufları artıracak ve bu tasarrufların yatırıma aktarılmasını tetikleyecektir.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### SİGORTACILIK TARİHİ ve KAVRAMSAL ÇERÇEVE

#### 1.1.Sigorta Sektörünün Tarihsel Gelişimi

Bilinen anlamı ile sigortacılığın tarihte ne zaman ortaya çıktığı tam olarak bilinmemektedir. Ancak dünya tarihi incelendiğinde kökeninin çok eskilere dayandığı ve özellikle deniz ticaretinin daha çok geliştiği yerlerde benzeri uygulamaların varlığına rastlanmaktadır. M.Ö. 3000-4000 yıllarında Çin'den dünyaya deniz yoluyla yapılan sevkiyatlarda taşınan malların her hangi bir zarar görmeleri halinde nakliyeyi sağlaya gemiciden tazminat talep edileceği şeklinde bir anlaşma sağlanarak malların sigortalatılması sağlanıyordu. Benzer şekilde yoğun ticaretlerin yapıldığı Babil'de sermayelerini değerlendirmek amacıyla kervan tüccarlarına borç verenlerin tüccarın soyulma sirkini kabullendiklerini ve bunun karşılığın borca belli oranda ekleme yaptıklarını görmekteyiz(Alma, 2015; s.22). Benzer uygulamanın Fenikeliler döneminde de yaşanmaktaydı. Tüccarlar gemilerde taşıdıkları malların bir sıkıntı ile karşılaşmasına karşılık bir miktar mallarını karada bırakarak ortak bir fon oluşturmuş ve her hangi bir zararın doğması halinde bu fondan karşılama yoluna gidilmiştir.(Çipil, 2013; s.32)

M.Ö 1800 yıllarına gelindiğinde sigortalama işlemlerinin Hamura kanunlarına girerek Mezopotamya'da uygulandığı görülmektedir. Kervanların soyulması halinde kervancının bunu ispat etmesi şartı ile zararı soygunun yapıldığı yerin mülki amiri tarafından karşılanması sağlanıyordu (Durmuş, 2011; s.41).

M.S. 1200 lü yıllarda ciddi gelişmeler yaşanmış ve Venedik, Pisa, Floransa ve Cenova şehirlerinde prim esaslı sigortalama ortaya çıkmıştır. M.S. 1300 lü yıllarda bir geminin taşıdığı yük sigortalanmış ve denizcilik alanında resme sigortacılık faaliyetleri başlamıştır. 1384 tarihinde Pisa Ticaret Odasının ve Floransa Limanında tanzim edilen poliçeler elde bulunmuştur. Bu dönemde başlayan nakliyat poliçelerinin görülme sıklığı giderek artmış ve 1424 yılında İtalya'nın Cenova Şehrinde ilk Sigorta Şirketi kurulmuş ve 1435 yılında ilk Sigorta Yasası Barcelona Fermanı yayınlanmıştır(Akbay, 2013; s.26).

İlk çağlardan beri farklı alan ve uygulamalarla varlığından bahsettirmiş olan sigortacılık faaliyetlerinin modern manada temelleri, sigorta sektörü devri olan Lloyd's ile

birlikte atıldığını söylemek pekte yanlış olmayacaktır. Edward Lloyd's adlı girişimciden adını alan kurumun tarihi 1668 yılına dayanmaktadır. İngiltere'de gemi sahiplerinin toplanıp bilgi alış verişinde buldukları bir kahve olan Lloyd's 1713 yılında Edward Lloyd's'un ölümünden sonra da toplantıların yapıldığı bilgi alış verişinde bulunulduğu bir kulüp olma işlevini devam ettirmiş ve 1771 yılından itibaren de sigortacılar tarafından oluşturulan bir komite tarafından yönetilmiştir. İngiltere Parlamentosu'nun 1871 yılında çıkarmış olduğu ve Lloyd's Kanunu yasası olarak bilinen düzenlemeyle Edward Lloyd's'un kahvehanesi bir sektörel Birlik haline gelmiştir. Önceleri sadece nakliye sigortacılığı alanında faaliyet gösteren kurum, bugün bilinen her alanda varlığından bahsettirmektedir (Öksüz, 2016; s.37).

Dünyada yaşanan bu gelişmelere karşı Türkiye tarihinde sigortacılık 19.yy da gündeme gelmeye başladığı görülmektedir. Selçuklu ve Anadolu Selçuklu dönemlerinde esnaf ve sanatkârların bir araya gelerek oluşturdukları sandık ve yardımlaşma kuruluşları görülse de prim şeklinde bir uygulamayla karşılaşılmamıştır. Ancak Avrupa'da 14.yy da özellikle denizcilik faaliyetlerinde gelişen prim esaslı sigortacılığın ticaretin yaygın olarak yapıldığı İstanbul, İzmir, Mersin, Antalya, Samsun ve Trabzon gibi Anadolu kentlerinde bilindiği ve hatta uygulandığı söylenebilir. Avrupalı tüccarların bilinmesine zemin hazırladığı sigortacılığı Anadolu'da yaygınlaşması zaman almıştır(Akbulut, 2014; s.35).

Osmanlı ile İngiltere arasında 1838'de imzalanan Balta limanı Antlaşması ile İngilizlere vergi avantajı sağlanmış ve Osmanlı topraklarında ticaret yapma serbestisi getirilmiştir. Yine aynı yıl içerisinde Belçika, Fransa ve Rusya ile de benzer antlaşmalar yapılmıştır. Bu anlaşmalar ile Avrupa ile Osmanlı arasında ticaret ağı gelişmiş, sanayi ürünleri ithali tarım ürünlerinin ise ihracın da artış sağlanmıştır. Osmanlı Devleti, gelişen ticari diyalog ile Avrupa'da özellikle taşımacılık alanında uygulanan sigortacılıkla tanışmıştır. Öncelikle dış ticaretle ilgilenen tüccarlar, saray ve üst düzey bürokratların ilgi alanına giren nakliye ve yangın sigortaları, zamanla halk arasında yaygınlaşmaya başlamıştır(Baskıcı, 2002; s.53).

Vergi avantajı nedeniyle Osmanlı ile ticaret karlı bir hal almış ve ticaret hacmi oldukça genişlemiştir. Osmanlı ile deniz yolu ile ticaret ağı kuran özellikle İngiltere ve Fransa'nın sigortayı zorunlu kılmaları liman çevrelerinde sigorta büroları açılmaya başlamıştır. Bu durumun tetiklemeyle 1850 yılında çıkarılan Kanunname-i ticarete

sigortacılığa yer verilerek deniz ticaretinde yapılan bütün sigortalar ile meydana gelen uyuşmazlıkların ticaret mahkemelerinde görüleceği belirtilmiştir(İnan, 1966; s.40).

Anadolu’da kurulmuş olan ilk sigorta şirketi 1862 yılında kurulan Riunione Adriaticadi Sigurta isimli şirkettir(Kahya, 2010; s.34). 1872 yıllarına gelindiğinde İngiliz şirketleri, 1878 yılında Fransız şirketleri devamı yıllarda ise Alman ve İtalyan şirketlerin faaliyet göstermeye başladıkları görülmektedir. Sigortacılık alanında ki yasal ve denetim boşluğundan dolayı bu şirketler poliçelerini kendi dillerinde düzenlemiş ve istedikleri gibi hareket etme imkânı bulmuşlardır. Bu ortam içinde 1893 yılında Osmanlı Umum Sigorta Şirketi ilk yerli sigorta şirketi olarak çalışmaya başladı(Çakıroğlu, 2007; s.33).

Sonraki dönemlerde sigorta sektöründe ortak girişimler baş göstermeye başladı ve 12 Temmuz 1900 tarihinde 43 tanesi yabancı olmak üzere 44 sigorta şirketi bir araya gelerek sabit bir yangın tarifesi belirlediler. Bu Türkiye’ deki ilk tarife olarak tarihe geçmiştir. Tarife ile birlikte, Yangın Sigorta Şirketleri’nin Sendikası adında bir örgütün oluşturulması ve sürekli bir denetim kurulunun bulunması kararı alındı. Londra’ da bulunan Fire Office Committee’ nin emirleriyle çalışmalarını yürüten sendika tarafından, yangınlara zamanında yetişerek büyümesini önlemek, yangının nedenlerini araştırmak üzere Fasman adlı bir örgüt kuruldu. Denetim mekanizması ve içeriği geliştirildi. Sendikanın bu olumlu çalışmalarına rağmen çalışan şirketlerin tamamı sendikaya girmediler ve haksız rekabet yapmaya, alınan kararların tersine davranmaya devam ettiler. 1908 ve 1914 yıllarında kanunlarda yapılan değişikliklerle yabancı şirketler kontrol altına alınmaya çalışıldı. 1914 yılındaki kanunla yabancı şirketler teminat göstermeye ve vergi vermeye zorunlu tutuldular. Sendikanın adı ise “Türkiye’ de Çalışan Sigorta Şirketleri “olarak değiştirildi. Bu yeniliklerle yabancı şirketler Türkler ile ortaklık kurma yoluna gittiler (Çakıroğlu, 2007; s.47).

Cumhuriyet’e kadar yerli sigorta şirketlerine pek rastlanmazken bu dönemde yerli sigorta şirketleri kurulmaya başlamıştır. Sektörü millileştirme ve gelişimine katkı salama adına devlet tarafından kurulan ve yönetiminde bulunan şirketler olmuştur. Güven sigorta ve Anadolu sigorta bunların örneklerindedir. Yerli sigortacılık faaliyetleri hız kazanmış ve 1950 yılından sonra Tekel, Türkiye Şeker Fabrikaları ve bazı bankaların iştiraki ile birçok sigorta şirketi (şeker sigorta, Güneş sigorta gibi) kurulmuş ve faaliyet göstermiştir. 1968 yılına kadar devam eden bu durum daha sonra

yeterince prim üretilmemesinden kaynaklı olarak sektöre uğramış ve 1984 yılına kadar ilave sigorta şirketi kurulmamıştır(Çipil, 2013; s.36).

İzleyen dönemlerde yeni şirketlerin kurulabilenine imkân tanınmış ve 1990 lı yıllarda yeniden ivme kazanan sektör bu sefer yaşanan mali krizlerden etkilenmiş ve bazı olumsuzluklar yaşamıştır. 1999 depreminin ardından meskenler için sigorta zorunlu hale getirilmiş ve Doğal Afet Sigortaları Kurumu (DASK) kurulmuştur. 2001 yılında 4632 sayılı Bireysel Emeklilik Tasarruf ve Yatırım Sistemi Kanunu<sup>2</sup> ile kurulan bireysel emeklilik sistemi tesis edilmiş ve 2003 yılında faaliyete geçmiştir. 2003 yılında Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği ile tüm poliçe bilgileri ve bunların hasar ve ödeme kayıtlarının transfer edildiği Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER) kurulmuştur. 2005 tarihinde 5363 sayılı Tarım Sigortaları Kanunu<sup>3</sup> çıkarılmış ve bu kanun kapsamında Sigorta Havuzu (TARSİM) kurulmuştur. 2007 yılında çıkarılan 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu ardından 2008 yılında Sigortacılık Kanununun getirdiği yeni tanım ve uygulamalarla ilgili ikincil mevzuat düzenlemeleri üzerindeki çalışmalar tamamlanmıştır. Bu kapsamda 2008 yılında Sigorta Bilgi Merkezi (SBM) faaliyetine başlamıştır. SBM nezdinde alt bilgi merkezleri, Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi (TRAMER), Sağlık Sigortası Bilgi Merkezi(SAGMER), Hayat Sigortası Bilgi Merkezi (HAYMER) ve Sigorta Hasar Takip Merkezi (HATMER) kurulmuştur(Durmuş, 2011; s.23).

Ülkemizde yaptırılması zorunlu kılınan ilk sigortalardan biri 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile getirilen Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasıdır.

## **1.2. Temel Kavramlar**

### **1.2.1.Sigorta**

Hayatı boyunca çeşitli riskler ile karşılaşması muhtemel olan insanoğlu, engel olamadığı risklerden göreceği zararı telafi edebilme arayışına girmiş ve sigortanın temelleri atılmıştır. Kavram olarak kaşımıza çıkan sigorta, Latince kökenli olup güvence anlamı taşımaktadır (Seyidoğlu, 1999; s.20).

Diğer bir tanımlamayla sigorta; aynı türden riskler ile karşılaşması muhtemel olan bireylerin bir zaman dönemi belirterek ticari faaliyet olarak sigortacılık işini

<sup>2</sup> 07.04.2001 tarihli ve 24366 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

<sup>3</sup> 21.06.2005 tarihli ve 25852 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

üslenen şirketlere karşılıklı bir anlaşma çerçevesinde belli bir bedel ödenmesi karşılığında bu riskin gerçekleşmesi halinde uğranılan zararın giderilmesini talep etme hakkıdır(Sem, 2013; s.32).

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun<sup>4</sup> sigorta sözleşmesi başlıklı 1401.maddesinde Sigorta sözleşmesi şöyle tanımlanmıştır; “*sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi hâlinde bunu tazmin etmeyi ya da bir veya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmedir*”

Sigorta ile bireyler hayatlarında bir olumsuzlukla karşılaştıklarında görebilecekleri zararı beşin ödemeye razı oldukları belli bir bedel karşılığında daha aza indirebilmek güdüsüyle kendilerini daha huzurlu hissetme gayreti içindedirler.

Anlaşılacağı üzere bir sigorta veya sigorta sözleşmesinden bahsedebilmek için aşağıdaki hususları içermesi gerekir (Güvel & Öndas Güvel, 2004; s.55).

- 1- Sigorta yaptırmak isteyen tarafından ödenen bir prim olmalıdır
- 2- Prim karşılığında güvenceye almak istediği maddi bir değeri olmalıdır
- 3- Karşılanması talep edilen hasarın daha önce belirlenmiş tesadüfi risklerden kaynaklanmış olması gerekir.
- 4- Benzer risklerle karşı karşıya kalma ihtimali olan kişi veya kurumları bir araya getiren ve bunu ticari faaliyet olarak yapan ve toplamış olduğu fonları yatırımlara aktarmak üzere kullanan bir şirket olmalıdır.

Aşağıdaki tabloda son on yılda Türkiye’de ki motorlu kara araç sayılarına yer verilmiştir. 2006 yılında **12 227 393** olan araç sayısı 2017 yılına gelindiğinde 21 863 854 olduğu görülmektedir. Motorlu kara araç sayısı on yılda iki katına çıktığı görülmektedir. Trafik sigortasının zorunlu olduğu düşünüldüğünde ekonomik pazarın büyüklüğü görülebilmektedir.

---

<sup>4</sup> 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.



**Tablo 1:** Motorlu Kara Taşıt Sayısı

YILLAR	ARAÇ SAYISI
2006	12 227 393
2007	13 022 945
2008	13 765 395
2009	14 316 700
2010	15 095 603
2011	16 089 528
2012	17 033 413
2013	17 939 447
2014	18 828 721
2015	19 994 472
2016	21 090 424
2017	22 218 945

**Kaynak:** Emniyet Genel Müdürlüğü.

### 1.2.2.Sigortalı ve Sigortacı

Sigortacı, belli bir bedel karşılığında kişi veya kurumlara sigorta sözleşmesi kapsamında teminat sağlayan şirkettir. Diğer bir deyişle, sigortacılık yapabilme izni olan şirketler tarafından sigorta yaptırmak isteyen bireylerin risklerini belli bir bedel karşılığında yüklenen şirketlerdir(Hızlı, 2007; s.17)

Sigortalı ise, sigortacı tarafından sigorta sözleşmesi ile güvence altına alınan kişi ya da kuruluşlar şeklinde tanımlanabilir (Hızlı, 2007; s.17). Zaman zaman sigortalı kavramı ile beraber sigorta ettiren kavramı da kullanılmaktadır. Aslında sigorta ettiren ile sigortalı genel olarak aynı kişidir. Ancak nadiren de olsa sigorta ettiren üçüncü bir kişinin menfaatini kuruyabilmektedirler bu durumda sigortalı ile sigorta ettiren farklı kişiler olmaktadır.

### 1.2.3.Poliçe

Sigorta sözleşmesinin yapılmış olduğunu gösteren yazılı belge olarak ifade edilebilir(Gülbitti, 2007; s.28). Buradan anlaşılıyor ki sigortalı ile sigortacı arasında bir anlaşmanın varlığını gösteren sigorta sözleşmesi yazılı olmak zorunda değildir. Ancak poliçe ise sözleşme delili mahiyetindedir ve yazılı olmak zorundadır. Poliçede sigortalı ile sigortacının hak ve sorumluluklarını açıkça belirtilmelidir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1424 ve 1425 maddelerinde Sigorta poliçesi verme yükümlülüğü ve sigorta poliçesinin içeriği düzenlenmiştir buna göre;

*“Sigortacı; sigorta sözleşmesi kendisi veya acentesi tarafından yapılmışsa, sözleşmenin yapılmasından itibaren yirmi dört saat, diğer hâllerde on beş gün içinde, yetkililerce imzalanmış bir poliçeyi sigorta ettirene vermekle yükümlüdür. Sigortacı poliçenin geç verilmesinden doğan zarardan sorumludur.*

*Sigorta ettiren poliçesini kaybederse, gideri kendisine ait olmak üzere, yeni bir poliçe verilmesini sigortacıdan isteyebilir.*

*Poliçenin verilmediği hâllerde, sözleşmenin ispatı genel hükümlere tabidir.*

*Sigorta poliçesi, tarafların haklarını, temerrüde ilişkin hükümler ile genel ve varsa özel şartları içerir, rahat ve kolay okunacak biçimde düzenlenir.*

*Poliçenin ve zeyilnamenin eklerinin içeriği teklifnameden veya kararlaştırılan hükümlerden farklıysa, anılan belgelerde yer alıp teklifnameden değişik olan ve sigorta ettirenin, sigortalının ve lehtarın aleyhine öngörülmüş bulunan hükümler geçersizdir.*

*Kanunlarda aksine hüküm bulunmadıkça, genel şartlarda sigorta ettirenin, sigortalının veya lehtarın lehine olan bir değişiklik hemen ve doğrudan uygulanır. Ancak, bu değişiklik ek prim alınmasını gerektiriyorsa, sigortacı değişiklikten itibaren sekiz gün içinde prim farkı isteyebilir. İstenilen prim farkının sekiz gün içinde kabul edilmemesi hâlinde sözleşme eski genel şartlarla devam eder”.*

#### **1.2.4. Risk (Riziko)**

Risk veya riziko ne zaman olacağı öngörülemeyen bir olayın veya olumsuz bir olayın gerçekleşmesi sonucunda olumsuz bazı hadiselerin olma olasılığı olarak ifade edilebilir(Yeter, 2006; s. 31).

Geçmişten günümüze insanoğlunun karşı karşıya olduğu riskler artarak devam etmiştir. Gelecek dönemde de teknolojinin getirdiği yenilikler ile beraber artacağı tahmin edilmektedir. Sigortanın varlığının asıl nedeni insanlığın karşılaştığı veya karşılaşma ihtimalinin olduğu bu risklerin etkilerini ortadan kaldırmak veya azaltmaktır. Kimse yaşayacağı problemleri ve doğuracağı etkileri önceden göremez ve her zaman bir risk ile karşı karşıyadır. Bu nedenle yaşanan dünyada risk her zaman hesaba katılmalı ve önlem alınmalıdır(Uralcan, 2011; s.44).

Genel olarak riskin tamamen ortadan kaldırılması imkânsızdır. Ancak riskten belli ölçüde korunmak mümkündür. Davranışsal açıdan ele alındığında, riskten korunmak için aşağıdaki yöntemler sıralanabilir(Asunakutlu, 2001; s.32-43).

- Riskten kaçınma: Belirli bir riskten her anlamda uzak durma şeklinde ifade edilebilir.
- Riski azaltma: Risk ile karşılaşma ihtimalini sınırlama şeklinde açıklanmaktadır.
- Riski devretme: Taşınması gereken riski, belli bir bedel karşılığında tamamen ve/veya kısmen başkasına aktarma biçiminde gerçekleştirilir.

Riskin devredilmesi şeklinde sunulan riskten korunma yöntemi; diğer alternatiflere oranla, üstlenilen maliyet karşılığında elde edilen fayda açısından en uygun tercih olmaktadır. Söz konusu önlem, riskin bir bedel karşılığında devredilmesini içerdiğinden, sigorta kavramının genel olarak çerçevesi hakkında da fikir vermektedir.

Sigorta sektörü için riskin varlığı tartışmasız kabul edilir. Ancak riskin güvence altına alınabilmesi için bazı özellikleri taşıması gerekmektedir. Bu temel özellikler aşağıda sıralanmıştır(Uralcan, 2011; s.45).

- Riskin meydana getirdiği etkinin finansal bir değeri olmalı ve bu değerini sigorta şirketi tarafından karşılanabilir olmalıdır. Aksi takdirde tazmini güçleşecektir.
- Risk planlaması mümkün olmayan bir şekilde tesadüfi olarak gerçekleşmiş olması gerekmektedir.
- Birbirinden çok farklı riskler aynı sözleşmeyle güvence altına alınması mümkün değildir. Dolayısıyla güvenceye alınan riskler benzer olmalıdır.
- Riskin gerçekleşme ve gerçekleşmeme oranı aynı olmalıdır.
- Her türlü riskler her haliyle güvence altına alınamaz. Dolayısıyla güvence altına alınan riskler ahlaki ve hukuki olmalıdır.

#### ***1.2.4.1. Risk Çeşitleri***

Hayatta karşı karşıya olunan birçok risk mevcuttur. Ancak hangilerinin sigortalı olabilir olduğu tartışma konusudur. Genel olarak spekülasyon ve yalın riskler olarak iki başlığa ayrılabilir(Yeter, 2006; s.65).

Spekülatif Risk: kazanmanın ve kaybetmenin mümkün olduğu risklerdir. Genel olarak yatırım projelerinde karşılaşılr. Örneğin altın veya döviz satın alındığında kazanç elde edilebileceği gibi kayıplar ile de karşılaşılabılır. Bu nedenle sigortalanabilir bir risk değildir.

Yalın Risk: kazanç sağlamanın mümkün olmadığı sadece kaybetme olasılığının mevcut olduğu risklerdir. Belli olayların akabinde ortaya çıkabilen risklerdir. Sigorta konusu riskler bunlardır.

Bu bağlamda sigortalanabilir riskler;

- Tesadüfi Risk
- Ölçülebilir Risk
- Parasal Değeri Olan Risk
- Yasal Risk
- Optimal Risk olarak sayılabilir.

Sigortalanabilir riskler aşağıda açıklanmıştır (Uralcan, 2011; s.67).

#### ***1.2.4.1.1.Tesadüfi Risk***

Sigorta kapsamına alınan olayın tesadüfi olarak gerçekleşen olaylar olması durumunda bahsedilen risktir. Gerçekleşeceğine kesin gözüyle bakılan veya gerçekleşmek üzere olan riskler kesinlikle bu kapsamda değerlendirilemez. Örneğin yeni deprem olan bir şehirde sigorta kapsamına alınmak istenen deprem olayı tesadüfi bir risk olmayacağı gibi yoğun bakımda yatan birine yapılmak istenen hayat sigortası da tesadüfi risk kapsamında değerlendirilemez.

Ticari faaliyet olarak sigortacılık yapan bir şirket sigortala yaptırılmak istenen riskin rastlantısal olup olmadığına mutlaka bakmalıdır. Bazı önlemler alınmadığında gerçekleşecek olan olayları tesadüfi risk olarak kabul edip sigorta kapsamına almak bir sigortacı için rasyonel olmayacaktır. Hayatın doğal akışı içinde istenmeden yapılan hatalara dayalı olarak meydana gelen rizikolar ile çeşitli nedenlerden dolayı ne zaman meydana geleceği belli olmayan rizikolar tesadüfi riskler arasında sayılabilir.

#### ***1.2.4.1.2.Ölçülebilir Risk***

Sigortacılık sektörünün önemli unsurlarından bir tanesi de riskin ölçülebilir olmasıdır. Risk ölçülebildiği ölçüde olası bir durumda meydana getireceği hasar tutarı

önceden tespit edilebilir ve buna göre de talep edilecek prim oranı saptanır. Risk ölçülebildiğinde süreç yönetilebilir hale gelmektedir.

#### ***1.2.4.1.3.Parasal Değeri Olan Risk***

Sigorta riskleri önleme şeklinde değil riskin gerçekleşmesi halinde meydana getirdiği hasarı telafi etme şeklinde yürütülür. Sigortacı riskin gerçekleşmesi durumunda meydana çıkan hasarı giderirken hesapladığı maliyet, sigortalının ekonomik olarak riskten önceki hale getirmek için yapacağı harcama kadardır. İşte riskin etkilerinin ortadan kaldırılarak eski hale getirilirken sigortalı lehine bir haksız kazancın oluşmaması için zararın parasal değerinin hesaplanması gerekmektedir. Bir malın sigortalanmasında gerçek değeri esas alınır. Gerçek değerinin çok üstünde bir anlaşma yapılamayacağı gibi beyana dayalı sigortalamada yapılamaz.

#### ***1.2.4.1.4.Yasal Risk***

Kanun veya düzenlemelerin iyi bilinmemesinden veya doğru yorumlanmamasından, sözleşmelerin yasal engeller nedeniyle uygulanamaz hale gelmesinden kaynaklanan risktir.

#### ***1.2.4.1.5.Optimal Risk***

Optimal risk, sigortacının sigorta güvencesine aldığı riskin tekrarlama sıklığını ifade etmek için kullanılır. Güvence altına alınması düşünülen riskin istatistiki verileri önem arz etmektedir. İstatistiki veriler incelendiğinde tekrarlama olasılığı çok yüksek çıkıyorsa bu riskin güvence altına alınması sigortacı için çok cazip olmayacaktır.

### **1.2.5.Prim**

Sigorta ettirenin güvence altına almak istediği rizikolar karşılığında sigortacıya ödediği bedele prim denir. Sigortacının sorumluluğu sigorta ettirenden primi tahsil ettiği andan itibaren başlar(Gülbitti, 2007; s.71).

Sigorta Şirketleri tarafından belirlenen sigorta primleri, şirketin kar zarar durumu, içinde bulunulan dönemin ekonomik durumu, sigorta ettirmek isteyen hasar geçmişi ve araç sınıfı dikkate alınarak serbestçe belirlenir. Her yıl yeniden belirlenen primlerin net bedeli sigorta ettirmeye isteyenlere uygulanan prim artırımını veya indirimi sonucu ortaya çıkmaktadır.

Prim belirlenmesinde birçok etken rol oynamaktadır. Bu etkenler şöyle açıklanabilir(Emeklier, 2017; s.66).

- **Bunlardan en önemlisi ruhsat sahibinin hasar geçmiştir.** Sigorta ettirmek isteyen hasar geçmişi, sigortalıya indirim sağlayabileceği gibi olumsuz yansiyarak prim artırımına da neden olabilir. Tahmin edileceği üzere trafik kurallarına uymayanların kaza yapma riski daha yüksektir. Bu nedenle geçmişte kazaya neden olan kullanıcılara prim artırım olarak yansıtılır ve bu sayede daha dikkatli olması sağlanmaya çalışılır. Ayrıca bir sigorta döneminde kazaya karışmayan ile karışanın ayırt edilerek bir prim belirlenmesi, kaza yapmayan sürücünün ödüllendirilmesi şeklinde değerlendirilebileceği gibi sigorta şirketleri için de önem arz etmektedir
- **Kullanılan aracın hangi amaçla kullanıldığı** bir diğer etkendir. Aynı hasar basamağında olan bir hususi otomobil ticari amaç ile kullanılan araca göre daha az prim öder.
- **Aracı kullanan sigortalının yaş cinsiyet gibi faktörleri primi etkileyen unsurlardandır.** Trafik tecrübesi daha fazla olduğu düşünülen ileri yaşlardaki kullanıcıların genç yaşlardaki kullanıcılara nazaran daha az prim öderler. İstatistiki veriler incelediğinde 18-45 yaş aralığında olan araç kullanıcılarının kaza yapma riskleri daha fazla olduğu görülmektedir.
- **Sigortalanan aracın plakası bir diğer etkendir.** Aracın kullanıldığı şehrin trafik yoğunluğu dikkate alınarak prim hesaplaması yapılmaktadır. Örneğin İstanbul ilindeki bir araç sürücüsü Ağrı ilindeki bir araca sürücüsüne göre daha fazla kazaya karışma riski taşıdığından daha fazla prim ödemek durumunda kalmaktadır.

Hangi durumlarda hasarsızlık indirimi veya prim artırım uygulanacağı bütün sigorta şirketlerince kabul edilen aşağıdaki tabloya göre belirlenmektedir.

**Tablo 1:Trafik Sigortası Basamak Sistemi**

<b>Basamak No</b>	<b>İndirim%</b>	<b>Artırım%</b>
7	45	
6	30	
5	15	
4	-	-
3		50
2		100
1		150

Tablo 2 den anlaşılacağı üzere 7 basamağa ayrılan indirim ve artırım sınıflandırılması aşağıda açıklanmıştır.

1. Basamak: Poliçenin üçüncü yılının da hasarla kapatılması halinde ise %60 artış uygulanır.
2. Basamak: Poliçenin ikinci yılının hasarla kapatılması halinde %40 artış uygulanır.
3. Basamak: Poliçenin ilk yılının hasarla kapatılması halinde %20 artış uygulanır.
4. Basamak: ilk defa trafiğe çıkacak sürücüler uygulanan tarifedir.
5. Basamak: Poliçenin ilk yılında hasarsızlık olması halinde %10 indirim uygulanır.
6. Basamak: Poliçenin ikinci yılında hasarsızlık olması halinde %15 indirim uygulanır.
7. Basamak: Poliçenin üçüncü yılında da hasarsızlık olması halinde %20 indirim uygulanır.

### **1.2.6.Teminat**

Karayolları motorlu araçlar zorunlu sorumluluk sigortası, sigortalının sigortacıya ödediği prim karşılığında üçüncü kişilere verebileceği muhtemel zararları güvence altına alınmasıdır.

Karayolları motorlu araçlar zorunlu sorumluluk sigortası genel şartlarına<sup>5</sup> dayanılarak Hazine Müsteşarlığınca belirlenen limitler dâhilinde oluşan mağduriyetler giderilir. Teminatlar ile meydana gelen kazalarda zarar gören üçüncü kişilerin maddi kayıpları ile bedeni zararları karşılanması amaçlanmaktadır. Hazine müsteşarlığınca belirlenen ve sigorta şirketlerinin uygulamak zorunda olduğu teminat limitleri herhangi bir kaza ile zarar gören kişilere ödenecek olan azami tazminat sınırını göstermektedir. Teminat tutarları her yıl yeniden belirlenmektedir. 2017 yılı teminat limitleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 2:**Trafik Sigortası Teminat Limitleri

	Teminatlar (TL)					
	A-Sağlık Gideri		B-Sakatlanma ve Ölüm		C-Maddi	
	Kişi Başına	Kaza Başına	Kişi Başına	Kaza Başına	Araç Başına	Kaza Başına
<b>İnsan Taşımada Kullanılan Motorlu Araçlar</b>	330.000	1.650.000	330.000	1.650.000	33.000	66.000
<b>Eşya Taşımada Kullanılan Motorlu Araçlar, Römork ile İş Makineleri</b>		3.300.000		3.300.000		
<b>Tarım Araçları ile Özel Amaçlı Araçlar</b>		1.650.000		1.650.000		
<b>Motosiklet ve yük motosikleti</b>		990.000		990.000		

Tablo 2 de verilen araç işletenlerine ilişkin maddi teminat oranları 01.01.2017 tarihinden itibaren geçerli olan tarife ve talimatta otomobil (sürücü dâhil 9 koltuk) , taksi, minibüs, otobüs, kamyonet, kamyon, iş makinesi, traktör, römork motosiklet ve yük motosikleti, tanker, çekici, özel amaçlı taşıtlar ve tarım makinası motorlu kara taşıtları için ödenecek araç başı teminat tutarı 33.000 TL ve kaza başına teminat tutarı ise 66.000 TL'dir. 01.01.2017 tarihinden itibaren tarife ve talimatta sakatlanma veya ölüm sonucunda kişi başına 330.000 TL, kaza başına ise araç grubu içinde ödenecek teminat tutarları da ayrı ayrı sınıflandırılmıştır.

<sup>5</sup> 14.05.2015 tarihli ve 29355 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.



Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyette bulunanlar için ise ayrıca teminat oranları belirlenmiştir. 2017 yılı için aşağıdaki tabloda verildiği gibi uygulanmaktadır

**Tablo 3:** Motorlu Araçlarla İlgili Mesleki Faaliyette Bulunanlar İçin Teminat Oranları

Teşebbüs Sahipleri	Teminatlar (TL)					
	A- Maddi		B-Sağlık Gideri		C- Sakatlanma ve ölüm	
	Araç Başına	Kaza Başına	Kişi Başına	Kaza Başına	Kişi Başına	Kaza Başına
1-Gözetim işlemi yapanlar (otoparklar-garajlar)	33.000	66.000	330.000	1.650.000	330.000	1.650.000
2- Onarım ve bakım üstlenenler (tamirhan e-servis istasyonları)	33.000	66.000	330.000	1.650.000	330.000	1.650.000
3- Alım-satım ile uğraşanlar (galeriler)	33.000	66.000	330.000	1.650.000	330.000	1.650.000

Karayolları motorlu araçlar zorunlu sorumluluk sigortası genel şartlarında teminat türleri maddi zararlar, sağlık giderleri, sürekli sakatlık ve destekten yoksun kalma teminatı olarak sayılmıştır.

#### **1.2.6.1. Maddi Zararlar Teminatı**

Maddi zarar teminatı maddi hasarlı kazalarda karşımıza çıkmaktadır. Sigortalı aracın çeşitli nedenlerle karıştığı kazalarda ortaya çıkan hasardır. Sigortalı araç bir araca çarpmış olabileceği gibi herhangi bir çisime de çarpmış olabilir. Maddi zarar, meydana gelen kaza nedeniyle kazaya karışan araçta meydana gelen değer kaybı ile birlikte ortaya çıkan zarardır. Değer kaybı talep edilmesi halinde sigorta eksperleri tarafından trafik sigortası genel şartları ekindeki esaslara göre tespit edilir. Maddi hasarlı kazalarda birden fazla araç veya varlığın hazar görmesi durumunda kaza başına belirlenen limit ayırım yapılmaksızın orantılı olarak dağıtılmaktadır.

#### **1.2.6.2.Sağlık Giderleri Teminatı**

Meydana gelen kaza sadece maddi hasarlı değil ve kazada üçüncü bir birey zarar görmüş ise bedenen eski haline dönmesi için yapılması gereken tüm tedavi giderleri kapsayan teminat sağlık giderleri teminatıdır.

6111 sayılı kanuna<sup>6</sup> ile yapılan düzenlemede sağlık giderleri teminatının karşılanma sorumluluğu Sosyal Güvenlik Kurumuna verilmiştir. Bu düzenlemesinden sonra tedavi masraflarının nasıl karşılanacağı ve hangi kıstaslara göre masrafların ödeneceği gibi konularda sorunlar yaşanmış ancak bir geçiş döneminden sonra idari düzenlemeler yapılarak sorunlar giderilmiştir (Alpay, 2015; s.78).

#### ***1.2.6.3.Sürekli Sakatlık Teminatı***

Meydana gelen trafik kazası nedeniyle üçüncü bir bireyin sürekli sürecek bir şekilde sakat kalmasından dolayı gelecekte yoksun kalacağı gelirini telafi etmek amaçlayan teminattır. Söz konusu tazminat sakatlık oranını gösteren sağlık kurulu raporu doğrultusunda hareket ederek, kaza nedeniyle mağdur olan kişiye verilir. Sürekli sakatlık tazminatı, sakat kalan kişinin bakıma muhtaç olması halinde bakıcı masraflarını kapsamaktadır.

#### ***1.2.6.4.Destekten Yoksun Kalma(Ölüm) Teminatı***

Destekten yoksun kalma teminatı, yaşanan trafik kazası sonucunda ölümüne sebebiyet verilen kişinin bakmakla yükümlü olduğu kişilerin yoksun kaldıkları desteğin telafi edilmesidir. Söz konusu destek hesaplanırken ölen kişi dikkate alınarak trafik sigortası genel şartları ekinde yer alan esaslara göre belirlenir.

#### **1.2.7.Reasürans**

Reasürans, sigorta kapsamına alınmış bir riskin bir kısmının veya tamamının yeniden sigortalanması işlemidir. Bu yöntemle sigorta şirketi üstlenmiş olduğu riski paylaşarak hasar oluştuğunda ödemelerde zorlanmamayı hedefler. Reasürans yoluyla bu şekilde riski devreden şirkete sedan, devir alan şirkete de reasürör denilmektedir(Alma, 2015; s.85).

Birçok poliçeyi aynı anda düzenleyen sigorta şirketleri büyük hasarların aynı döneme geldiğinde mali olarak sıkıntı yaşamamak için mükerrer sigorta (reasürans) yoluna gidebilmektedir. Kısa vadede mali imkânları yetersiz olan sigorta şirketlerine almış oldukları riskleri sigortalama imkânı tanımaktadır(Işık, 2005; s.92). Burada sedan şirketten riski devir alan bir reasürans şirketi olabileceği gibi yine bir sigorta şirketi de

---

<sup>6</sup> 25.02.2011 tarihli ve 27857 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

olabilir. Görüldüğü gibi sigorta şirketleri reasürans yoluyla kendi kapasitelerinden fazla iş alabilmekte ve daha fazla prim üretebilmektedirler(Acınan, 2005; s.99).

Yeni sigortacılık ve reasürans teknikleri uygulanmasına imkân verme, hasar önleme teknikleri ve is kabul prensiplerinin oluşturulması ve hasar tespitinde yardımcı olma gibi konularda sigortacıya bilgi sağlama da reasüransın ikincil fonksiyonları arasında sayılabilir(Acınan, 2005; s.102).

### **1.3.Sigortanın Temel Prensipleri**

Çalışmanın bu bölümünde Sigorta sözleşmesinin tarafları olan sigortalı ile sigortacının karşılıklı olarak menfaatlerinin korunması adına her iki tarafında hassasiyet ile uyması gereken kurallar olarak bilinen sigortanın genel prensipleri açıklanmıştır.

#### **1.3.1.Sigortalanabilir Menfaat Prensibi**

Sigortalının poliçe almaktaki amacı uğraması muhtemel zararı gidermektir. Herhangi bir değere sahip olan tüketici hukuk kuralları çerçevesinde bu değeri sigortalayabilmektedir. İşte hukuk kurallarının kişilere tanıdığı olduğu bu hak sigortalanabilir menfaat prensibi olarak tanımlanmaktadır(Kaya, 2014; s.88).

Bir menfaatin sigortalanabilmesi için, ekonomik değeri olması yeterli görülmemektedir. Diğer bir deyişle aynı zamanda bu menfaatin hukuken kabul edilebilir bir menfaat olması ve sigorta yaptırabilme hakkı vermesi gerekmektedir(Seyhan , 2001;s.36).Sigortalının, sigortalanacak olan şey üzerinde açık, anlaşılabilir ve hukuk kurallarına uygun bir menfaatinin olması gereklidir. Hukuka aykırı elde edilmiş veya edilmesi muhtemel bir menfaatin sigorta kapsamında korunması mümkün değildir. Örneğin kanunen yasak olan uyuşturucu madde imalatı yapılan bir yerin sigortası yapılamayacağı gibi lojistik risklerini bertaraf etmek için nakliye sigortası da yapılamaz.

Sigorta, poliçe kapsamına alınan iktisadi değeri olan mal değil o mal üzerindeki yasal haktır. Sigorta ettiren, sigortalanan şeyin sahibi olması şart değildir, malın kiracısı, ipotek ve rehin hakkı sahibi, kullanım hakkı sahibi ve emanetçisi de olabilir. Yani meydana gelen kaza sonucunda ortaya çıkan hasar ile sigortalı arasında, bir ilişki olması, kişinin söz konusu değer üzerinde menfaati olması yeterli görülmektedir (Uralcan, 2011; s.84).

Sigortalanabilir menfaat prensibi sigorta şirketleri içinde önem atfetmektedir. Çünkü geçerli bir sigorta sözleşmesi olsa dahi güvence altına alınan riskin gerçekleşmesi sonucu sigortalananın maddi bir menfaat kaybı ortaya çıkmadı ise sigortacının herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmayacaktır. Bu nedenle sigorta şirketleri eksper yardımı almakta ve meydana gelen zararı net olarak tespit etmeye çalışırlar (Nome & Yunak, 2000; s.58).

### 1.3.2.Azami İyi Niyet Prensibi

Sigortacı ile sigortalı arasında kurulan ilişki güvene dayalı olarak kurulmaktadır. Bu nedenle gerek sigorta sözleşmesi yapıldığı zaman gerekse de riskin meydana geldiği tarihten sonra yapılması gereken bütün işlemler yürütülürken her iki tarafında makul ölçülerle hareket etmesi azami iyi niyet prensibi olarak ifade edilmektedir (Kaya, 2014). Diğer bir tanımlamaya göre, sözleşme kurulurken tarafların birbirlerine hileli davranmaması, sözleşmenin kurulabilmesi için gerekli tüm bilgi ve belgelerin istenmeden sunulmasına azami iyi niyet prensibi denilmektedir (Özbolet, 2017; s.112).

Sigorta sektöründe riayet edilmesi gereken önemli prensiplerden biridir. Dikkat edilirse bu prensip “iyi niyet” şeklinde değil “azami iyi niyet” olarak ifade edilmiştir. Bir birbirine benzeyen kavramlar olmakla beraber azami iyi niyet normalde sergilenen iyi niyet davranışlarından biraz daha hassas davranılarak sergilenen davranışlardır. Çünkü sigortalama işlemi, tamamen sigortalının beyanları doğrultusunda yapılmaktadır (Çipil, 2013; s.118).

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1435.maddesinde azami iyi niyeti destekler mahiyette sözleşmenin yapılması esnasında dürüst davranılması gerektiği şu şekilde ifade edilmiştir. “*Sigorta ettiren sözleşmenin yapılması sırasında bildiği veya bilmesi gereken tüm önemli hususları sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Sigortacıya bildirilmeyen, eksik veya yanlış bildirilen hususlar, sözleşmenin yapılmamasını veya değişik şartlarda yapılmasını gerektirecek nitelikte ise, önemli kabul edilir. Sigortacı tarafından yazılı veya sözlü olarak sorulan hususlar, aksi ispat edilinceye kadar önemli sayılır.*”

Bunun yanında yine anılan kanunu 1444. maddesinde; “*Sigorta ettiren, sözleşmenin yapılmasından sonra, sigortacının izni olmadan rizikoyu veya mevcut durumu ağırlaştırarak tazminat tutarının artmasını etkileyici davranış ve işlemlerde bulunamaz. Sigorta ettiren veya onun izniyle başkası, rizikonun gerçekleşme ihtimalini*

*artırıcı veya mevcut durumu ağırlaştırıcı işlemlerde bulunursa yahut sözleşme yapılırken açıkça riziko ağırlaşması olarak kabul edilmiş bulunan hususlardan biri gerçekleşirse derhâl; bu işlemler bilgisi dışında yapılmışsa, bu hususu öğrendiği tarihten itibaren en geç on gün içinde durumu sigortacıya bildirir.”* Denilmek suretiyle sözleşmede beyan edilen husuların teminat altına alındığı ve ona göre bir prim çıkarıldığı açıklanmaya çalışılmıştır. Bu durum da sigortacıyı zor durumda bırakma ihtimali olan değişikliklerin derhal bildirilmesi gerektiği hususu üzerinde hassasiyetle durulmuştur.

Sigortacının sigortalanacak mal hakkında kısıtlı bilgiye sahip olduğu ve sigorta kapsamına alınacak malın kullanıcısı, fayda sağlayıcısı sigorta ettirmek isteyen olduğu ve bu malı her yönüyle en iyi bilen olduğu ortak kanaattir (nitekim bu husus 6102 sayılı TTK'nın ilgili maddelerinden de anlaşılmaktadır). Bu nedenle aşağıda sayılan ve sigorta sözleşmelerinde esaslı hususları sigortalı tarafından mutlaka sigortacıya bildirilmek zorundadır(Uralcan, 2011; s.56).

- Sigortalanacak malın konumu, kullanım şekli ve tüm teknik detaylar.
- Eğer varsa sigortalının hasar geçmişi ve tazminata ilişkin ispatlayıcı belgeler.
- Farklı bir poliçenin olup olmadığı.
- Sigorta talep formunda mevcut olan ve tanımlayıcı diğer hususlar.

### **1.3.3.Tazminat Prensibi**

Tazminat prensibi, sigortalanabilir menfaat ve azami iyi niyet prensipleri çerçevesinde teminat altına alınmış risklerin gerçekleşmesinden kaynaklı zararın sigortacı tarafından sigortalıya ödenmesini ifade eder. Temel olarak zarar gören ve sigortalıya ait olan malın eski hale getirilmesi amaçlanmaktadır(Kaya, 2014; s.69).

Sigortacı tarafından ödenen tazminat ile meydana gelen kaza arasında illiyet bağı olmalıdır. Yani sigortalı kesinlikle sebepsiz zenginleşme olarak ifade edilen haksız bir kazanç elde etmemeli ancak her hangi bir zarara da uğramamalıdır (Çipil, 2013). Tazminat prensibi zarar gören sigortalının menfaat kaybını garanti altına almaktadır(Kavçak, 2009; s.77).

#### 1.3.4.Halefiyet (Hakların Devri) Prensibi

Meydana gelen bir olay nedeniyle zarar gören malın sahibi veya kullanıcısı zarar veren kişiye karşı dava açarak zararını gidermesini isteme hakkı vardır. Eğer mal sahibi muhtemel risklere karşı sigortalatmış ise zararını ilgili sigortadan talep edebilir. Bu durumda sigorta şirketi telafi ettiği oranda sigortalının yerine geçerek zarara sebebiyet verene rücu edebilmesine halefiyet denir(Omağ, 2011; s. 123).

Sigortacılıkta halefiyet 6102 sayılı TTK'nın 1472.maddesinde şu şekilde ifade edilmiştir. *“Sigortacı, sigorta tazminatını ödediğinde, hukuken sigortalının yerine geçer. Sigortalının, gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel kadar, sigortacıya intikal eder. Sorumlulara karşı bir dava veya takip başlatılmışsa, sigortacı, mahkemenin veya diğer tarafın onayı gerekmeksizin, halefiyet kuralı uyarınca, sigortalısına yaptığı ödemeyi ispat ederek, dava veya takibi kaldığı yerden devam ettirebilir.*

*Sigortalı, birinci fıkraya göre sigortacıya geçen haklarını ihlal edici şekilde davranırsa, sigortacıya karşı sorumlu olur. Sigortacı zararı kısmen tazmin etmişse, sigortalı kalan kısımdan dolayı sorumlulara karşı sahip olduğu başvurma hakkını korur.”*

Halefiyet prensibi, zarar görenin hem sigortacıdan hem de zarara sebebiyet verenden tazminat alarak haksız kazanç elde etmenin önüne geçmektedir. Sigortalı, sigortacının halefiyet hakkını korumak, bu hakkı ihlal etmekten kaçınmak ve halefiyeti ispatlayacak evrakları sigortacıya vermek gibi yükümlülükleri vardır(Ulaş, 2012; s.125).

Halefiyet durumunu bir örnek ile açıklamak gerekirse; bir X aracı kırmızı ışıkta beklerken Y aracı cep telefonu ile konuşmanın verdiği dikkatsizlik sonucu duramayıp arkadan X aracına çarpması sonucu ortaya çıkan hasardan dolayı X aracının sahibi Y arabasının sürücüsünden zararını gidermesini talep edebileceği Y aracının sigortacısından da talep edebilir. Ancak X aracının sahibi zararını eğer varsa kendi sigorta şirketinden gidermesini talep edebilir. Bu durumda hasarı karşılayan X aracının sigorta şirketi halefiyet prensibi gereğince X aracının alacağını tahsile hak kazanır ve ödemiş olduğu bedel nispetinde Y aracının sürücüsü ya da sigorta şirketinden talep eder.

### 1.3.5.Hasara Katılım Prensibi

Türk Ticaret kanununa göre aynı konuda birden fazla sigorta yaptırılmaması esas olmalıdır. Ancak TTK birden fazla sigortayı yasaklamamış ve bazı kıstaslara bağlamıştır. Türk Ticaret kanununun 1467. maddesi incelendiğinde; “Değerinin tamamı sigorta olunan bir menfaat, sonradan aynı veya farklı kişiler tarafından, aynı rizikolara karşı, aynı süreler için sigorta ettirilemez; sigorta ettirilmişse, sigorta ancak aşağıdaki hâl ve şartlarda geçerli sayılır:

a) Sonraki ve önceki sigortacılar onay verirlerse; bu takdirde, sigorta sözleşmeleri aynı zamanda yapılmış sayılarak riziko gerçekleştiğinde sigorta bedeli, 1466 ncı maddede gösterilen oranda sigortacılar tarafından ödenir.

b) Sigorta ettiren, önceki sigortadan doğan haklarını ikinci sigortacıya devir veya o haklardan feragat etmişse; bu takdirde, devir veya feragatin ikinci sigorta poliçesine yazılması şarttır; yazılmazsa ikinci sigorta sözleşmesi geçersiz sayılır.

c) Sonraki sigortacının, ancak önceki sigortacının ödemediği tazminattan sorumluluğu şart kılınmış ise; bu hâlde önceden yapılmış olan sigortanın ikinci sigorta poliçesine yazılması gerekir; yazılmazsa, ikinci sigorta sözleşmesi geçersiz sayılır.”  
Hükmü karşımıza çıkmaktadır.

Birden fazla sigorta yapılması hususu yine TTK 1465 ve 1466. maddelerinde müşterek sigorta olarak tanımlanmış ve meydana gelen hasarın nasıl karşılanacağı belirlenmiştir. TTK nın ilgili 1465 ve 1466. maddeleri şöyledir.

“Madde 1465-(1) Aynı menfaatin, aynı rizikolara karşı, aynı süre için, birden çok sigortacıya, aynı veya farklı tarihlerde sigorta ettirilmesi hâlinde sigorta ettirene sigorta bedelinden daha fazlası ödenmez.

(2) Birden çok sigortada, sigorta ettiren, sigortacılardan her birine hem rizikonun gerçekleştiğini hem de aynı menfaat için yapılan diğer sigortaları bildirir. Bu hükme aykırılık hâlinde 1446 ncı madde hükmü uygulanır.

Madde 1466-(1) Bir menfaat birden çok sigortacı tarafından aynı zamanda, aynı süreler için ve aynı rizikolara karşı sigorta edilmişse, yapılan birden çok sigorta sözleşmesinin hepsi, ancak sigorta olunan menfaatin değerine kadar geçerli sayılır. Bu takdirde sigortacılardan her biri, sigorta bedellerinin toplamına göre, sigorta ettiği bedel oranında sorumlu olur.

*(2)Sözleşmelere göre sigortacılar müteselsilden sorumlu oldukları takdirde, sigortalı, uğradığı zarardan fazla bir para isteyemeyeceği gibi, sigortacılarından her biri yalnız kendi sözleşmesine göre ödemekle yükümlü olduğu bedele kadar sorumlu olur. Bu hâlde ödemede bulunan sigortacının diğer sigortacılara karşı haiz olduğu rücu hakkı, sigortacıların sigortalıya sözleşme hükümlerine göre ödemek zorunda oldukları bedeller oranındadır.”*

Yukarıdaki mevzuat hükümleri değerlendirildiğinde bir kişinin aynı riske yönelik birden fazla sigorta yaptırması mümkün görünmektedir. İşte birden fazla sigortalama olduğu durumlarda hasara katılım prensibi uygulama alanı bulmaktadır. Bu bağlamda hasara katılım prensibi, aynı riske yönelik olarak aynı dönemde birden fazla sigorta şirketinden teminat alındığında, her hangi bir nedenle bir zararın doğması durumunda sigorta şirketlerinin orantılı olarak hasara katılmalarını ifade eder(Can, 2004; 95).

Hasar katılımından bahsedebilmek için aşağıdaki şartların gerçekleşmesi gerekmektedir(Sem, 2013; s.83).

- En az iki veya daha çok sayıda tazminat sigortası poliçesi bulunmalıdır.
- Sigorta poliçeleri aynı sigorta konusunu kapsamalı ve poliçelerin tamamı hasara yol açan riski teminat altına almış olmalıdır.
- Poliçeler, aynı sigortalının aynı menfaat ilişkisini temin etmiş olmalıdır.
- Riski temin eden poliçelerin süreleri dolmamış olmalı ve bu poliçelerde hasara katılımı mümkün kılmalı, yasaklayıcı ifadeler içermemelidir.

Hasara katılım prensibi sigortalının birden fazla sigorta şirketiyle sözleşme yaparak teminat limitini aşan varlıklarının tamamını sigorta almalarına imkân tanımakta aynı zamanda da tek bir sigortanın limit sınırında kalan hasarlarda da kötü niyeti engelleyerek haksız kazanç elde etmelerini önlemektedir.

### **1.3.6.Yakın Neden Prensibi**

Sigorta satın almak isteyen bireyler muhtemel rizikoları teminat altına almak istemektedirler. Ancak sadece istek yeterli olmayacak ve sigorta kapsamına alınan risklerin tamamen belirtilmeli ve istisna tutulan riskler var ise bunlarda belirtilmelidir.

Yakın neden prensibi hasarın meydana gelmesinde zemin oluşturan asıl nedenin sözleşme kapsamında olması husunu ifade eder. Buna göre meydana gelen hasar ile



ödenmesi talep edilen tazminat arasında illiyet bağıını kuran nedenin teminat kapsamında olması gerekmektedir. Aksi takdirde hasar teminat kapsamında olmadığı gerekçesiyle sigorta şirketleri tarafından tazmin edilmeyebilir(Özbolat, 2017; s.115).



## İKİNCİ BÖLÜM

### TÜRKİYEDE KARA ARAÇLARI KASKO SİGORTASI

#### 2.1.Genel Olarak Kasko Sigortasının Tanımı, Konusu ve Kapsamı

Kasko Sigortası, Sigorta satın almak isteyen bireylerin ödemeye razı olduğu sigorta prim karşılığında, sahibi olduğu veya kullanımında olan aracın karşılaşması muhtemel rizikolar sonucunda maruz kalacağı hasarların sigorta firması tarafından sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınması olarak tanımlanabilir(Taşyürek, 2001; 64).

Kasko sigortası, karayollarında kullanılan araçların karıştıkları kazalar sonucunda meydana gelen hasarlar sonucunda veya yangın, çalınma, sel vb. afetler sonucunda sigortalının zarara uğrayan menfaatinin telafi edilmesi gerektiği durumlarda devreye girmektedir. Kasko sigortası kapsam ve içerik açısından trafik (zorunlu mali sorumluluk sigortası) sigortalarından farklıdır. Çünkü trafik sigortası, motorlu bir aracın karayolunda işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yararlanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına neden olması halinde, o aracı işletenin, zarara uğrayan üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu belli limitler dâhilinde karşılamayı amaçlayan ve yasaca yapılması zorunlu olan bir sorumluluk sigortası iken kasko sigortası ise kazaya karışan aracın diğer bir deyişle kazaya sebebiyet veren aracın uğradığı zararı giderme üzere işletilen bir sistemdir.

Kasko sigortasının konusu Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şarhlarının birinci maddesinde şu şekilde açıklanmış ve ana teminatlar sayılmıştır.

*“Sigorta ile sigortacı, sigortalının poliçede belirtilen ve karayolunda kullanma izni olan motorlu ve motorsuz kara araçlarından, römork veya karavanlardan iş makinelerinden, lastik tekerlekli traktörler, diğer zirai tarım makinelerinden doğan menfaatin aşağıda belirtilen risklerin gerçekleşmesi sonucunda doğrudan uğrayacağı maddi zararları teminat altına alır.*

a) *Aracın karayolunda veya demiryolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz araçlarla çarpışması,*

b) *Gerek hareket gerek durma halinde iken sigortalının veya aracı kullananın iradesi dışında araca ani ve harici etkiler neticesinde sabit veya hareketli bir cismin*

*çarpması veya aracın böyle bir cisme çarpması, devrilmesi, düşmesi, yuvarlanması gibi kazalar,*

*c) Üçüncü kişilerin kötü niyet veya muziplikle yaptıkları hareketler, ile fiil ehliyetine sahip olmayan kişilerin yol açacağı zararlar,*

*d) Aracın yanması,*

*e) Aracın veya araç parçalarının çalınması veya çalınmaya teşebbüs edilmesi”*

Kasko sigortasının coğrafi sınırı ve geçerlilik süresi de yine Kasko Genel Şartlarında açıklanmıştır. Buna göre genel olarak kasko sigortasının coğrafi sınırı Türkiye sınırı ile sınırlandırılmıştır. Ancak ek sözleşme ile ülke sınırları dışında yapılan kazalarda kasko kapsamına alınabilecektir. Kasko sigortasının süresi ise bir yıldır ve aksi kararlaştırılmadı ise sözleşmenin tanzim edildiği tarihte öğlen saat 12.00 de başlayan sigorta yine bitim tarihinde saat 12.00 de sona ermektedir.

Türk Ticaret Kanununun 1421. maddesine göre sigortacının sorumluluğunun başlaması için sözleşmenin imzalanmış olması yeterli değildir. Aksi kararlaştırılmadığı sürece sigortacının sorumluluğu primin veya ilk taksitinin ödenmesi ile başlayacaktır.

## **2.2. Teminat Kapsamına Dâhil Edilemeyen Riskler**

Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel şartlarına göre aşağıdaki hallerde araçta meydana gelen zararlar sigorta teminatının dışındadır.

1. Savaş, her türlü savaş olayları, istila, yabancı düşman hareketleri, çarpışma (Savaş ilan edilmiş olsun olmasın), iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği inzibati ve askeri hareketler nedeniyle meydana gelen zararlar,
2. Herhangi bir nükleer yakıttan veya nükleer yakıtın yanması sonucu nükleer atıklardan veya bunlara atfedilen nedenlerden meydana gelen iyonlayıcı radyasyonların veya radyo-aktivite bulaşmaları ve bunların gerektirdiği askeri ve inzibati tedbirlerin neden olduğu bütün zararlar (Bu bentte geçen yanma deyimini kendi kendini idame ettiren herhangi bir nükleer ayrışım olayını da kapsayacaktır),
3. Kamu otoritesi tarafından çekilme hali hariç araçta yapılacak tasarruflar nedeniyle meydana gelen zararlar,

4. Poliçede gösterilen aracın, ilgili mevzuat hükümlerine göre gerekli sürücü belgesine sahip olmayan kimseler tarafından kullanılması sırasında meydana gelen zararlar,
5. Aracın, uyuşturucu madde veya Karayolları Trafik Yönetmeliğinde belirlenen seviyenin üzerinde alkollü içki almış kişilerce veya aynı mevzuatta alkollü içki alamayacağı belirtilen kişilerce alkollü içki alınmak suretiyle kullanılması sırasında meydana gelen zararlar,
6. Araca, sigortalı veya fiillerinden sorumlu bulunduğu kimseler veya birlikte yaşadığı kişiler tarafından kasten verilen zararlar ile sigortalının fiillerinden sorumlu olduğu kimseler veya birlikte yaşadığı kişiler tarafından sigortalı aracın kaçırılması veya çalınması nedeniyle meydana gelen zararlar,
7. Aracın bir hasar veya arıza nedeniyle zorunlu olarak taşınması veya çekilmesi nedeniyle meydana gelen teminat kapsamındaki zararlar hariç olmak üzere, aracın kendi gücü ile girip çıkacağı ruhsatlı sefer yapan gemiler ve trenler dışında, kara, deniz, nehir ve havada taşınması sırasında uğrayacağı zararlar,
8. Aracın ruhsatında belirtilen taşıma haddinden fazla yük ve yolcu taşınması sırasında meydana gelen ve münhasıran aracın istiap haddinin aşılmasından kaynaklanan zararlar,
9. 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj sonucunda oluşan veya bu eylemleri önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucu meydana gelen biyolojik ve/veya kimyasal kirlenme, bulaşma veya zehirlenmeler nedeniyle oluşacak bütün zararlar.
10. Zorunlu haller (tedavi veya yardım amaçlı sağlık kuruluşuna gitme, can güvenliği nedeniyle uzaklaşma vb.) hariç olmak üzere bu maddenin 5.4 ve 5.5 nolu bentlerdeki ihlaller nedeniyle, sürücünün kimliğinin tespit edilmesini engellemek için kaza yerinden ayrılması

### **2.3. Riskin Gerçekleşmesi Durumunda Yükümlülükler**

Kasko sigortasına sahip bir aracın sigorta kapsamında ki risklerinden birinin meydana gelmesi durumunda yerine getirilmesi gereken bazı hususlar vardır. Bu hususlar sigortalı ve sigortacının yükümlülükleri olarak ayrı ayrı Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartlarında açıklanmıştır. Buna göre;

1. Bir hasarın meydana gelmesi halinde sigortalının yerine getirmesi gereken şartlar şunlardır.

- Her hangi bir riski meydana geldiği tarihten itibaren en geç beş iş günü içinde, bir çalınma hadisesini olduğunu öğrendiğinde derhal sigortacıya bildirmelidir.
- Risk gerçekleştiği zaman sigortalı tüm gerekli koruma ve kurtarma önlemlerini mümkün olduğu ölçüde sağlamaya çalışmalıdır.
- Zorunlu haller dışında, rizikonun meydana geldiği ortam ve şartlarda değişiklik yapmadan muhafaza etmelidir.
- Sigortacının isteği üzerine rizikonun gerçekleşmesi nedenlerini ayrıntılı şekilde belirlemeye, zarar miktarıyla delilleri saptamaya ve rücu hakkının kullanılmasına yararlı, sigortalı ve sigorta ettiren için sağlanması mümkün gerekli bilgi ve belgeleri gecikmeksizin sigortacıya vermelidir.
- Meydana gelen zararın tahmini tutarını makul bir süre içinde sigortacıya bildirmelidir.
- Sigorta kapsamına alına araç ve ilgili belgelerde sigortacının menfaatini koruması amacıyla gerekli inceleme yapılmasına izin vermelidir.
- Sigorta konusu araçla ilgili yapılmış geçerli ikinci bir sigorta sözleşmesi mevcut ise bu konuda sigortacıya bilgi vermelidir.
- Üçüncü kişilerin haksız veya kusurlu fiili sonucu meydana gelen kazalar varsa tanıkların kimlikleri ile adreslerini en yakın yetkili makama bildirmek ve mümkün olan hallerde bir görgü tutanağı sağlamalıdır.

2. Bir hasarın meydana gelmesi halinde sigortacının yerine getirmesi gereken şartlar şunlardır.

- **Bildirim:** Sigortacı hasar miktarına ilişkin belgelerin kendisine verilmesinden itibaren en geç 15 gün içinde gerekli incelemeleri tamamlayıp hasar ve tazminat miktarını tespit edip sigortalıya bildirmek zorundadır.
- **Zararın Tespiti:** Sigortalının uğradığı zarar miktarının tespiti, sigorta eksper tarafından yapılır. Sigorta eksper sigortacı tarafından tayin edilir. Ekspert tarafından ortaya kona zarar miktarında uyuşmazlık doğarsa

gerekli bütün bilgi ve belgeler ışığında hakem-bilirkişi tarafından tespiti yoluna gidilir.

- **Tazminatın hesabı:** hasarın ödenebilmesi için tazminatın hesaplanması gerekmektedir. Tazminatın nasıl gerçekleştirileceği, tamir ve tadilatın hangi şirket veya şirketler tarafından yapılacağı, hangi parçaların kullanılacağı (orijinal mi, muadil mi) sigorta sözleşmesi ile belirlenir. Onarım yeni parçayla değiştirilmek suretiyle giderildiği takdirde sigortacı dilerse hasarlı parçayı sigortalıya vermeyebilir. Aracın çalınması gibi bir durum ile karşılaşılmaması ve ya meydana gelen hasarın aracın rayiç değerinden fazla olması durumunda eksperin onarım yapılmamalıdır raporu düzenlemesi akabinde ise aracın rayiç bedeli ödenir.
- **Tazminatın Ödenmesi:** eksperin hasarı tespit etmesinin akabinde en geç on işgünü içinde gerekli incelemeleri yaparak belirlediği tazminat miktarını sigortalıya ödemek zorundadır. Çalınan araçlarda sigortalı üzerine düşeni yerine getirerek ilgili makamlara bildirmelidir. Otuz gün içinde herhangi bir sonuç alınmadı ise sigortacı aracın rayiç değerini sigortalıya ödemek zorundadır. Çalınan araç, tazminatın ödenmesinden önce bulunursa sigortalı, aracını geri almak zorundadır ve araçta çalınmandan kaynaklı bir zarar varsa sigortacı zararı öder. Eğer çalınmış olan araç tazminatın ödemesi sonrasında bulunmuşsa anlaşma şartlarına göre ya sigortalı tazminatı iade eder ya da sigortacı aracın sahibi olur.

Sigortalı ile sigortacı arasında meydana gelen uyuşmazlıklarda yetkili mahkeme yetkili mahkeme, sigorta şirketi merkezinin veya sigorta sözleşmesine aracılık yapan acentenin ikametgâhının bulunduğu veya rizikonun gerçekleştiği yerde, sigortacı tarafından açılacak davalarda ise davalının ikametgâhının bulunduğu yerde ticaret davalarına bakmakla görevli mahkemedir.

#### **2.4. Kasko Sigortasının Türleri**

Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartlarına göre; Dar kasko, kasko , Genişletilmiş Kasko ve Tam Kasko olmak üzere dört çeşit kasko poliçesi bulunmaktadır. 2017 yılı itibariyle tüm kasko çeşitlerini içinde barındıran poliçe adetleri ve prim tutarları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 4:**01.01-30.09.2017 Tarihleri Arasında Türkiye’de Yapılan Kasko Adedi ve Prim Tutarları (TL)

Araç Tipi	Alt Branş Teminat Adet	Alt Branş kasko oranı (%)	Yazılan Prim	Yazılan prim (%)
1-Otomobil	2.985.640	68,75%	3.277.452.207	67,56%
2-Taksi	7.224	0,17%	12.470.246	2,57%
3-Minibüs (Sürücü Dâhil 9-15 koltuk)	81.110	1,87%	93.421.381	1,92%
4-Otobüs (Sürücü dâhil 16-30 koltuk)	38.349	0,88%	49.205.425	1,03 %
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	10.293	0,24%	67.707.398	1,39%
6-Kamyonet	724.542	16,68%	609.280.679	10,25%
7-Kamyon	107.522	2,48%	246.916.770	5,09 %
8-İş Makinası	8.248	0,19%	15.053.977	0,32%
9-Traktör	168.016	3,87%	76.797.137	1,58%
10-Römork	67.490	1,55%	78.262.252	1,62%
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	21.208	0,49%	16.451.024	0,32%
12-Tanker	7.336	0,17%	16.889.974	0,36%
13-Çekici	91.719	2,11%	257.193.626	5,30 %
14-Özel Amaçlı Taşıt	20.439	0,47%	30.463.242	0,63%
15-Tarım Makinesi	3.580	0,08%	3.028.729	0,06 %
<b>TOPLAM</b>	<b>4.342.714</b>	<b>100,00%</b>	<b>4.850.594.068</b>	<b>100,00%</b>

**Kaynak:** www.tsb.org.tr

Tablo 5 incelendiğinde görüleceği üzere kesilen toplam kasko poliçeleri içinde en yüksek pay otomobil sınıfına aittir. Yapılan toplam kaskolu araç sayısının % 68,75’i (2.985.640 tanesi) otomobil sınıfına ait olduğu, otomobil sınıfına ait poliçelerin prim tutarları ise toplam olarak 3.277.452.207 TL olduğu görülmektedir. Otomobil sınıfını %16,68 (724.542 adet) ile kamyonet sınıfı takip etmektedir. Kasko poliçesi kesilen araçların ortalama prim tutarı **1.117 TL (4.850.594.068/4.342.714)** olduğu anlaşılmaktadır. Tablo 5 incelendiğinde kasko poliçelerinin ağırlıklı olarak otomobil sınıfına yönelik kesildiği ve sigortacılık sektöründe otomobil sınıfının bir hayli öneme sahip olduğu anlaşılmaktadır.

**Tablo 5: 2017 Yılı İtibariyle Türlerine Göre Kasko Poliçe Oranları**

2017	Kasko Adetleri	Kasko Primleri	Oran (adet)	Oran (prim)
Dar Kasko	43.568	14.832.733	1,1%	0,30%
Kasko	10.771	15.105.267	0,2%	0,32 %
Genişletilmiş Kasko	4.288.374	4.820.656.068	98,7%	99,38 %
Tam Kasko	0	0	0%	0%
<b>Toplam</b>	<b>4.342.714</b>	<b>4.850.594.068</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tablo: 6 incelendiğinde görüleceği üzere Türkiye’de tercih edilen kaskonun Genişletilmiş Kasko olduğu anlaşılacaktır. Tam Kaskonun hiç yapılmamış olması dikkat çekicidir. Genişletilmiş Kaskoya nazaran daha kapsamlı olmasına rağmen neden tercih edilmediği aşağıda Tam Kasko başlığı altında detaylı olarak incelenecektir.

#### **2.4.1 Dar Kasko**

Kasko kapsamına alınabilecek ana teminatların tamamını kapsamayan sadece bir veya birkaç tanesinin kapsama alınarak yapılan kasko ürününe Dar Kasko olarak adlandırılmaktadır. Diğer kasko türlerine göre fiyat avantajı sağladığından kaza yapma riski zayıf olan sürücüler tarafından tercih edilmektedir. Örneğin sadece çarpışma teminatı verilerek tanzim edilecek poliçe Dar Kaskodur. Ancak sunduğu teminat kapsamı oldukça dardır. Türkiye şartlarında çok tercih edildiği söylenemez. 2017 yılında kesilen Dar Kasko adetleri ve prim tutarları aşağıdaki tabloda verilmiştir.



**Tablo 6:** 01.01-30.09.2017 Tarihleri Arasında Türkiye’de Yapılan Dar Kasko Adedi ve Prim Tutarları

Araç Tipi	Alt Branş Teminat Adet	Yazılan Prim
1-Otomobil	36.968	11.910.453
2-Taksi	111	455.977
3-Minibüs (Sürücü Dâhil 9-15 koltuk)	234	169.661
4-Otobüs (Sürücü dâhil 16-30 koltuk)	152	122.029
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	121	401.645
6-Kamyon	5.098	954.116
7-Kamyon	305	312.236
8-İş Makinası	19	31.649
9-Traktör	215	97.388
10-Römork	82	57.599
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	15	13.142
12-Tanker	25	48.496
13-Çekici	208	238.479
14-Özel Amaçlı Taşıt	15	19.863
15-Tarım Makinesi	0	0
<b>TOPLAM</b>	<b>43.568</b>	<b>14.832.733</b>

**Kaynak:** www.tsb.org.tr

Yıl içinde kesilen Dar Kasko poliçe adet ve tutarları içinde en büyük paya sahip olan yine otomobillere ait olduğu görülmektedir.

#### 2.4.2. Kasko

Kasko Genel Şartların da belirlenen ve kasko poliçesi konusu incelenirken detaylı olarak verilen teminatların tamamını kapsayan poliçe olarak tanımlanmaktadır. Tablo:5 ve 6 incelendiğinde bu kasko türünün Dar Kaskodan bile daha az tercih edildiği görülecektir. Aşağıda 2017 yılı içinde kesilen Kasko poliçesi adet ve teminat bazında verilmiştir.

**Tablo 7:** 01.01-30.09.2017 Tarihleri Arasında Türkiye’de Yapılan Kasko Adedi ve Prim Tutarları

Araç Tipi	Alt Branş Teminat Adet	Yazılan Prim	Oran (adet)	Oran (prim )
1-Otomobil	4.882	7.054.398	45,79%	46,77%
2-Taksi	89	114.196	0,8 %	0,75%
3-Minibüs (Sürücü Dâhil 9-15 koltuk)	277	315.180	2,58%	2,08%
4-Otobüs (Sürücü dâhil 16-30 koltuk)	272	480.626	2,53%	3,18%
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	43	69.670	<b>0,3%</b>	<b>0,46%</b>
6-Kamyonet	1.490	1.645.979	13,84 %	10,89%
7-Kamyon	2.105	3.942.533	19,55 %	26,10 %
8-İş Makinası	32	98.583	0,2 %	0,65%
9-Traktör	93	88.130	0,8 %	0,58%
10-Römork	1.355	1.146.412	12,58 %	7,58 %
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	79	31.527	0,7 %	0,20%
12-Tanker	0	0	0	%
13-Çekici	4	9.938	0,03 %	0,06%
14-Özel Amaçlı Taşıt	28	76.819	0,2 %	0,05%
15-Tarım Makinesi	21	31.276	0,1 %	0,2%
<b>TOPLAM</b>	<b>10.771</b>	<b>15.105.267</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

### 2.4.3. Genişletilmiş Kasko

Yukarıda sayılan ana teminat gruplarının tamamı ve Kasko Genel Şartlarda belirlene aşağıda maddeler halinde sayılan teminatlardan bazıları veya tamamı ek sözleşme ile poliçeye ilave edilerek yapılan kasko türüdür.

Kasko Genel Şartlarının A.4 maddesine göre ek sözleşmeyle teminat altına alınabilecek zararlar şunlardır.

*“1. Türkiye sınırları dışında meydana gelen zararlar,*

*2. Grev, Lokavt, kargaşalık ile halk hareketleri ve bunları önlemek ve etkileri azaltmak üzere yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar,*

*3. A.5 maddesinin 9 uncu bendinde belirtilen zararlar hariç olmak üzere, 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan*

*sabotaj ile bunları önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar,*

*4. Deprem, toprak kayması, fırtına, dolu, yıldırım veya yanardağ püskürmesi nedeni ile meydana gelen zararlar,*

*5. Sel ve su baskını ile meydana gelen zararlar,*

*6. Araçta sigara benzeri maddelerin teması ile meydana gelen yangın dışındaki zararlar,*

*7. Yetkili olmayan kişilere çektirilen araca gelen zararlar ile kurallara uygun olmadan çekilen veya çektirilen araçlara gelen zararlar,*

*8. Aracın sigorta kapsamına giren tam veya kısmi bir zarara uğraması nedeni ile tam hasar halinde tazminatın ödenmesine, kısmi hasar halinde hasarın giderilmesine kadar olan sürede poliçede bu korumaya ilişkin belirtilen limitle sınırlı olmak üzere kullanım ve gelir kaybından doğan zararlar,*

*9. Aracın, kurallara uygun bir şekilde yasal olarak taşınmasına izin verilen patlayıcı, parlayıcı ve yakıcı maddeler taşınması nedeniyle uğrayacağı zararlar,*

*10. Aracın iddia ve yarışlara katılması sonucu ile bunlara hazırlık denemeleri sırasında meydana gelen zararlar,*

*11. Araç anahtarının ek sözleşmede belirtilen haller sonucunda ele geçirilmesi suretiyle aracın çalınması ve çalınmaya teşebbüsü sonucu meydana gelecek ziya ve hasarlar,*

*12. Ek sözleşmede belirtilen haller sonucunda kaybolan ve çalınan anahtarlar dolayısıyla aracın kilit mekanizmasının değiştirilmesi nedeniyle uğranılan zararlar,*

*13. Kemirgen ve ek sözleşmede belirtilen durumlar dâhilinde diğer hayvanların vereceği zararlar,*

*14. Yağsızlık, susuzluk, donma, bozukluk, eskime, çürüme, paslanma ve bakımsızlık nedeniyle meydana gelen zararlar,*

*15. Sigorta kapsamına giren bir olaydan doğmadıkça ve böyle bir olayla sonuçlanmadıkça aracın mekanik, elektrik ve elektronik donanımında meydana gelen her türlü arızalar, kırılmalar ile lastiklerde meydana gelen zararlar”.*

2017 yılı itibariyle yapılan Genişletilmiş Kasko poliçeleri araç sınıfı poliçe adedi ve kesilen primler bazında verilmiştir.

**Tablo 8:** 01.01-30.09.2017 Tarihleri Arasında Türkiye’de Yapılan Genişletilmiş Kasko Adedi ve Prim Tutarları

Araç Tipi	Alt Branş Teminat Adet	Yazılan Prim	Oran (adet)	Oran (prim )
<b>1-Otomobil</b>	2.943.789	3.258.487.356	68,68%	65,59%
<b>2-Taksi</b>	7.024	11.900.073	0,16%	0,24%
<b>3-Minibüs (Sürücü Dâhil 9-15 koltuk)</b>	80.599	92.936.540	1,87%	1,94%
<b>4-Otobüs (Sürücü dâhil 16-30 koltuk)</b>	37.924	48.602.769	0,88%	1,01%
<b>5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)</b>	10.129	67.236.084	<b>0,23 %</b>	<b>1,39%</b>
<b>6-Kamyonet</b>	717.954	606.680.584	16,74 %	11,58 %
<b>7-Kamyon</b>	105.111	242.662.001	2,48 %	5,03 %
<b>8-İş Makinası</b>	8.197	14.923.745	0,01%	0,30%
<b>9-Traktör</b>	167.707	76.611.619	3,91 %	1,58 %
<b>10-Römork</b>	66.053	77.058.242	1,54 %	1,60 %
<b>11-Motosiklet ve Yük Motosikleti</b>	21.114	16.406.355	0,49 %	3,40 %
<b>12-Tanker</b>	7.310	16.841.478	0,17 %	0,34 %
<b>13-Çekici</b>	91.507	256.945.210	2,19 %	5,33%
<b>14-Özel Amaçlı Taşıt</b>	20.395	30.366.560	0,47 %	0,62 %
<b>15-Tarım Makinesi</b>	3.559	2.997.453	0,08 %	0,06%
<b>TOPLAM</b>	<b>4.288.374</b>	<b>4.820.656.068</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

#### 2.4.4.Tam Kasko

Kasko Genel Şartlarında belirtilen ana teminatlarının yanında yukarıda maddeler halinde sayılan ek teminatların tamamının verilmesinin zorunlu olduğu bu ek teminatlardan istisna tutulmasının olmadığı poliçe türüdür. Ancak yukarıda verilen tablolar incelendiğinde görüleceği üzere Tam Kasko poliçesi hiç kesilememektedir. Bunu en önemli nedeni ek teminatların sürekli ihtiyaçlara hitap etmemesi: kasko poliçesinin kapsamı genişledikçe alınacak bedelinde artacağı aşıkârdır. Örneğin yukarıdaki tablolardan sadece otomobile ait olanlar mukayese edildiğinde 2017 yılı için Dar Kasko alan bir otomobil kullanıcısı ortalama 322 TL öderken Genişletilmiş Kasko alan bir otomobil kullanıcısı ise 1.106 TL ödemektedir. Bu durum örneğin yurt dışında yapılan kazaları kapsamına alan bir Tam Kasko bireylere daha fazla maliyet

getirecektir. Dolayısıyla karşılama ihtimali zayıf olan riskler için tüketiciler bedel ödemek istememektedirler.

## 2.5. Kasko Sigortası Bedelinin Tespiti

Kasko sigorta bedeli aracın değeriyle doğrudan ilgilidir. Özellikle aracın tam hasara uğraması durumunda oldukça önemlidir. Çünkü bir aracın pert olması durumunda diğer bir ifadeyle araç tamir bedelinin araca piyasa değerini aşması halinde aracın hasarının giderilmesi yerine aracın değeri sigortalıya ödenmektedir. 5684 sayılı Sigortacılık Kanununa dayanarak kurulan kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşu olan Türkiye Sigorta Birliği her ay düzenli olarak 15 yaşına kadar olan ve Türkiye’de bulunan motorlu kara araçlarının kasko değer listesi yayımlamaktadır. Bu fiyat listesi bir aracın kasko değerinin belirlenmesinde kesin olarak temel alınacak bedeller değildir. Sadece piyasanın işlerliğini sağlamak adına kasko değerinin belirlenmesinde veri oluşturmaktadır. Nitekim ikinci el bir aracın değerini etkileyen birçok etkenden bahsedilebilir. Örneğin aynı marka ve model bir aracın yapmış olduğu kilometre, herhangi bir kazaya karışmış olması gibi hususlar değerini etkilemektedir. Sigorta sektöründe piyasaya çıkan yeni araçların kasko değerlerinin belirlenmesinde sorunla karşılaşmazken, ikinci el araçlar için aynı şeyi söylemek pek mümkün değildir (Öksüz, 2016).

Sigorta şirketleri tarafından yeni bir aracın kasko değeri genel olarak bayiden ilk alındığında kesilen fatura bedeli dikkate alınmaktadır. İkinci el araçların değerlerinin tespitinde ise mutlak bir gösterge olmadığından sigortalı ve sigortacı arasında çıkma ihtimali olan sorunları gidermek amacıyla kanun koyucu, Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartlarında bu durumu belirlemiştir. Buna göre; “*Sigorta şirketi aracı hasar tarihi itibarıyla rayiç değerine kadar teminat altına almıştır. Sigorta tazminatının hesabında sigortalı menfaatlerin rizikonun gerçekleşmesi anındaki rayiç değerleri esas tutulur.*” Bu düzenlemeden anlaşılacağı üzere bir araç kasko poliçesi yapılırken rayiç değerinden poliçe yapılacak ve hasarı olduğunda da rayiç değer üzerinden ödenecektir.

Sigorta sektöründe araç rayiç değerinin belirlenmesi hususu ayrı bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Ekonomik koşullar, araç arz ve talebi, mevsimsel koşullar gibi etkenlerden etkilenen aracın rayiç değerinin ortaya koymak kolay olmamaktadır. Bu durumun sigortalı ve sigortacı arasında anlaşmazlık doğurmasından dolayı Hazine

Müsteşarlığınca idari düzenleme yapılmış ve bunu sektöre duyurmuştur. Hazine Müsteşarlığının 28.08.2015 tarih ve 20015/32 sayılı sektör duyurusuna göre;

*“sigorta şirketi aracı hasar tarihi itibariyle rayiç değerine kadar teminat altına almıştır. Sigorta tazminatının hesabında sigortalı menfaatlerin rizikonun gerçekleşmesi anındaki rayiç değerleri esas tutulur.*

*Rayiç değer için esas alınacak referansa veya rayiç değeri belirleme yöntemine poliçede yer verilir. Bu yönde bir referans belirlenmemişse veya bu belirleme somut değilse Hazine Müsteşarlığınca tespit edilecek kurallar çerçevesinde belirlenecek referans rayiç değerler esas alınır*

*Bu çerçevede rayiç değer için esas alınacak referansa veya rayiç değeri belirleme yöntemine poliçede yer verilmemişse veya bu belirleme somut değilse, ilgili hasara ilişkin eksper raporunda yer alan rayiç değer esas alınır”.*

Buna göre bir aracın rayiç değeri veya referans alınacak yöntem öncelikle poliçede yer almalıdır. Aksi takdirde hasar tespiti için tayin edilen eksper tarafından tespit edilen rayiç değer esas alınacaktır. Ancak eksperlerin rayiç değer tespitinde bazı sorunlar yaşanmaktadır. Çünkü sigorta eksperleri sigorta şirketlerince atanmakta ve kazaya ilişkin tüm veriler eksper atayan şirket tarafından sağlanmaktadır. Dolayısıyla eksper tarafsızlık ilkesini ihlal edebilmekte ve sigortalının aleyhine raporlar düzenleyebilmektedirler. Sigorta eksperinin tarafsız olması hem Sigortacılık Kanunu hem Sigorta Eksperleri Yönetmeliğinin emredici hükmüdür. Ancak sigorta eksperleri, işvereni durumunda olan sigorta şirketleri ile iyi anlaşmak ve daha çok iş almak düşüncesi ile şirketi memnun etme yoluna gidebilir. Bu şekilde bir tavır sergileyerek sigortalı lehine bir karar aldığımda eksper için bir yaptırım söz konusu değildir. Ancak “sigorta şirketinin memnun olmaması durumunda, sigorta şirketi bu ekspere bir daha hasar dosyası vermeyerek eksperin işini kesecektir. Bu şekilde bir riskin olduğu ortamda sigorta eksperinin tarafsızlığı her ne kadar kanun, yönetmelik ve etik ilkelerde yazsa bile piyasa gerçekleriyle çeliştiği bir gerçektir (Öksüz, 2016).

### **2.5.1. Kurtarma Geliri ve Araç Değerinin Belirlenmesi**

Kara Araçları Kasko Genel Şartlarında tam hasar durumu tanımlanmıştır. Buna göre; “Onarım masraflarının sigortalı aracın rizikonun gerçekleştiği tarihteki değerini aşması ve aynı zamanda eksper raporu ile aracın onarım kabul etmez bir hale

*geldiğinin tespit edilmesi durumunda, araç tam hasara uğramış sayılır* “uygulamada pert olarak karşımıza çıkan bu durumda aracın onarılması yerine sigortalıya rayiç değeri ödenmektedir. Burada hasara uğramış aracın bu haliyle satılarak elde edilen gelire “kurtarma” geliri denilmektedir. Diğer bir tanımlamayla sigortacı tarafından hasarın tazmin edilmesinden sonra, zarara uğrayan sigorta konusu malın satışından veya hasara neden olan üçüncü kişilere rücu edilmesiyle elde edilen gelire denilmektedir(Gülbitti, 2007; s.126). Her hasarlı kaza sonucunda kurtarma geliri çıkmaktadır. Kısmi hasarlarda hasarlı parçaların satışından bu gelir elde edilmeye çalışılırken tam hasarlı kazalarda ise pert olan aracın satışından elde edilir.

Kurtarma geliri sigortacıya ait olduğu düşünülüğünde aracın rayiç değerini etkilemektedir. Örneğin piyasa değeri 50.000 TL olan bir aracın hasara uğradığını ve tamir maliyetinin 25.000 TL olduğunda sigorta şirketi kurtarma gelirini de hesaba katarak genel değerlendirme yapar ve aracın pert e ayırıp ayırmamaya karar verir. Aracın kurtarma geliri tamir maliyetinin altında çıkması (ör. 20.000 TL) halinde şirketin araç sahibine kurtarma bedeline ilave olarak tamir maliyetinden daha fazla (30.000 TL) ödeme yapması gerekeceğinden perte ayırmak karlı olmayacaktır. Ancak kurtarma bedeli tamir maliyetinin üstünde çıkması (ör. 35.000 TL) halinde şirketin araç sahibine kurtarma bedeline ilave olarak tamir maliyetinden daha az (15.000 TL) ödeme yapacağından daha karlı olacaktır.

## **2.6. Kasko Sigortasında Karşılaşılan Usulsüzlükler**

Sigorta sektörünün en önemli sorunlardan başında problem davranışlar gelmektedir. Sigorta kapsamına alınan aracın kazaya karışması halinde sigortacı bazı hileli davranışlar sergileyerek kasko şirketinden daha fazla bedel almak veya kusurunu örtmeye çalışabilmektedirler. Aşağıda bu sektörde karşılaşılan usulsüzlükler sıralanmıştır (Özkan, 2002).

1. Sigortasız hasarın sigortalı hale dönüştürülmesi: Hasar olduktan sonra teminat kapsamına girmeyen bir hasarı yanlış bilgi vermek suretiyle teminat kapsamına alamaya çalışmak olarak ifade edilebilir.

2. Bilgi gizlenmesi: Kasko poliçesi kesilirken daha az prim ödemek için sigorta kapsamına alınacak araçla ilgili eksik bilgi verilebilmektedir.

3. Sigortalının bilerek hasar yapması: Sigortalı farklı gerekçeler ile poliçe kapsamındaki aracına zarar vererek sigortacıdan bedel talep etmesi durumudur. Daha çok kısmi hasarlarda karşılaşılan bir durumdur. Sigortalı kısmen hasarlanan aracına bilerek daha fazla zarar vererek pert hale getirmek isteyebilmektedir. Yasal mevzuat çerçevesin suç olan bu davranışlar ispatlanmaması durumunda sigorta şirketlerine ciddi zararlar vermektedir.

4. Hasar miktarının abartılması: Meydana gelen hasarın gereğinden fazla gösterilmesi durumudur. Aracı kazaya karışan sigortalı hasarlı aracını yeniden kullanmak istememesinden kaynaklanan bu durum, bireyi hasarı gereğinden fazla göstermek suretiyle aracını perte ayırmak isteyebilmektedirler.





## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TRAFİK VE KASKO SİGORTASINDA MODEL ÖNERİSİ: “TEK ve ZORUNLU POLİÇE”

#### 3.1. Türkiye’de Sigorta ve Kasko Prim ve Ödenen Tazminat Tutarlarının Karşılaştırılması

Araştırmanın bu bölümünde sunulan bilgiler, önemli ölçüde trafikteki araçlara yönelik olarak yaptırılan sigorta verilerine dayalı olarak oluşturulmuştur. Kullanılan bilgiler, trafik ve kasko sigortasına ilişkin resmi verileri yayınlayan Türkiye Sigorta Birliği (TSB)’nin resmi internet sayfasından derlenmiştir. Ancak kurumun sayfasındaki veriler 2014-2017 yıllarına ait veriler olup daha önceki yıllara ait düzenli veri elde etme olanağı olmamıştır. Bu bakımdan inceleme ve değerlendirmeler söz konusu döneme ait verilerle sınırlı tutulmuştur.

##### 3.1.1. Trafik Sigortasında Durum

Ülkemizde son dört yılda (2014-2017) trafik ve kasko sigortası yaptıran araç sayısı ve yazılan prim tutarları araç sınıflarına göre aşağıda tablolar halinde verilmiştir.

Tablo 10 incelendiğinde 2014 yılında 15.062.936 adet olan sigortalı araç sayısı her yıl artış göstermiş ve 2017 yılında 17.524.114 adede ulaşmıştır. 2017 yılına gelindiğinde sigortalanan toplam araç sayısı 2.461.178 adet, diğer bir deyiş ile 2014 yılı temel alındığında sigortalanan toplam araç sayısı %16,3 oranında artış göstermiştir. Sigortalı toplam araç içinde en büyük pay otomobil sınıfına ait olduğu görülmektedir.

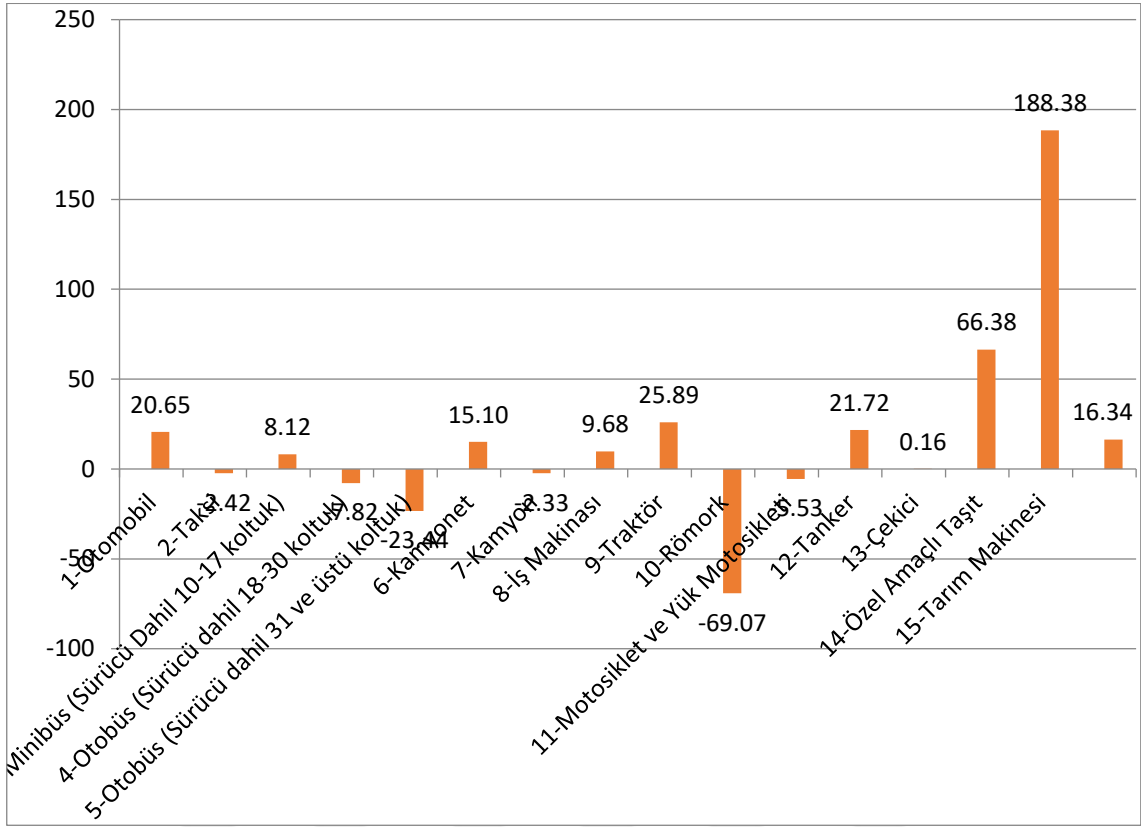
**Tablo 9:** Trafik Sigortası Yaptıran Araç Sayısı(Adet)

Araç sınıfı	2014	2015	2016	2017	2014/2017 Değişim (%)	Araç Sınıfına Göre Paylar (%)
1-Otomobil	9.122.624	9.415.487	10.261.689	11.006.061	<b>20,65</b>	<b>62,81</b>
2-Taksi	74.820	75.127	82.242	73.008	<b>-2,42</b>	<b>0,42</b>
3-Minibüs (Sürücü Dahil 10-17 koltuk)	348.359	356.917	369.527	376.658	<b>8,12</b>	<b>2,15</b>
4-Otobüs (Sürücü dâhil 18-30 koltuk)	139.187	135.983	130.307	128.303	<b>-7,82</b>	<b>0,73</b>
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	36.460	33.465	28.723	27.915	<b>-23,44</b>	<b>0,16</b>
6-Kamyonet	2.730.079	2.782.531	2.964.434	3.142.225	<b>15,10</b>	<b>17,93</b>
7-Kamyon	388.451	394.103	393.402	379.418	<b>-2,33</b>	<b>2,17</b>
8-İş Makinası	51.600	55.901	61.778	56.593	<b>9,68</b>	<b>0,32</b>
9-Traktör	785.257	860.742	941.433	988.529	<b>25,89</b>	<b>5,64</b>
10-Römork	3.763	989	809	1.164	<b>-69,07</b>	<b>0,01</b>
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	1.126.335	1.141.744	996.881	1.064.059	<b>-5,53</b>	<b>6,07</b>
12-Tanker	16.125	19.026	19.150	19.628	<b>21,72</b>	<b>0,11</b>
13-Çekici	211.831	217.677	213.695	212.179	<b>0,16</b>	<b>1,21</b>
14-Özel Amaçlı Taşıt	26.642	30.330	35.065	44.328	<b>66,38</b>	<b>0,25</b>
15-Tarım Makinesi	1.403	2.411	3.277	4.046	<b>188,38</b>	<b>0,02</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>15.062.936</b>	<b>15.522.432</b>	<b>16.502.412</b>	<b>17.524.114</b>	<b>16,34</b>	<b>100,00</b>

**Kaynak:** [www.tsb.org.tr](http://www.tsb.org.tr)

Sigortalı araç sayısının yıllara göre değişimine bakıldığı zaman en fazla artışın tarım makineleri (% 188,3) ve özel amaçlı taşıtlarda (% 66,3) olduğu görülmektedir. En fazla artışın olduğu diğer taşıt türleri olarak tanker (% 21,7), traktör (% 25,8) gibi iş amaçlı taşıt çeşitleri öne çıkmaktadır. Dikkat edilirse son yıllardaki en fazla artışın tarım ve iş makinelerinde olduğu görülmekte olup otomobil gibi hususi nitelikli taşıtlardaki artış oranı diğer araç türlerine göre daha düşüktür.

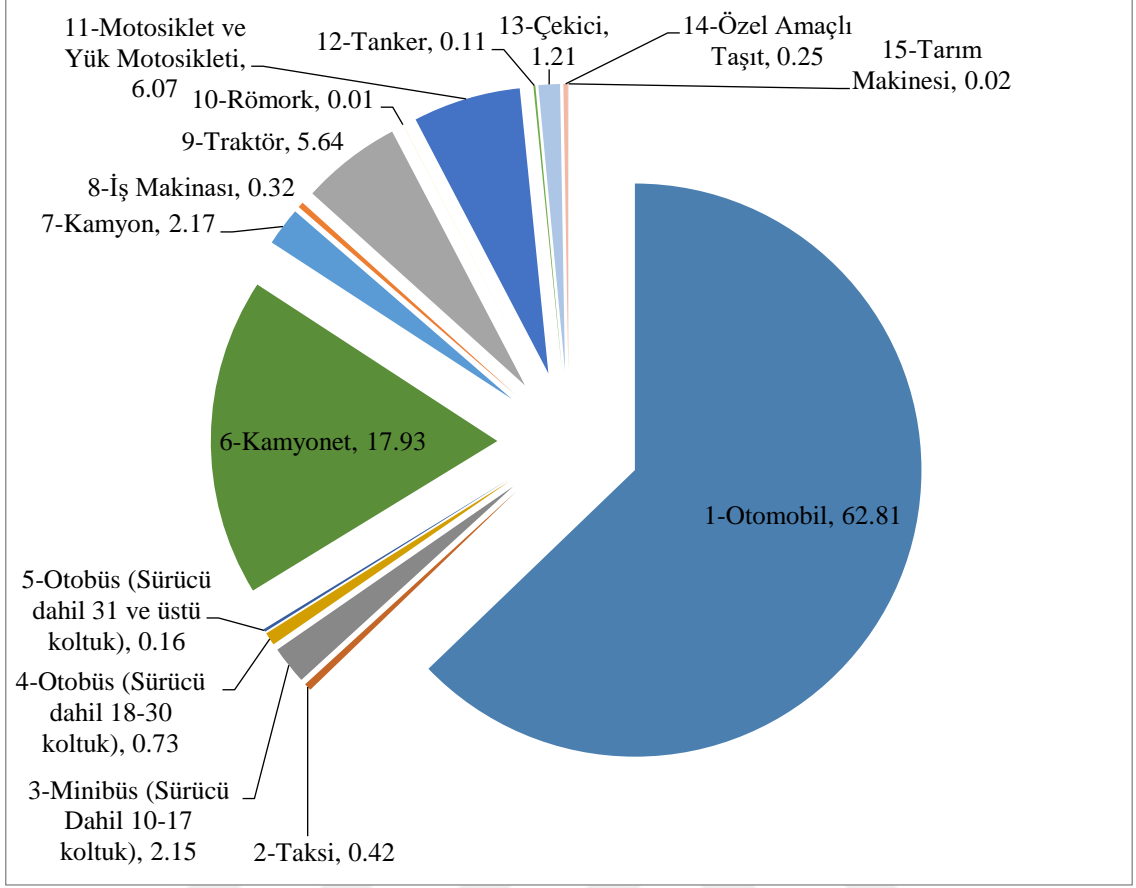
Tarım ve iş makinelerinin sayısındaki artışın diğer taşıt türlerine göre daha fazla olmasını son yıllardaki tarımsal gelişmelerle ilişkilendirmek mümkündür. Özellikle devletin çiftçilere yönelik olarak sağladığı desteklerin bir uzantısı olarak Türkiye’de tarım makineleri ve traktör satışlarının arttığı görülürken, tanker gibi üretim/iş amaçlı makinelerin satışında da artışlar söz konusu olmuştur.



**Şekil 1.** Türlerine Göre Trafik Sigortalı Araç Sayısındaki Artış (% , 2014/2017)

Tarım amaçlı taşıt ve makine alımlarının yanında özel amaçlı kullanıma dayalı araç alımlarının artışına bağlı olarak son yıllarda Türkiye'deki taşıt sınıflarının dağılımında değişim görülürken bu değişimin trafik sigortalı araç sınıflarının payına yansıdığı da görülmektedir.

Taşıtların paylarındaki değişime rağmen 2017 yılı itibarıyla toplamda sigortalı araçların % 62,8'ini otomobiller oluşturmaktadır. Otomobilden sonra sigortalı araçlar içerisinde en yüksek payı iş amaçlı kullanımda ön plana çıkan kamyonetin (% 17,9) aldığı görülmektedir. Motosiklet ve traktör sınıfı araçlar ise en yüksek paya sahip diğer sigortalı araç gruplarıdır. Diğer araç sınıflarının payı oldukça düşük düzeyde görünmektedir.



**Şekil 2.** Trafik Sigortalı Araçların Araç Sınıfına Göre % Dağılımı (2017)

### 3.1.2. Kasko Sigortasında Durum

Kasko sigortası yaptıran araç sayısının yıllara göre değişime bakıldığı zaman; 2014 yılında 4,98 milyon olan toplam araç sayısının 2015 yılında 5,6 milyon, 2016 yılında 5,7 milyon ve 2017 yılında 6 milyona ulaştığı görülmektedir. Kasko sigortalı araç sayısının 2017 yılında 2014 yılına göre toplamda % 20 arttığı görülmektedir.

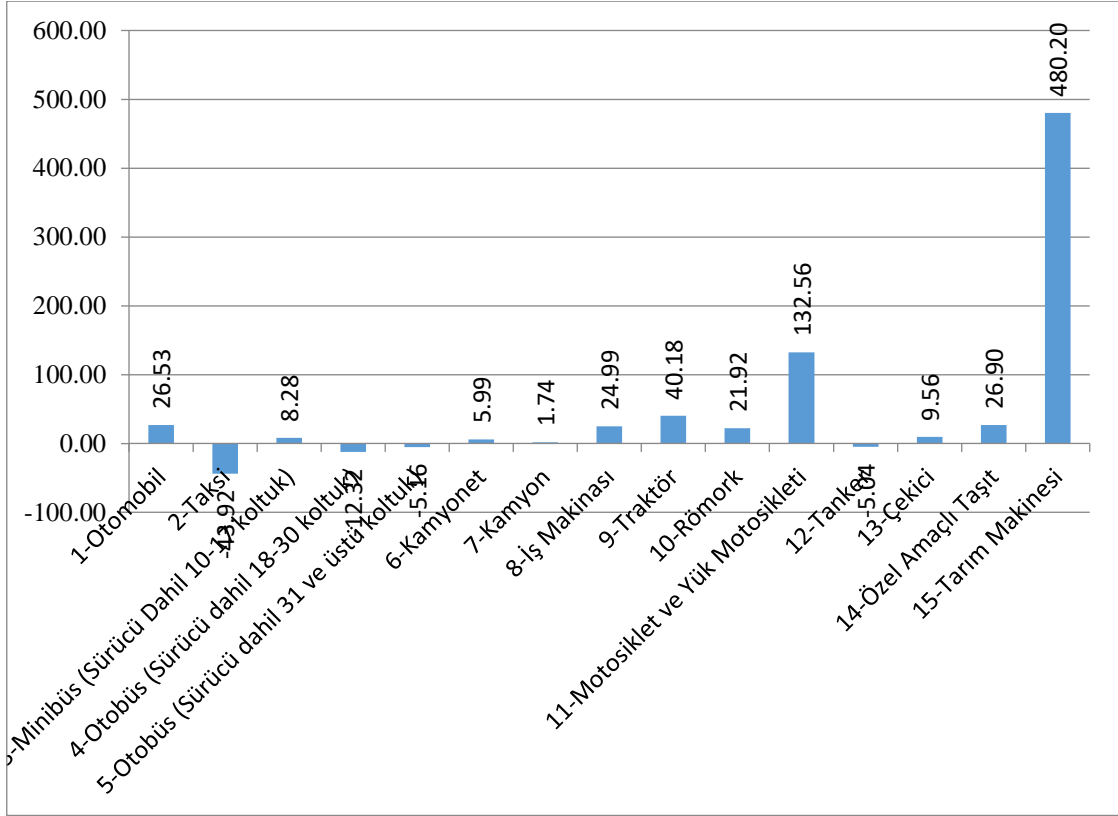
Kasko sigortalı araç sayısının 2014-2017 dönemindeki yıllara göre oransal değişimine bakıldığı zaman tarım makineleri ve motosiklet türü araçlar hariç diğer araç türlerindeki değişimin dikkate değer bir artışa işaret etmediği görülmektedir. Trafik sigortasında olduğu gibi en fazla artışın tarım makinelerinde olduğu ancak bu artış oranının çok daha yüksek olduğu (% 480) görülmektedir. Motosiklet türü araçlardaki kasko sigortası artışı ise % 132 civarındadır.

**Tablo 10:Kasko Sigortası Yaptıran Araç Sayısı(Adet)**

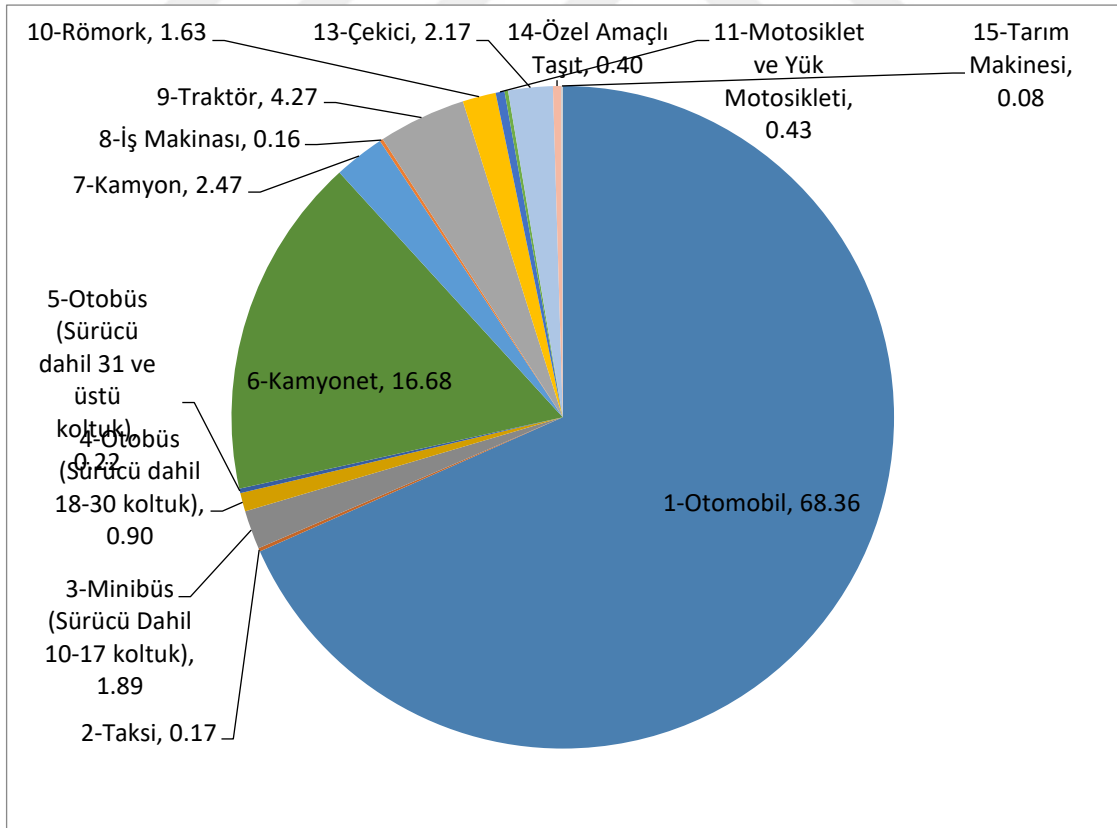
Araç sınıfı	2014	2015	2016	2017	2014-2017 Değişim %	Araç Sınıfına Göre Paylar (%)
1-Otomobil	3.256.027	3.800.081	3.888.606	4.119.964	<b>26,53</b>	<b>68,36</b>
2-Taksi	17.889	8.204	7.897	10.032	<b>-43,92</b>	<b>0,17</b>
3-Minibüs (Sürücü Dâhil 10-17 koltuk)	104.936	109.722	109.509	113.628	<b>8,28</b>	<b>1,89</b>
4-Otobüs (Sürücü dâhil 18-30 koltuk)	62.187	63.677	56.459	54.527	<b>-12,32</b>	<b>0,90</b>
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	13.927	14.693	12.875	13.209	<b>-5,16</b>	<b>0,22</b>
6-Kamyonet	948.623	992.808	974.508	1.005.435	<b>5,99</b>	<b>16,68</b>
7-Kamyon	146.264	151.298	144.211	148.815	<b>1,74</b>	<b>2,47</b>
8-İş Makinesi	7.782	7.794	12.467	9.727	<b>24,99</b>	<b>0,16</b>
9-Traktör	183.520	195.487	220.501	257.258	<b>40,18</b>	<b>4,27</b>
10-Römork	80.356	98.915	94.293	97.973	<b>21,92</b>	<b>1,63</b>
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	11.229	12.593	15.336	26.114	<b>132,56</b>	<b>0,43</b>
12-Tanker	11.014	11.162	10.786	10.459	<b>-5,04</b>	<b>0,17</b>
13-Çekici	119.302	133.640	126.829	130.712	<b>9,56</b>	<b>2,17</b>
14-Özel Amaçlı Taşıt	18.859	23.521	16.715	23.933	<b>26,90</b>	<b>0,40</b>
15-Tarım Makinesi	808	905	943	4.688	<b>480,20</b>	<b>0,08</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>4.982.725</b>	<b>5.624.499</b>	<b>5.691.935</b>	<b>6.026.476</b>	<b>20,95</b>	<b>100,00</b>

**Kaynak:** www.tsb.org.tr

2017 yılına ait kasko sigortalı araç payları değerlendirildiğinde otomobilin % 68,3 ile en fazla paya sahip olduğu görülmektedir. Otomobil sınıfı taşıtları, % 16,6 ile kamyonet sınıfı taşıtlar izlemektedir. Traktör ve römorklar ile kamyon sınıfı araçların kamyonet sınıfı araçları takip ettiği, diğer araç sınıflarının payının ise oldukça düşük olduğu görülmektedir.



Şekil 3. Türlerine Göre Kasko Sigortalı Araç Sayısındaki Artış (% , 2014/2017)



Şekil 4. Kasko Sigortalı Araç Sayısı Payları (% , 2017)

### 3.1.3. Trafik Sigortası Primlerinde Durum

**Tablo 11: Yıllar Bazında Yazılan Trafik Sigortası prim Tutarları (TL)**

Araç sınıfı	2014	2015	2016	2017
1-Otomobil	2.180.054.027	3.233.391.839	6.439.814.858	5.926.271.978
2-Taksi	85.459.092	98.386.891	183.906.139	138.127.562
3-Minibüs (Sürücü Dâhil 10-17 koltuk)	206.096.931	293.772.361	512.089.458	428.732.214
4-Otobüs (Sürücü dâhil 18-30 koltuk)	137.972.347	180.616.568	288.996.140	224.444.405
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	108.377.840	119.376.192	157.370.260	117.472.548
6-Kamyonet	973.693.329	1.339.306.768	2.508.902.330	2.289.176.749
7-Kamyon	453.601.760	550.380.364	801.687.209	673.603.974
8-İş Makinası	24.169.784	28.032.277	36.897.158	31.367.712
9-Traktör	68.151.254	95.251.799	178.691.426	133.773.083
10-Römork	890.284	315.010	425.334	1.033.271
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	115.439.411	156.317.997	326.021.197	266.285.303
12-Tanker	16.586.578	22.427.145	32.554.201	22.179.818
13-Çekici	399.457.531	497.506.420	720.858.766	595.156.129
14-Özel Amaçlı Taşıt	32.171.828	48.346.451	77.169.196	72.247.195
15-Tarım Makinesi	215.835	444.015	847.906	720.868
<b>TOPLAM</b>	<b>4.802.337.832</b>	<b>6.663.872.096</b>	<b>12.266.231.579</b>	<b>10.920.592.810</b>

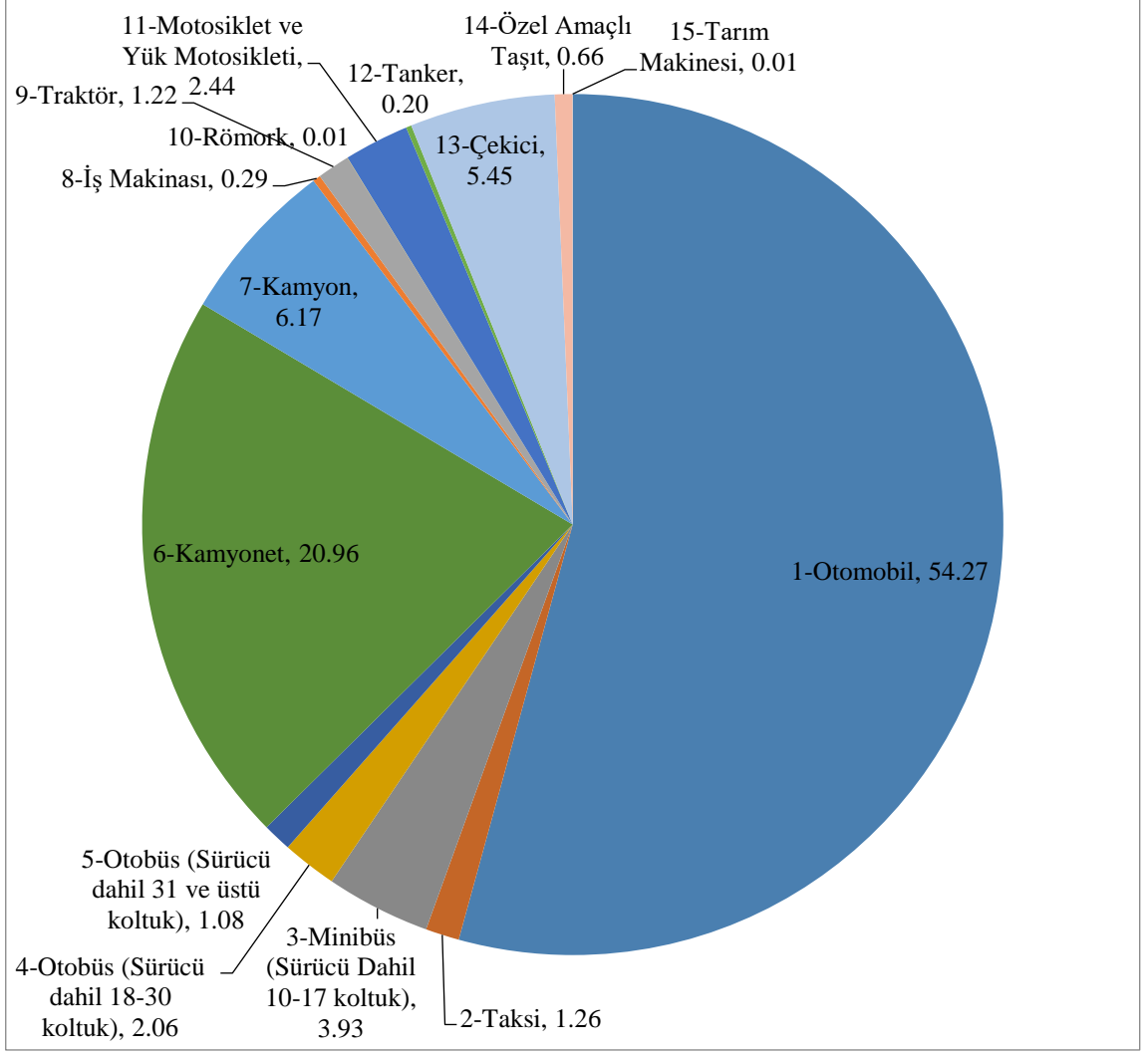
	Sigortalanan araç sayısı (adet)	Ödenen prim tutarı (TL)
2014	15.062.936	4.802.337.832
2015	15.522.432	6.663.872.096
2016	16.502.412	12.266.231.579
2017	17.524.114	10.920.592.810

**Tablo 12.** Yazılan Trafik Sigortası Prim Tutarlarının Değişimi ve Payları (%)

Araç sınıfı	2014	2017	2014-2017 Değişim %	Araç Sınıfına Göre Paylar (%)
1-Otomobil	2.180.054.027	5.926.271.978	171,84	54,27
2-Taksi	85.459.092	138.127.562	61,63	1,26
3-Minibüs (Sürücü Dâhil 10-17 koltuk)	206.096.931	428.732.214	108,02	3,93
4-Otobüs (Sürücü dâhil 18-30 koltuk)	137.972.347	224.444.405	62,67	2,06
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	108.377.840	117.472.548	8,39	1,08
6-Kamyonet	973.693.329	2.289.176.749	135,10	20,96
7-Kamyon	453.601.760	673.603.974	48,50	6,17
8-İş Makinası	24.169.784	31.367.712	29,78	0,29
9-Traktör	68.151.254	133.773.083	96,29	1,22
10-Römork	890.284	1.033.271	16,06	0,01
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	115.439.411	266.285.303	130,67	2,44
12-Tanker	16.586.578	22.179.818	33,72	0,20
13-Çekici	399.457.531	595.156.129	48,99	5,45
14-Özel Amaçlı Taşıt	32.171.828	72.247.195	124,57	0,66
15-Tarım Makinesi	215.835	720.868	233,99	0,01
<b>TOPLAM</b>	<b>4.802.337.832</b>	<b>10.920.592.810</b>	127,40	100,00

Tablo 12 ve 13 incelendiğinde yıllar bazında sigortalılar tarafından sigorta şirketlerine ödenen primlere yer verilmiştir. Ödenen primlere ilişkin veriler incelendiğinde 2014 yılında 15.062.936 adet araç karşılığında yazılan prim toplamı 4.802.337.832-TL, 2015 yılında 15.522.432 adet araç karşılığında yazılan prim toplamı 6.663.872.096-TL, 2016 yılında 16.502.412 adet araç karşılığında yazılan prim toplamı 12.266.231.579-TL, 2017 yılında 17.524.114 adet araç karşılığında yazılan prim toplamı 10.920.592.810-TL olarak gerçekleşmiştir. Yazılan primlerin yıldan yıla önemli bir artış gösterdiği, 2017 yılında yazılan primlerin 2014 yılı rakamlarına göre % 127 oranında arttığı görülmektedir.

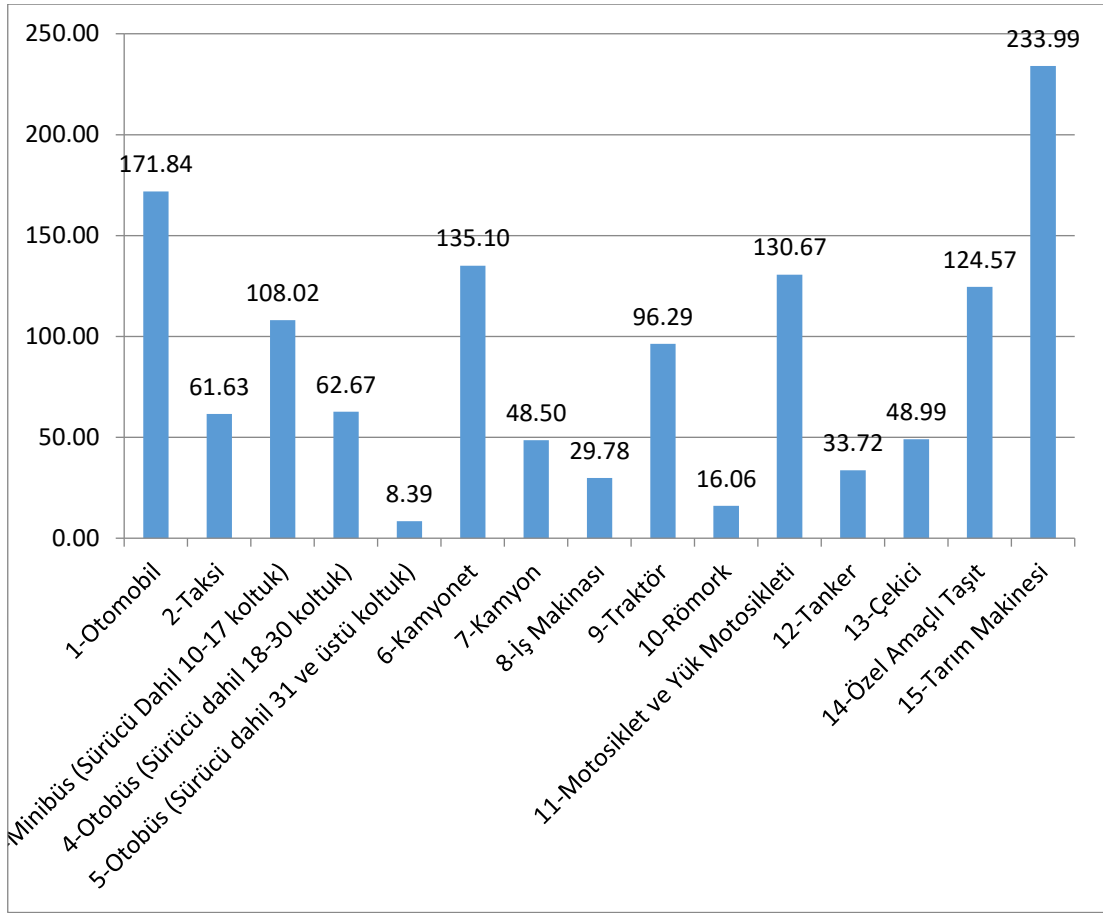




**Şekil 5.** Araç Türlerinin Yazılan Trafik Sigortası Prim Payları (% , 2017)

Yazılan trafik sigortası prim toplamlarının 2017 yılındaki araç sınıflarına göre dağılımına bakıldığında zaman otomobil sınıfı araçların % 54,2 ile en yüksek payı aldığı görülmektedir. Kamyonet sınıfı taşıtlar % 20,9 ile ikinci sırayı alırken kamyon ve çekici sınıfı taşıtlar üçüncü ve dördüncü sırayı almaktadır. Diğer taşıt sınıflarının yazılan trafik sigortası paylarının ise oldukça düşük düzeylerde kaldığı görülmektedir.

Yazılan trafik sigortası primlerinin araç sınıflarına göre 2014-2017 dönemindeki değişimine bakıldığında zaman tarım makineleri (% 233), otomobil (% 171) ve kamyonet (% 135) sınıfı araçların ilk üç sırayı aldığı görülmektedir.



**Şekil 6.** Yazılan Trafik Sigortası Primlerinde Değişim (% , 2014/2017)

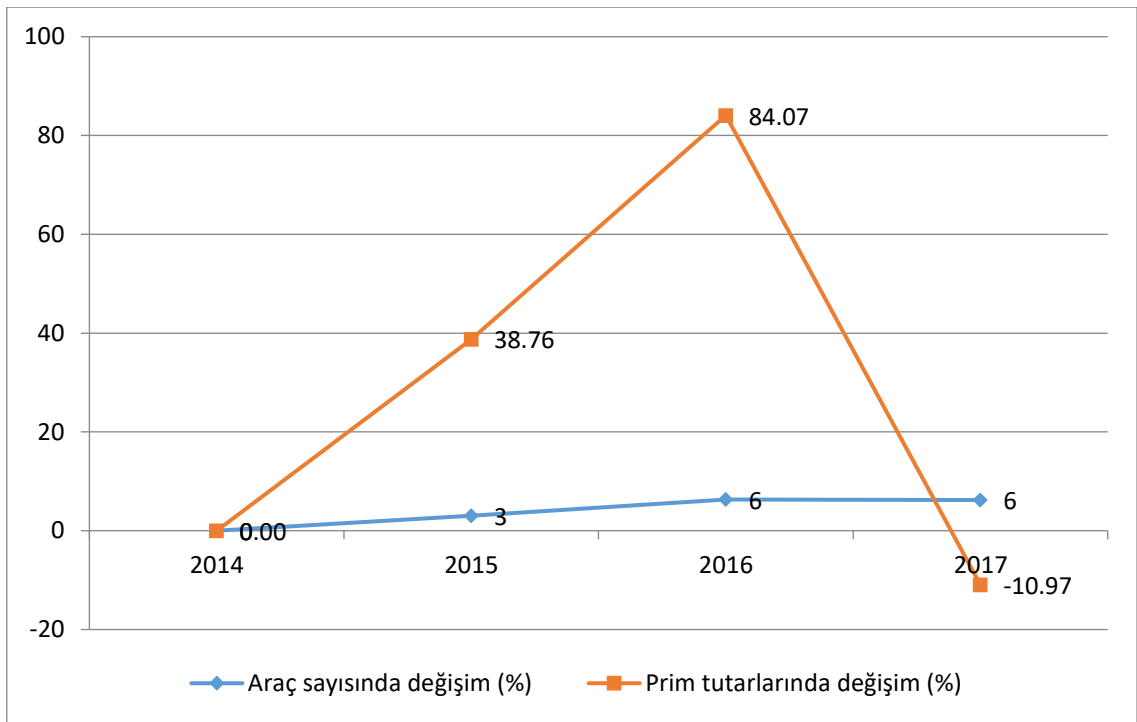
Yazılan trafik sigortası primlerindeki artışlara bakıldığında zaman bütün araç sınıflarında önemli bir artışın olduğu dikkat çekmektedir. Ödenen trafik ve kasko sigortası primlerindeki artışlara göre daha yüksek bir artış söz konusu olup, birçok gruptaki artışın yüzde yüzün üzerinde olduğu görülmektedir.

### 3.1.4. Sigortalanan Araç ve Prim Tutarları Değişimi

**Tablo 13:** Sigortalanan Araç Sayısı ve Ödenen prim Tutarlarında Yıllara Göre % Değişim

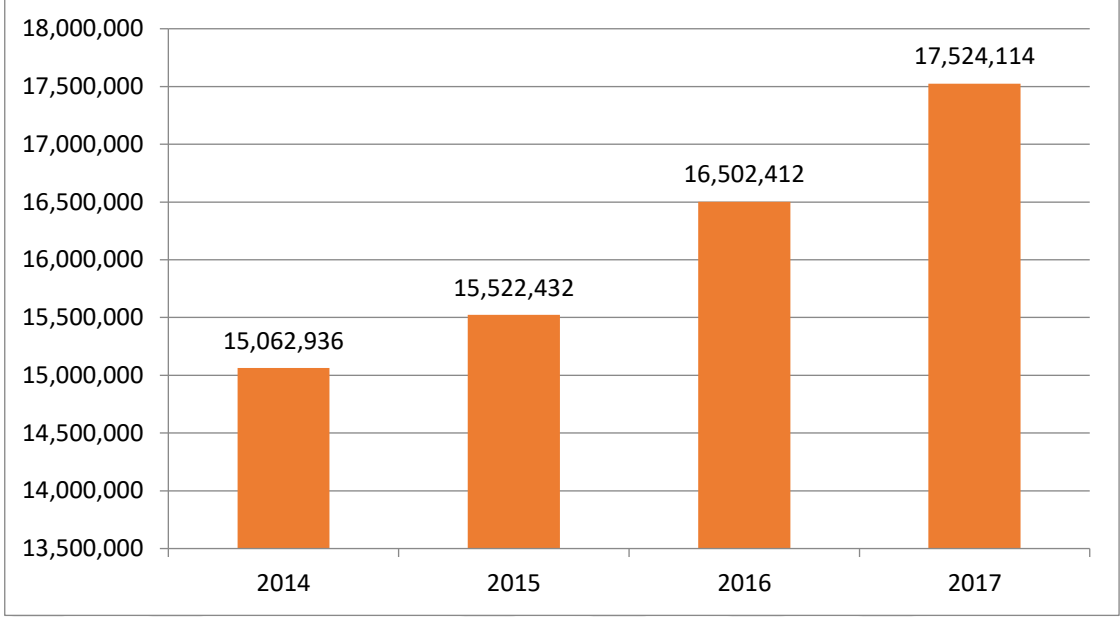
	Sigortalanan araç sayısı (adet)	Ödenen prim tutarı (TL)	Araç sayısında değişim (%)	Prim tutarlarında değişim (%)
2014	15.062.936	4.802.337.832	Baz yılı	Baz yılı
2015	15.522.432	6.663.872.096	%3	%38,7
2016	16.502.412	12.266.231.579	%9,5	%155
2017	17.524.114	10.920.592.810	%16,3	%127

Tablo 13’de 2014 yılı temel alınarak sigortalanan toplam araç sayılarında meydana gelen % değişim ve toplam araç sayısına göre ödenen prim tutarlarında meydana gelen % değişim verilmiştir. Buna göre sigortalanan araç sayısı 2015 yılında % 3 artarken ödenen prim tutarı %38,7 artmıştır. 2016 yılında sigortalanan araç sayısı 2014 yılına göre % 9,5 artış göstermişken bu artış karşılığında ödenen prim tutarından % 155 artış meydana gelmiştir. 2017 yılına gelindiğinde sigortalanan araç sayısı % 16,3 oranında artış göstermişken, ödenen prim tutarında % 127 oranında artış meydana geldiği gözlenmektedir.



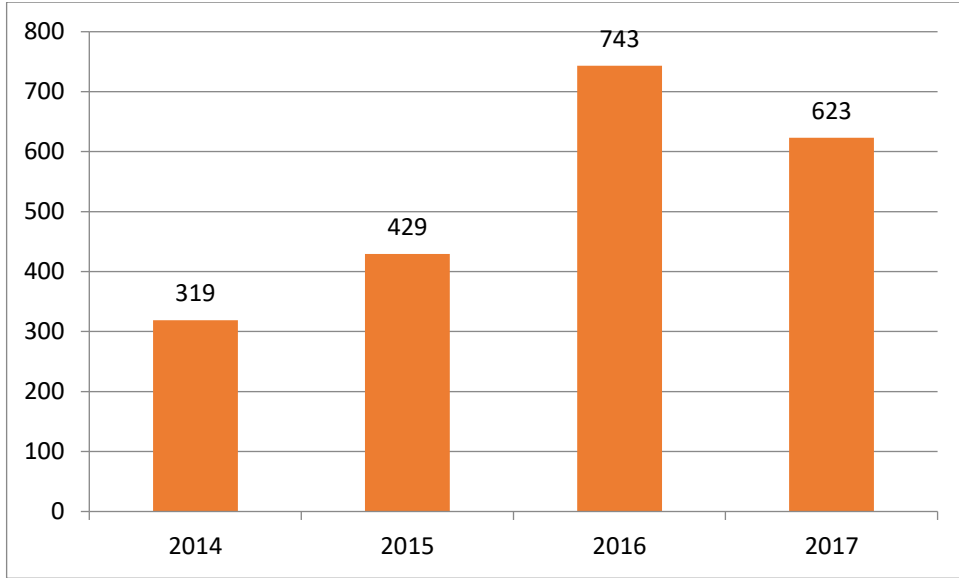
**Şekil 7.** Araç ve Ödenen Sigorta Prim Tutarlarındaki Yıllık Değişimin Karşılaştırılması (%)

Sigortalanan araç sayısı ve ödenen primlerin yıldan yıla değişimine bakıldığı zaman, yıllık olarak ödenen prim artışlarının sigortalanan araç artışından çok fazla olduğu görülmektedir. Sigortalanan araç sayısı 2015, 2016 ve 2017 yıllarında sırasıyla % 3, % 6 ve % 6 artış gösterirken ödenen primler 2015 yılında % 38, 2016 yılında % 84 artış göstermiş ancak 2017 yılında % 11 seviyesinde düşüş göstermiştir.



**Şekil 8.** Sigortalanan Araç Sayısındaki Değişim (Adet)

Araç sayısı ile ödenen prim tutarlarındaki artışlar karşılaştırıldığında, ödenen prim artışlarının araç sayısındaki artışlara göre çok daha yüksek olduğu görülmektedir. 2014-2017 dönemi için toplam araç sayısı % 16,3 artarken ödenen prim tutarları % 127 civarında artış göstermiştir. Bu durum, trafikteki mevcut sigortasız araçların söz konusu dönem içerisinde önemli bir kısmının sigortalandığını göstermektedir.



**Şekil 9.** Araç Başına Ödenen Sigorta Prim Tutarının Değişimi (TL)

Yıllar itibarıyla araç başına ödenen prim tutarlarına bakıldığında, 2014 yılından itibaren araç başı ödenen primlerin belirgin bir şekilde arttığı görülmektedir. 2014 yılında 319 TL olan primlerin 2015 yılında 429 TL'ye, 2016 yılında 743 TL'ye

çıkarak 2014 yılı rakamlarının 2 katını aştığı görülmektedir. Ödenen araç başı primlerde 2017 yılında bir düşüş söz konusu olmuş olsa da gerçekleşen 623 TL rakamının 2014 yılı rakamının iki katına yakın bir seviyeyi koruduğu görülmektedir.

### 3.1.5. Kasko Sigorta Primlerinde Durum

**Tablo 14:**Yıllar Bazında Yazılan Kasko Sigortası prim Tutarları (TL)

Araç sınıfı	2014	2015	2016	2017
1-Otomobil	3.158.001.499	3.575.622.114	4.097.548.841	4.659.723.667
2-Taksi	9.451.658	10.684.097	11.988.916	18.643.846
3-Minibüs (Sürücü Dâhil 10-17 koltuk)	101.142.382	109.699.599	119.402.245	134.229.419
4-Otobüs (Sürücü dâhil 18-30 koltuk)	64.238.237	68.104.813	67.314.074	70.615.597
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	82.494.723	88.638.367	90.292.278	85.838.809
6-Kamyonet	699.731.096	727.097.944	792.831.149	862.592.366
7-Kamyon	291.561.061	295.349.015	316.176.423	347.667.697
8-İş Makinası	18.309.868	17.347.865	26.183.972	18.850.081
9-Traktör	60.085.227	75.115.943	94.804.700	118.618.863
10-Römork	107.907.550	108.604.903	105.417.247	114.692.025
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	9.931.068	13.358.845	15.408.663	19.594.189
12-Tanker	22.309.842	22.981.059	23.260.817	23.760.830
13-Çekici	379.055.821	374.131.679	362.941.822	382.099.887
14-Özel Amaçlı Taşıt	51.753.844	40.294.231	32.591.892	41.884.580
15-Tarım Makinesi	2.303.370	2.557.611	2.546.388	3.513.411
<b>TOPLAM</b>	<b>5.058.277.245</b>	<b>5.529.588.086</b>	<b>6.158.709.427</b>	<b>6.902.325.267</b>

Kaynak: [www.tsb.org.tr](http://www.tsb.org.tr)

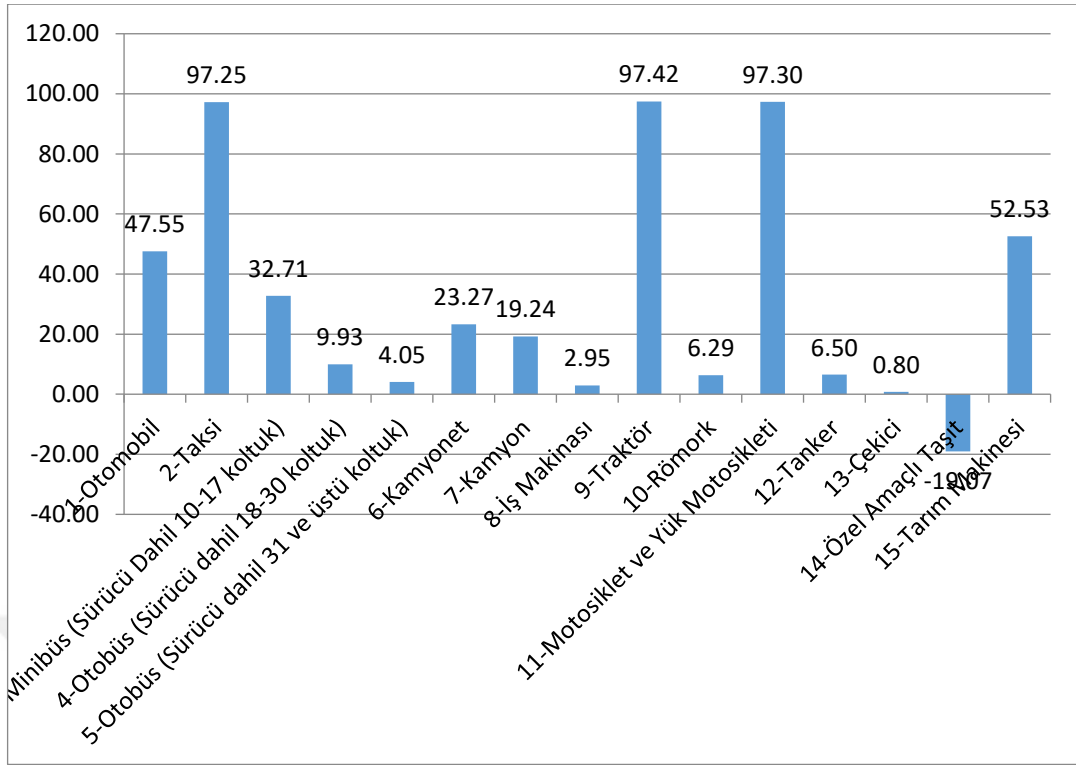
	Kasko Sigortası yapılan araç sayısı (adet)	Ödenen prim tutarı (TL)
<b>2014</b>	4.982.725	5.058.277.245
<b>2015</b>	5.624.499	5.529.588.086
<b>2016</b>	5.691.935	6.158.709.427
<b>2017</b>	6.026.476	6.902.325.267

**Tablo 15: Yazılan Kasko Sigortası Prim Tutarlarının Payı ve Değişimi (%)**

Araç sınıfı	2014	2017	2014-2017 Değişim %	Araç Sınıfına Göre Paylar (%)
1-Otomobil	3.158.001.499	4.659.723.667	<b>47,55</b>	<b>67,51</b>
2-Taksi	9.451.658	18.643.846	<b>97,25</b>	<b>0,27</b>
3-Minibüs (Sürücü Dâhil 10-17 koltuk)	101.142.382	134.229.419	<b>32,71</b>	<b>1,94</b>
4-Otobüs (Sürücü dâhil 18-30 koltuk)	64.238.237	70.615.597	<b>9,93</b>	<b>1,02</b>
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	82.494.723	85.838.809	<b>4,05</b>	<b>1,24</b>
6-Kamyonet	699.731.096	862.592.366	<b>23,27</b>	<b>12,50</b>
7-Kamyon	291.561.061	347.667.697	<b>19,24</b>	<b>5,04</b>
8-İş Makinası	18.309.868	18.850.081	<b>2,95</b>	<b>0,27</b>
9-Traktör	60.085.227	118.618.863	<b>97,42</b>	<b>1,72</b>
10-Römork	107.907.550	114.692.025	<b>6,29</b>	<b>1,66</b>
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	9.931.068	19.594.189	<b>97,30</b>	<b>0,28</b>
12-Tanker	22.309.842	23.760.830	<b>6,50</b>	<b>0,34</b>
13-Çekici	379.055.821	382.099.887	<b>0,80</b>	<b>5,54</b>
14-Özel Amaçlı Taşıt	51.753.844	41.884.580	<b>-19,07</b>	<b>0,61</b>
15-Tarım Makinesi	2.303.370	3.513.411	<b>52,53</b>	<b>0,05</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>5.058.277.245</b>	<b>6.902.325.267</b>	<b>36,46</b>	<b>100,00</b>

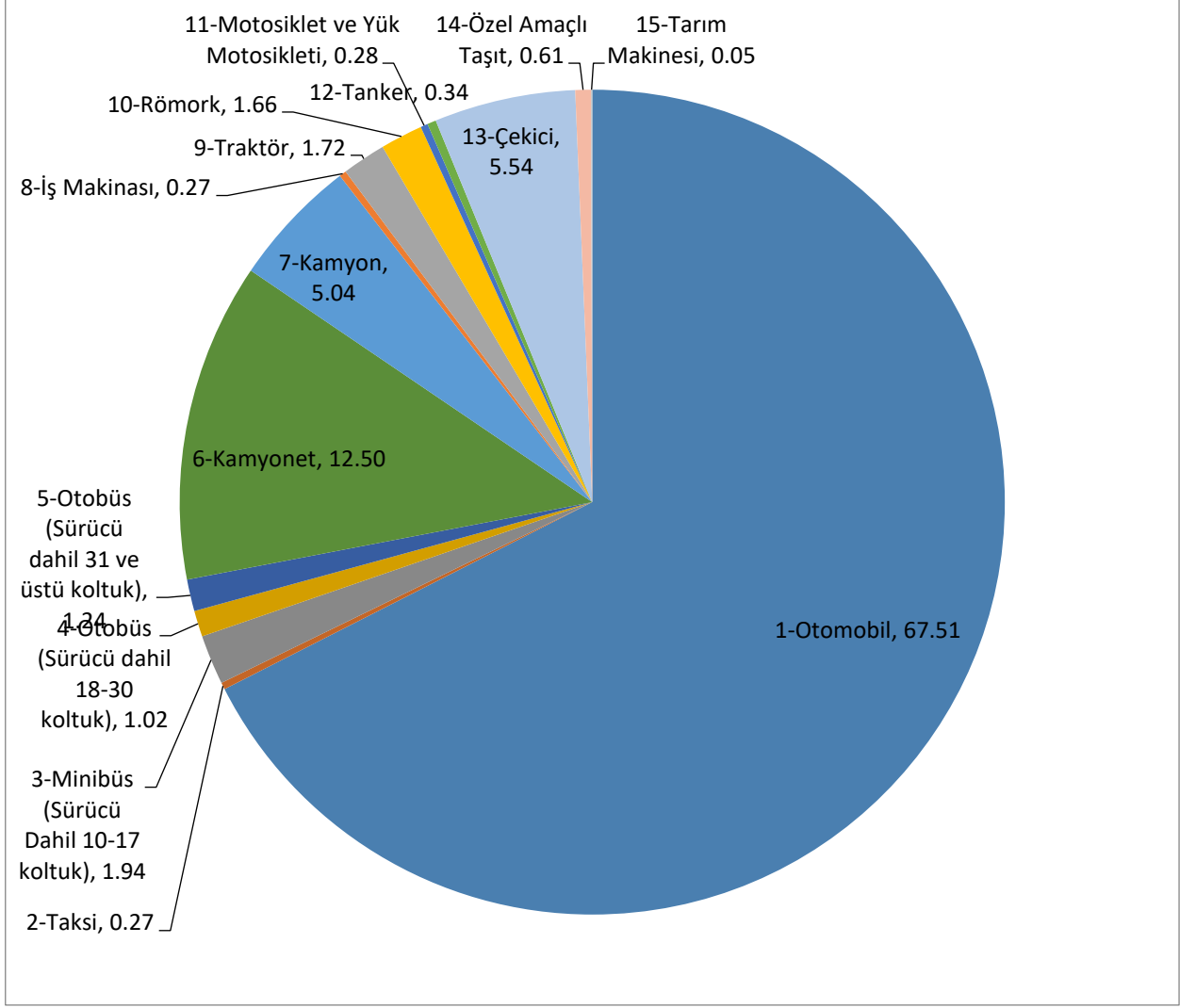
**Kaynak:** www.tsb.org.tr

Tablo 15 ve 16 incelendiğinde yıllar bazında kasko sigortalıları tarafından sigorta şirketlerine ödenen kasko primlerine yer verilmiştir. Ödenen primlere ilişkin veriler incelendiğinde 2014 yılında 4.982.725 adet araç karşılığında yazılan prim toplamı 5.058.277.245-TL, 2015 yılında 5.624.499 adet araç karşılığında yazılan prim toplamı 5.529.588.086-TL, 2016 yılında 5.691.935 adet araç karşılığında yazılan prim toplamı 6.158.709.427-TL, 2017 yılında 6.026.476 adet araç karşılığında yazılan prim toplamı 6.902.325.267-TL olarak gerçekleşmiştir.



**Şekil 10.** Araç Türlerine Göre Yazılan Kasko Sigortası Prim Değişimi (% , 2014/2017)

Yazılan kasko sigortası prim tutarlarının 2014-2017 dönemindeki değişimine bakıldığında zaman; taksi, traktör ve motosiklet grubundaki taşıtların % 97 civarındaki artışlarla ilk üç sırayı aldığı görülmektedir. Bu taşıt gruplarını % 52 ile tarım makineleri ve % 47 ile otomobil sınıfı araçlar takip etmektedir. Minibüs, kamyonet gibi taşıt grupları daha düşük orandaki artışlarla bu taşıt gruplarını takip ederken diğer araç sınıflarındaki yazılan kasko sigortası prim artışları daha düşük seviyelerde gerçekleşmiştir.



**Şekil 11.** Türlerine Göre Yazılan Kasko Sigortası Prim Payları (% , 2017)

Yazılan kasko sigortası primlerinin 2017 yılındaki araç türlerine göre dağılımına bakıldığında zaman % 67,5 ile en yüksek payı otomobil türü taşıtların aldığı görülmektedir. Kamyonet sınıfı araçlar % 12,5 ile ikinci sırayı alırken çekici (% 5,5) ve kamyon (% 5) türü araçlar üçüncü ve dördüncü sırayı almaktadır. Diğer araç sınıflarının payları daha düşük düzeylerde seyretmektedir.



**Tablo 16:** Kasko Sigortası yapılan Araç Sayısı ve Ödenen prim Tutarlarında Yıllara Göre % Değişim

	Kasko Sigortası yapılan araç sayısı (adet)	Ödenen prim tutarı (TL)	Araç sayısında değişim (%)	Prim tutarlarında değişim (%)
<b>2014</b>	4.982.725	5.058.277.245	Baz yılı	Baz yılı
<b>2015</b>	5.624.499	5.529.588.086	%12,8	%9,3
<b>2016</b>	5.691.935	6.158.709.427	%14,2	%21,7
<b>2017</b>	6.026.476	6.902.325.267	%20,9	%36,4

Tablo 16’da 2014 yılı temel alınarak kasko sigortası yapılan toplam araç sayılarında meydana gelen % değişim ve toplam araç sayısına göre ödenen prim tutarlarında meydana gelen % değişim verilmiştir. Buna göre kasko sigortası yapılan araç sayısı 2015 yılında % 12,8 artarken ödenen prim tutarı % 9,8 artmıştır. 2016 yılında kasko sigortası yapılan araç sayısı 2014 yılına göre % 14,2 artış göstermişken bu artış karşılığında ödenen prim tutarından % 21,7 artış meydana gelmiştir. 2017 yılına gelindiğinde kasko sigortası yapılan araç sayısı % 20,9 oranında artış göstermişken, ödenen prim tutarında % 36,4 oranında artış meydana geldiği gözlenmektedir.

Kasko sigortası yaptırılan araç sayısı ve ödenen prim tutarlarındaki artışlar karşılaştırıldığında prim artışlarının sigorta yaptırılan araç sayısındaki artıştan oransal olarak daha fazla olduğu görülmektedir. Kasko sigortası yaptırılan araç sayısı 2014-2017 döneminde toplam % 20,9 oranında artarken ödenen prim tutarı % 36,4 artış göstermiştir.

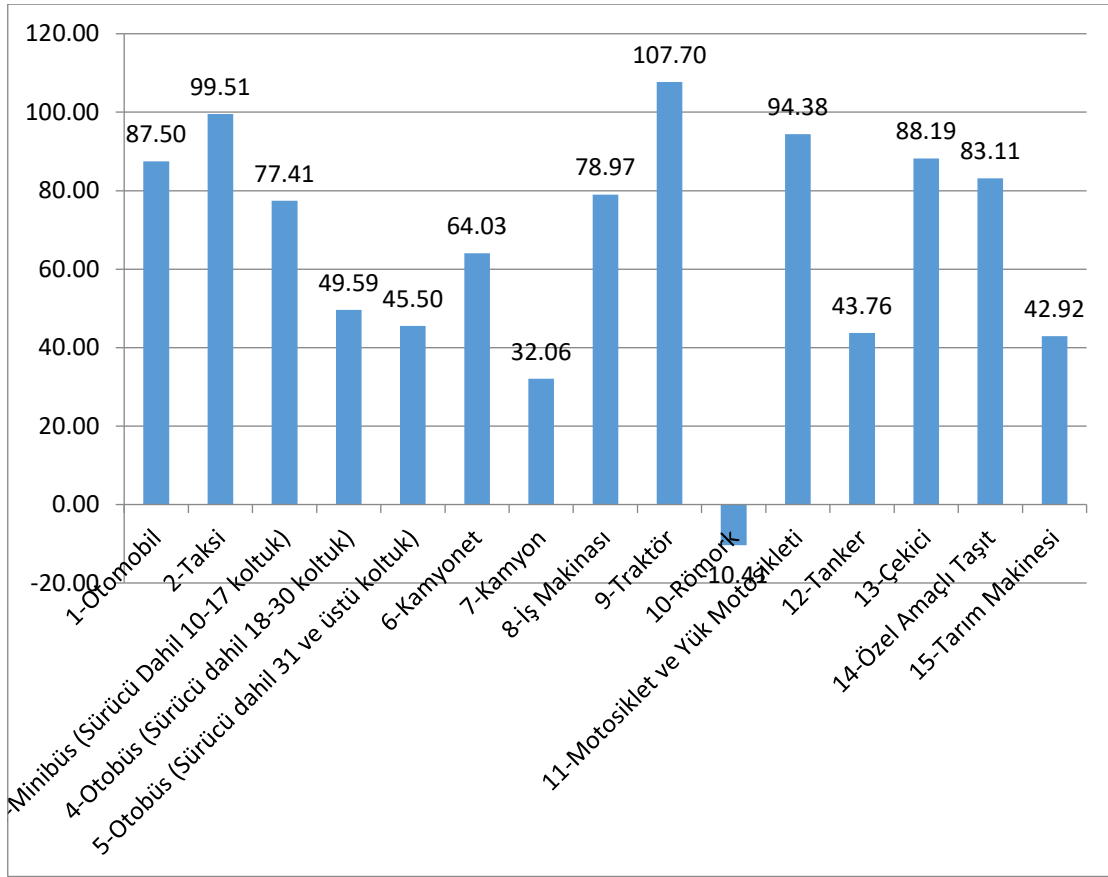
### **3.1.6. Trafik Sigortası Tazminatlarında Durum**

Tablo 18 ’de sigorta şirketleri tarafından zarar gören sigortalılara trafik poliçesinin yüklediği sorumluluk kapsamında ödemiş oldukları toplam tazminat tutarları verilmiştir. Tablo incelendiğinde 2014 yılında ödenen toplam tazminat tutarı 3.365.674.544-TL iken 2015 yılında bir önceki yıla göre % 22 oranında artış göstererek 4.111.108.922-TL, 2016 yılında bir önceki yıla göre % 27 oranında artış göstererek 5.240.091.521-TL, 2017 yılında bir önceki yıla göre % 13 oranında artış göstererek 5.921.848.867-TL olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 17:**Yıllar Bazında Ödenen Trafik Sigortası Tazminat Tutarları (TL)

Araç sınıfı	2014	2015	2016	2017	2014-2017 Değişim %	Araç Sınıfına Göre Paylar (%)
1-Otomobil	1.712.471.080	2.145.380.978	2.796.801.067	3.210.947.941	<b>87,50</b>	<b>54,22</b>
2-Taksi	52.798.476	65.144.919	79.905.568	105.340.504	<b>99,51</b>	<b>1,78</b>
3-Minibüs (Sürücü Dâhil 10-17 koltuk)	140.819.912	167.067.788	223.724.037	249.830.365	<b>77,41</b>	<b>4,22</b>
4-Otobüs (Sürücü dâhil 18-30 koltuk)	94.222.826	103.322.520	128.396.643	140.943.730	<b>49,59</b>	<b>2,38</b>
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	51.440.350	59.062.536	62.934.802	74.845.049	<b>45,50</b>	<b>1,26</b>
6-Kamyonet	752.276.587	890.274.186	1.101.741.695	1.233.943.022	<b>64,03</b>	<b>20,84</b>
7-Kamyon	276.553.496	309.432.491	365.984.457	365.219.846	<b>32,06</b>	<b>6,17</b>
8-İş Makinası	7.534.527	9.064.755	11.095.494	13.484.805	<b>78,97</b>	<b>0,23</b>
9-Traktör	28.460.846	41.569.853	57.600.949	59.114.162	<b>107,70</b>	<b>1,00</b>
10-Römork	285.802	151.220	156.956	256.055	<b>-10,41</b>	<b>0,00</b>
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	71.167.249	98.831.439	131.248.773	138.332.783	<b>94,38</b>	<b>2,34</b>
12-Tanker	8.464.812	10.593.094	12.682.492	12.168.831	<b>43,76</b>	<b>0,21</b>
13-Çekici	151.605.753	188.911.421	240.564.396	285.306.688	<b>88,19</b>	<b>4,82</b>
14-Özel Amaçlı Taşıt	17.417.372	22.233.469	27.274.374	31.892.901	<b>83,11</b>	<b>0,54</b>
15-Tarım Makinesi	155.458	68.254	179.819	222.185	<b>42,92</b>	<b>0,00</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>3.365.674.544</b>	<b>4.111.108.922</b>	<b>5.240.091.521</b>	<b>5.921.848.867</b>	<b>75,95</b>	<b>100,00</b>

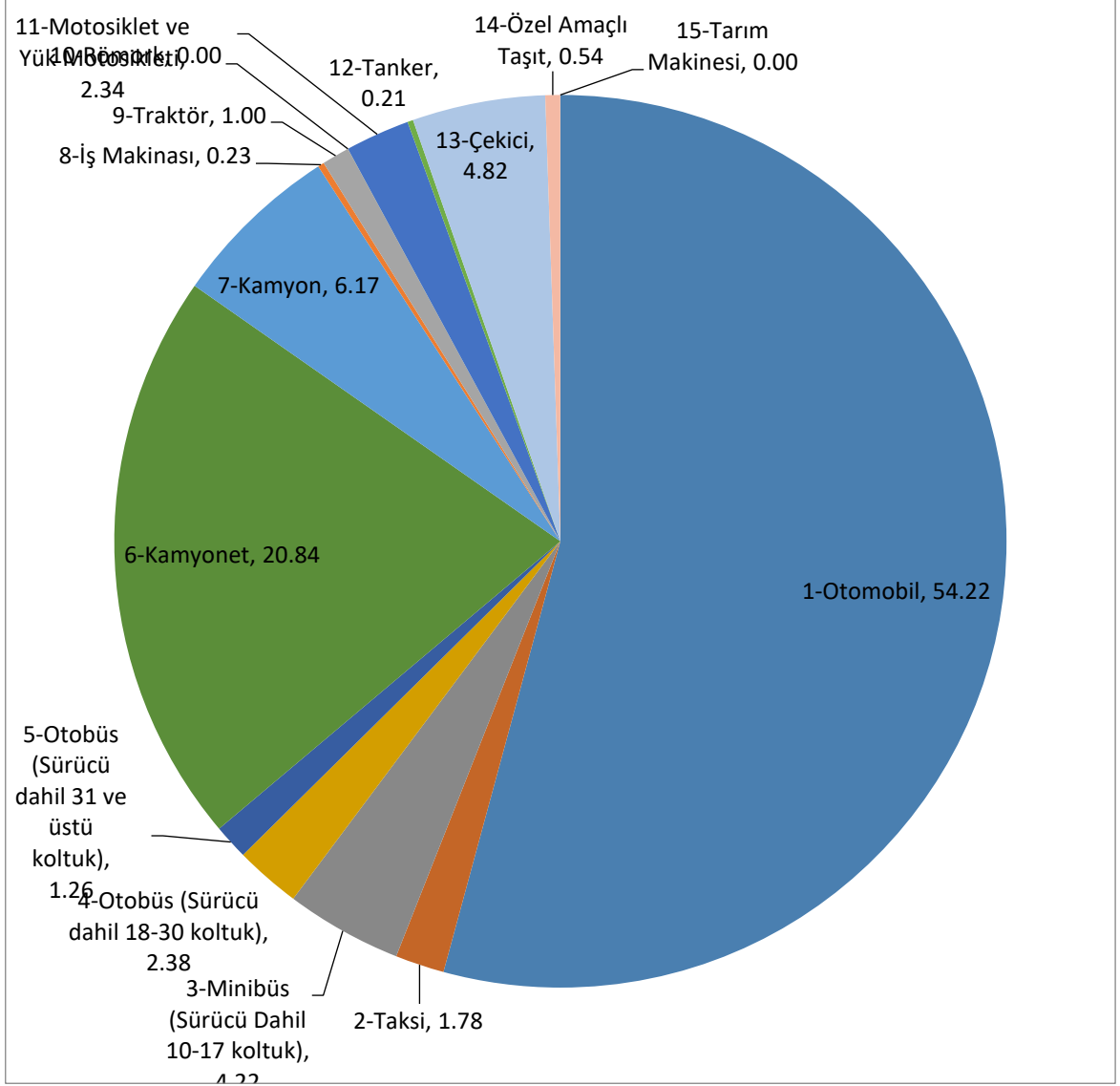
**Kaynak:** www.tsb.org.tr



**Şekil 12.** Trafik Sigortası Tazminatlarında Değişim (% , 2014/2017)

Trafik sigortası tazminat ödemelerinin dikkate değer bir şekilde arttığı görülmektedir. Ayrıca bu artış sadece birkaç taşıt grubu için söz konusu olmayıp römork sınıfı taşıtlar hariç bütün taşıt gruplarında önemli düzeydedir. Trafik sigortası tazminatlarının 2014/2017 dönemindeki değişimine bakıldığında zaman traktör (% 107,7), taksi (% 99,5) ve motosiklet (% 94,8) sınıfı taşıtların ilk üç sırayı aldığı diğer taşıt sınıflarının birçoğu için ödenen tazminat artışlarının da aynı dönem için % 80'in üzerinde olduğu görülmektedir.

Yıllara göre ödenen tazminat tutarları içinde en büyük payın otomobil sınıfına ait olduğu gözlenmektedir. 2014 yılında otomobil sınıfı için ödenen tazminat tutarı toplam tazminatın %50'si (1.712.471.080 TL), 2015 yılında otomobil sınıfı için ödenen tazminat tutarı toplam tazminatın % 52'si (2.145.380.978-TL), 2016 yılında otomobil sınıfı için ödenen tazminat tutarı toplam tazminatın %53'ü (2.796.801.067-TL), 2017 yılında otomobil sınıfı için ödenen tazminat tutarı toplam tazminatın % 54'ü (3.210.947.941-TL) olarak gerçekleşmiştir.



**Şekil 13.** Araç Türlerine Göre Trafik Sigortası Tazminat Payları (% , 2017)

Otomobil sınıfı için ödenen tazminat tutarlarını kamyonet, kamyon ve çekici sınıfı araçlar için ödenen tazminatlar izlemektedir. Ödenen tazminatların 2017 yılındaki gerçekleştirmelerine bakıldığı zaman kamyonet sınıfı için % 20,8, kamyon sınıfı araçlar için % 6,1 ve çekici sınıfı araçlar için ise % 4 civarında olduğu görülmektedir.

### 3.1.6. Kasko Sigortası Tazminatlarında Durum

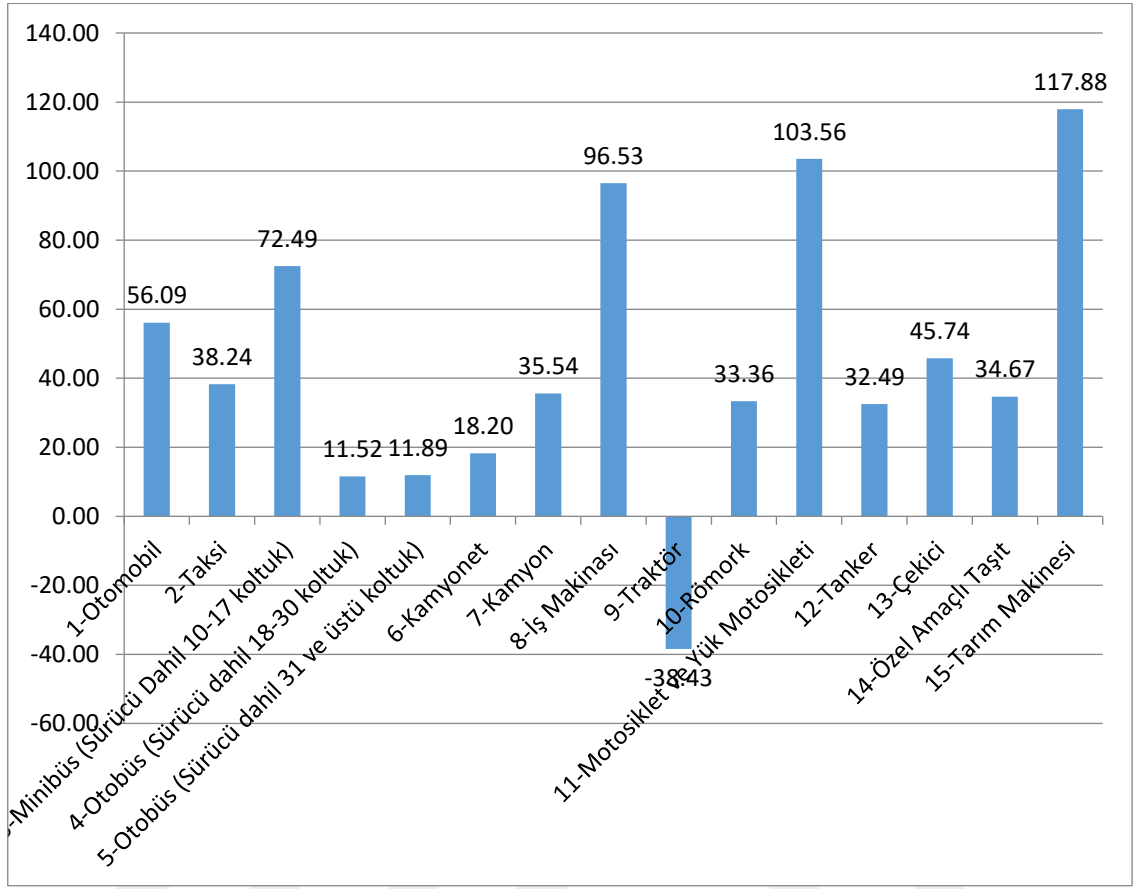
Tablo 19 'da sigorta şirketleri tarafından zarar gören sigortalılara kasko poliçesinin yüklediği sorumluluk kapsamında ödemiş oldukları toplam tazminat tutarları verilmiştir. Tablo 17 incelendiğinde 2014 yılında ödenen toplam tazminat tutarı 3.412.467.186-TL iken 2015 yılında bir önceki yıla göre % 16 oranında artış göstererek 3.964.833.733-TL, 2016 yılında bir önceki yıla göre % 11 oranında artış göstererek

4.429.271.371-TL, 2017 yılında bir önceki yıla göre % 13 oranında artış göstererek 5.009.762.211-TL olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 18:**Yıllar Bazında Ödenen Kasko Sigortası Tazminat Tutarları (TL)

Araç sınıfı	2014	2015	2016	2017	2014-2017 Değişim %	Araç Sınıfına Göre Paylar (%)
1-Otomobil	2.230.918.360	2.607.243.916	2.982.449.089	3.482.189.634	<b>56,09</b>	<b>69,51</b>
2-Taksi	7.925.788	8.435.121	8.115.423	10.956.232	<b>38,24</b>	<b>0,22</b>
3-Minibüs (Sürücü Dâhil 10-17 koltuk)	59.411.322	77.923.524	87.672.839	102.478.602	<b>72,49</b>	<b>2,05</b>
4-Otobüs (Sürücü dâhil 18-30 koltuk)	47.797.934	46.685.076	43.918.628	53.305.688	<b>11,52</b>	<b>1,06</b>
5-Otobüs (Sürücü dâhil 31 ve üstü koltuk)	51.866.212	61.996.240	53.736.143	58.033.510	<b>11,89</b>	<b>1,16</b>
6-Kamyonet	512.611.968	569.327.741	603.687.996	605.884.582	<b>18,20</b>	<b>12,09</b>
7-Kamyon	167.350.279	183.901.374	211.790.832	226.824.656	<b>35,54</b>	<b>4,53</b>
8-İş Makinası	4.448.944	5.761.246	7.469.035	8.743.521	<b>96,53</b>	<b>0,17</b>
9-Traktör	16.662.328	23.718.586	29.781.182	10.258.662	<b>-38,43</b>	<b>0,20</b>
10-Römork	52.057.940	60.048.486	66.598.275	69.423.330	<b>33,36</b>	<b>1,39</b>
11-Motosiklet ve Yük Motosikleti	6.024.877	6.999.078	11.392.490	12.264.211	<b>103,56</b>	<b>0,24</b>
12-Tanker	7.530.319	9.238.430	10.215.956	9.976.691	<b>32,49</b>	<b>0,20</b>
13-Çekici	226.608.876	278.680.365	295.347.681	330.251.352	<b>45,74</b>	<b>6,59</b>
14-Özel Amaçlı Taşıt	20.589.403	23.295.099	16.186.590	27.727.817	<b>34,67</b>	<b>0,55</b>
15-Tarım Makinesi	662.635	1.579.452	909.213	1.443.723	<b>117,88</b>	<b>0,03</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>3.412.467.186</b>	<b>3.964.833.733</b>	<b>4.429.271.371</b>	<b>5.009.762.211</b>	<b>46,81</b>	<b>100,00</b>

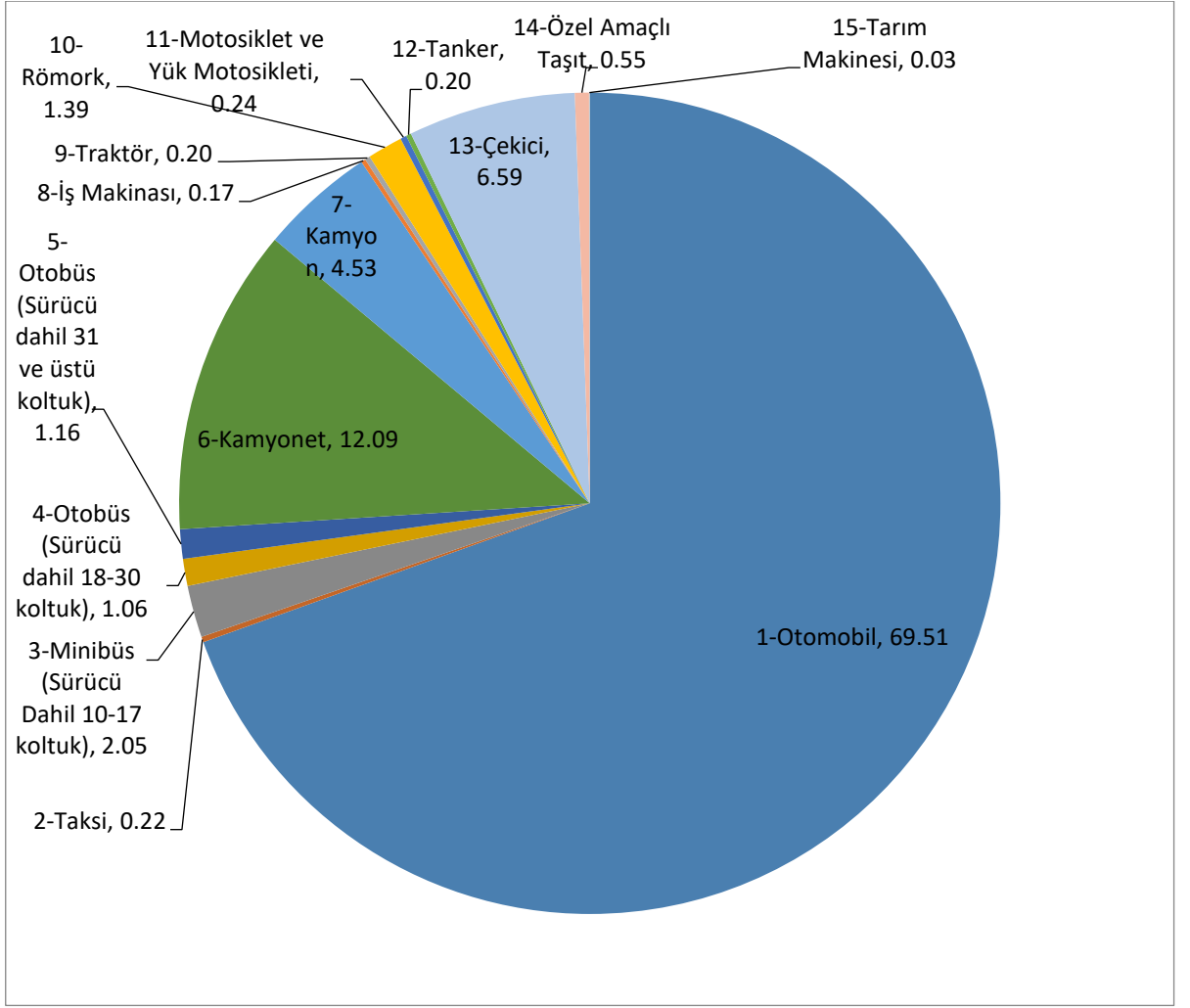
**Kaynak:** www.tsb.org.tr



**Şekil 14.** Kasko Sigortası Tazminatlarında Değişim (% , 2014-2017)

Kasko sigortası tazminatları, 2014/2017 döneminde en çok tarım makinesi (% 117,8), motosiklet (% 103,5) ve iş makinesi (% 96,5) sınıfı taşıtlarda artış göstermiştir. Bu taşıt gruplarını minibüs ve otomobil sınıfı taşıtlar izlemektedir.

Tarım makineleri ile ilgili artış istatistiklerinin kasko sigortası tazminatlarında da benzer şekilde diğer taşıt gruplarından ayrıldığı görülmektedir. Bunun başlıca nedeni bu gruptaki taşıt envanterinin son yıllarda hızlı bir artış göstermesi ve bu artışa paralel olarak sigortalama oranı ve tazminat oranının artmasıdır.



**Şekil 15.** Araç Sınıfına Göre Kasko Sigortası Tazminat Payları (% , 2017)

Yıllara göre ödenen kasko sigortası tazminat tutarları içinde en büyük payın otomobil sınıfına ait olduğu gözlenmektedir. 2014 yılında otomobil sınıfı için ödenen tazminat tutarı toplam tazminatın % 65'i (2.230.918.360-TL), 2015 yılında otomobil sınıfı için ödenen tazminat tutarı toplam tazminatın % 65'i (2.607.243.916-TL), 2016 yılında otomobil sınıfı için ödenen tazminat tutarı toplam tazminatın % 67'si (2.982.449.089-TL), 2017 yılında otomobil sınıfı için ödenen tazminat tutarı toplam tazminatın % 70'i (3.482.189.634-TL) olarak gerçekleşmiştir.

Otomobilden sonra en fazla tazminat ödenen taşıt grupları; kamyonet, çekici ve kamyon sınıfı taşıtlardır. Ödenen tazminatlara ilişkin 2017 yılı verilerine göre toplam tazminatlar içerisinde kamyonet sınıfı taşıtlar için ödenen tazminatların oranı % 12,1 iken çekiciler için ödenen tazminatların oranı % 6,6 ve kamyonlar için ödenen tazminatların oranı ise % 4,5'dir.

### 3.2. Kasko Sigortasının Zorunlu Kılınması Halinde Prim Oranlarının Belirlenmesi

Yukarıda ayrı ayrı tablolar halinde yıllar bazında trafik ve kasko sigortasına ilişkin araç sayıları, prim ve tazminat tutarları verilmiştir. Bu verilerden derlenerek oluşturulan tablo 20’de bu verilerin genel toplamına ve trafikte olan araç sayılarına yer verilmiştir.

**Tablo 19:** Araç sayıları, ödenen prim ve tazminat tutarları

	2014	2015	2016	2017
<b>Trafikteki Toplam araç sayısı</b>	18.828.721	19.994.472	21.090.424	22.218.945
<b>Trafik sigortası yaptıran araç sayısı</b>	<b>15.062.936</b>	<b>15.522.432</b>	<b>16.502.412</b>	<b>17.524.114</b>
<b>Trafik sigortası Prim tutarları (TL)</b>	4.802.337.832	6.663.872.096	12.266.231.579	10.920.592.810
<b>Trafik sigortası ödenen tazminat tutarları (TL)</b>	3.365.674.544	4.111.108.922	5.240.091.521	5.921.848.867
<b>Kasko sigortası yaptıran araç sayısı</b>	<b>4.982.725</b>	<b>5.624.499</b>	<b>5.691.935</b>	<b>6.026.476</b>
<b>Kasko sigortası prim tutarları (TL)</b>	5.058.277.245	5.529.588.086	6.158.709.427	6.902.325.267
<b>Kasko sigortası ödenen tazminat tutarları (TL)</b>	3.412.467.186	3.964.833.733	4.429.271.371	5.009.762.211

**Kaynak:** www.tsb.org.tr

Tablo 20 incelendiğinde 2014 yılı itibariyle trafikteki kara araç sayısı **18.828.721** adet iken 2015 yılında **19.994.472** adet, 2016 yılında **21.090.424** adet, 2017 yılında **22.218.945** adede ulaşmıştır. 2014 yılında trafik sigortası yaptırmayan araç sayısı **3.765.785** adet, kasko sigortası yaptırmayan araç sayısı **13.845.996** adet, 2015 yılında trafik sigortası yaptırmayan araç sayısı **4.472.040** adet, kasko sigortası yaptırmayan araç sayısı **14.369.973** adet, 2016 yılında trafik sigortası yaptırmayan araç sayısı **4.588.012** adet, kasko sigortası yaptırmayan araç sayısı **15.398.489** adet, 2017 yılında trafik sigortası yaptırmayan araç sayısı **4.694.831** adet, kasko sigortası yaptırmayan araç sayısı **16.192.469** adet olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 20 incelendiğinde trafik sigortası ve kasko sigortasından elde edilen prim tutarları ile yine trafik sigortası ile kasko sigortası tarafından ödenen tazminat tutarlarından fazla olduğu gözlenmektedir. Diğer bir deyişle sigorta şirketlerince trafik sigortası ve kasko sigortası kapsamında elde ettikleri gelir, ödemiş oldukları tazminat tutarlarından fazladır. Aşağıdaki tabloda trafik sigortası ve kasko sigortası primlerinden elde edilen gelirler ve ödenen tazminatlar verilmiştir.



**Tablo 20:** Yıllar Bazında Trafik Sigortası ve Kasko Sigortasından Elde Edilen Prim Tutarları ile Ödenen Tazminat Tutarları arasındaki Fark

	2014	2015	2016	2017
<b>Trafik sigortasından elde edilen tasarruf tutarları (TL)</b>	1.436.663.228	2.552.763.174	7.026.140.058	4.998.743.943
<b>Kasko sigortasından elde edilen tasarruf tutarları (TL)</b>	1.645.810.059	1.564.754.353	1.729.438.056	1.892.563.056

Tablo 21 incelendiğinde gerek trafik sigortası gerekse de kasko sigortasından elde edilen tasarruf her yıl arttığı görülmektedir. 2014 yılında trafik sigortasından elde edilen tasarruf, 1.436.663.228-TL iken, 2015 yılında 2.552.763.174-TL, 2016 yılında 7.026.140.058-TL ve 2017 yılına 4.998.743.943-TL olarak gerçekleşmiştir. Tablo incelendiğinde 2016 yılında ciddi bir artışın olduğu gözlenmektedir. Bunun temel nedeni yapılan yasal düzenleme ile trafik sigortası primlerinin daha önceki yıllara göre daha fazla artırılmasına imkân tanınmasıdır. Trafik sigortasından elde edilen tasarruf tutarı ile kasko sigortasından elde edilen tasarruf tutarı arasında ciddi farkların olduğu gözlenmektedir. Bu durumun temel nedeni trafikte bulunan araçların % 70'inin kasko sigortası yaptırmamış olmasıdır. Örneğin 2017 yılında trafikte bulunan araç sayısı 22.218.945 adet iken kasko sigortası yaptıran araç sayısı sadece 6.026.476 adettir.

**Tablo 21:** Yıllar Bazında Trafik Sigortası ve Kasko Sigortası Yaptıran Araç Sayılarının Karşılaştırılması (%)

	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%
<b>Trafikteki Toplam araç sayısı</b>	18.828.721		19.994.472		21.090.424		22.218.945	
<b>Trafik sigortası yaptıran araç sayısı</b>	15.062.936	<b>80%</b>	15.522.432	<b>77%</b>	16.502.412	<b>78%</b>	17.524.114	<b>79%</b>
<b>Kasko sigortası yaptıran araç sayısı</b>	4.982.725	<b>26%</b>	5.624.499	<b>28%</b>	5.691.935	<b>27%</b>	6.026.476	<b>27%</b>

Tablo 22 de yıllar bazında trafikteki toplam araç sayısı, trafik sigortası yapılan araç sayısı, kasko sigortası yapılan araç sayısı ve trafikteki toplam araç sayısına göre trafik sigortası ile kasko sigortası yapılan araç sayıları oransal olarak verilmiştir. Tablo

22 incelendiğinde 2014 yılında trafikteki toplam araç sayısının % 80'i trafik sigortası yaptırmış iken 2015 yılında %77'si, 2016 yılında % 78'i ve 2017 yılında % 79'u trafik sigortası yaptırmıştır. Trafikteki toplam araç sayısına göre kasko sigortası yaptıran araç oranı ise trafik sigortası yaptıran araç oranlarının bir hayli altında kaldığı görülmektedir. 2014 yılında trafikteki toplam araç sayısının %26'sı, 2015 yılında % 27'si, 2016 yılında % 27'si ve 2017 yılında % 27'si kasko sigortası yaptırdığı görülmektedir. Yine yukarıda verilen veriler incelendiğinde her yıl trafikteki toplam araç sayısının % 20'si (2015 yılında % 23, 2016 yılında % 22, 2017 yılında %21) zorlu olmasına karşın hiç trafik sigortası yaptırmadığı görülmektedir.

Mevcut uygulama üzerinden hareket edildiğinde 2017 trafik sigortası ortalama prim tutarı **623-TL** (sigorta şirketleri tarafından yazılan prim tutarı / trafik sigortası yaptıran araç sayısı) olduğu görülmektedir. Benzer şekilde yapılan hesaplama ile 2017 kasko sigortası ortalama prim tutarı **1.145-TL**(sigorta şirketleri tarafından yazılan kasko prim tutarı / kasko sigortası yaptıran araç sayısı) olduğu görülmektedir.

Trafik ve kasko sigortasının zorunlu olması halinde trafik sigortası prim ortalaması ile kasko sigortası prim ortalaması toplanması suretiyle araç başı prim belirlenmesi uygun olacağı düşünülmektedir. Diğer bir deyişle 2017 trafik sigortası ortalama prim tutarı +2017 kasko sigortası ortalama prim tutarı = yeni araç başı prim tutarı olacaktır. Bu yöntemle yapılan hesaplamada kasko sigortasının zorunlu olması durumunda ve 2017 yılı temel alındığında araç başı prim tutarı **1.768-TL**(623+1.145) olacaktır.

### **3.3. Kasko Sigortasının Zorunlu Olmasının Etkileri**

Bu bölümde trafik sigortasına benzer şekilde kasko sigortasının da zorunlu kılınması halinde üretilecek poliçe sayısı ve tutarlarının sigorta taraflarına ve ekonomi üzerinde oluşturması muhtemel etkileri tartışılacaktır.

#### **3.3.1. Sigorta Şirketlerine Etkileri**

Yukarıda detaylı olarak verilen istatistikler incelendiğinde görüleceği üzere ülkemizde trafikte olan araç sayısı ile sigortalı ve kasko araç sayısı arasında ciddi farklılıklarının olduğu görülmektedir. 2017 yılı verilerine baktığımız zaman trafik sigortası yaptırmayan araç sayısı **4.694.831**adet, kasko sigortası yaptırmayan araç sayısı **16.192.469** adet olduğu görülmektedir. Zorunlu kasko sigortası olması durumunda da

sigorta yaptırmayan araçların olabileceği muhtemeldir. Ancak trafik sigortası yaptırmış olup kasko sigortası yaptırmamış olan araçların sisteme dâhil olacağı muhakkaktır.

2017 yılı verileri üzerinden hesaplama yapıldığı zaman sigorta şirketlerinin gelirinde meydana gelecek olan değişiklik şöyle olacaktır;

2017 yılı trafik sigortası prim toplamı	:	10.920.592.810
2017 yılı kasko sigortası prim toplamı	:	6.902.325.267
Toplam	:	17.822.918.077

Model önerisi üzerinden yapılacak olan hesaplamada ise sigorta şirketlerinin toplam prim gelirleri **30.982.633.552-TL** (2017 yılı itibari ile trafik sigortası yaptıran araç sayısı \* model önerisi ile üretilen araç başı prim tutarı (17.524.114 \* 1.768)) olacaktır. Diğer bir deyiş ile kasko sigortasının zorunlu olması halinde trafik sigortası yaptıran araçların tamamı kasko sigortasına tabi tutulacak ve sigorta şirketlerinin toplam prim geliri **13.159.715.475-TL** artmış olacaktır. Trafik sigortası yaptırmayan araçların da engellenmesi halinde bu gelirin daha da artacağı ortadadır.

**Tablo 22. Zorunluluk Halinde Sigortalı Araç Sayısı ve Prim Toplamları**

	2014	2015	2016	2017
Trafikteki Toplam araç sayısı	18.828.721	19.994.472	21.090.424	22.218.945
Trafik sigortası yaptıran araç sayısı	15.062.936	15.522.432	16.502.412	17.524.114
Trafik sigortası Prim tutarları (TL)	4.802.337.832	6.663.872.096	12.266.231.579	10.920.592.810
<b>Araç Başı Trafik Sigortası Prim Ortalaması (TL)</b>	<b>319</b>	<b>429</b>	<b>743</b>	<b>623</b>
Kasko sigortası yaptıran araç sayısı	4.982.725	5.624.499	5.691.935	6.026.476
Kasko sigortası prim tutarları (TL)	5.058.277.245	5.529.588.086	6.158.709.427	6.902.325.267
<b>Araç Başı Kasko Sigortası Prim Ortalaması (TL)</b>	<b>1.015,16</b>	<b>983,13</b>	<b>1.082,01</b>	<b>1.145,33</b>
Zorunluluk Halinde Muhtemel Kasko Sigortalı Araç Sayısı (*)	15.062.936	15.522.432	16.502.412	17.524.114
<b>Zorunluluk Halinde Muhtemel Kasko Sigortası Prim Tutarı (**)</b>	<b>15.291.332.837</b>	<b>15.260.497.878</b>	<b>17.855.713.453</b>	<b>20.070.956.035</b>
<b>Zorunluluk Halinde Muhtemel Trafik ve Kasko Sigortası Primleri Toplamı (TL) (***)</b>	<b>20.093.670.669</b>	<b>21.924.369.974</b>	<b>30.121.945.032</b>	<b>30.991.548.845</b>

\*Kasko sigortasının zorunlu yapılması halinde trafik sigortası yaptıran araçların hepsinin kasko sigortası da yaptıracığı varsayılmıştır. Bu nedenle yıllara ilişkin verilen

kasko sigortalı araç sayısı aynı yıldaki trafik sigortası yaptırılan araç sayısı ile aynı sayıdır.

\*\* Zorunluluk halinde her yıl için elde edilecek kasko sigortası prim toplamının hesaplanmasında; (Zorunluluk halinde muhtemel kasko sigortalı araç sayısı x araç başı kasko sigortası prim ortalaması) formülü uygulanmıştır. Örneğin bu hesaplama 2015 yılı için; 15.522.432 TL X 983,13 = 15.260.497.878 TL şeklinde yapılmıştır.

\*\*\*Zorunluluk halinde muhtemel trafik ve kasko sigortası primler toplamı, her yıl için (trafik sigortası prim toplamı + zorunluluk halinde muhtemel kasko sigortası prim toplamı) şeklinde hesaplanmıştır.

**Tablo 23.** Zorunluluk Halinde Sistemdeki Prim Artışlarının Değişimi (TL)

	2014	2015	2016	2017
Serbest Sistemdeki Trafik ve Kasko Sigortası Prim Topamları	9.860.615.077	12.193.460.182	18.424.941.006	17.822.918.077
Zorunlu Sistemdeki Muhtemel Trafik ve Kasko Sigortası Prim Topamları	20.093.670.669	21.924.369.974	30.121.945.032	30.991.548.845
<b>Zorunluluk Sisteminin Yarattığı Prim Artışı</b>	<b>10.233.055.592</b>	<b>9.730.909.792</b>	<b>11.697.004.026</b>	<b>13.168.630.768</b>

Sigorta şirketlerinin gelirinin bu düzeyde artma ihtimali beraberinde sigortacılık sektöründe ciddi bir rekabeti getirecektir. Rekabetin artması sunulan hizmetin kalitesini artıracığı gibi araçlarına kasko ve sigorta yaptırmak zorunda olan sigortalılarında bu ihtiyaçlarını daha ucuza gidermelerine imkân tanıyacaktır. Diğer yandan bu durum sigorta şirketleri üzerindeki iş yükünü artıracaktır. Doğru yatırım yapan ve nitelikli iş gücü istihdamına önem veren ve bu sorununu çözen şirketler avantaj elde edebileceklerdir.

Sigortacılık sektöründe nitelikli personel bulabilmenin önemli sorunlar arasında yer aldığı düşünüldüğünde iş yükünün fazlalığı sigorta şirketlerini zorlayacaktır. Ülkemizde lisans ve yüksek lisans düzeyinde sigortacılığa gerekli önemin verilmemesi ve sektörde hizmet içi eğitimlerin yeteri düzeyde olmaması nitelikli personelin yetişmesi önündeki engeller olarak karşımıza çıkmaktadır(Hızlı, 2007;s.44).

### 3.3.4. Zorunluluğun Yurt İçi Tasarruflar Üzerindeki Etkisi

Kasko sigortasının zorunlu tutulması ile birlikte sigortalanan araç sayısında ve sistemin elde ettiği kasko sigortası gelirlerinde ciddi artışlar gerçekleşmektedir. Sigorta sistemindeki gelirler aynı zamanda finansal sistem içerisinde toplanan yurt içi tasarrufların bir bileşenini oluşturmaktadır. Bu bakımdan zorunluluk halinde artan gelirlerin yurt içi tasarruflar üzerindeki etkisinin gözden geçirilmesi ve getirilecek zorunluluğun ekonomik boyutunu tespit etmek gerekmektedir.

Kasko sigortasındaki zorunluluk halinin muhtemel gelir etkisinin anlaşılabilmesinde bir fikir vermesi açısından aşağıda bazı karşılaştırmalara yer verilmiştir.

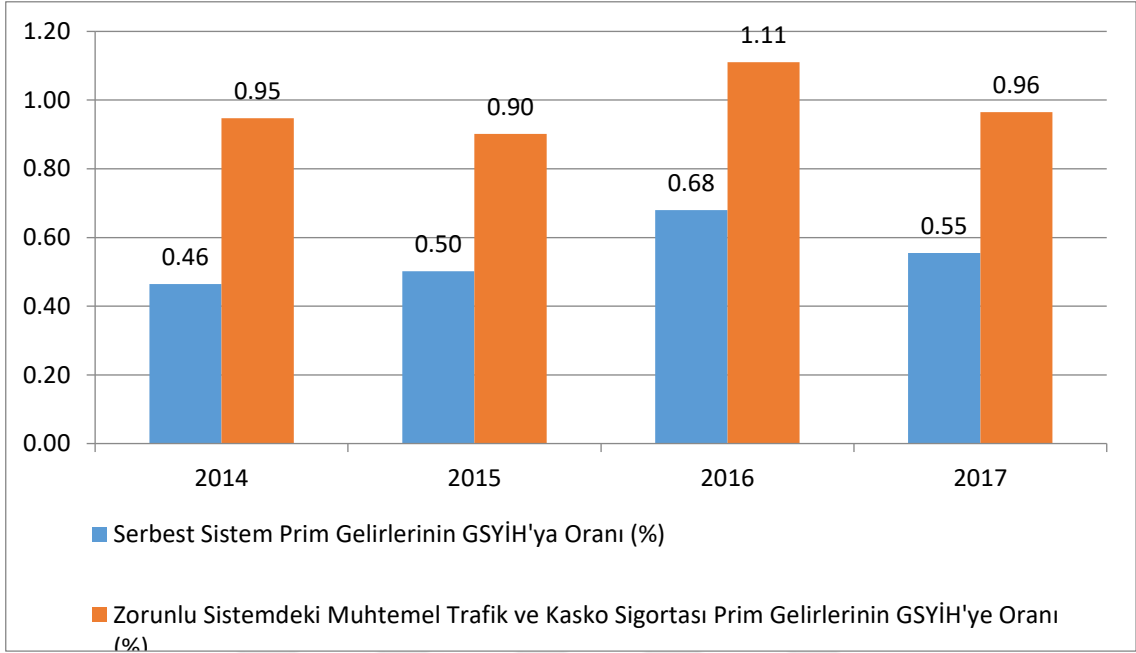
**Tablo 24.** Bazı Temel Makro Göstergeler

	BİN TL (*)				TL	
	Yerleşik Hane halklarının Tüketimi	Devlet Nihai Tüketim Harcamaları	Gayri Safi Sabit Sermaye Oluşumu	Toplam Nihai Yurtiçi Talep	Serbest Sistemdeki Trafik ve Kasko Sigortası Prim Toplamları	Zorunluluk Halinde Muhtemel Trafik ve Kasko Sigortası Primleri Toplamı (TL)
2008	612.911.888	136.337.707	267.077.456	1.016.327.051		
2009	619.462.058	157.576.388	223.566.234	1.000.604.681		
2010	731.460.489	173.684.929	288.473.760	1.193.619.178		
2011	880.851.522	191.075.146	391.383.400	1.463.310.067		
2012	979.068.044	223.401.702	428.831.788	1.631.301.535		
2013	1.120.356.921	255.615.056	516.209.715	1.892.181.692		
2014	1.242.228.534	288.096.259	590.742.457	2.121.067.250	9.860.615.077	20.093.670.669
2015	1.411.800.255	324.551.507	694.786.860	2.431.138.622	12.193.460.182	21.924.369.974
2016	1.560.518.475	386.976.636	764.661.719	2.712.156.830	18.424.941.006	30.121.945.032
2017	1.835.956.661	450.233.223	925.544.183	3.211.734.067	17.822.918.077	30.991.548.845

**Kaynak:** <http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/EkonomikSosyalGostergeler.aspx> ve TSB sayfalarındaki verilerden yazar tarafından oluşturulmuştur.

\* Kalkınma Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu veriler ilgili sayfadaki TABLO 1.48 CARİ FİYATLARLA HARCAMALAR YOLUYLA 2009 BAZ YILLI GAYRİ SAFİ YURTIÇİ HÂSILA (1998-2017) tablosundan alınmıştır. Söz konusu tablodaki veriler (X1000) şeklinde olup hazırlanmış olan yukarıdaki tabloda ilgili verilerin 1000 ile çarpılarak okunması gerekmektedir.

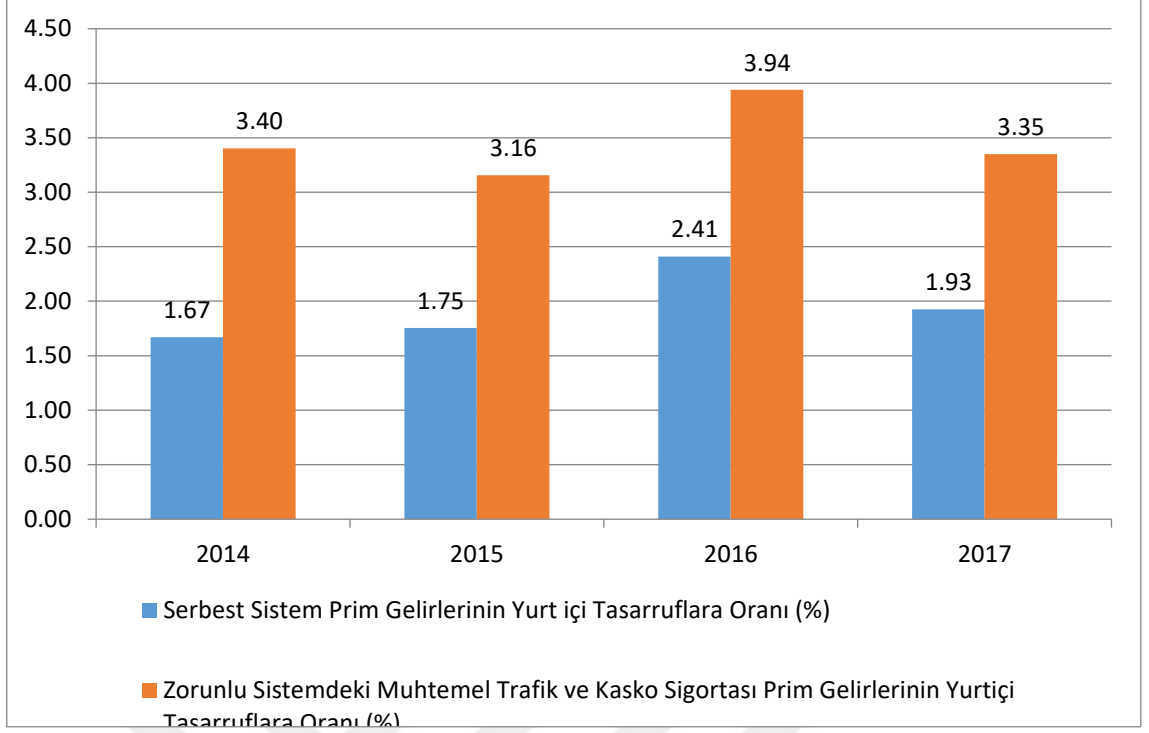
Not: Sigorta sistemi ile ilgili verilerin tamamı ilgili yıllardaki cari gerçekleştirmeler olduğu için milli gelir ile ilgili rakamların da cari fiyatlarla gerçekleştirilmiş düzeylerinin seçilmesine özen gösterilmiştir.



**Şekil 16.** Prim Sistemleri Tasarruflarının GSYİH'ye Oranları (%)

Her iki prim sisteminde elde edilen gelirlerin ilgili yıllardaki cari GSYİH rakamlarına oranlanması ile ulaşılan değerlere bakıldığında;

Zorunluluk halinde toplanan primlerin GSYİH'ye oranı bütün yıllarda yaklaşık olarak iki katına ulaşmaktadır. Serbest sistemde % 50 civarında seyreden bu oranın zorunluluk halinde bütün yıllarda % 100 seviyelerine yakın olduğu görülmektedir. Dolayısıyla elde edilen gelirlerin milli gelir içindeki payının yaklaşık olarak iki katına çıktığını söylemek mümkündür.



**Şekil 17.** Prim Sistemleri Tasarruflarının Yurt İçi Tasarruflar İçindeki Payı

Bu araştırmada kasko sigortasının zorunlu yapılması halinde elde edilecek gelirlerin ne düzeyde değişeceği incelendiği için, mevcut serbest sistemdeki gelirlerle zorunluluk halindeki muhtemel gelirlerin tasarruf etkisinin de gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Mevcut sistemde elde edilen gelirlerin milli gelirin tüketilmeyen kısmına oranlanması ile elde edilen değerlere bakıldığı zaman; serbest sistemdeki primlerden elde edilen tasarrufların yurt içi tasarruflara oranı yıllar itibarıyla sırasıyla % 1,67, % 1,75, % 2,41 ve % 1.93'tür.

Kasko sigortasının zorunlu yapılması halinde elde edilen muhtemel gelirler üzerinden aynı hesaplamalar yapıldığında bu oranların sırasıyla % 3,40, % 3,16, % 3,94 ve % 3,35'e çıktığı görülmektedir.

Kasko sigortasındaki zorunluluğun tasarruflar üzerindeki etkisi ile ilgili bu veriler, bu yönde yapılacak yasal bir düzenlemenin potansiyel olarak oldukça ciddi bir kaynak yaratacağına işaret etmektedir. Diğer yandan bu hesaplamaların hepsi mevcut trafik sigortalı araçların zorunlu sisteme geçmesi üzerinden yapılmış olup, henüz trafik sigortası bile yaptırılmamış milyonlarca araç hesaplamalara dâhil edilmemiştir. Yapılacak bir yasal düzenleme ile bütün araçların istisnasız olarak hem trafik hem kasko sigortası yapılması zorunlu hale getirilmiş olursa bu rakamların iki kata

yükseleceğini de söylemek yerinde olacaktır. Dolayısı ile zorunluluk yönündeki muhtemel bir düzenlemenin hem mevcut sigorta sisteminin işlerliğini artıracığını hem ekonomiye çok önemli düzeyde kaynak yaratacağını söylemek mümkündür. Son yıllarda önemli kaynak sorunları yaşamaya başlayan ve bu sorunu Özel Tüketim Vergisi gibi dolaylı tüketici vergileri ile çözmeye çalışan Türkiye’de ekonominin önemli bir mali kaynağa kavuşacağını söylemek yanlış olmayacaktır.

### **3.3.2. Tüketicilere Etkileri**

Kasko sigortasının zorunlu hale getirilmesi sigorta tüketicisi durumunda olan vatandaşları doğrudan etkilemektedir. Trafik kazaları sonucunda meydana gelen hasarların güvence altına alınmış olması vatandaşları memnun edebilecek bir husus olduğu kabul edilecek olsa da hali hazırdaki uygulamada da bireyler istemeleri halinde bu riskleri güvence altına alabilmektedirler. Ancak trafik sigortası yaptırdığı halde kasko sigortası yaptırmayan araç sayısının 2017 yılı itibari ile **16.192.469** adet olması kasko sigortasının maliyetidir. Günümüz itibariyle bir aracın yıllık kasko sigorta bedeli ortalama olarak 1.145-TL olması bireyleri kasko yapmadan araç kullanmaya sevk etmektedir.

### **3.3.3. Ekonomi Üzerinde Etkileri**

Sigortacılık sektörü oldukça 2017 yılı verilerine göre 17.822.918.077-TL lik hacme sahip bir sektördür. Dolayısıyla ekonomi içindeki payı ve ekonomi üzerindeki etkisi yadsınamayacak boyutlardadır. Sigorta şirketlerinin kazançlarının diğer sektörlerde yatırıma dönüştürmesi ekonomik büyüme üzerinde etkili olacağı açıktır. Bilindiği üzere yatırım; üretim, istihdam ve ihracatı artıracığından milli geliri üzerinde olumlu etkiye sahiptir.

. Reel kaynakların aynı sermayeye, alt yapıya, insana yönlendirilmesi, tasarruf sahipleriyle yatırımcıların ille de aynı kişiler olmaları gerekmediğinden artan reel kaynaklar üzerindeki kontrolün tasarruf sahibinden yatırımcıya doğru katalize edilmesi gerekmektedir. Finansal piyasalar ve finansal araçlar, reel kaynakları, yatırımcılara analize ederek kontrol ettiklerinden bu konuda çok önemli bir işlev üstlenmektedirler. Bir başka anlatımla piyasalar, tasarruf oranını yani kaynak artıracabilecek birimlerin tasarruf isteğini, önemli ölçüde etkileyebilmektedir (Hızlı, 2007). Ekonomik gelişmeyle paralel olarak gelişip yaygınlaşan sigorta, ülkelerin gelişmişlik düzeyin belirlenmesinde



önemli bir gösterge olarak kabul edilmektedir. Sigorta prim hacminin GSMH içindeki payı gelişmiş ülkelerde ilk sıralardadır. Büyük iş hacmine sahip sigorta sektörünün, gelişmiş ülkelerde fon yaratma kapasitesi oldukça yüksektir. Bu ülkelerde teknik karları giderek azalan sigorta kuruluşlarının, mali karları artmakta ve bu kuruluşlar da, diğer finansal kuruluşlar gibi yatırım faaliyetlerinde bulunmaktadır.

Sigortacılık sektörünün ekonomi üzerindeki bir diğer etkisi de önemli vergi kaynağı oluşturmasıdır. Sigorta şirketleri yıllık olarak elde ettikleri kazançlarından vergi ödemektedirler. Devletin harcamalarını finanse edebilmek ve ekonomik kalkınmaya destek sağlayabilmek için en önemli gelirin vergi olduğu düşünüldüğünde ticari hayatta faaliyet gösteren işletmelerin kazançlarının artması istenen bir durum olacaktır. Tarafımızca önerilen modelde 2017 yılı verileri esas alındığında **13.159.715.475-TL**daha fazla gelir elde etmektedir. Bu kazancın sigorta şirketlerinin ödeyeceği vergilere de yansıtacağı kesindir.

Sigortacılık sektörünün ekonomi üzerindeki etkilerinden biride şüphesiz istihdam oluşturmasıdır. Aşağıdaki tabloda 2017 yılında sigortacılık sektörünün istihdam sayıları verilmiştir.

**Tablo 25:** 31.12.2017 Tarihi İtibari İle Şirket Çalışan Sayısı

(Doğrudan Satış Personeli Hariç)

	<b>Erkek</b>	<b>Kadın</b>	<b>Toplam</b>
<b>İlkokul</b>	63	30	93
<b>Ortaokul ve Dengi</b>	76	18	94
<b>Lise ve Dengi</b>	742	624	1.366
<b>2 Yıllık Yüksekokul</b>	552	1.141	1.693
<b>Üniversite</b>	4.223	4.944	9.167
<b>Lisansüstü</b>	860	779	1.639
<b>TOPLAM</b>	<b>6.516</b>	<b>7.536</b>	<b>14.052</b>

**Tablo 26:** Doğrudan Satış Personeli Sayısı

	<b>Erkek</b>	<b>Kadın</b>	<b>Toplam</b>
<b>Ortaokul ve Dengi</b>	2	0	2
<b>Lise ve Dengi</b>	159	237	396
<b>2 Yıllık Yüksekokul</b>	323	955	1.278
<b>Üniversite</b>	1.635	2.388	4.023
<b>Lisansüstü</b>	65	85	150
<b>TOPLAM</b>	<b>2.184</b>	<b>3.665</b>	<b>5.849</b>

Tablo 26 ve 27 incelendiğinde 2017 yılı itibariyle sigortacılık sektörü 19.900 kişiye istihdam sağlamaktadır. Kasko sigortasının zorunlu olması halinde sigortacılık

sektörünün ilave olarak **16.192.469** adet araca daha kasko hizmeti verecektir. Dolayısıyla bu istihdamın ciddi oranda artacağı açıktır.

Kasko sigortası alanındaki bu istihdam rakamları, mevcut duruma ait rakamlar olup, kasko ve trafik sigortalarının zorunlu olması halinde artan talebi karşılamak için daha da artacaktır. Bu konuda aşağıdaki şekilde bir hesaplama yaparak zorunluluk halindeki muhtemel istihdam rakamlarına ulaşmak mümkündür.

Sigortacılık sektöründe 31.12.2017 tarihi itibarıyla 8.700 kadın çalışan, 11.201 erkek çalışan olmak üzere toplam 19.901 kişi çalışmaktadır.

<b>Trafik sigortası Prim tutarları (TL)</b>	4.802.337.832	6.663.872.096	12.266.231.579	10.920.592.810
<b>Kasko sigortası prim tutarları (TL)</b>	5.058.277.245	5.529.588.086	6.158.709.427	6.902.325.267
<b>Serbest Sistemdeki Toplam Primler</b>	9.860.615.077	12.193.460.182	18.424.941.006	17.822.918.077
<b>Serbest Sistemdeki Çalışan Sayısı</b>				19.901
<b>Çalışan Başı Prim Tutarı</b>				895.579

Serbest sistemdeki durumu temel alarak sektörde elde edilen toplam primlerle sektördeki toplam çalışanları oranladığımızda çalışan başı 895.579 TL prim üretildiği bilgisine ulaşılmaktadır. Bu değerden hareketle (her 895.579 TL'lik prim için 1 kişilik istihdama ihtiyaç olduğu düşüncesi ile) sistemde zorunluluğa geçilmesi halinde 13.168.630.768 TL prim artışı gerçekleşmekte ve bu artışa uygun sayıda çalışan ihtiyacı da artmaktadır. Buna göre sistemdeki her 895.579 TL'lik prim artışı için 1 kişilik yeni istihdama ihtiyaç olacaktır.

“Ek istihdam = Zorunluluk halinde gerçekleşen prim artışı artışı/çalışan başı prim tutarı” formülünü üretmek mümkündür. Bu formülü prim artışı üzerinden oluşturduğumuz gibi araç sayıları üzerinden de oluşturmak mümkündür.

Ek istihdam =  $13.168.768 / 895.579 = 14.704$  kişiye ihtiyaç doğacaktır.

Yukarıdaki hesaplamanın birebir gerçekleşmesini beklemek iş dünyasının gerçeklerine aykırıdır ancak yine de şu an için her bir çalışanın optimal bir iş yükü vardır. Her çalışanın ürettiği prim değerini bu iş yükünün bir karşılığı olarak ele alınca zorunlu sistemde aynı iş yükünün optimal düzeyde devam etmesi için yeterli istihdama ihtiyaç vardır. Dolayısı ile zorunlu sistemdeki primlerin aksamadan yazılması ve toplanması için yukarıdaki hesaplamada ulaşılan rakama eşdeğer olmasa da ciddi düzeyde iş gücüne ihtiyaç olacaktır.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### SONUÇ VE ÖNERİLER

Geçmişten günümüze muhtelif risklerle mücadele etmek zorunda kalan insanın bu risklerin meydana getirdiği muhtemel kayıpları ortadan kaldırma, etkilerini minimize etme ve tekrarlarından arındırılmış bir gelecek hazırlayarak güvence altına alma isteği sigorta olgusunu doğurmuştur. Bir ihtiyaç olarak ortaya çıkan sigorta sistemi gelişen teknoloji, küreselleşen dünya ve yeni yönetim anlayışı kapsamında yeni anlamlar yüklenmiş ve hem vatandaş hem de ekonomi için önemli sektörlerden biri haline gelmiştir. Zorunlu olarak yapılan trafik sigortasının yanında motorlu taşıtların risklerini minimize etme ve tüketicilerin bu araçları kullanırken faydalarını maksimize etme amacına yönelik kasko sigortasını doğurmuştur. Ülkemizde araç sahiplerinin trafik sigortası yaptırmaları zorunlu olsa da kasko sigortası yaptırmaları ihtiyaridir. Ancak gerekli yasal düzenlemeler yapılarak kasko sigortası zorunlu hale getirilmesi mümkündür.

Ülkemizde 2017 yılı itibariyle trafikteki araç sayısı **22.218.945** adede ulaşmıştır. Bu araçlardan **4.694.831** adedi trafik sigortası, **16.192.469** adedi kasko sigortası yaptırmamıştır. Yine 2017 yılı itibariyle yazılan trafik sigortası prim toplamı 10.920.592.810-TL, kasko sigortası prim toplamı 6.902.325.267-TL sektörde yazılan toplam prim **17.822.918.077-TL** olarak gerçekleşmiştir.

Kasko sigortasının zorunlu hale getirilmesi suretiyle trafik ve kasko sigortasının birleşilmesi ve tek bir poliçenin üretilmesi halinde trafik sigortası yaptıran ancak kasko sigortası yaptırmayan 16.192.469 adet aracın kasko sigortası yapması mecburi olacağından sektörün poliçe sayısı, karı ve buna bağlı olarak rekabeti bir hayli artacaktır. Tek poliçe modelinin uygulanması halinde sigorta şirketlerinin 2017 yılı verilerine göre toplam prim gelirleri **30.982.633.552-TL** (2017 yılı itibari ile trafik sigortası yaptıran araç sayısı \* model önerisi ile üretilen araç başı prim tutarı (17.524.114 \* 1.768)) olacaktır. Diğer bir deyiş ile kasko sigortasının zorunlu olması halinde trafik sigortası yaptıran araçların tamamı kasko sigortasına tabi tutulacak ve sigorta şirketlerinin toplam prim geliri **13.159.715.475-TL** artmış olacaktır.

Kasko sigortasının zorunlu olmasının sigorta şirketleri, vatandaşlar ve ülke ekonomisi üzerinde etkileri olacağı muhakkaktır. Sigorta şirketlerinin gelirinin bu düzeyde artma ihtimali beraberinde sigortacılık sektöründe ciddi bir rekabeti

getirecektir. Rekabetin artması sunulan hizmetin kalitesini artıracak gibi araçlarına kasko ve sigorta yaptırmak zorunda olan sigortalılarında bu ihtiyaçlarını daha ucuza gidermelerine imkân tanıyacaktır. Diğer yandan bu durum sigorta şirketleri üzerindeki iş yükünü artıracaktır. Doğru yatırım yapan ve nitelikli iş gücü istihdamına önem veren ve bu sorununu çözen şirketler avantaj elde edebileceklerdir. Sigortacılık sektöründe nitelikli personel bulabilmenin önemli sorunlar arasında yer aldığı düşünüldüğünde iş yükünün fazlalığı sigorta şirketlerini zorlayacaktır. Ülkemizde lisans ve yüksek lisans düzeyinde sigortacılığa gerekli önemin verilmemesi ve sektörde hizmet içi eğitimlerin yeteri düzeyde olmaması nitelikli personelin yetişmesi önündeki engeller olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kasko sigortasının zorunlu olması halinde sigortacılık sektörü ekonomi üzerinde etkili olacaktır. Diğer bir deyişle sigorta sektöründe meydana gelecek olan genişleme tasarrufları arttıracak ve bu tasarrufların yatırıma aktarılmasını tetikleyecektir. Diğer yandan sigorta sektöründeki iş hacminin artması istihdam oluşturacaktır. Mevcut durum itibarıyla 2017 yılı verilerine göre yaklaşık 20 bin kişiye istihdam sağlayan bu sektör özellikle sigorta alanında uzman nitelikli personele iş alanı oluşturacaktır. Ayrıca elde ettikleri gelir üzerinden vergi veren sigorta şirketleri kasko sigortasının zorunlu olması ile beraber daha fazla kazanç elde edebilecek ve daha fazla vergi ödeyebileceklerdir.

## KAYNAKÇA

- Acınan, H. (2005). *Sigortanın Temel Prensipleri*. İstanbul.
- Akbaş, O. S. (2013). Dünya'da ve Türkiye'de Sigortacılığın Tarihçesi. F. Kaya içinde, *Sigortacılık*. Beta Yayıncılık.
- Akbulut, H. (2014). Cumhuriyet Dönemine Kadar Osmanlı İmparatorluğunda Sigortacılık. Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Akpınar, Ö. (2017). Sigorta Sektöründe Pazarlama Süreci: Acentelerin Rolü ve Önemi. *Turkish Journal Park Academic*, 45-61.
- Aktaş, M. (1992). *Sigorta İstihalciliği*. Çeltüt Matbaacılık.
- Alma, D. (2015). Türkiye'de Sigorta Sektörünün İncelenmesi ve Kasko Sigorta Tercihini Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi: Celal Bayar Üniversitesi Personeline Uygulama . Yüksek Lisans Tezi.
- Alpay, T. (2015). Trafik kazalarında tedavi masrafları ve bakım giderleri. *Sigortacı Gazetesi*.
- Altuğ, N. (2002). Pazarlama Karmaşı Kavramında Gelişmeler. *Pazarlama Dünyası*, 58-60.
- Asunakutlu, T. (2001). Sigorta Açısından Güvenlik ve Risk. *Mevzuat Dergisi*.
- Baskıcı, M. (2002). Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası: 1860-1918. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 57(4), 1-33.
- Can, M. (2004). *Birden Çok Sigorta*. Ankara: İmaj yayınevi.
- Çakıroğlu, F. (2007). Kasko Sigortaları Fiyatlandırılması, Avrupa Ülkeleri İle Karşılaştırma. Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Çipil, M. (2003). Türk Sigortacılık Sektörünün Pazarlama Karmaşı. *Hazine Dergisi*, 61-88.
- Çipil, M. (2013). *Risk Yönetimi ve Sigortacılık*. Nobel Akademik Yayıncılık.
- Durmuş, H. (2011). Türkiye'de sigorta Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve kasko Sigorta Tercihini Üzerine Tokat İli Uygulaması. Yüksek Lisans Tezi.

- Dursun, M., & Gürsev, S. (2016). Pazarlamada Dağıtım Kanalları Yönetimi ve Lojistik Merkezlerin Gelişiminde Kümeleme Yaklaşımı. *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi*, 555-568.
- Emeklier, N. (2017). Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Hasar Oranlarının Hesaplanması ve Hasar Oranlarının Tahmini . Yüksek Lisans Tezi.
- Emgin, Ö., & Süngü, A. (2004). Pazarlama Kavramı İçinde Tutundurma Fonksiyonu. *Mevzuat Dergisi*, 1-21.
- Evren, G. N. (2007). Türkiye'de Sigortacılık Sektörünün Pazarlama Karması Açısından İncelenmesi. Yayımlanmamış Yüksek Lisans tezi.
- Gülbitti, L. (2007). Kasko Sigortasının İncelenmesi ve Türkiye 'de Kasko Sigortası Hasar Uygulamalarının Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi.
- Güvel , A., & Öndas Güvel, A. (2004). *Sigortacılık*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Hızlı, P. B. (2007). Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi ve Türkiye Uygulaması. Yüksek Lisans Tezi.
- İnan, N. (1966). Kanunnamei- Ticarete Göre Protestolar. *Ankara Üni. Hukuk Fakültesi Dergisi* , 22(1), 829-845.
- Işık, M. (2005). *Sigortacılık Mevzuatı ve Reasürans İşlemleri* . Konya: Atlas Yayınevi.
- Kahya, F. (2010). *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık*. İstanbul: Libra Yayınları.
- Karakaya, T. (2010). Kasko Pazarlaması, Rekabet ve Türkiye'deki Uygulamaları. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Kavçak, G. (2009). Malezya Sigortacılık Sektörünün İncelenmesi ve Ekonomik Büyüme Etkileri. Yüksek Lisans Tezi.
- Kaya, F. (2014). *Sigortacılık*. Beta Yayınları.
- Nomer, C., & Yunak, H. (2000). *Sigortanın Genel Prensipleri*.
- Odabaşı, Y. (2001). *Pazarlama Planı Rehberi*. Ankara: KOSGEB Girişimciligi Geliştirme Enstitüsü Yayını.
- Omağ, M. (2011). *Türk Hukukunda Sigortacının Halefiyeti*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.

- Öksüz, M. (2016). Trafik ve Kasko Sigortalarını Sigorta Sektöründeki Uygulamalar, Sorunları ve Çözüm arayışları. Yüksek Lisans Tezi.
- Özboilat, M. (2017). *Temel Sigortacılık*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Özkan, T. (2002). *Sigortacılık Sektöründe Elemanter Branşlarda Her Yönüyle Hasar*. İstanbul: Haliç Üniversitesi Yayınları.
- Öztürk, S. A. (2013). *Hizmet Pazarlaması*. Ekin Basım Yayın.
- Sem. (2013). Sigorta Acenteleri Teknik Personel Eğitim Programı Ders Notları. Segem Sigortacılık Eğitim Merkezi.
- Seyhan , İ. (2001). *Sigorta Sözleşmelerinin Konusu*. Ankara : Yetkin Yayınları.
- Seyidoğlu, H. (1999). *Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük*. İstanbul: Güzem Can Yayınları.
- (2015). *Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor*. Hazine Müsteşarlığı.
- Söztutar, T. B. (2010). Pazarlamada Müşteri İlişkileri Yönetimi ve Gıda Sektörü Üzerine Bir Uygulama. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Taşyürek, H. (2001). *Kasko Sigortası*. İstanbul.
- Timur, M. N. (2006). *Banka ve Sigorta Pazarlaması*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını.
- Ulaş, I. (2012). *Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku (Mal ve Sorumluluk Sigortaları)*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Uralcan, G. (2011). *Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi*. Hiperlink Yayınları.
- Yeter, D. (2006). Türkiye’de Hayat Sigortası Talep Fonksiyonu Tahmini. Yüksek Lisans Tezi.