

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TRAFİK VE KASKO SİGORTALARININ SİGORTA SEKTÖRÜNDEKİ  
UYGULAMALARI, SORUNLARI VE ÇÖZÜM ARAYIŞLARI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Muharrem ÖKSÜZ**

**İşletme Anabilim Dalı**

**İşletme Programı**

**ŞUBAT 2016**

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TRAFİK VE KASKO SİGORTALARININ SİGORTA SEKTÖRÜNDEKİ  
UYGULAMALARI, SORUNLARI VE ÇÖZÜM ARAYIŞLARI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Muharrem ÖKSÜZ**

**1203817332**

**İşletme Anabilim Dalı**

**İşletme Programı**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Şükran ÖKTEM**

Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler, Enstitüsü'nün 1203817332 numaralı Yüksek Lisans öğrencisi, “Muharrem ÖKSÜZ”, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “TRAFİK VE KASKO SİGORTALARININ SİGORTA SEKTÖRÜNDEKİ UYGULAMALARI, SORUNLARI VE ÇÖZÜM ARAYIŞLARI” başlıklı tezini, aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

**Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Şükran ÖKTEM**  
**Başkent Üniversitesi**

**Jüri Üyeleri : Yrd. Doç. Dr. Şükran ÖKTEM**  
**Başkent Üniversitesi**

**: Yrd. Doç. Dr. Göknu Arzu AKYÜZ**  
**Türk Hava Kurumu Üniversitesi**

**: Yrd. Doç. Dr. Aynur AKPINAR**  
**Melikşah Üniversitesi**

**Tez Savunma Tarihi: 05 Şubat 2016**

**TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE**

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum, “TRAFİK VE KASKO SİGORTALARININ SİGORTA SEKTÖRÜNDEKİ UYGULAMALARI, SORUNLARI VE ÇÖZÜM ARAYIŞLARI” adlı çalışmamın, tarafımdan akademik etik ve kurallara aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım kaynakların kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

28.01.2016

Muharrem ÖKSÜZ

## ÖNSÖZ

Sigortacılık alanında birçok tez yazılmış olsa da, Trafik ve Kasko Sigortalarının güncel sorunları üzerine yazılmış bir çalışma bulunamamıştır. Sigortacılık üzerine yazılan tezler genellikle, ekonomi, hukuk, pazarlama, risk yönetimi, aktüeryal çalışma, bireysel emeklilik sistemi, sağlık sigortaları, mühendislik ve nakliyat sigortaları gibi konular üzerine yapılmıştır. Bu çalışmada, var olan akademik çalışmalara ilaveten, sigorta sektörünün %50 prim üretimini sağlayan Trafik ve Kasko Sigortalarının güncel sorunları üzerine odaklanılarak çözüm önerileri sunulmaya çalışılmıştır.

50'sine merdiven dayamış bir kişiye yüksek lisans yaptırma azim ve motivasyonunu sağlayan, bu süreçte birçok fedakârlıklar yapan eşime; kızıma ve oğluma; yapılan araştırmalarda bir örneği olmamasına rağmen böyle bir tez konusunu kabul eden ve bu süreçte her bir kelimeyi son derece özenle kontrol eden tez danışmanım Hocama teşekkürlerimi sunarım.

Şubat 2016

Muharrem ÖKSÜZ

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ .....	iv
İÇİNDEKİLER .....	v
TABLO LİSTESİ .....	vii
KISALTMALAR .....	viii
ÖZET .....	ix
ABSTRACT .....	xi
GİRİŞ .....	1
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b> .....	2
<b>1. SİGORTANIN TANIMI VE GENEL PRENSİPLERİ</b> .....	2
1.1 Sigorta Kavramı .....	2
1.2 Sigortacılıkta Risk Kavramı .....	4
1.2.1 Saf (Pure) ve Spekülatif (Speculative) Riskler .....	6
1.2.2 Sigorta Ve Kumar .....	7
1.3 Sigortanın Genel Prensipleri .....	8
1.3.1 Azami İyi Niyet Prensibi (Utmost Good Faith) .....	8
1.3.2 Sigortalanabilir Menfaat Prensibi (Insurable Interest) .....	10
1.3.3 Yakın Sebep Prensibi (Proximate Cause) .....	11
1.3.4 Tazminat Prensibi (Indemnity) .....	13
1.3.5 Halefiyet Prensibi (Subrogation) .....	15
1.3.6 Hasara Katılım Prensibi (Contribution) .....	16
<b>İKİNCİ BÖLÜM</b> .....	18
<b>2. SİGORTACILIĞIN TARİHİ GELİŞİMİ</b> .....	18
2.1 Dünya’da Sigortacılığın Doğuşu ve Tarihsel Gelişimi .....	18
2.1.1 İlk Çağlarda Sigortacılığın Kökenleri .....	18
2.1.2 Orta Çağlar ve Prime Dayalı Sigortacılık .....	20
2.1.3 Lloyd’s ve Modern Sigortacılık .....	22
2.2 Geçmişten Günümüze Anadolu’da Sigortacılık Faaliyetleri .....	23
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM</b> .....	30
<b>3. KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI (TRAFİK SİGORTASI)</b> .....	30
3.1 Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’nın (Trafik Sigortasının) Ülkemizdeki Tarihsel Gelişimi .....	30
3.2 Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) Genel Şartlarında Sigorta Kapsamı .....	31
3.2.1 Trafik Sigortasında Tedavi Giderleri .....	32
3.2.2 Trafik Sigortalarında Maddi Zarar .....	33
3.3 Trafik Sigortalarında Zorunlu Tarife Dönemi .....	35
3.4 Trafik Sigortalarında Serbest Tarife Dönemi .....	36
3.4.1 Trafik Sigortalarında Tarife Serbestisi ile İlgili Fiyat Sorunları .....	37
3.4.2 Trafik Sigortalarında Hasarlı Parça Değişiminde, Değişecek Parça Özellikleriyle İlgili Sorunlar .....	42
<b>DÖRDÜNCÜ BÖLÜM</b> .....	46

<b>4. KARA ARAÇLARI KASKO SİGORTASI</b> .....	46
4.1 Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartları'nda Sigortanın Konusu.....	46
4.2 Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartlarında Kasko Türleri.....	47
4.2.1 Dar Kasko .....	48
4.2.2 Kasko .....	48
4.2.3 Genişletilmiş Kasko .....	49
4.2.4 Tam Kasko .....	50
4.2.4.1 Sektörün tam kasko tanzim etmemesinin genel sorunları .....	51
4.2.4.1.1 Türkiye sınırları dışında meydana gelen zararlar maddesi .....	51
4.2.4.1.2 Kullanım ve gelir kaybı maddesi .....	52
4.2.4.1.3 Yarış ve iddialara katılma maddesi .....	52
4.2.4.1.4 Aracın bakımsızlığı sebebiyle meydana gelen zararlar maddesi.....	53
4.2.4.1.5 Aracın mekanik, elektrik ve elektronik donanım zararları maddesi .....	54
4.3 Kasko Sigortası Genel Şartlarında Sigorta Bedelinin Tespiti.....	55
4.3.1 Kasko Genel Şartları ve Türk Ticaret Kanunu'na Göre Araç Değerinin Tespiti.....	55
4.3.2 Sigorta Tahkim Komisyonu ve Komisyona Yapılan Başvurularda Araç Değeri Konusu .....	59
4.3.3 Sovtanj Gelirinin Araç Değerinin Belirlenmesi Açısından Önemi.....	60
4.4 Kasko Sigortalarında Şirketler Arasında Fiyat Farklılıkları .....	62
<b>BEŞİNCİ BÖLÜM</b> .....	68
<b>5. SİGORTA SEKTÖRÜNE YAPILAN YAPILANDIRILMIŞ GÖRÜŞME VE SWOT ANALİZİ İLE İNCELENMESİ</b> .....	68
5.1 Sigortacılık Üzerine Yapılan Akademik Çalışmalar.....	68
5.2 Tanımlayıcı İstatistikler .....	72
5.2 SWOT Analizi.....	76
5.2.1 Güçlü Yanlar .....	77
5.2.2 Zayıf Yanlar .....	79
5.2.3 Fırsatlar .....	81
5.2.4 Tehditler .....	82
5.3 İleride Yapılabilecek Çalışmalar İçin Öneriler .....	85
<b>ALTINCI BÖLÜM</b> .....	87
<b>6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME</b> .....	87
6.1 Trafik Sigortası Sorunları ve Genel Değerlendirme .....	88
6.1.1 Trafik Sigortalarının Fiyatlarındaki Karışıklığın Giderilmesi İçin Çözüm Önerisi .....	91
6.2 Kasko Sigortası Sorunları ve Genel Değerlendirme.....	92
6.2.1 Kasko Sigortalarında Rayiç Değer Sorununun Giderilmesi İçin Çözüm Önerisi .....	96
<b>KAYNAKÇA</b> .....	98
<b>EKLER</b> .....	105
Ek-A: Tezde Geçen Sigorta Terimleri Sözlüğü.....	106
Ek-B: Sigorta Şirketlerine Yapılan Yapılandırılmış Görüşme .....	110
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	114

## TABLO LİSTESİ

<b>Tablo 3.1</b> : Motorlu Araç İşletenleri İçin 01/01/2015 Tarihinden İtibaren Uygulanacak Asgari Sigorta Teminatları .....	34
<b>Tablo 3.2</b> : 1.1.2007 Tarihi İtibariyle Trafik Sigortası Tarife ve Talimatı.....	36
<b>Tablo 3.3</b> : Trafik Sigortası Fiyat Teklifleri (7. Kademe).....	38
<b>Tablo 3.4</b> : Trafik Sigortası Fiyat Teklifleri (4. Kademe).....	38
<b>Tablo 3.5</b> : Trafik Gelir Tablosu. (01.01.2014 – 31.12.2014) .....	41
<b>Tablo 3.6</b> : Yıllar İtibariyle Trafik Teknik Sonuçları.....	42
<b>Tablo 4.1</b> : 2014 Yılı Tanzim Edilen Kasko Adet ve Türleri .....	48
<b>Tablo 4.2</b> : 2014 Yılı Tanzim Edilen Kasko Adet ve Türleri (Düzeltilmiş) .....	49
<b>Tablo 4.3</b> : 2014 Yılı Toplam Kasko Adedi / Kamyon Çekici Kasko Adedi .....	51
<b>Tablo 4.4</b> : Kasko Sigortası Fiyat Teklifleri (1. Sigortalı) .....	63
<b>Tablo 4.5</b> : Kasko Sigortası Fiyat Teklifleri (2. Sigortalı) .....	64
<b>Tablo 4.6</b> : 2014 Yılı Kasko Gelir Tablosu.....	65
<b>Tablo 4.7</b> : Yıllar İtibariyle Kasko Teknik Sonuçları .....	66
<b>Tablo 5.1</b> : Yapılandırılmış Görüşmeye Katılan Şirketlerin Demografik Özelliklerinin Dağılımı .....	73
<b>Tablo 5.2</b> : Katılımcıların Yapılandırılmış Görüşme Sorularına Verdikleri Cevapların Sermaye Gruplarına Göre Dağılımı .....	74
<b>Tablo 5.3</b> : SWOT Analizine İlişkin Özet Bilgiler .....	84



## KISALTMALAR

<b>DASK</b>	: Doğal Afet Sigortaları Kurumu
<b>EKSİST</b>	: Eksper Atama ve Takip Sistemi
<b>GSYH</b>	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
<b>KTK</b>	: Karayolları Trafik Kanunu
<b>SEGEM</b>	: Sigorta Eğitim Merkezi
<b>SBM</b>	: Sigorta Bilgi Merkezi
<b>SGK</b>	: Sosyal Güvenlik Kurumu
<b>STK</b>	: Sigorta Tahkim Komisyonu
<b>SWOT</b>	: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
<b>TARSİM</b>	: Tarım Sigortaları Havuzu
<b>TBMM</b>	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>T.C. Hazine Müsteşarlığı</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Hazine Müsteşarlığı
<b>TCDD</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<b>TMO</b>	: Toprak Mahsulleri Ofisi
<b>TSB</b>	: Türkiye Sigorta Birliği
<b>TTK</b>	: Türk Ticaret Kanunu
<b>TDK</b>	: Türk Dil Kurumu
<b>TUİK</b>	: Türkiye İstatistik Kurumu

## ÖZET

### TRAFİK VE KASKO SİGORTALARININ SİGORTA SEKTÖRÜNDEKİ UYGULAMALARI, SORUNLARI VE ÇÖZÜM ARAYIŞLARI

ÖKSÜZ, Muharrem

Yüksek Lisans, İşletme Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Şükran ÖKTEM

Şubat 2016, 114 sayfa

Türkiye’de sigortacılık her geçen gün yaygınlığını arttırmaktadır. Halk arasında en fazla penetrasyona sahip olan trafik ve kasko poliçelerinin prim hacmi, 2014 yılında toplam prim hacminin %48’ine tekabül etmektedir. Bu poliçelerin pazardaki yaygınlıkları çok fazla olduğundan dolayı, ister istemez bazı sorunlar da beraberinde ortaya çıkmaktadır. Bu tezin yazılış amacı bu sorunların en önemli olanlarını incelemek ve bu sorunlara çözüm önerileri sunmaktır.

Trafik ve kasko sigortalarının piyasadaki uygulamaları ve sorunları incelendikten sonra, sonuçlar, araştırma yöntemlerinin SWOT Analizi yöntemi kullanılarak detaylandırılmıştır. Swot analizi matrisi ile analiz yapılırken sigorta sektörünün içsel durumu güçlü ve zayıf yanlarıyla; dışsal durumu da fırsat ve tehditler açısından tahlil edilmiştir. SWOT analizinin sonuçları sayesinde hem sigorta sektörünün durum analizi yapılmış, hem de sektörün geleceği hakkında çıkarımlarda bulunulmuştur.

Analiz sonucunda trafik ve kasko açısından şu iki bulguya ulaşılmıştır:

Birinci Bulgu: Türkiye Sigorta Birliği’nin hazırlamış olduğu Trafik Rehber Tarifesi, ülke bazındaki verilerle aktüerler tarafından hazırlanmaktadır. Bu tarife tüm ülkenin prim ve hasar verileri ile yapıldığından dolayı hata payı her bir şirketin kendi verileri ile yapmış olduğu tarifenin hata payından çok daha düşüktür. Bu tarife her bir şirket tarafından uygulanmak zorunda kalırsa sigorta şirketlerinin trafik

branşında zarar ihtimali ortadan kalkar. Bu sayede sigorta sektörü trafik branşında fiyatta değil hizmet açısından birbiriyle yarışır.

İkinci Bulgu: Kaskolu araçların pert durumlarında araç rayiç değerinin belirlenmesinde şirketlerin farklı ve keyfî uygulamaları Sigorta Tahkim Kurumu tarafından düzeltilmektedir. Bu sıkıntının giderilmesi için sektörün düzenleyici ve denetleyici kurumu olan Hazine Müsteşarlığı'nın araç rayiç değerinin belirlenmesini daha net çizgiler ile tespit etmesi gerekmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Sigorta Sektörü, Trafik Sigortası, Kasko Sigortası, Sigorta Tahkim Komisyonu, Pert Hasar.

## **ABSTRACT**

### **LIABILITY AND COMPREHENSIVE COVERAGE INSURANCE IN THE INSURANCE INDUSTRY PRACTICES, PROBLEMS AND RESOLUTIONS**

ÖKSÜZ, Muharrem

Master, Department of Management

Thesis Supervisor: Assist. Prof. Dr. Şükran ÖKTEM

February 2016, 114 pages

Insurance becomes more and more prevalent every day in Turkey. The premium volume of the traffic and Casco policies in 2014 corresponds to 48% of the total premium volume in that year. High popularity of these policies in the market comes with inevitable problems. The objectives of this thesis are to investigate and propose solutions for the most important ones among these problems.

After the applications and the problems of the traffic and Casco insurances in the market were investigated, the results were particularized using the SWOT Analysis method.

The following two findings were reached as the results of the analysis pertaining to the liability and comprehensive coverage insurances:

First: The Traffic Directory Pricelist put in order by the Insurance Association of Turkey is prepared by the actuaries using the nation wide data. Since this price list is prepared based on the premium and damage data in the whole country, its error margin is smaller than the error margins of the price lists of the individual companies based their own data. The list is made mandatory to apply for every company, the probability of loss of the insurance companies in the traffic subdivision will vanish.

Second: The variable and arbitrary practices in establishing the current prices for the totaled vehicles with Casco insurances by the companies are corrected by the Insurance Arbitration Commission. In order to solve this problem, Undersecretariat of Treasury, which is the regulatory and supervisory institution of the sector, should specify more clear terms for the determination of current value of the vehicles.

**Key Words:** Insurance Sector, Traffic Insurance, Automobile Insurance, Casco, Insurance Arbitration Commission, Total Loss.

## GİRİŞ

Hayatın her anında ortaya çıkma ihtimali olan risklere karşı insanoğlu sigortacılık sistemini oluşturmuştur. Bu sistem sayesinde, en azından sigorta poliçesi primi karşılığında, en az zararlar, risklerin özellikle maddi tarafı güvence altına alınmaktadır.

İnsanoğlunun kendini güvence altına almak istemesiyle ilk çağlardan itibaren farklı şekillerde ortaya çıkan sigortacılık, günümüzde en modern sistemler ile tam bir profesyonel meslek haline gelmiştir. Avrupa'da 14. yüzyılda başlayan prime dayalı sigortacılık kendi yasalarını hızlı bir biçimde oluşturmuştur. Anadolu toprakları, Avrupa'dan takriben iki yüzyıl sonra bu sistemle tanışmış olmasına rağmen günümüzde birçok kanuni ve idari aksaklıklar olsa bile dünyanın globalleşmesi neticesinde hemen hemen aynı seviyelerde buldukları söylenebilir.

Ülkemizde Cumhuriyet döneminde bazı temel yasalarla desteklenen sigortacılık, nihayetinde 2007 yılında ilk modern kanununa kavuşmuştur. 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu sonrasında ülkemizdeki birçok yönetmelik ve genel şartlarda ciddi ve köklü değişiklikler yapılmıştır.

Bu çalışmada Dünyada ve Türkiye'de sigortacılık sektörü tarihi gelişimi genel hatları ile incelenecek ve sigortacılık sektörünün genel prensiplerine değinildikten sonra ülkemizde en yaygın penetrasyona sahip olan trafik ve kasko sigortalarının ülkemizdeki uygulamaları ve bu uygulamaların ortaya çıkardığı sorunlar veri toplama yöntemlerinden yapılandırılmış görüşme tekniği ile belirlenecektir. Ortaya çıkacak olan sorunların giderilmesi SWOT analizi yöntemi ile yapılacak tahlil neticesinde çözümler önerileri sunulmaya çalışılacaktır.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### SİGORTANIN TANIMI VE GENEL PRENSİPLERİ

#### 1.1 Sigorta Kavramı

Hayatın her alanında insanoğlunun karşısına çıkabilecek pek çok tehlike ve riskler vardır. Sık sık karşılaşılan bu tehlike ve riskler ana hatlarıyla, insanoğlunun hatası, sosyolojik, doğal afet (mücbir sebep / Act of God) ve teknolojik riskler şeklinde sınıflanabilir. Sosyolojik kaynaklı risklere hırsızlık, kundakçılık, kötü niyetli hareketler ve terör olayları; insanoğlunun hatası olarak trafik kazaları ve yangınları; doğal afetler olarak deprem, sel ve su baskınları; teknolojik risklere de makine kırılmaları ve elektronik cihazların bozulmaları örnek olarak gösterilebilir (Ulaş, 2007, s. 5). Karşılaşıldığında bireysel olarak üstlenmek zorunda kalınacak olan bu riskler, kişilere çok az zarar verebilmekle beraber çok fazla zarar, hatta kişinin hayatı boyunca karşılayamayacağı zararlar da verebilir. Bireylerin karşılaşılabileceği bu risklerin birçoğu benzer risklerdir. İş bu benzer/ortak risklerin, insanlar arasında bir havuz mantığı ile bölüşülmesi (Nomer ve Yunak, 2000, s. 14) sigorta sisteminin temel mantığını oluşturmaktadır.

Sigorta sisteminin tarifinde genel anlamda iki yorum vardır: Biri yukarıda bahsedilen “havuz” sistemi, yani biriken paraların havuza katılan kişiler arasında hasarlara göre ödenmesi; diğeri de aşağıdaki birkaç tanımda görüleceği üzere “riskin transfer” edilmesidir.

Bu noktadan hareketle “sigorta” kavramları için, farklı ifadelerle ama birçok akademik disiplinin ve sigorta sektörünün de kabul ettiği tanımları şu şekilde verebiliriz.

Türk Ticaret Kanunu'nda geçen tanıma göre;

Sigorta Sözleşmesi, sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi halinde 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 (TTK, md.1401).

5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 24 maddesine göre Kamu Kurumu Niteliğindeki Meslek Kuruluşu olan “Türkiye Sigorta Birliği” ve Türkiye'nin tek Reasürans Sigorta Şirketi olan “Milli Reasürans” sigorta için aynı tanımları kullanmışlardır. “Sigorta, aynı türden tehlikeyle karşı karşıya olan kişilerin, belirli bir miktar para ödemesi yoluyla toplanan tutarın, sadece o tehlikenin gerçekleşmesi sonucu fiilen zarara uğrayanların zararını karşılamada kullanıldığı, bir risk transfer sistemidir.” (Türkiye Sigorta Birliği, 2014), (Çuhacı, 2004, s. 148).

Hem akademik disiplinde, hem sektörün düzenleyici kurumu olan Hazine Müsteşarlığı'nda hem de sigorta sektöründe aktif olarak çalışan bir yazara göre sigorta; öngörülebilir herhangi bir riskin, gerçekleştiğinde ortaya çıkan hasarın karşılanabilmesi için, belirli bir prim karşılığında satın alınan sözleşmedir (Çipil, 2004, s. 4).

Sigortacılık üzerine en yaygın kullanılan internet portallarından Insurance Information Institute'a göre sigorta: “Büyük mali kayıpların daha uygun hale gelebilmesi için, bir çok birey ve işletmelerin, bir prim karşılığında, risklerini bir araya getirip bir sigorta şirketine veya daha büyük gruplara transfer edilmesi sistemidir” (Insurance Information Institute, 2014).

Halkın en temel olarak bildiği şekilde ise sigorta; “belirli bir prim karşılığında, öngörülmüş bir rizikonun gerçekleşmesine bağlı zarar ya da hasarın karşılanmasını sağlayan sözleşmedir” (Ana Britannica C.19, 1989, s. 357).

Türk Dil Kurumu sözlüğünde ise “Bir şeyin veya bir kimsenin herhangi bir yönden ileride karşılaşılabileceği zararı gidermek için önceden ödenen prim karşılığında bu işle uğraşan kuruluşla yapılan iki taraflı bağlantı sözleşmesi” şeklinde bir tanımlama yapılmıştır (Türk Dil Kurumu, 2014).

Yukarıdaki tüm tanımlarda sigorta riskin “transfer sistemi” olarak izah edilmiştir. Sigortanın bir de havuz sistemi tanımı vardır. Sigortacılık üzerine



akademik çalışmaları ile tanınan Kırkbeşoğlu (2014, s. 46) bu tanımı şu şekilde yapmaktadır: “Bir miktar prim ödemek suretiyle, birbirine benzeyen özelliklerde (homojen) kişilerin bir araya getirilmesi, belirli bir süre içerisinde zarar ortaya çıkması durumunda zararın bu kişilerin ödedikleri havuzdan karşılanması sistemi”.

Yukarıda görüldüğü gibi sigortanın yedi tanımına yer verilmiştir. Bu tanımlardaki “ortak terimler” şunlardır:

1. Risk (Risk),
2. Sigorta Sözleşmesi/Poliçesi (Policy),
3. Prim (Premium),
4. Hasar (Damage),
5. Tazminat (Indemnity)

Buradaki terimlerin hepsi sigortacılık tekniği açısından elbette çok önemlidir. Ancak sigortacılığın doğması açısından en önemli terim şüphesiz ki “risk”tir. Sigortacılığın var olma sebebi olarak görülen risk terimi, hem sigortacılığın hem de tezin daha iyi anlaşılması için detaylı incelenmesi gerekmektedir.

## **1.2 Sigortacılıkta Risk Kavramı**

Risk ve riziko kelimeleri eş anlamlı olarak kullanılmaktadır. Sigortacılıkla ilgili akademik çalışmalarda daha çok “risk” kelimesi kullanılırken, sigortacılık sektöründe ise daha çok “riziko” kelimesi kullanılmaktadır.

Sigortacılıkta birçok terim olmasına rağmen “risk” teriminin yeri çok özeldir. Risk, sigorta sisteminin varlığının ortaya çıkma sebebidir. Eğer risk olmasaydı sigorta sistemine ihtiyaç duyulmazdı ve “sigortacılık” da doğmazdı. Bu anlamda özellikle modern dünyada insan hayatında önemli bir yeri olan sigortacılık bir risk yönetim sistemi olarak tanımlanabilir. zbolat (2007, s. 77) konuyu “risk olmadan sigorta sözleşmesi düzenlenemez” şeklinde özetlemektedir.

Risk kelimesinin etimolojik kökenine bakıldığında, Eski Yunanca’da, Homeros’un Odyssey Destanı’nda “rhiza” kelimesi ile ortaya çıkmıştır. Bu destanda “denizde tehlikeden kaçınma güçlüğü” anlamında kullanılan risk kelimesi (ipil, 2013, s. 5) zamanla antik çağda mecburi olarak kıyıları boyunca sahilin ya da kayalıklar yakınında yapılan deniz seyrseferlerindeki tehlikelere atıfta bulunmak üzere kullanılan bir denizcilik terimi olarak ortaya çıkmıştır (Milliyet, 14 Ocak 2010).

Hayatın bir parçası olan risk, insanoğlunun doğumundan ölümüne kadar çok sayıda ve değişik türlerde bireyin karşısına çıkabilme ihtimali vardır. Ortaya çıkacak olan riskin sonuçları, yani zarar, bir tek bireyi etkileyebileceği gibi daha büyük grupları, örneğin bir kargaşalık hareketi sonrasında, hareketin yaşandığı semtteki, hatta ilçedeki veya ildeki insanları etkileyebilmektedir. Hatta daha küresel düşünülürse, ozon tabakası delinmesi, nükleer santral patlamaları ve küresel radyasyon tehlikeleri, dev petrol platform patlamaları ve çevre kirlenmeleri gibi farklı riskler yaşadığımız dünyayı da etkisi altına alabilmektedir.

Riskin pek çok tanımı vardır. İktisatçılar, finansçılar, sosyologlar, felsefeciler, sağlıkçılar, psikologlar, istatistikçiler ... riski kendi disiplinleri açısından tanımlamıştır. İktisatçının tanımlayacağı risk, sosyologlar için çok anlamlı olmayacağı gibi, psikologların tanımlayacağı risk bir iktisatçı için de anlamlı olmayacaktır. Sigortacılığın var olmasının temel sebebi olan riskin tanımı sigortacılığa özgü, yani sigortacılığı merkeze alan bir tanımlama olmalıdır.

Bu açıdan bakıldığında Kırkbeşoğlu (2014, s. 5), sigortacılıkta riski “gerçekleşen zararın beklenen zarardan olumsuz sapması” şeklinde tanımlamaktadır. Benzer bir tanımı Akdemir (2011, s. 8) yapmaktadır: “Risk; belirli bir olayın meydana gelme ihtimali (sıklığı) ile bu olayın gerçekleşmesinin sonuçları arasındaki ilişkiyi matematiksel olarak göstermektedir”.

Çipil’e (2013, s. 4) göre risk, “gerçekleşebilecek –ama gerçekleşmesi ya da ne zaman gerçekleşeceği belli olmayan- bazı istenmeyen olayları ifade eder”.

Karacan (1994, s. 23) riskin tanımını zarar ile beraber yapmaktadır. “Zarar”ı “bir değer azalması ya da ortadan kalkması” şeklinde tanımlarken, “risk”i de “zararın ortaya çıkmasının olası olduğu bir durum” olarak tanımlamaktadır.

TDK da riski zarara uğrama tehlikesi (Türk Dil Kurumu, 2014) olarak tanımlamaktadır.

Son olarak risk kelimesinin kökenine bakıldığında; ülkemizde kullandığımız “risk” kelimesi Fransızca (risque) kelimesinden dilimize girmişken eş anlamlı olarak kullanılan ve sigorta sektöründe daha fazla kullanılması tercih edilen “riziko” kelimesi de İtalyanca’dan (risico) gelmektedir (Türk Dil Kurumu, 2014).

### 1.2.1 Saf (Pure) ve Spekülatif (Speculative) Riskler

Risk çok genel bir tanımdır ve birçok açıdan ele alınabilmektedir. Sigortacılık üzerine yapılan akademik çalışmalar genel anlamda riski sınıflandırmış ve sigortacılığın ilgi alanına giren risk grubu üzerine odaklanmıştır.

Sigortacılık açısından riske bakıldığında akademik disiplin riski “saf risk” ve “spekülatif risk” olarak ikiye ayırmıştır. Kaybetmenin yanında kazanç sağlama ihtimalinin de olduğu şeklinde tanımlanan “spekülatif risk” sigortacılığın ilgi alanına girmez. Sigortacılık saf risklerle ilgilenir. Bir evin yanma olasılığı, bir işyerinde hırsızlık olasılığı, bir aracın kaza yapma olasılığı, bir insanın kalp krizi geçirme olasılığı, deprem ve diğer doğal afetlerin olma olasılığı gibi, insanın istemediği durumların başına gelme ihtimalleri saf risk olarak değerlendirilir.

Riski “hasar yaşanma ihtimalinin olduğu bir durum” olarak tanımlayan Athearn ve Pritchett, riski, “saf risk” ve “spekülatif risk” olarak ikiye ayırmıştır. Spekülatif riskte kayıp yaşanabileceği gibi kazanç da sağlanabileceğinden dolayı bu tip riskleri sigortacılığın ilgi alanı dışında tutmaktadır. Saf riskleri ise, kaybın olabileceği ya da olmayacağı riskler olarak tanımlayarak sigortacılıkta teminat altına alınabilecek risk grubu olarak ele almaktadır (Athearn ve Pritchett, 1989, s. 1-3).

Minnesota Üniversitesinde Ekonomi ve Sigorta Profesörü ve aynı zamanda Minnesota Sigorta Enstitüsü Başkanı olan C. Arthur Williams da, Athearn ve Pritchett gibi riskleri spekülatif risk ve saf risk olarak sınıflandırmış, sigortacılığın ilgi alanına giren saf riski “kaybetme ihtimalinin olduğu ancak kazanma şansının olmadığı” durum olarak tanımlamıştır (Williams ve Heins, 1989, s. 13).

Riski spekülatif ve saf risk olarak ayıran Karacan ve Çipil, spekülatif riski kazanma ve kaybetme olasılıklarının olduğu bir risk grubu olarak tanımlamaktadır. Borsada bir şirkete yatırım yapılması, bir dövizde yatırım yapılması, bir kumar oynanması veya bir bahise yatırım yapılması sonucunda bireyler kazançlı çıkabileceği gibi zararlar da karşılaşabilir. Bu tip riskleri spekülatif risk olarak örneklendiren yazarlar, bu risklerin sigortacılığın ilgi alanına girmediklerini vurgulamaktadırlar (Karacan, 1994, s. 25), (Çipil, 2013, s. 10).

Çipil saf riskleri bir kaybın olduğu ya da olmadığı veya bir kazancın söz konusu olmadığı riskler olarak tanımlamaktadır. Örnek olarak da otomobil satın alan bir kişinin riskini çalınma veya kaza yapma olarak tanımlayan yazar, otomobil sahibini bekleyen olasılığın aracın zarar görmesi veya görmemesi olduğunu

belirtmektedir. Her iki halde de araç sahibinin kazanç elde edemeyeceğini örneklendiren yazar, bu tip özellikli riskleri saf risk olarak tanımlamaktadır (Çipil, 2013, s. 10).

Bireye hiçbir zaman kazanç sağlamayan riskleri (saf riskler) sigortalanabilir risk olarak tanımlayan Saka, spekülasyon riskleri de hem olumsuz hem de olumlu sonuçlar doğurabilen, daha çok “iş dünyasında, iş kararlarında” karşılaşılan riskler olarak tanımlamaktadır (Saka, 2010, s. 8).

### **1.2.2 Sigorta Ve Kumar**

Toplumda tartışılan bir konu da sigortanın bir kumar olup olmadığıdır. Sigorta şirketleri ile sigortalının, sigortalı malların hasar görüp görmeyeceği üzerine bahis oynadıklarını, sigorta şirketinin mallara bir hasar gelmeyeceği, sigortalının ise bir hasar geleceği üzerine bahse tuttuğuları iddia edilmektedir (Athearn ve Pritchett, 1989, s. 51). Yani sigorta yaptırmanın da kumar gibi iki tarafı olduğunu, bir tarafın, hasar olacak, diğer tarafın da hasar olmayacak diye bahse girildiği iddia edilir. Aynı çalışmada bu görüşe itiraz olarak, kumar olayında “riski”, kumar oynayarak bizzat kişinin kendisinin oluşturduğunu, sigortadaki riskin ise eşyanın doğasında zaten var olduğu görüşüne yer verilmiştir.

Sigortanın kumar olarak değerlendirilmeyeceği görüşü yukarıda sadece Hayat Dışı Sigorta branşları açısından değerlendirilirken, hayat alanında yazılmış bir eserde de benzer bir görüşü Black ve Skipper paylaşmıştır. Kumar olayında, ortada bir riskin olmadığı, kişinin kumar oynayarak bizzat kendisinin bir risk oluşturduğunu söyleyen Black ve Skipper, sigortada ise ortada zaten kaçınılmaz bir riskin olduğu teziyle bu görüşe karşı gelmektedirler (Black ve Skipper, 1994, s. 20).

Çipil de benzer bir şekilde olaya şu şekilde bir açıklama getirmektedir. “Sigorta bir tür kumar değildir, çünkü kumarda, kumar sözleşmesinden önce bir risk yoktur. Kumarla birlikte daha önce olmayan bir risk ortaya çıkmış olur. Sigortada ise risk zaten vardır” (Çipil, 2013, s. 64).

Klasik İslami düşünceye sahip olan yazarlarda da sigortanın kumar gibi kabul edildiği görülmektedir. İslam hukukçularına göre satılan şeyin veya bedelin belirsizlik (ğarar) içinde olmaması gerekmektedir. Sigorta sözleşmesinde de belirsizlik olduğundan bu tür sözleşmeler kumardaki belirsizlik ile eşdeğer görülmüştür (Cüveycati, 2000, s. 603).

### **1.3 Sigortanın Genel Prensipleri**

Bir sigorta sözleşmesinde hizmet alan ve hizmet veren olmak üzere temelde iki taraf vardır: Sigortalı ve Sigorta Şirketi. Sigorta sözleşmelerinin düzenlenmesinde ve sözleşmelerin devamı süresince her iki tarafın da uyması gereken kurallar/prensipeler vardır. Bu prensiplere sigortacılık literatüründe “Sigortanın Genel Prensipleri” adı verilmektedir. Yapılan her poliçenin içerisinde ve arka planında bu prensipler muhakkak işler haldedir. Sigortacılık sektöründe genel kabul görmüş altı tane sigorta genel prensibi vardır.

#### **1.3.1 Azami İyi Niyet Prensibi (Utmost Good Faith)**

Sigorta sözleşmesi ile sigortalı ve sigortacı arasında resmen başlayacak olan ilişkinin öncesinde, sigorta talep edildiğinde, “ tarafların her birinin diğerine sözleşmeyi kabul edip etmemesinde etkili olabilecek bütün bilgileri, talep edilmemiş olsa bile vermesini, tarafların hile yapmaktan kaçınmalarına” Azami İyi Niyet Prensibi denmektedir (Özbolet, 2007, s. 107).

Karaman’a göre ise, “Sigorta sözleşmesinin yapılması sırasında veya sözleşme yürürlükte olduğu sürece yahut ... herhangi bir rizikonun gerçekleşmesinden sonra tarafların, ... her durumda azami iyi niyetle veya makul ölçüler içinde davranmalarına” Azami İyi Niyet Prensibi denmektedir (Karaman, 2013, s. 26).

Sigortacılıkta sigortalı ile sigortacı arasındaki ticari ilişki tamamen güven üzerine kurulu olduğundan dolayı azami iyi niyet prensibinin önemi büyüktür. İngiliz yazar Howe’a göre sigortacı, bir riskin değerlendirilmesinde, sigortalının teklif formundaki bilgi ve cevaplarına göre teklif vereceğinden dolayı, bu bilgilere güvenmek ve doğruluklarına inanmak için azami iyi niyet prensibi sigortacılıkta son derece önemlidir. Azami İyi Niyet prensibi var olmadan iki taraf arasında iş ilişkisinin kurulması başarılı olamaz (Howe, 1989, s. 15).

Güven Sigorta’nın eğitim kitapçığına göre; sigorta sözleşmeleri, tarafların karşılıklı olarak rızalarını beyan etmeleri ile gerçekleşen iyi niyete dayalı bir sözleşmedir. Tarafların, sözleşmenin yapıldığı sırada, devamı süresince ve rizikonun gerçekleşmesinden sonra kendilerinden beklenen davranışlarda iyi niyet kaidelerinden ayrılmamalarına Azami İyi Niyet Prensibi denir (Güven Sigorta, s. 20).

TTK, azami iyi niyet prensibini sigortadan önce doldurulacak olan teklifnamede, dolayısıyla sigortalı tarafından başlayacağını şu şekilde belirtmektedir: Sigorta yaptıracak kişinin, dolduracağı teklifnamede, “sigortalanacak malla ilgili bildiği veya sigortacının bilmesi gereken tüm önemli hususları sigortacıya bildirmekle yükümlüdür” (Türk Ticaret Kanunu, m. 1435). Aynı şekilde sigortacının da sigorta süresince vereceği teminatları tam olarak belirtmesi sigortacılıkta Azami İyi Niyet Prensibi gereğidir.

“İyi niyet”le “azami iyi niyet” farkını Çipil şu şekilde açıklamıştır.

Her türlü ticari ilişkide tarafların iyi niyetle yaklaşması esastır. Ancak, sigortacılık gibi güven üzerine kurulu olan sektörde tarafların iyi niyetten fazlasını göstermeleri beklenir. İşte bu yüzden, Sigortanın Genel Prensipleri arasında “iyi niyet” değil, “azami iyi niyet” vardır. Sigorta sözleşmelerine konu tarafların azami yani en üst seviyede iyi niyet göstermeleri beklenir (Çipil, 2013, s. 65).

Mal alımıyla ilgili ticari sözleşmelerde alıcı ve satıcı ne tür bir mal aldığını/sattığını hemen hemen %100 bilmesine rağmen hizmet sözleşmelerinde bu konu hizmet alımı süresince daha fazla netleşir. Ancak sigorta hizmeti konusunda ise iki tarafın bilgi birikimleri en uç noktada birbirinden farklıdır. Sigortalı, sigorta ettireceği malın nasıl olduğunu, risklerinin neler olabileceğini ve benzeri her konuyu bilirken; sigortacı ise sigortalayacağı mal mülk hakkında sadece “sigortalının verdiği bilgilere” sahiptir. Sigortalı, sigortacının istediği teklifnameyi azami iyi niyet prensibi gereğince doğru olarak doldurması, malın tüm risk ve özelliklerini dolduracağı teklifnamede net olarak belirtmesi gerekmektedir. Sigortalı, poliçesini aldıktan sonra da elinin altındaki malın üzerinde sürekli bir denetime sahip olduğundan dolayı, sigortalı ve sigortacı arasındaki bu bilgi akışı poliçe miadına kadar devam etmelidir. Sigortacı da Azami İyi Niyet Prensibi gereğince, sigortalı değerlere, sigortalının ihmalden doğmuş olsa bile oluşacak hasarları ödemekle yükümlüdür. Burada akla “sigortalının ihmali” ile “sigortalının kastı” arasındaki etik konu gelmektedir. Türk Medeni Kanununa (Türk Medeni Kanunu, 2011, Md.6) göre herkes iddiasını ispat ile mükellef olduğundan dolayı sigortacının hasarla ilgili bir şüphesi varsa, bu konu araştırılır, aksi halde, yani sigortalının kötü niyeti/kastı bulunamamış ise sigortacı hasarı ödemekle yükümlüdür.

Örneğin bir kasko poliçesinde “tek sürücü indirimi” alan bir sigortalının poliçe döneminde eşinin veya çocuğunun ehliyet alması ve aracı kullanmaya başlamasında sigortacı açısından riskin ağırlaşması anlamına gelmektedir. Bu durumda sigortalı riskin ağırlaştığını sigortacıya bildirmez ise, azami iyi niyet prensibine aykırı davranmış olur. Bu ve benzeri çoğaltılabilecek örneklerin hepsinde azami iyi niyet prensibinin genellikle sigortalı tarafından ihlal edilmeye daha çok açık olduğu görülmektedir (Çuhacı, 1994, s. 4).

Riskin ağırlaşması konusunda, sigortalının sigortacıya bildirim mükellefiyeti yeni Türk Ticaret Kanunu’nda hükme bağlanmıştır. Buna göre; sigortalı sözleşmeden sonra, sigortacının izni olmadan rizikoyu ağırlaştırıcı davranış ve işlemlerde bulunamayacağı gibi, bulunduğu zaman da derhal bu durumu sigortacıya bildirmekle mükelleftir (Türk Ticaret Kanunu, m. 1444).

### **1.3.2 Sigortalanabilir Menfaat Prensibi (Insurable Interest)**

Sigortalanabilir Menfaat Prensibi Karaman’a göre “sigorta yaptırabilme hakkı”dır (Karaman, 2013, s. 22). Sigortayı, sigorta konusu ile arasında yasal bir bağ olan kişiler yaptırabilir. Çünkü Türk Ticaret Kanununda rizikonun gerçekleşmemesinde menfaati bulunanların, bu menfaatlerini sigorta ile teminat altına alabileceklerine işaret eder (Türk Ticaret Kanunu, m. 1454/1).

Karacan’a göre sigorta sözleşmesinin yapılabilmesi için “sigorta konusu” ile “sigortalı” arasında para ile ölçülebilir ve yasal bir menfaatin olması lazımdır (Karacan, 1994, s. 80). Sektörün duayen Genel Müdürlerinden Çetin Alanya’ya göre ise, bir sigorta akdinin geçerli olabilmesi için, “sigortalının, rizikonun gerçekleşmesi halinde parayla ölçülebilir belli bir menfaatinin zarar görmesi gerekir” (Alanya, 1991, s. 9).

Bir menfaatin sigortalanabilmesi için, bu menfaatin sadece ekonomik yani para ile ölçülebilen değil, aynı zamanda hem hukuken geçerli hem de hâlihazır veya müstakbel (yani gelecekte ortaya çıkabilecek) bir menfaat olması gerekir (Sayhan, 2001, s. 84). Bu prensip gereğince üçüncü bir kişi, sigorta ettiren olarak istediği bir menfaati sigorta ettirebilir. Ancak hem kanuna (TTK 1454/1) hem de doktrine göre sigorta ettiren tazminat hakkından faydalanamaz (Can, 2004, s. 50-51). Menfaatten dolayı üçüncü kişiler tarafında sigorta yaptırılabilse bile hasarda tazminat hakkından sadece sigortalı faydalanabilir.

Hukuken geçerli olmayan bir menfaatin, hukuk mevzuatı altında kurulmuş olan bir sistemde, yani sigorta sisteminde teminat altına alınamayacağına şüphe yoktur. Örneğin kanunen yasak olan mallar olan eroin, esrar, hint keneviri ve benzeri gibi yasak maddelerin nakliyat sigortası, bu maddelerin bulunduğu yerin işyeri sigortası yapılamaz. Ancak ilaç vb. gibi bir amaçla kullanılması durumunda esrar ve hint keneviri bitkisinin tarım sigortası da yapılır, kurutulan yapraklarının yani esrarların nakliyat sigortası da yapılır, bu esrarların bulunduğu yerin işyeri sigortası da yapılabilir.

Herhangi bir sigorta poliçesinin konusu aslında, sigortalının uğrayacağı mali/finansal zararı gidermektir. Örneğin bir kasko poliçesinde teminat altına alınan, aslında, aracın kazası esnasında araç sahibinin uğrayacağı maddi zarardır. Yani teminat altına alınan aslında araç ve aracın parçaları değil, kaza esnasında araç sahibinin bu kazadan dolayı uğrayacağı maddi zarardır. Araç sahibi, resmi olarak kendisine ait olan aracını, kaza yaptığında uğrayacağı mali zararı tazmin etmek için, Türk Ticaret Kanununun kendisine tanıdığı sigorta ettirme hakkına Sigortalanabilir Menfaat Prensibi denir.

### **1.3.3 Yakın Sebep Prensibi (Proximate Cause)**

Bir poliçe satın alınırken dikkat edilmesi gereken en önemli özellik bu prensiptir. Çünkü bir birey bir poliçe satın alma ihtiyacı hissettiğinde, öngörmüş olduğu risk sebebiyle poliçe satın alır. Örneğin “evini” her türlü riskten koruma amaçlı bir poliçe satın almak isteyen kişi hangi riskleri satın alacağını bilmesi gerekmektedir. Evi bir yamaçta olan kişi, toprak kayması, sel, su baskını gibi riskleri veya evi deniz kenarında olan bir kişi deniz taşıtları çarpması teminatını almadığında bu rizikoların sebebiyet verdiği zararlar teminat dışı kalır.

Sigorta sektöründe, reasürans şirketlerinden alınan teminatlara dayalı olarak bazı poliçelerin başında “all risks” “bütün tehlikeler” şeklinde geniş kapsamlı ifadeler geçse de aslında bu şekilde tüm riskleri kapsayan bir branş ve teminat türü yoktur. Muhakkak poliçelerde istisnalar ve teminat altında olmayan riskler de bulunabilir. Sigorta sektöründe hemen her sigorta poliçesinde teminat altına alınan riskler, teminat altına alınmayan riskler ve istisna edilen riskler bulunur.

Ülkemizde bir branşta poliçe tanzim etmek için, T.C. Hazine Müsteşarlığı'nın onayladığı ilgili branşın Sigorta Genel Şartlarına uygun olarak poliçe tanzimi yapılır.



Hemen hemen tüm Sigorta Genel Şartlarında, “Sigortanın Konusu”, “Teminat Altına Alınan Riskler”, “Ek Sözleşme İle Teminat Altına Alınabilecek Riskler” ve “Teminat Dışında Kalan Riskler” şeklinde bir sıralama vardır. Bu anlamda tüm sigorta şirketleri poliçelerinde teminat altına alınan, istisna tutulmayan ve teminat dışı tutulan tüm maddeleri vermek zorundadır. Teminat kapsamına alınmış riskler haricinde, kapsam dışı bırakılan riskler poliçede açıkça yazılması gerekmektedir, aksi halde belirtilmemiş olan tüm riskler, kanunen, kapsam dâhilinde sayılmaktadır (5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu, 2006, m. 11/4).

Bu açıklamalardan sonra Yakın Sebep Prensibi tanımlamalarına bakılabilir. Çipil’e göre (2013, s. 68), bir hasarın meydana gelmesine sebebiyet veren en etkili, diğer bir deyişle hasarın ortaya çıkmasının hâkim sebebidir. Karacan’a (1994, s. 83) göre, sigortalının uğradığı zarar ile sigorta sözleşmesinin sağladığı tazminat arasında doğrudan ilgi bulunmalı, zarar, poliçede teminat altına alınan rizikolardan meydana gelmelidir. Bu prensibe göre “prim hangi teminatın karşılığı olarak alınmış ise tazminatın da o rizikonun gerçekleşmesi halinde ödeneceğini ifade eder. Hasarın yakın sebebi, sigortalı bir tehlike olmalıdır” (Özbolet, 2007, s. 111). Karaman’a göre (2013, s. 45) “Yakın sebep, bir hasarın meydana gelmesine neden olan en etkili ve hâkim sebeptir. Yakın sebebi diğer nedenlerden ayıran en önemli özellik, meydana gelen hasar ile arasında doğrudan bağlantı olmasıdır”.

Yakın Sebep Prensibinde en önemli özellik, hasarın ve oluşmasının sebep sonuç ilişkisi ile bağlantısıdır. Örneklendirilirse: Bir kasko sigortalı aracın sel suyuna kapıldığı, sürüklenme esnasında aracın yuvarlandığı, kaporta aksamının yuvarlanma ile zarar gördüğü, motor aksamına suyun zarar verdiği, koltuk ve iç döşeme aksamlarının çamurlu su ile kirlendiği düşünüldüğünde, bu hasarların asıl sebebi “sel su baskını”dır. Eğer poliçede sel su baskını teminatı varsa bu hasar teminat dâhilindedir.

Bazı hasarlar zincirleme bir olay silsilesi ile, birden fazla olayın etkileşimiyle meydana gelir. Sigortacılık sektöründen bu konuda en klasik örnek şudur: Kuvvetli bir fırtına ve yağmurun oluşturduğu sel su etkisi ile bir apartmanın arka duvarına zarar verir ve duvar yıkılır, duvar yıkılırken duvarın üst tarafında bulunan elektrik direklerini de beraberinde koparır. Kopan elektrik kabloları kısa devre yaparak kıvılcım çıkmasına ve her katı bağımsız olan üç katlı apartmanın en üst katında yangının başlamasına sebebiyet verir. İtfaiyenin müdahalesi sonucunda yangın kısa

sürede fazla zarar vermeden söndürülür, ancak itfaiyenin köpüklü suyu evin hemen hemen tüm eşyasına zarar verir. Evin 3. katta bulunması ve evde de yangın sebebiyle hasarlar meydana gelse bile, bu hasarlar zincirinin yakın sebebi elbette hasarın başladığı “sel ve su baskını”dır. Poliçede sel ve su baskını teminatı varsa hasar ödenecektir. Ancak poliçe yaptırılırken kişi evinin 3. katta olduğunu ve kendisinin sel ve su baskınına maruz kalma ihtimalinin olmadığını düşünerek bu teminatı almadıysa, yakın sebep prensibi gereğince hasar ret olacaktır.

#### **1.3.4 Tazminat Prensibi (Indemnity)**

Sigorta poliçesinin kapsamında bir hasar meydana gelmesi durumunda, sigortalananın menfaat prensibi gereğince, sigortalının zarar gören menfaatinin giderilmesi için, sigorta şirketi tarafından zararın ödenmesine tazminat denir. Tazminat ilkesi, hasar olduktan sonra sigortalının malını eski hale getirmeyi amaçlar. Karaman’a göre (2013, s. 31) “sigortalının durumu hasar öncesine göre ne iyileşmeli ne de kötüleşmelidir”. Yani tazminat prensibi, hasardan, sigortalının kâr sağlamasını engeller. Hukuki tabirle sebepsiz zenginleşmeyi engeller. “Tazminat prensibindeki temel düşünce, sigortalının sigorta şirketinden alacağı tazminat ile zenginleşmemesidir” (Çipil, 2013, s. 66).

Sigorta poliçelerinin hasar ödeme rakamlarının belirlenmesinde iki yöntem vardır. Bir tanesi “Meblağ Sigortaları” diğeri de “Tazminat Sigortaları”dır. Meblağ sigortalarına en iyi örnek, Hayat Poliçeleri ve Ferdi Kaza Poliçeleri olup, kişinin hayatının veya bir organının, sigortacı ile karşılıklı olarak belirlenen bir bedel üzerinden teminat altına alınmasıdır. Çünkü insanın hayatına veya organına bir değer biçilemez. Hasar sonrasında kişinin kendisine veya kanuni varislerine, poliçede sigorta bedeli olarak belirlenen meblağın ödemesi yapılır.

Oysa Tazminat Sigortalarında, diğeri bir deyişle Mal ve Sorumluluk Sigortalarında hasar ödemeleri, sigortalının mali kaybına göre yapılır. Sigortacı tazminat sigortalarında, tazminat ödeme yükümlüğünü farklı biçimlerde yapabilir.

Tazminat ödeme biçimleri farklı olarak yapılsa da sigorta sektöründe genel olarak iki tip tazminat ödeme tipi bulunur. Bunlar “Nakit Ödeme” ve “Tamir Ettirme”dir. (Nomer ve Yunak, 2000, s. 72).

1. Nakit Ödeme: Sigorta sektöründe en fazla bilinen yöntem nakit olarak sigortalıya ödenen tazminattır. Tamir ettirilemeyecek olan tüm hasar

ödemeleri nakit ödeme türüne örnektir. Tamir ettirilemeyecek olan hasar türlerinden biri cam kırılması gibi malın hükmen yok olmasıdır. Bu tip tazminat ödemeleri kimi sektör temsilcilerince “Yerine Koyma” olarak da değerlendirilmektedir

2. Tamir Ettirme: Trafik, kasko, yangın ve mühendislik sigortalarındaki tazminat ödemelerinin hemen hepsi bu yolla yapılır. Sadece pert (tam ziya /total loss) diye ifade edilen ağır hasarlı sigortalı mallarda tamir ettirme yapılmaz. Bu tip durumlarda hasarlı malın sovtajı (recovery) değerlendirilerek hasar yine nakit ödeme olarak ödenir.

Teminat kapsamındaki bir riskin gerçekleşmesi durumunda sigortacının ödemekle yükümlü olduğu azami bedele Sigorta Bedeli (Insurance Cost) denir. Hasarlanan malın piyasadaki mali değer karşılığına Sigorta Değeri (Insurance Value) denir. Türk Ticaret Kanununun 1460. Maddesine göre “Sigorta Değeri, sigortalı menfaatin tam değeridir.” 1461. Maddesinde de “Sigortacının sorumluluğu sigorta bedeli ile sınırlıdır. Sigorta bedeli rizikonun gerçekleştiği andaki sigortalı menfaatin değerini aşsa bile, sigortacı uğranılan zarardan fazlasını ödemez.” hükümleri ile “sigorta bedelinin”, “sigorta değeri” ile eşit olmasının altını çizmektedir.

“Sigorta Değeri”nin “Sigorta Bedeline” eşit olmadığı durumlarda iki hal ortaya çıkabilir. Bunlar: 1. Eksik Sigorta 2. Aşkın Sigorta.

1. Eksik Sigorta (Under Insurance): Sigorta bedelinin sigorta konusu değerden az olmasıdır. TTK’nın 1462/1 fıkrasına göre sigorta değerinin sigorta bedelinden az olduğu durumlarda, sigorta menfaatinin kısmi hasar görmesi durumunda hasar oran orantı yöntemine göre düşülerek yapılır.
2. Aşkın Sigorta (Over Insurance): Sigorta bedelinin sigorta konusu değerden fazla olmasıdır. TTK 1462. Maddesine göre aşkın sigorta olduğu zaman, sigorta değerinden fazla olan sigorta bedeli, iptal edilerek sigortalıya prim iadesi yapılır.

TTK’nun 1464. Maddesine göre “Taraflar sözleşme ile sigorta değerini belirlemişlerse, bu para taraflar arasında, sigorta değeri için esas olur”. Bunun sektördeki adı Mutabakatlı Kıymet Poliçesi’dir (Agreed Value Policy), Kanun’da geçen adıyla da Takseli Sigorta. Özellikle eski ve hala daha kullanılmaya devam eden makinelerle ilgili, örneğin matbaa ve pres makineleri gibi eskise de kullanılmaya hala devam eden makinelerle ilgili yapılan bir poliçe örneğidir. Binalar,

yapılar ve emtialar üzerinden değil de demirbaş ve makineler üzerinden sigortalı ve sigortacının belirleyeceği bir eksper (Adjuster) kişi tarafından bu tip malların piyasa bedelleri belirlenir ve bir rapor olarak yazılır. Her iki tarafça da imza altına alınır. Pert anlamında büyük bir hasar olduğunda o mallar için azami ödenecek tazminat Mutabakatlı Kıymet Raporunda belirlenen sigorta değeridir.

### **1.3.5 Halefiyet Prensibi (Subrogation)**

TTK madde 1481'deki "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" ifadesi sigortacılıktaki halefiyet prensibinin hukuki varlığıdır. Omağ (2011, s. 37) sigortacının halefiyetini şu şekilde açıklamaktadır: "Zarar gören sıfatıyla riziko gerçekleşikten sonra oluşan zararlar sebebiyle, üçüncü bir şahsa karşı herhangi bir hukuki sebebe binaen tazminat alacağına sahip ise, bu hakkın ödenen sigorta tazminatı uyarınca "sigortacıya geçmesi" haline sigortacının halefiyeti denir".

Sahip olunan bir değer, başkasının kusuru ile bir hasara uğradığında, mal sahibinin, zarar veren kişiyi dava edip bu hasar bedelini tazmin etme hakkı vardır. Eğer mal sahibi sahip olduğu bu malı sigortalatmışsa, hasarını ilgili sigorta şirketinden de alabilir. Bu durumda Sigorta Şirketi, Sigortalı yerine geçerek malın hasarlanmasına sebebiyet veren kişi(ler)den sigortalıya ödediği tazminat kadarını isteme hakkı vardır.

Sigortalı, hasar öncesinde ve sonrasında, sigortacısının halefiyet haklarını koruması, halefiyet haklarını ihlalden kaçınması ve halefiyete ilişkin evrak ve bilgileri sigortacısına vermekle görevlidir. Aksi halde sigortacısının haklarını ihlal ettiği için sigortacısına karşı sorumlu olur (Ulaş, 2007, s. 167).

Örneğin bir A aracı park yerinde dururken, B aracı duramayıp A Aracına çarparak bir hasara sebebiyet verdiğiğinde, A aracının sahibi hasar tazminat talebini, ister B aracının sahibinden, ister B aracının sürücüsünden isterse de B aracının Trafik Sigortası Poliçesinden alabilir. Veya hepsi müteselsilen sorumlu olduğundan aynı anda hepsinden isteyebilir. A aracının eğer Kasko Poliçesi varsa, sektörde genel olarak uygulandığı gibi, A aracı, hasarını, kaskosunun bulunduğu şirketten tazmin eder. A aracının Sigorta Şirketi de, hasarı ödediği için halefiyet prensibi gereğince A aracının sahibi yerine geçer ve ödeme evrakları ile, ödemiş olduğu tazminat bedeli

kadarını B aracının sahibinden/sürücüsünden/trafik poliçesi şirketinden talep etme hakkı doğar.

Bu prensip aslında sebepsiz zenginleşmeyi de engellemektedir. Örneğimizde A aracı hem kasko sigortasından, hem de B aracının sahibinden hasar bedelini tazmin etmesi bir sebepsiz zenginleşme örneğidir. A aracın maliki, kasko şirketinden hasarını tazmin ettiğinde, halefiyet prensibi gereğince tazmin ettiği rakam kadar tüm haklarını kasko şirketine devrettiğinden dolayı sebepsiz zenginleşmenin de önüne geçilmiş olur (Nomer ve Yunak, 2000, s. 75).

### **1.3.6 Hasara Katılım Prensibi (Contribution)**

TTK'nın 1466. Maddesine göre “Bir menfaat birden çok sigortacı tarafından aynı zamanda, aynı süreler için ve aynı rizikolara karşı sigorta edilmişse, yapılan birden çok sigorta sözleşmelerinin hepsi, ancak sigorta olunan menfaatin değerine kadar geçerli sayılır. Bu takdirde sigortacılardan her biri, sigorta bedellerinin toplamına göre, sigorta ettiği bedel oranında sorumlu olur” denmektedir.

Sigorta konusu olan malların, aynı tehlikelere karşı, aynı sigorta dönemi içerisinde birden fazla sigorta şirketi tarafından sigortalanmasına hasara katılım prensibi denir. Sigorta sektöründe buna müşterek sigorta veya koasürans denmektedir (Çipil, 2013, s. 67). Dolayısıyla müşterek sigortanın mevcudiyetinden bahsedebilmek için, aynı menfaat hakkında, birden fazla sigortacı tarafından yapılmış sigorta sözleşmeleri bulunmalıdır. Aynı sigorta şirketinden aynı mal için yapılan iki poliçe değil, farklı sigorta şirketlerinden aynı mal için yapılan iki farklı poliçenin varlığı olması durumunda ilgili prensip geçerli olur (Can, 2004, s. 40).

Bu tanımların ortak noktalarını topladığımızda, müşterek sigorta için, “birden çok sigortacının, aynı mal veya değere, aynı rizikolara karşı, aynı süre içerisinde teminat vermesidir” şeklinde bir tanım oluşturulabilir. Aynı mal veya değere birden çok sigorta şirketinin teminat verdiği durumda her sigortacının poliçeye bir katılım oranı ortaya çıkacaktır. Bu katılım oranı ile poliçe primi sigortacılar arasında paylaşılır. Bu mal veya değer üzerinde sigorta kapsamına giren bir hasar meydana geldiğinde, poliçenin tanzimi aşamasında belli oranla katılım sağlayan sigorta şirketleri, aynı oranda hasara da katılım gösterirler.

Müşterek sigorta genellikle, sigortalı ve sigortacılar tarafından, haberdar oldukları bir şekilde yapılmakla beraber bazen de sigortacıların hatta sigorta

ettirenlerin de bilmediği şekilde yapılabilir. Buna doktrinde “bilinçli müşterek sigorta” ve “bilinçsiz (tesadüfi) müşterek sigorta” denir (Can, 2004, s. 55). Bir hasarda bilinçli veya tesadüfi müşterek sigorta ortaya çıktığında, sözleşmelerdeki toplam sigorta bedelleri, sigortalı olan menfaatin sigorta değerini aşmıyorsa tüm sözleşmelerin geçerli olduğu, aşılırsa oran orantı kurularak ödemenin yapılması şeklinde uygulama yapılır (Can, 2004, s. 75-76).

Hasara katılım prensibinin bir diğer özelliği de “çifte sigorta”nın kanun tarafından yasak edilmesidir. Kanuna göre “Değerinin tamamı sigorta olunan bir menfaat, sonradan aynı veya farklı kişiler tarafından, aynı rizikolara karşı, aynı süreler için sigorta ettirilemez” (TTK 1467/1). Sigorta şirketleri arasında ortak bir ağ olmadığı müddetçe, çifte sigorta, sigortalı tarafından art niyetli olarak, sebepsiz zenginleşme aracı olarak kullanılabileninden dolayı kanun koyucu çifte sigortayı yasaklamıştır.

Bu prensipte eklenecek son bir konu da kanunda belirtilen Kısmi Sigortadır. TTK 1468’e göre “Sigorta olunan menfaatin değeri önceki sözleşmeyle tamamen teminat altına alınamamışsa bu menfaat, geri kalan değerine kadar bir veya birkaç defa daha sigorta ettirilebilir”. Buradaki özellik aynı riske, aynı teminatların verilmesi ancak farklı günlerde yapılmasıdır. Buradaki haklı sebep de hasar olduğunda, Tazminat Prensibi gereğince sigortalının “eksik sigorta”ya düşülmemesi içindir (Can, 2004, s. 138).

Müşterek Sigorta / Koasürans yapılmış bir sigorta sözleşmesinde, poliçe primi, katılan sigorta şirketlerine katılım oranı ile bölüştürülür. Müşterek sigorta yapılmış bir değerde hasar meydana gelmesi durumunda, sigorta şirketleri, poliçeye katılım payları oranında hasarlara iştirak eder.

Müşterek Sigorta prensibi genellikle, sigorta şirketleri arasında büyük risklerin sigortalanmasında kullanılır. Bu tip büyük riskler sigorta şirketlerinin riski alma kapasitelerini (tretelerini) aştığından dolayı veya bu tip tesislerdeki hasarların azami rakamlarının çok büyük olabileceği ihtimalinden dolayı sigorta şirketleri arasında müştereken teminat altına alınır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### SİGORTACILIĞIN TARİHİ GELİŞİMİ

#### 2.1 Dünya’da Sigortacılığın Doğuşu ve Tarihsel Gelişimi

Maslow’un İhtiyaçlar Hiyerarşisi Pramidi’nde akıllı insanın ilk ihtiyacı hatırlanacağı üzere “fizyolojik ihtiyaçlar”dır. İnsanoğlu yeme, içme, barınma gibi fizyolojik ihtiyaçlarını giderdiğinde, piramidin ikinci basamağında insanoğlunun “güvenlik ihtiyaçları” ortaya çıkmaktadır. Kendisini, ailesini, toplumunu güven ve emniyet içerisinde tehlikelerden uzakta tutabilme olarak tanımlanabilecek bu ihtiyacın bir kısmı, tarihsel süreç içerisinde “sigorta” olarak ortaya çıkmıştır.

Tezin bu bölümünde ortaya çıkan “sigorta” ihtiyacının tarihsel gelişimi, dünya ve Türkiye açısından değerlendirilecektir.

#### 2.1.1 İlk Çağlarda Sigortacılığın Kökenleri

İlk çağlarda sigorta tarihinin başlangıcı kesin olarak ispatlanamasa da sigorta benzeri kurumlar ve uygulamaların varlığı tespit edilmiştir. Bu uygulamalar günümüzdeki sigortacılık anlayışından ziyade, daha çok yardımlaşma şeklinde ortaya çıkmıştır. M.Ö. 4500 yıllarında Mısır’da bazı esnafların kendi aralarında bir yardım sandığı oluşturdukları ve ölenlerin ailelerine bu sandıktan yardımda buldukları bilinmektedir (Özbolat, 2007, s. 36). Aynı dönemlerde farklı bir yardımlaşma örneğini Fenikeli tüccarlar uygulamıştır. Fenikeliler, gemilerinin batma ve soyulma riskine karşılık taşıdıkları tahıllardan bir miktar karada bırakarak bir yardımlaşma fonu oluşturmuşlardır. Böylelikle bir hasarla karşılaşıldığında tüccarın zararı bu fondan karşılanmaktaydı (Çipil, 2013, s. 29).

Görüleceği üzere yukarıdaki örnekler daha çok yardımlaşma duygusuyla oluşturulan, günümüzde “yardımlaşma sandığı” benzeri uygulamalardır. Her ne

kadar yardımlaşma duygusuyla yapılırsa da, bu uygulamalar günümüz sigortacılığının oluşmasının temel yapı taşlarıdır. Yardımlaşma duygusuyla başlayan bu tip örnekler, zamanla yerini, riskin hesaplanmasına, riske göre herkesten farklı miktar ödünç (deniz ödünçü – bottomry) alınması veya hasarda farklı miktar yardım yapılması şekline dönüşmüştür. Bogardus ve Moore (2007), “Başlangıçta Risklerin Yönetimi” isimli makalelerinde M.Ö. 3000 yıllarında Babil’de, sermayedarların kervan sahiplerine borç para verdiklerinde, kervanın yolculuk risk seviyesine göre faiz oranına ilaveten bir risk priminin alındığını belirtmişlerdir.

Riskin hesaplanmaya başlamasının bir başka örneğini de Çipil (2013, s. 29) şu şekilde aktarmıştır: M.Ö. 3000 yıllarında Çinli gemicilerin, Chang Tse Jiang ve Huang He nehirlerinde yaptıkları taşımacılıkta, bir tüccarın mallarının tümünü aynı gemiye almadıkları birçok gemiye paylaştıklarını belirtmiştir. Bu şekilde bir risk paylaşımı sayesinde, geminin batması durumunda, bir tüccarın tüm malı değil, birçok tüccarın az miktardaki malı zarar görecektir. Bu şekilde riskin akıllıca yönetilmesi sayesinde hasar en hafif şekilde atlatılmış olmaktadır.

M.Ö. 18. yüzyılda Babil Kralı Hammurabi’nin ilan etmiş olduğu Hammurabi Kanunları sigorta hukukunun ilk şeklini içeriyordu. Bu kanunlardaki kervanların yağmalanması hakkında var olan bazı maddeler, sigortacılığın en ilkel maddeleri olarak kabul edilmektedir. Hammurabi Kanunlarına göre beraber seyahat eden insanların kervanlarında bir yağma ve hırsızlık olduğunda, gerçekleşen bu hasar kervandaki herkesin katılımı ile ortaklaşa giderilecektir (Alfred, 1942, s. 33).

Yukarıdaki örneklerde de görüleceği üzere, tarih öncesinden milattan sonra 1300 yıllarına kadar oluşan tüm sigortacılık örnekleri nakliyat sigortaları üzerindedir. Bu anlamda sigortacılığın doğuşu nakliyat sigortaları sayesinde. Yukarıdaki örneklerde de görüleceği üzere sigortalı olan tüm kıymetler o dönemlerde sadece ticari mallardır. Kervan ve gemi sahipleri, yolculuğu finanse etmek için sermayedarlardan aldıkları “deniz ödünçlerini” (bottomry) seferden sonra faiziyle geri ödemekteydiler. Yolculuk esnasında geminin batması, kervanın soyulması karşısında sermayedarlar paralarını kaybetmekteydi. Bu durumda sermayedarların gemi ve kervan sahiplerine uyguladıkları faiz oranı, normal para verme gibi bir faiz oranından daha yüksek olmaktadır. Bu iki oran arasındaki fark da sigorta priminin risk oranını ifade etmekteydi. Ticaretin gelişmesi ile aktif olarak kullanılmaya başlanan bu sistem, Papa IX. Gregory’nin 1236 yılında faizi yasadışı ilan etmesiyle



sekteye uğramıştır. Risklerle karşı karşıya kalan tüccar, gemici ve kervanlar yeni bir arayış içerisine girmiş ve günümüzdeki anlamda bir prim karşılığında poliçe satın alınmasının yolları oluşmaya başlamıştır (Nomer ve Yunak, 2000, s. 33).

### **2.1.2 Orta Çağlar ve Prime Dayalı Sigortacılık**

Avrupa'daki Hümanizma ve Rönesans hareketlerin öncülerinden olan iktisadi gelişmelerin etkisi prim esasına göre sigortacılığın da başlamasına önyak olmuştur. Söz konusu iktisadi hareketler öncelikle ticaretin en ön planda olduğu İtalya'daki şehir devletlerinde, özellikle Cenova, Venedik, Pisa ve Floransa'da ortaya çıkmıştır (Kazgan, Soyak ve Koraltürk, 1998, s. 22).

Günümüzdeki anlamda prim ödenerek yapılan ilk sigorta poliçesi Genova Devlet Arşivinde bulunmuştur. Genova Ticaret Odasının 23 Ekim 1347 tarihinde, İtalya'nın Genova Limanı'ndan, günümüzde İspanya'ya bağlı, Balear Takımadaları Özerk Bölgesinin en büyük adası olan Mayorka (Mallorca) adasına gidecek olan Santa Clara isimli bir geminin yükü için yapılan nakliyat sigorta poliçesinin, ilk tanzim edilen poliçe olduğu genel kabul görmüştür (Alfred, 1942, s. 36).

Sigortacılık sektörünün neredeyse tamamı tarafından kabul gören bu görüşe 1972 yılında Profesör Humbert Nelli'nin yayınladığı bir makale ile karşı çıkmıştır. Bu makale, bilinen en eski poliçenin 23 Ekim 1347 tarihli değil, 13 Şubat 1343 tarihinde İtalya'nın Pisa Limanı'ndan Sicilya adasına giden Santa Catalina isimli kadirge tipli gemiye tanzim edilen poliçenin olduğunu iddia etmektedir (Nelli, 1972, s. 216). 1972 yılında yayınlanmasına rağmen bu görüş hala daha genel kabul görmüş değildir. Nitekim Türkiye'de sigortacılığın ana çatısı diye adlandırılabilen "Türkiye Sigorta Birliği" de 1343 tarihli belgeyi değil, 1347 tarihli belgeyi ilk sigorta poliçesi olarak tanımlamaktadır (Türkiye Sigorta Birliği, 2014).

1347 tarihli yazılı Nakliyat Sigorta Sözleşmelerinden sonra 1384 tarihinde Pisa Ticaret Odasının ve 1397 tarihli Floransa Limanında tanzim edilen poliçeler elde bulunmaktadır. Bu dönemde başlayan nakliyat poliçelerinin görülme sıklığı giderek artmış ve 1424 yılında İtalya'nın Cenova Şehrinde ilk Sigorta Şirketi kurulmuştur (Akbay, 2013, s. 68). Giderek artmaya başlayan sigorta poliçeleri sonucunda yasal mevzuat da ilk defa Barselona Kararnamesi ile 1435 yılında ilan edilmiştir (Alfred, 1942, s. 36). Daha sonra 1436, 1453 ve 1461 tarihlerinde revizyonlar yapılan bu kararnameye göre, taraflar beyanlarını poliçede belirterek özel konuya mazhar olan

her şeyin poliçenin altında not edilmesi isteniyordu. Akit şartlarına uyulmaması durumunda akdin geçersiz sayılacağını belirten Kararname, prim tahsilatını da garanti altına alan hükümleri ihtiva ediyordu. Özetle 1461 tarihli Kararname'nin günümüz şartlarına çok yakın özellikler taşımaktaydı (Özbolat, 2007, s. 38).

Sigortacılığın yazılı tarihi, özellikle Nakliyat Sigortacılığı, İtalya, İspanya ve Fransa'da başlamıştır. Bu ülkelerde, özellikle İtalya'da 13 ve 14. yüzyıllara ait birçok yazılı belge bulunabilmektedir (Progressive Insurance Company, 2014). Bu yüzden her ne kadar yukarıda sektörün genel olarak "ilk belge" şeklinde kabul ettiği 1347 tarihli belge veya 1343 tarihli Prof. Nelli'nin yeni belgesi kendi aralarında "ilk" olma mücadelesi yapsa bile, bu belgelere hilafen yeni yeni birçok belge daha bulunma ihtimali yüksektir. Özellikle Papa IX. Gregory'nin 1236 yılında faizi yasadışı ilan etmesinden sonraki dönemlerde bu tip yeni belgelerin ortaya çıkma ihtimalinin yüksek olacağı kişisel kanaat olarak düşünülmektedir.

Ticaret ile birebir bağlantılı olan deniz nakliyat sigortaları doğal olarak ilk sigorta türüdür. Nakliyat sigortaları sadece ilk ve orta çağlarda değil, günümüzde de ticaret ile birebir bağlantılıdır. İlgili dönemlerde ticaretin üstünlüğü hangi ülke(ler)de ise sigortacılığın merkezi de o ülke(ler) olmuştur. 14 - 16. yüzyıllarda İtalya ön planda iken 17. yüzyıllarda Hollanda ve 18. yüzyılda ticari üstünlük İngilizlere geçince sigortacılığın merkezi de doğal olarak İngiltere olmuştur (Akbulut, 2014, s. 44).

Denizlerde gemilerin, karada ise kervanların yaşadığı tehlikeler karşısında ortaya çıkan nakliyat sigortacılığı bilindiği üzere sadece "ticari mallar" üzerinde yapılmaktaydı. 14. yüzyıl ortalarında başlayan prime dayalı sigortacılık anlayışı, zamanla sivil riskler için de sigortacılık anlayışını geliştirmiştir (Uralcan, 2013, s. 40).

Tarihte bilinen en büyük yangınlardan Londra Büyük Yangını (Great Fire of London), 2-5 Eylül 1666 yılında Londra'da bir fırında başlamış, 13.200 ev, 87 kilise ve birçok devlet binalarını yakıp kül etmiştir. 80 bin kişilik şehir nüfusunun 70 binini evsiz bırakan bu yangın (Wikipedia, 2014), yangın sigortacılığında geliştirici bir rol oynamıştır (Nomer ve Yunak, 2000, s. 31).

Londra Büyük Yangını'ndan sonra bu büyük yangını ifade eden bir anıt (Monument to the Great Fire of London) yaptırılmıştır. Aynı zamanda yangın gözetleme kulesi olarak da kullanılan bu anıt günümüzde de sağlam bir haldedir

(Wikipedia, 2014). Yangın sigortalarına karşı ilgi doğuran bu yangından (Kazgan, Soyak ve Koraltürk, 1998, s. 22) bir yıl kadar sonra bir tıp doktoru olan Nicholas Barbon, “Insurance Office” adıyla dünyanın bilinen ilk sigorta şirketi yapılanmasını kurmuştur. Bu tarihten sonra özellikle Londra’da hızla çoğalan yangın sigorta şirketleri, ticaretin de yaygınlaşmasıyla, zamanla Londra’dan tüm dünyaya yayılmaya başlamıştır ve 1780’lere kadar Londra’da 22 adet Yangın Sigorta Birliği kurulmuştur (Çipil, 2013, s. 34).

### **2.1.3 Lloyd’s ve Modern Sigortacılık**

Modern Sigortacılığın başlangıcında birçok sigorta kurum ve kuruluşunun muhakkak sayısız katkıları vardır. Ancak tüm kurumların özellikle başlangıçta nakliyat branşında sonrasında uzaya gönderilen ilk mekiğin sigorta poliçesinden günümüzün nükleer ve doğalgaz santrallerine kadar tüm sigortacılık faaliyetlerini gördükleri, bilgi aldıkları, ortaklaşa poliçeler düzenledikleri bir “sigorta piyasası” olan Lloyd’s’un kendine özgü özel bir yeri vardır. Bu özel yer 1688 yıllarından günümüze kadar hala daha varlığını devam ettirmektedir.

Edward Lloyd’s isimli bir müteşebbisin Londra’da Times nehrinin ve limanın kenarında işlettiği bir kahvehane (Lloyd’s Coffee House), zamanla, gemi sahipleri, iş adamları ve tüccarların, bilgi alış verişi için toplandıkları mekan haline gelmiştir. Bu kahvehanenin ulaşılabilen en eski tarihi Şubat 1688 tarihli Londra gazetesidir. İlgili gazetede çalınan bir at için konan ödül adresi olarak Lloyd’s’un Kahvehanesi gösterilmekteydi (Lloyds, 2014).

Edward Lloyd’s, müşterilerinin ilgi alanlarını iyi takip ederek ve kahvehanesini daha ilgi çekici hale getirmek için 1696 yılında “Lloyd’s News” adlı denizcilik haberlerini içeren bir bülten çıkarmaya başlamıştır. 1713 yılında Edward Lloyd’s’un ölümünden sonra da bu kahvehane bilgi alışverişi yapılan bir kulüp olma özelliğini korumuş ve 1771 yılından itibaren de sigortacılar tarafından oluşturulan bir komite tarafından yönetilmiştir (Nomer ve Yunak, 2000, s. 41-42). İngiltere Parlamentosu’nun 1871 yılında çıkarmış olduğu bir yasa (Lloyd’s Kanunu) ile Edward Lloyd’s’un kahvehanesi bir sektörel Birlik haline gelmiştir (Akbaş, 2013, s. 70).

Kuruluşunda sadece nakliyat sigortaları alanında çalışan Lloyd’s, dünyada Yangın ve Kara Sigortalarının gelişmesiyle bu alanlarda da faaliyet göstermiş,

günümüzde tüm sigorta alanlarında faaliyet gösteren bir kuruluş haline gelmiştir. 1696 yılında Edward Lloyd's'un başlattığı denizcilik haberlerinin yer aldığı "Lloyd's News" isimli bülten daha da geliştirilerek günümüzde dünya gemicilik istihbaratının yapıldığı bir merkez haline gelmiştir. Günümüzde de dünya sigorta sektöründe etkinliğini koruyan Lloyd's, uzman sigortacıların oluşturduğu bir sigorta piyasasıdır. Bünyesinde sigorta teminatı verme hakkına sahip Lloyd's Üyeleri'ni, bu üyelerin kurdukları Sigorta Sendikalarını ve Lloyd's Brokerlerini barındırmaktadır (Akatlı, 1985, s. 19).

## 2.2 Geçmişten Günümüze Anadolu'da Sigortacılık Faaliyetleri

Sigortacılık anlayışı bir toplumsal dayanışma olarak algılandığında, Anadolu'da pek çok örneklerine rastlamak mümkündür. Selçuklular, Anadolu Selçuklular ve Osmanlı dönemlerinde, yardımlaşma ve sosyal dayanışma amacıyla oluşturulan birçok sandık ve esnaf kuruluşları mevcuttur. Bu tip sandık ve esnaf kuruluşları sigortacılığın Anadolu'da yaygınlaşmasında bir ilham kaynağı olduğu şüphesizdir. Ancak bu çalışmada bu tip yardımlaşma duygusuyla yapılan kuruluşlardan ziyade, prim esasına dayalı sigortacılık faaliyetleri üzerinden bazı çikarsamalar yapılacağından dolayı Anadolu'daki modern sigortacılık üzerine odaklanılacaktır.

Avrupa Devletlerinde 14. yüzyıldan itibaren prim esaslı modern sigortacılık yapıldığı yukarıda anlatılmıştı. Dönemin ticaret şekli, deniz nakliyeciliği üzerinden büyük liman kentlerine doğru yapılmaktaydı. Liman kentlerinin hinterlandı olan yerlerde ise daha küçük çaplı kervancılık yaygındı. Üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu'nun büyük nüfus ve liman yerleşim yerleri olan İstanbul, İzmir, Mersin, Antalya, Samsun ve Trabzon gibi kentlere Avrupalı tüccarların geldiği bilinmektedir. Bu tüccarlarla beraber özellikle nakliye sigortacılığının da Anadolu topraklarında bilindiği hatta uygulandığı örnekler mevcuttur (Akbulut, 2014, s. 64). Anadolu'da sigorta kavramı bilinmekle beraber kabul edilip arz - talep edilmeye başlanması zaman almıştır. Sigortacılık faaliyetleri ilk başlarda sadece gayr-i müslim tebaa tarafından ilgilenilip, işğal konusu haline gelmişti (Kazgan, Soyak ve Koraltürk, 1998, s. 29).

Modern anlamda Anadolu'da ilk sigortacılık faaliyetleri Osmanlı Devletinde, ticari faaliyetlerin fazlasıyla artması neticesinde, 19. yüzyılda başlamıştır. Osmanlı

Devleti ile İngiltere arasında 16 Ağustos 1838’de imzalanan Baltalimanı Antlaşması ile İngilizlere Osmanlı topraklarında ticaret yapma serbestisi ve bazı vergi avantajları getirilmiştir. Yine aynı yıl içerisinde Belçika, Fransa ve Rusya ile de benzer antlaşmalar yapılmıştır. Bu anlaşmalar sayesinde, sanayileşmiş ülkelerde üretilen makina malları Osmanlı Devleti’ne, Osmanlı’daki ham maddeler ve tarımsal ürünler de Avrupa devletlerine doğru, ciddi bir ticari ithalat ihracat trafiği oluşturmuştu. Sigortacılığın geliştiği Avrupa ülkelerinden gemilerle Osmanlı limanlarına gelen mamul malların sigortalı olması ile Osmanlı Devleti modern 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. 3). 1845 yılına gelindiğinde, özellikle vergi avantajı ile ticaret trafiği, ithalatta 5, ihracatta da 3 kat artmıştı. İngiltere ve Fransa’nın deniz nakliyeciliğinde sigortayı zorunlu tutmaları sonucunda Türk limanlarında sigorta ihtiyacının giderek artmasına ve yabancı sigorta şirketlerinin bu liman çevrelerinde sigorta bürolarının açılmasına vesile olmuştur (Kazgan, Soyak ve Koraltürk, 1998, s. 29).

28 Temmuz 1850 tarihli Kanunname-i Ticaret’in 29. maddesi ile Osmanlı Devleti’nde ilk defa “sigorta” kanunlaşmıştır. Bu madde detaya girmeyip sadece, deniz ticaretinin sigortayla ilgili bütün davalarının, ticaret mahkemelerinin deniz meclislerinde görüleceği hakkındadır (Kazgan, Soyak ve Koraltürk, 1998, s. 35). Anadolu topraklarında sigortayla ilgili ilk mevzuat bu şekildedir. Ancak bu tarihten sonra Osmanlı’da hızlı bir sigorta acentesi/şirketi açılma dönemi başlamıştır. Bu sefer de dönemin yürürlükteki Ticaret Kanunu, sigorta konusuna zamanla yetersiz kalmış ve ilgili Kanun’a, 1906 yılında sigorta ile ilgili çok daha geniş maddeler zeyilname eklenerek Kanun zenginleştirilmiştir (İnan, 1966, s. 829).

Anadolu topraklarında, (İstanbul’da) kurulmuş olan ilk sigorta şirketi (1862) Riunione Adriaticadi Sigurta isimli şirkettir (Kahya, 2010, s. 72). Daha sonra, London Sun Insurance Company 1863 tarihinde İzmir’de bir şube açmıştır. London Sun Insurance Company şirketi aynı zamanda Anadolu topraklarında, nakliyat sigortaları haricinde yangın risklerini de teminat altına alan ilk sigorta şirketi olma özelliğine sahiptir (Baskıcı, 2002, s. 6).

Anadolu topraklarında ilk sigorta şirketlerinin kurulumundan sonra bir diğer önemli olay da yabancı devletlerin şubesi olarak değil de tamamen Osmanlı Devleti

mevzuatına göre kurulmuş olan sigorta şirketleri kurulmaya başlamıştır. Şubat 1893'te Osmanlı Devleti mevzuatına göre ilk şirket olan "Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiyesi" kurulmuştur. Bu şirketin adında "Osmanlı" ifadesi yer alsa bile aslında Osmanlı Devleti ile veya İslam tebaasıyla bir bağlantısı yoktu. Şirketin yapısı hakkında Osmanlı-Türk belediyeçiliğinin tarihi ve vazifeleri üzerine Osman Nuri Ergin'in yazmış olduğu Mecelle-i Umur-ı Belediye'de, "Osmanlı Bankası gibi sadece namı Osmanlı'dır" ifadesi geçmektedir (Baskıcı, 2002, s. 7).

Yukarıda da belirtildiği gibi Osmanlı Devleti'nde ilk sigorta şirketi 1862'de kurulan Riunione Adriaticadi Sigurta isimli şirkettir. Her ne kadar Osmanlı Devleti'nde kurulan ilk şirket 1862 yılında olsa bile Osmanlı Devleti'nde sigorta biliniyor ve hatta Osmanlı Devleti tarafından fiili olarak uygulandığına dair örneklerin olduğunu belgeleriyle beraber Kahya aktarmaktadır. Kahya'nın Başbakanlık Arşivleri'nde bulunduğu ve kitabında yayınladığı bir belgeye göre, 19 Mayıs 1833 tarihinde Osmanlı Zahir Nazırı Hacı Veli Ağa'nın Fransız bir tüccar olan Balzac ile ordunun seferi sırasında kullanılmak üzere Halep ve Antakya taraflarına gıda erzağı göndermek için bir mukavele yapmıştır. Bu mukavelede günümüz sigorta poliçelerinde var olan özellikler bulunmaktadır. Mukavelenin ikinci maddesinde gönderilecek zahirenin cins ve miktarına göre ödenecek sigorta ve navlun ücretleri belirtilmişti. Üçüncü maddede yolculuk sırasında geminin batması veya başka gemiler tarafından zapt edilmesi halinde Balzak'ın sorumlu tutulacağı, yangın çıkıp malın yanması halinde ise sorumlu tutulmayacağı belirtilmektedir (Kahya, 2010, s. 79).

Sektörde yaygın bir inanişaya göre, 1870 Beyoğlu Yangını, yabancı sigorta şirketlerinin Osmanlı Devleti'nde faaliyete geçmelerinde önemli bir etkidir. Beyoğlu Belediyesi Altıncı Dairesi'nin raporuna göre, 5 Haziran 1870'te başlayan yangın, 163 mahalle, 8.000 civarında ev, işyeri ve ibadethanelerde etkili olmuştur (Çipil, 2013, s. 45). Beyoğlu yangının etkili olduğu yerler, özellikle gayr-i müslim tebaanın yoğun bir şekilde oturduğu yerlerdir. Beyoğlu ve civarı, ayrıca hem şehrin hem de ülkenin finans merkezi konumundadır. Sigortayı da genellikle gayr-i müslimler yaptırdığından dolayı dönemin sigorta piyasasında ciddi bir arz talep dengesi oluşmuştur. Bu fırsatı gören yabancı sigorta şirketleri kısa sürede Osmanlı Devletinde şube açmışlardır. 20. Yüzyılın başlarında Osmanlı'da faaliyet gösteren, İngiltere, Fransa, Avusturya, Bulgaristan, Romanya, İtalya, Almanya, Rusya ve

İsviçre menşeli şirket sayısı 100'ü bulmuştur (Ezerdi, 1998, s. 7). 1914'te I. Dünya savaşından önce kapitülasyonlar kaldırıldıktan sonra bile şirket sayısında pek azalma olmamıştır. I. Dünya Savaşı başladıktan 2 yıl sonra bile, 1916'da "Türkiye'de Çalışan Sigorta Şirketleri Cemiyeti" çatısı altındaki şirket sayısı 81 adettir (Baskıcı, 2002, s. 20).

Bu kadar çok şirketin çalıştığı bir ortamda gerek tarife ve talimatların oluşturulduğu (günümüzdeki Türkiye Sigorta Birliği gibi); gerekse de bu tarife ve talimatlara uymayanlar hakkında düzeltici ve önleyici kurumları (günümüzdeki T.C. Hazine Müsteşarlığı, Sigortacılık Genel Müdürlüğü gibi kurumlar) oluşturuldu. 2 Temmuz 1900 tarihinde "İstanbul'da Faaliyette Bulunan Yangın Sigorta Şirketleri Sendikası" adı altında kurulan Sendika hemen faaliyetlerine başlamış ve 1 Ağustos 1900 itibari ile sigorta şirketlerinin uymak zorunda olacağı yangın tarife ve talimatlarını belirlemişlerdir. Ayrıca bu tarife ve talimatlara uymayan sigorta şirketleri hakkında gerekli düzeltici ve önleyici yetkileri olan "Komite" kurulmuş ve Komite'ye ceza verme yetkisi de verilmiştir (Ezerdi, 1998, s. 8).

Cumhuriyet'e kadar tamamen yabancı sigorta şirketleri kuruluşu varken Cumhuriyet'ten sonra yerli sigorta şirketleri kuruluş çalışmaları başlamış, hatta devlet tarafından kurulan ve yönetiminde bulunulan şirketler olmuştur. Bunlar: 1924'te İtimad-ı Milli (Güven Sigorta), 1925 yılında Anadolu Sigorta ve 1936 yılında da Ankara Sigorta'dır (Ezerdi, 1998, s. 12).

Millileştirme politikaları devamında 1950'de Tekel'in iştiraki ile İnan Sigorta, 1955'te Türkiye Şeker Fabrikaları'nın iştiraki ile Şeker Sigorta, 1957'de TMO, Vakıflar Bankası ve İş Bankası'nın iştirakleri ile Güneş Sigorta ve 1958'de TCDD iştiraki ile Ray Sigorta kurulmuştur. Bu süreçte kamu sermayesinin olmadığı, tamamen özel sermaye ile kurulmuş olan tek şirket 1942'de kurulmuş olan Doğan Sigorta'dır (Çipil, 2013, s. 48).

1968 yılına kadar yeni sigorta şirketlerinin kuruluşları devam etmiştir. Ancak sigorta prim üretimlerinin yeterince artmaması sebebiyle Kamu otoritesi yeni sigorta şirketi kuruluşlarına sınırlamalar getirmiş ve 1984 yılına kadar ülkemizde hiçbir sigorta şirketi kurulmamıştır (Çipil, 2013, s. 49).

Kanun ve yasal süreç tarafına bakıldığında ise, Cumhuriyet döneminde her geçen gün sigortacılık açısından yeni Kanunlar yapılmıştır. 1926 yılında, Cumhuriyet'in ilk kabul edilen Ticaret Kanunu'nda sigorta için sadece bir bölüm

vardı. Ancak 1927 yılında sadece sigorta sektörünün denetlenmesi ve düzenlenmesi hakkındaki ilk kanun olan “1149 Sayılı Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi Hakkında Kanun” kabul edilmiştir. 1983 yılından sonra ekonomide başlayan liberal hareketler, 1149 Sayılı Kanun’da da etkisini göstermiş ve birçok güncellemeler yapılarak 7397 Sayılı Sigorta Murakabe Kanunu 1959 yılında yürürlüğe girmiştir. Güncel sorunlar sebebiyle 1993 yılında 510 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 7397 Sayılı Kanun’da yapılan değişiklikleri 1994 yılında Anayasa Mahkemesi iptal etmiştir. Kanuni boşluk doğmaması için 22.06.1994 tarihinde 539 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile yapılan yeni değişiklikleri Anayasa Mahkemesi bu sefer Yetki Kanunu açısından iptal edince sektörde ciddi sorunlar oluşmuştur (Akbay, 2013, s. 74-75). 2000 yılında dönemin Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Başkanı Cahit Nomer ile yapılan bir söyleşide, Nomer’in “Kanunsuz Sektör” ifadesini kullandığı görülmüştür (Milliyet Gazetesi, 2000).

Türkiye’de sigortacılığın modern kanunları 2000 yılından itibaren TBMM tarafından yapılmaya başlanmıştır. Öncelikle 18 Mayıs 2000 tarihinde Doğal Afet Sigortaları Kurumu (DASK) kurulmuştur. Bu tarihten sonra, köy yerleşim alanları, kamu binaları ve işhanları haricinde, Tapu Daireleri ile herhangi bir iş ve işlem yapılması sırasında DASK Poliçesi olmadan işlem yapılmamaya başlandı. Daha sonra bu poliçe zorunluluğuna elektrik ve su abonelik işlemleri de eklenince, trafik sigortasından sonra Türkiye’de en büyük sigortalaşma hareketi başladı. Günümüzde tapu kayıtlarına göre 17.7 milyon konut bulunup, bunun %38.8’i yani 6.8 milyon adedinin Zorunlu Deprem Sigortası (DASK) sigortası bulunmaktadır (Doğal Afet Sigortaları Kurumu, 2015). Daha önceden sadece araçları için zorunlu olarak Trafik Sigortası tanzim ettiren insanlar, artık evlerini de zorunlu olarak sigorta ettirmeye başlamışlardır.

Ülkemizdeki bir başka gelişme de 2003 yılında Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi Yönetmeliği ile Tramer’in kurulmasıydı. Bu merkez ilk önce sadece Türkiye’deki tüm trafik sigortaları üzerinde bir bilgi ve denetim kurumu olarak görev yapmıştır. Kurum, 2008 yılında Sigorta Bilgi Merkezi ismini alırken son olarak 2011 yılında yapılan Yönetmelik değişikliği ile Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi adını alarak son değişiklik ile bünyesinde birçok merkezi barındırarak hizmet vermeye başlamıştır. Günümüzde Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi bünyesindeki alt merkezler şunlardır:



1. TRAMER (Trafik Sigortaları Bilgi ve Gözetim Merkezi),
2. SAGMER (Sağlık Sigortaları Bilgi ve Gözetim Merkezi),
3. HAYMER (Hayat Sigortaları Bilgi ve Gözetim Merkezi),
4. HATMER (Sigorta Hasar Takip ve Gözetim Sistemi).

Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi'nde Hayat, Hastalık/Sağlık, Zorunlu Trafik, Yeşilkart, Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk, Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza, Motorlu Kara Taşıtları - Kasko, Tıbbi Kötü Uygulama Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Mesleki Sorumluluk Sigortaları ve Tehlikeli Maddeler ve Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası'na, ilişkin bilgiler tutulur.

Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi'nin misyonu şu şekilde belirlenmiştir:

İlgili branşlardaki verilerin tek merkezde toplanarak, sigortacılık faaliyetlerinin daha kapsamlı ve etkin şekilde yürütülmesi, sektör genelinde uygulama birliğinin sağlanması, sağlıklı fiyatlandırma yapılabilmesi, suistimallerin önlenmesi, güvenilir istatistiklerin oluşturulması, sigorta sistemine olan güvenin artırılması ve kamu gözetim-denetiminin etkinleştirilmesi hedeflenmektedir (Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi, 2015).

Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi'nin halk arasında her geçen gün bilinirliği artmaktadır. Bireyler bu siteden ilgili poliçelerinin yürürlük, teminat ve benzeri bilgilerini takip edebilmektedir. Bu rahat ortam, sigortalılık oranını, Zorunlu Trafik Poliçesini yaptırmayan araçların takibi gibi bir çok hizmetler sunmuş ve günümüzde son bir yenilik olarak da, bir kaza anında online bir şekilde kaza raporu doldurulması konforu getirilmiştir.

2005 yılında Tarım Sigortaları Havuzu (TARSİM) kurularak ülkemizde tarımsal üretim yapan çiftçilere, tarım ürünlerine karşı dolu, fırtına, hortum, yangın, heyelan, deprem, sel ve su baskını risklerinin neden olduğu miktar kaybı ile yaş meyve, sebze ve kesme çiçekler için doludan kaynaklanan kalite kaybını sigorta kapsamına alan bir teminat sunulmaktadır. Bu kanunla ilk önce, sadece büyükbaş ve küçükbaş hayvanlar sigorta teminatı altına alınırken, zamanla kümes hayvanları, su ürünleri ve arıcılık alanında da sigorta teminatı verilmeye başlanmıştır.

14 Haziran 2007 tarihinde 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu yürürlüğe girerek sektörün yasal sıkıntısı giderilmiştir. Türk Ticaret Kanunu da 2011 yılında tamamen yenilenirken, Kanunun Sigorta Hukukunu düzenleyen 6. Kitabı da birçok düzenleme

ile güncel hale getirilmiştir. Bu kanunlardan sonra ikincil mevzuatta yapılan güncellemeler ile Yönetmelikler ve Genel şartlarda ilgili değişiklikler yapılış ve bu sayede Türk sigortacılık mevzuatında köklü bir güncelleme yaşanmıştır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI (TRAFİK SİGORTASI)

Kasko sigortası, sigortalının kendi malına gelecek zararı karşılayan bir sigorta türü iken, trafik sigortası, sigortalının üçüncü şahıslara verdiği zararı karşılayan bir sigorta türüdür. Her ne kadar bazı sorunları ortak olsa bile birçok alanda farklı sorunlar ortaya çıkacağından dolayı, her iki sigorta türünün ayrı ayrı ele alınmasında daha faydalı sonuçlar üretilebileceği düşünülmektedir.

#### **3.1 Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası'nın (Trafik Sigortasının) Ülkemizdeki Tarihsel Gelişimi**

Konu başlığından da anlaşılacağı üzere halk arasında “Trafik Sigortası” olarak bilinen sigorta türünün asıl adı “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası’dır. Ülkemizde Trafik Sigortası ilk defa 11.05.1953 tarihinde kabul edilen 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile yürürlüğe girmiştir. Zamanla ihtiyaçlara cevap vermediğinden 05.01.1961 tarihli 232 sayılı yasa ile değişikliğe uğramıştır. Her geçen gün trafikteki araç sayısının artması ile 232 Sayılı Kanun üzerinde köklü bir değişikliğe gidilerek, İsviçre Karayolları Trafik Kanunu’nun Hukuki Sorumlulukla ilgili düzenlemeleri esas alınarak, günümüzde de kullanılan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK) 18.10.1983 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir (Ulaş, 2007, s. 710).

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun “Sekizinci Kısım’ı, “Hukuki Sorumluluk ve Sigorta” başlığını taşımaktadır. Trafik sigortası ile ilgili yönetmelik ve genel şartlar kanuni bağlayıcılığını bu kısımdan almaktadır. Her “motorlu araç”ı bulanan işletenlerin, araçları için trafik sigortası yaptırma zorunluluğu da aynı kanununun 91. maddesinden gelmektedir. Bu maddenin bağlayıcı hükmü şu şekildedir:

“İşletenlerin, bu Kanunun 85 inci maddesinin birinci fıkrasına göre olan sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur.”

Kanunun 85. maddesi de şu şekildedir: “Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, ... motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.” Özetle Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesi bir motorlu aracın işletilmesi sırasında oluşan kaza ve zarardan aracın işletenlerinin sorumlu tutulacağını; 91. maddede bu sorumluluğun sigorta edilmesini zorunlu tutmaktadır.

### **3.2 Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) Genel Şartlarında Sigorta Kapsamı**

Karayolları Trafik Kanunu'na uygun olarak düzenlenen Trafik Sigortası Genel Şartları 01.03.1992 yılında yürürlüğe girmiştir. Zaman içerisinde bazı değişikliklere uğrayan Trafik Sigortası Genel Şartları son güncel halini 01.07.2009 tarihinde almıştır.

Trafik Sigortası Genel Şartlarının A.1. maddesi, trafik sigortasının kapsamını aşağıda belirtildiği gibi dört ana maddede belirlemiştir:

Sigortacı, poliçede tanımlanan motorlu aracın işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet vermiş olmasından dolayı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre işletene düşen hukuki sorumluluğu, zorunlu sigorta limitlerine kadar temin eder.

Araca bağlı olarak çekilmekte olan ...römorkların ...vereceği zararlar çekicinin sigortası kapsamındadır.

Meydana gelen bir kazada zararın önlenmesi veya azaltılması amacıyla, sigorta ettirenin yapacağı makul ve zorunlu masraflar sigortacı tarafından karşılanır.

Bu sigorta, işletenin (sigorta ettirenin) haksız taleplere karşı savunmasını da temin eder.

Bu maddeden de anlaşılacağı üzere trafik sigortası, özetle, motorlu bir aracın, karayolunda, üçüncü kişilerin mal ve canlarına verdiği zararı, hata oranı / kusur oranı nispetinde, poliçede yazılı limitlerine kadar karşılayan bir sigorta türüdür.

Genel şartın kapsamında da çok net bir şekilde yazdığı gibi genel olarak üç halde teminat verilmiştir. Bu haller:

1. Bir kimsenin ölmesi veya sürekli sakat kalması,
2. Bir kimsenin yaralanması ve
3. Bir şeyin zarara uğramasıdır.

Bu üç teminattan birinci sıradaki “ölüm ve sürekli sakatlık” halinde, ölenin bakmakla yükümlü olduğu kişi ve kişilerin veya sürekli sakat kalanın destekten yoksun kalma tazminatlarının belirlenmesi bir aktüer hesabı konusu olup bu tezin alanına girmemektedir.

İkinci sıradaki yaralanma teminatındaki sorunlar ise 2011 yılındaki bir kanun değişikliği ile giderilmiştir. Ancak bu konuya aşağıda kısaca değinilecektir.

Bu tezin asıl kapsamını oluşturacak olan kısım ise yukarıdaki üçüncü maddede yazılmış olan “bir şeyin zarara uğraması” yani üçüncü kişilerin maddi zarar tazminatlarıdır. Bu konu aşağıda daha detaylı olarak ele alınacaktır.

### **3.2.1 Trafik Sigortasında Tedavi Giderleri**

25.02.2011 tarih ve 27857 mükerrer sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 6111 Sayılı Kanun’un 59. maddesi ile 2918 sayılı Trafik Sigortası Kanunu’nun tedavi giderlerinin ödenmesi hakkındaki 98. maddesi şu şekilde değiştirilmiştir (Trafik Sigortası Kanunu, 2011, s. Md 98):

Trafik kazaları sebebiyle üniversitelere bağlı hastaneler ve diğer bütün resmî ve özel sağlık kurum ve kuruluşlarının sundukları sağlık hizmet bedelleri, kazazedenin sosyal güvencesi olup olmadığına bakılmaksızın Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından karşılanır.

Trafik kazalarına sağlık teminatı sağlayan zorunlu sigortalarda; sigorta şirketlerince yazılan primlerin ve Güvence Hesabınca tahsil edilen katkı paylarının %15’ini aşmamak üzere, ... Sosyal Güvenlik Kurumuna aktarılır.

Kanundaki bu maddenin değiştirilmesi ile uygulamada sorun yaşanan iki ana konu düzeltilmiştir. Bunlar:

1. Trafik kazasında yaralanan kazazedelerin üniversite ve tüm özel hastanelerde tedavi imkânları getirilmiştir. Kanundaki bu değişiklikten önce tedavi masrafları açısından üniversite hastanelerinde ve bazı özel

hastanelerde trafik kazasında yaralanan hastalar kabul edilmiyordu. Yaralıların hastaneler arasında dolaştırılması hızlılık gerektiren ilk yardım ve tedavi sürecinde ciddi sorunlar teşkil edebileceği gibi aynı zamanda kamu vicdanında da bu konu çok eleştiri alıyordu.

2. Kanun değişikliğinden önce yaralılar tedavi ücretlerini kendileri ödüyorlardı. Tedaviden sonra ilgili sigorta şirketinden, kaza raporu ve tedaviyle ilgili tüm belgeler karşılığında, ödenmiş olan ücretler tahsil ediliyordu. Ancak bu seferde, sigorta şirketlerinin uyguladığı, Türk Tabipleri Birliği'nin liste fiyatları ile tedavi görülen hastanenin uyguladığı fiyatlarda farklılıklar çıkıyordu. Bu farklılıklardan her zaman mağdur olan üçüncü şahıslar yine zarar görüyorlardı.

Kanun değişikliği ile kazazedenin hastanelere kabul edilip edilmemesi, sosyal güvencesinin olup olmaması, kazazedeye uygulanacak olan fiyat tarifesinin ne olacağı, hastanelerin ödemeleri kimden alacağı gibi güncel sorunların hepsi giderilmiştir.

İlgili maddenin ikinci fıkrasında sigorta şirketleri tarafından, Sosyal Güvenlik Kurumu'na, hangi poliçelerden ne kadar prim aktarılacağı da belirlenmiştir. Bu sayede sigorta şirketleri poliçe primlerinin maliyet hesaplarının belirlenmesinde de bir netlik sağlamıştır. Bu uygulamadan önceki dönemde sigorta şirketleri tanzim edilecek olan bir poliçeden ne kadar tedavi hasarı ödeyeceği aktüeryal istatistikler (actuarial statistics) ile hesaplamalar yapıyordu. Yeni dönemde bu istatistiksel hesaplamalara gerek kalmayıp, sigorta primini oluşturmada maliyet muhasebelerini net olarak hesaplayabilmektedirler.

### **3.2.2 Trafik Sigortalarında Maddi Zarar**

Trafik sigortası genel şartlarında, sigorta kapsamının tarifinde geçen "... zorunlu sigortası limitlerine kadar temin eder" ifadesinden trafik sigortalarındaki tazminat ödemelerinin azami limitlerinin olduğu anlaşılmaktadır. Bu limitler, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 12. Maddesinin 1. fıkrasına göre, T.C. Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakan tarafından belirlenir. Her yıl yenilenen tarifede T.C. Hazine Müsteşarlığı "Uygulanacak Asgari Sigorta Teminatları" nı Resmi Gazete'de yayımlar. Cari yıl olan 2015 yılı için uygulanacak asgari sigorta teminatları Tablo 3.1'de verilmiştir (Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali

Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, 2013). Asgari sigorta teminatları Avrupa Birliği'ne girme yolunda olan ülkemiz için düşük seviyelerdedir. Bu konu Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan “Türkiye 2014 Yılı İlerleme Raporu”nda asgari tazmin tutarlarının AB standartlarıyla karşılaştırıldığında çok düşük seviyelerde kaldığı eleştiri konusu yapılmıştır (Türkiye 2014 Yılı İlerleme Raporu, s. 32).

T.C. Hazine Müsteşarlığı'nın yayımladığı “Uygulanacak Asgari Sigorta Teminatları” tablosunda (Tablo 3.1.) üç alanda teminat limitleri görülmektedir. Bunlar: “A. Sağlık Gideri”, “B. Sakatlanma ve Ölüm”, “C. Maddi” alanlardır.

T.C. Hazine Müsteşarlığının 2015 yılı itibariyle, trafik sigortaları için belirlemiş olduğu teminat tablosu aşağıdadır.

**Tablo 3.1:** Motorlu araç işletenleri için 01/01/2015 tarihinden itibaren uygulanacak asgari sigorta teminatları

Araç Grubu	Teminatlar (TL)					
	A-Sağlık Gideri		B-Sakatlanma ve Ölüm		C-Maddi	
	Kişi Başına	Kaza Başına	Kişi Başına	Kaza Başına	Araç Başına	Kaza Başına
İnsan Taşımada Kullan.Motl.Araç	290.000	1.450.000	290.000	1.450.000	29.000	58.000
Eşya Taşımada Kullan. Motorlu Araçlar, Römork ile İş Makineleri		2.900.000		2.900.000		
Tarım Araçları ile Özel Amaçlı Araçlar		1.450.000		1.450.000		
Motosiklet ve Yük Motosikleti		870.000		870.000		

Tabloda görüleceği üzere maddi teminat “Araç Başına” ve “Kaza Başına” şeklinde ikiye ayrılmıştır. Kanun koyucu bir araca verilebilecek zarar ile birden fazla araca veya bir eve, dükkâna, yol kenarındaki elektrik panosuna, doğalgaz borusuna ve benzeri zararları ayırarak farklılaştırmıştır. Yani trafik sigortası olan bir araç, üçüncü şahsın bir aracına zarar verdiğinde, 2015 yılı için, en fazla 29.000 TL'lik maddi bir zararını karşılamaktadır. Fakat sigortalı araç birden fazla araca zarar

verdiğinde ise, bir araca en fazla 29.000 TL olmak üzere oran orantı yöntemi ile toplamda 58.000 TL'ye kadar maddi tazminat ödemesi yapabilecektir.

Ancak sigortalı araç bir evin duvarına, bir işyerine, bir fabrikaya, yol kenarındaki elektronik yol tabela sistemine ve benzeri gibi araç dışında herhangi bir eşya veya mala zarar verdiğinde ise tablodaki “araç başı” teminat değil “kaza başı” teminat geçerli olur. Örneğin, bir araç, başka bir araca 40.000 TL zarar verdiğinde, 29.000 TL'si trafik sigortasından, geri kalan 11.000 TL'si da yukarıda bahsedildiği gibi 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 85. maddesine göre aracı işletenin sorumluluğunda olduğundan işletenden talep edilir. Aynı araç bir apartmanın duvarına vurduğunda, apartmanda oluşacak 40.000 TL'lik zararın tümü ilgili aracın Trafik Sigortasından karşılanabilecektir.

### **3.3 Trafik Sigortalarında Zorunlu Tarife Dönemi**

Trafik sigortaları ülkemizde ilk defa 11.05.1953 yılında kabul edilen 6085 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile zorunlu hale gelmiştir. Bu yıllarda tanzim edilmeye başlanan trafik sigortalarının tarife esasları ve primleri 2007 yılına kadar T.C. Hazine Müsteşarlığı vasıtasıyla ilgili Bakan tarafından belirlenirdi. Tablo 3.2.'de görüleceği üzere yayımlanan “Tarife”de “Teminatlar” belirlenirken aynı zamanda “Primler” de belirlenmekteydi. Tüm sigorta şirketleri tarifedeki primlerle poliçe tanzim etmek zorundaydılar. Bu konuda ilgili tarifede “Sigorta şirketleri, prim tutarlarında herhangi bir gerekçeyle bu Tarife ve Talimat dışında hiç bir şekilde indirim yapamaz” şeklinde bir uyarı hükmü vardı. İlgili uyarı hükmünün olduğu en son tarife ve talimat, 20.12.2006 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmişti (Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatında Değişiklik Yapan Tarife Talimat, 2006). Trafik sigortalarında serbest tarifeye geçişten önceki son tarife ve talimatın ilk yedi araç grubunun teminatları ve primleri cari yıl 2015 ile kıyaslama amacıyla Tablo 3.2'de verilmiştir.



**Tablo 3.2:** 1.1.2007 tarihi itibariyle trafik sigortası tarife ve talimatı.

		Teminatlar (YTL)						Primler (YTL)
		A- Maddi		B- Tedavi Gideri		C-Sakatlanma ve Ölüm		
Araç Grup Kodu	Araç Grubu	Araç Başına	Kaza Başına	Kişi Başına	Kaza Başına	Kişi Başına	Kaza Başına	Primler (YTL)
01	Otomobil	6.000	12.000	60.000	300.000	60.000	300.000	135
02	Taksi	6.000	12.000	60.000	300.000	60.000	300.000	500
03	Minibüs (Sürücü dahil 9-15 koltuk)	6.000	12.000	60.000	600.000	60.000	600.000	340
04	Otobüs (Sürücü dahil 16-25 koltuk)	6.000	12.000	60.000	1.020.000	60.000	1.020.000	435
05	Otobüs (Sürücü dahil 26 ve üstü)	6.000	12.000	60.000	1.560.000	60.000	1.560.000	1.000
06	Kamyonet	6.000	12.000	60.000	600.000	60.000	600.000	220
07	Kamyon	6.000	12.000	60.000	600.000	60.000	600.000	350

### 3.4 Trafik Sigortalarında Serbest Tarife Dönemi

14.7.2007 tarihinde Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik'te köklü bir değişikliğe gidilmiştir. İlgili tarifenin 4. maddesinin 1. Fıkrasında, tarife primlerinin sigorta şirketlerince serbestçe belirlenebileceği hükmü getirildi. 2. fıkrasında da, sigorta şirketlerince belirlenen sigorta prim tutarlarında “3 aydan daha kısa sürede değiştirilmemek üzere, en fazla %10 oranında yükseltebilir ve/veya %5 oranında düşürebilir” şeklindeki hükmü Türkiye sigorta sektöründe bir ilk olmuştur (Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik, 2007).

Bu tarifeye göre, sigorta şirketleri serbestçe belirleyecekleri tarife primlerini, T.C. Hazine Müsteşarlığı'na gönderecek ve kendilerinin belirlemiş olduğu bu tarife primlerinde %10 artış ve %5 azalış yapabileceklerdi. Bu ilk serbestiyetten sonra 06.02.2008 tarihli Yönetmelik değişikliğinde ise önceki yönetmeliğe hilafen, fiyat artırımı oranını %20, fiyat indirim oranını da %10 olarak genişletmiştir. Sigorta şirketlerine tanınan serbest tarife yapma yetkisi 19.6.2009 tarihli Yönetmelik

değişikliğinde de devam etmiştir. Nihayetinde yukarıda belirtilen 19.06.2013 tarihinde çıkan tarifiede, T.C. Hazine Müsteşarlığı, primlerin belirlendiği 4. maddeyi Yönetmelik'ten tamamen kaldırmıştır. Bu sayede alt ve üst bant sınırı da kalmamış, mutlak anlamda trafik sigortalarında tarife primi tam olarak serbest olmuştur.

### **3.4.1 Trafik Sigortalarında Tarife Serbestisi ile İlgili Fiyat Sorunları**

Sigorta şirketleri detaylı istatistiksel çalışmalar ile veya sektörel tanımlama yaparsak, aktüeryal çalışmalar neticesinde her bir branş poliçeleri için fiyatlama yaparlar. Ancak her sigorta şirketinde binlerce farklı veri olduğundan dolayı hiçbir sigorta şirketinin çalıştığı verilerin sonuçları birbirlerini tutmamaktadır. Bundan dolayı hiç bir sigorta şirketinin kendi verileri ile yaptığı fiyatlandırma birbiriyle örtüşmemektedir.

Tarife serbestisi ile ilgili fiyatlama sorunu tam bu noktada ortaya çıkmaktadır. Her şirketin verdiği teminat, T.C. Hazine Müsteşarlığı'nın Resmi Gazete'de yayımlandığı teminat ile aynı olduğundan dolayı nihai tüketici olan sigortalılar da kendilerine arz edilen trafik sigortası fiyatlarının da aynı olmasını veya hiç olmaz ise birbirlerine yakın olmasını beklemektedirler.

Aşağıdaki Tablo 3.3'te, trafik sigortalarının en hasarsız basamağı olan 7. basamağa yükselmiş bir sigortalı için, Mart 2015 ayında yapılan sektörel fiyat araştırması verilmektedir. Bu araştırmada kullanılan sigortalı profili, sigorta sektöründe hasar sıklığı en az olan 35-50 yaş arasından seçilmiştir. Sigortalı şahıs, Ankara merkez ilçelerinde ikamet etmektedir. Örneğimizdeki sigortalı araç ise 2011 model özel bir otomobildir.

Tablo 3.3'teki 17 sigorta şirketinden alınan 4. kademe Trafik Sigortaları fiyat teklifleri incelendiğinde en ucuz ile en pahalı fiyat teklifleri arasında üç kat fiyat farkı olduğu görülmektedir. En pahalı iki fiyat arasındaki ciddi fiyat farkı göz önüne alındığında, en ucuz ve en pahalı fiyat (1. ve 17. sıradaki teklifler) listeden çıkartılsa bile, fiyatlar arasındaki fark yine 2 kata yakın ( $377-196 = 181$  TL) çıkmaktadır. 17 sigorta şirketinin teklif ortalamaları 287 TL'dir.

**Tablo 3.3:** Trafik sigortası fiyat teklifleri (7. kademe).

Sıra	Sigorta Şirketi	Verilen Fiyat
1	Ege Sigorta AŞ	173 ₺
2	Halk Sigorta AŞ	196 ₺
3	Güneş Sigorta AŞ	226 ₺
4	Axa Sigorta AŞ	231 ₺
5	Mapfre Genel Sigorta AŞ	240 ₺
6	Neova Sigorta AŞ	240 ₺
7	Sompo Japan Sigorta AŞ	254 ₺
8	Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi	257 ₺
9	Ray Sigorta AŞ	258 ₺
10	Generali Sigorta AŞ	259 ₺
11	Aksigorta AŞ	273 ₺
12	Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi	290 ₺
13	Liberty Sigorta AŞ	320 ₺
14	Groupama Sigorta AŞ	361 ₺
15	Allianz Sigorta AŞ	369 ₺
16	Ergo Sigorta AŞ	377 ₺
17	HDI Sigorta AŞ	554 ₺

Başka bir kıyaslama da, ilk defa araç almış ve ilk defa trafik sigortası yaptıracak olan kişi bazında yapılabilir. Bu tip örnekler sektörde 4. kademe olarak nitelendirilir. Yani bu kişilerin fiyat hesaplamasında ne hasarsızlık indirimi var, ne de hasarlılık ek primi vardır. Bu örnekte Ankara ili Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde ikamet eden, 35-50 yaş aralığında bir kişi üzerinden araştırma yapılmıştır. Araç olarak da yeni bir özel otomobil seçilmiştir.

**Tablo 3.4:** Trafik sigortası fiyat teklifleri (4. kademe).

Sıra	Sigorta Şirketi	Verilen Fiyat
1	Mapfre Genel Sigorta AŞ	319 ₺
2	Axa Sigorta AŞ	337 ₺
3	Güneş Sigorta AŞ	448 ₺

**Tablo 3.5 (Devam):** Trafik sigortası fiyat teklifleri (4. kademe).

Sıra	Sigorta Şirketi	Verilen Fiyat
4	Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi	479 ₺
5	Neova Sigorta AŞ	480 ₺
6	Generali Sigorta AŞ	512 ₺
7	Halk Sigorta AŞ	536 ₺
8	Ege Sigorta AŞ	573 ₺
9	Aksigorta AŞ	584 ₺
10	Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi	590 ₺
11	Ray Sigorta AŞ	607 ₺
12	Allianz Sigorta AŞ	619 ₺
13	Liberty Sigorta AŞ	637 ₺
14	Groupama Sigorta AŞ	650 ₺
15	Ergo Sigorta AŞ	655 ₺
16	Sompo Japan Sigorta AŞ	788 ₺
17	HDI Sigorta AŞ	804 ₺

17 sigorta şirketinden alınan 4. kademe trafik sigortası fiyatları incelendiğinde en ucuz ile en pahalı teklif arasındaki fark ilk örneğimize göre daha fazla açılmış ve 2.5 kat fiyat farkı olduğu görülmüştür. 17 şirketin teklif ortalamaları beklendiği gibi doğal olarak yükselerek 566 TL'ye çıkmıştır.

Her iki tabloda da görüleceği üzere sigortalı müşteri için, karışıklık hemen hemen aynı şekildedir. İlk tabloda, A şahsına bir sigorta firması, en ucuz olunan 7. kademedeki trafik sigortası için, 173 TL fiyat verirken diğer sigorta firmaları aynı şahsa, aynı teminatlar için %100-200-300 oranına varıncaya kadar daha pahalı fiyat vermesi sigortalının tercih seçeneğini son derece zora sokmaktadır. Piyasada alınacak hiçbir malın birbirlerine oranı üç kat olmadığı gibi burada alınan mal ve hizmetin teminat rakamlarının tamamen aynı olması tercih karışıklığını daha da zora sokmaktadır. En hasarsız kademede olan sigortalı için fiyat karışıklığı bu kadar farklı iken, Tramer sisteminin tanımadığı, dolayısıyla hasar yapıp yapmayacağı hakkında hiçbir yorum yapılamayan tanımsız sigortalı için de fiyat karışıklığı aynı şekilde devam etmektedir.

Yukarıda da belirtildiği gibi her sigorta şirketinin aktüeryal çalışmalarında binlerce farklı veri olduğundan dolayı her bir sigorta şirketinin fiyatlandırması da farklı olmaktadır. İşin daha da çözülemez noktası ise, uygun fiyat veren sigorta şirketleri de, pahalı fiyat veren sigorta şirketleri de yılsonunda zarar etmeleridir. Yani uygun veya diğer bir tabirle ucuz poliçe tanzim eden sigorta şirketlerinin zarar etmesi mantıklı görülüyorken, pahalı poliçe tanzim eden sigorta şirketlerinin zarar etmesi mantıklı görülmemektedir. Basit bir örnek olarak yukarıdaki iki fiyat teklif tabloları ve bu tablolardaki daha ucuz ve daha pahalı teklif veren şirketlerin ilgili branş için teknik kâr zarar tablolarına bakılabilir. Yukarıdaki iki tabloda en uygun fiyat veren şirketlerin ilk 5 sıralamasındaki 3 şirket aynıdır. Bu şirketler genellikle ucuza poliçe tanzim ettiklerinden dolayı zarar ediyorlar çıkarımı ise yanlıştır. Çünkü iki tabloda en pahalı teklif veren ilk 6 sigorta şirketin 5 tanesi aynı şirkettir. En pahalı fiyatları vermelerine rağmen bu 5 şirket de trafik sigortasından zarar etmektedirler.

2014 yılı sigorta sektörü teknik sonuçlarına göre, şirketlerin trafik sigortası alanındaki Gelir Tabloları Tablo 3.5.'te verilmiştir (Türkiye Sigorta Birliği, 2014 Yılı Şirketler Gelir Tablosu). Tabloda görüleceği üzere, en pahalı teklif veren 6 sigorta şirketinden sadece bir tanesi 2014 yılını kâr ile kapatmıştır. Hatta 2014 yılında Trafik branşında tek kâr eden sigorta şirkettir. Ancak bu kâr yıllık bazda yapılan Trafik Sigortası prim üretiminin teknik sonuçlarından ziyade önceki yıllarda hasar dosyaları için ayrılan muallak hasar tazminatlarının (outstanding loss), öngörülenden daha az ödeme ile kapanması veya bazı açılan hasar dosyalarının, özellikle ölüm ve sürekli sakatlık gibi yüksek tazminat bedelli hasar dosyalarının teminat dışı kalması sebebiyle ortaya çıkmış bir kârdır. Çünkü ilgili şirketin son üç yılında trafik branşındaki teknik sonuçları aşağıdaki gibi zarar yazmıştır;

2011 yılında - 46.449.261 TL,

2012 yılında -119.986.248 TL,

2013 yılında -164.190.955 TL.

(Türkiye Sigorta Birliği, 2011, 2012, 2013 Şirketler Gelir Tabloları).

**Tablo 3.6:** Trafik gelir tablosu (01.01.2014 – 31.12.2014).

Şirket Adı	Teknik Kar Zarar
AIG Sigorta AŞ	-124.110₺
Aksigorta AŞ	-100.954.837₺
Allianz Sigorta AŞ	-50.806.871₺
Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi	-52.318.503₺
Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi	-18.946.383₺
Aviva Sigorta AŞ	-137.505.771₺
Axa Sigorta AŞ	-74.384.639₺
Demir Sigorta AŞ	-3.402.650₺
Dubai Starr Sigorta AŞ	-337.520₺
Ege Sigorta AŞ	-42.270.734₺
Ergo Sigorta AŞ	27.534.878₺
Eureko Sigorta AŞ	-6.650.717₺
Generali Sigorta AŞ	-7.698.999₺
Groupama Sigorta AŞ	-23.346.976₺
Güneş Sigorta AŞ	-68.937.164₺
Halk Sigorta AŞ	-27.148.688₺
HDI Sigorta AŞ	-39.780.672₺
Hür Sigorta AŞ	-36.404.794₺
Işık Sigorta AŞ	-26.520.968₺
Liberty Sigorta AŞ	-23.195.726₺
Mapfre Genel Sigorta AŞ	-21.053.349₺
Neova Sigorta AŞ	-34.866.487₺
Orient Sigorta AŞ	-264.317₺
Ray Sigorta AŞ	-26.202.240₺
SBN Sigorta AŞ	-25.980.733₺
Sompo Japan Sigorta AŞ	-40.443.985₺
SS Doğa Sigorta Kooperatifi	-5.021.490₺
SS Koru Sigorta Kooperatifi	-14.972.300₺
Turins Sigorta AŞ	-10.614₺
Türk Nippon Sigorta AŞ	-6.745.677₺
Ziraat Sigorta AŞ	-784.734₺
Zurich Sigorta AŞ	-4.983.531₺
Milli Reasürans TAŞ	-64.728.018₺
TOPLAM (HAYAT DIŞI ŞİRKETLER)	-894.140.624₺
TOPLAM (REASÜRANS ŞİRKETLERİ)	-64.728.018₺
TOPLAM (HAYAT DIŞI ŞİRKETL+REASÜRANS ŞİRKTL)	-958.868.642₺

2014 yılındaki trafik branşındaki teknik zarar sıkıntısı aslında her yıl devam etmektedir. Sektörün son yedi yılına ait Trafik Sigortası Teknik Sonuçları aşağıdadır.

**Tablo 3.7:** Yıllar itibariyle trafik teknik sonuçları.

Yıl	Trafik Prim Üretimi	Trafik Teknik Kar/Zarar	Üretim / Teknik Sonuç Oranı
2014	5.070.820.284 ₺	-894.140.624 ₺	-18%
2013	4.965.999.144 ₺	-654.443.795 ₺	-13%
2012	3.600.105.988 ₺	-1.285.396.510 ₺	-36%
2011	2.700.476.916 ₺	-461.640.223 ₺	-17%
2010	2.305.578.574 ₺	-586.668.358 ₺	-25%
2009	1.971.735.149 ₺	-296.056.160 ₺	-15%
2008	1.815.027.519 ₺	-467.280.599 ₺	-26%

Bu tabloda görüleceği üzere trafik branşında sektördeki hemen her şirket, her yıl zarar yazmaktadır. Her şirketin zarar yazması sebebiyle bu işte fiyatlandırmada bir hatanın yapıldığı sonucuna varmak doğru olmakla beraber tek geçerli sebep değildir. Bu konudaki çözüm önerileri tezin sonuç kısmında değerlendirilecektir.

### **3.4.2 Trafik Sigortalarında Hasarlı Parça Değişiminde, Değişecek Parça Özellikleriyle İlgili Sorunlar**

Trafik sigortalı aracın kusurlu olarak hasar yapması durumunda, zarar gören mağdur aracın tamir masrafları, sigortalı aracın trafik sigortası poliçesinden karşılanır. Sigortalı aracın eski ve yeni araç olmasına bakılmaksızın değişmesi gereken parçalarda, kanun koyucu Trafik Sigortası Genel Şartları'nda yeni araçlar lehine bir ayrıma gitmemiştir. Bu da yeni araca sahip kişiler arasında sorun yaşanmasına neden olmaktadır.

Trafik Sigortası Genel Şartları'nın B.2. maddesinin 4. fıkrasında "... Hasar halinde, hasar gören parça, onarımı mümkün değilse veya eşdeğeri parça ile değiştirilme imkânı yok ise yenisi ile değiştirilir" (Karayolları Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları, Md. B.2, 2009) hükmüne amirdir. Bu ifadeden de anlaşılacağı üzere hasar gören parça önce tamir edilmeye çalışılacaktır. Hasarlı parçanın tamiri mümkün değil ise orijinal olmayan, "eşdeğer kalitede yedek parça" ile değiştirilecektir. Eğer hasarlı parçanın eşdeğer kalitesi de yoksa veya anlık olarak tedarik edilemiyor ise hasarlı parçanın, orijinal yedek parça ile değişimine izin

verilecektir. Yani birkaç aylık yeni bir aracın kazası durumunda parça değişimine gidilecek ve bu parça da kusurlu aracın trafik sigortası teminatından değiştirilecek ise, aracın yeni ve eski olup olmamasına bakılmaksızın, önce parçanın tamir edilmesini, parçanın tamiri mümkün değil ise eşdeğer bir parça ile değiştirilmesini hükmetmektedir. Bu öncelikli iki şart yerine getirilemez ise ancak aracın orijinal parça değişimine izin verilmektedir.

Toplumdaki genel kanı, hasarlı yeni model aracın tamir yerinin “yetkili servisler” olması şeklindedir. Yetkili servisler, yetkili olduğu markanın ürünlerini kullanmak zorundadırlar. Bu zorunluluk öncelikle hem yetkili servisin hem de ilgili markanın, ticari açıdan parça satıp para kazanması anlamında bir ticari gerçekliktir. Teknik taraftan bakıldığında ise, araç üreticisinin, o araç için her açıdan en uygun ve kaliteli malzemenin de üreticisi olduğu doğal sonucuna varılmaktadır. Sigortalı tarafından ise aracın orijinalliğinin bozulmaması anlamında bir zorunluluktur. Bu bilinç ve gereksinimlere sahip kişiler, bir hasar durumunda, yeni araçlarını en kaliteli işçilik ve malzemenin kullanılacağına düşünüldüğü ilgili araç markasının yetkili servislerine götürürler.

Araçlarda kullanılacak olan yedek parçanın hem tanımı hem de “orijinal yedek parça” ve “eşdeğer kalitede yedek parça” tanımlamaları Rekabet Kurumu tarafından 25991 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Antlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, Tebliğ No: 2005/4, 2005). Bu tebliğin 3. Maddesinin “r” ve “s” fıkralarında sırasıyla “orijinal yedek parça” ve “eşdeğer kalitede yedek parça” tanımlamaları yapılmıştır.

2005/4 numaralı Tebliğ “Orijinal Yedek Parça”yı “r” fıkrasında aşağıdaki şekilde tanımlamıştır:

...bir motorlu aracın üretiminde veya kullanımında kullanılan parçalarla aynı kalitede olan ve söz konusu motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçaların veya yedek parçaların üretiminde sağlayıcı tarafından getirilen spesifikasyonlara ve üretim standartlarına göre üretilmiş yedek parçalar anlamına gelmektedir. Aracın parçaları ile aynı üretim bandında üretilen yedek parçalar da bu kapsamdadır.



2005/4 numaralı Tebliğ eşdeğer yedek parçayı da “Eşdeğer kalitede yedek parça, bir motorlu aracın montajında kullanılan parçalarla eşdeğer kalitede olduğu varsa mevzuat gereği aranan mecburi standartlara uygunluğunun üreticisi tarafından belgelendirilmesi gereken parçalardır.” şeklinde tanımlamıştır.

İlgili konuda Rekabet Kurumunda uzmanlık tezini yazan Şengören (2012, s. 51), orijinal yedek parça ayırımında iki ana konuya işaret etmektedir: Buna göre üretilecek olan orijinal yedek parça;

1. Motorlu taşıt üreticisi tarafından üretilebilir,
2. Motorlu taşıt üreticisine, yedek parça temini sağlayan üretici tarafından üretilebilir.

Şengören, eşdeğer kalitede yedek parçayı da “eşdeğer parçalar ise; bir motorlu aracın montajında kullanılan parçalarla eşdeğer kalitede olan parçalar” şeklinde yorumlamıştır (Şengören, 2012, s. 52).

Orijinal yedek parça ile eşdeğer parça tanımlarından da anlaşılacağı gibi kalite ve özellikler anlamında parçalar arasında ciddi bir fark yoktur. Buna rağmen parça üreticilerinin, ürettikleri orijinal parçaları motorlu araç üreticilerine vermeleri ve bu kanalla ilgili markanın yetkili servislerine ulaşması, parça maliyetinde %35'lere varan bir maliyet artışına sebebiyet vermektedir (Şengören, 2012, s. 52). Motorlu taşıt üreticisine yedek parça temini sağlayan üreticiler, aynı üretim bandında ürettikleri ürünleri motorlu taşıt üreticisine verebilecekleri gibi aynı zamanda piyasaya da bu parçaları arz edebilirler. Parça üreticileri bu parçaları ilgili marka yerine piyasaya verdikleri takdirde aynı parçanın piyasa fiyatları ortalama %35 oranında daha azalacaktır. Sigorta şirketleri, en büyük gider kalemi olan hasar tazminatlarının azaltmak amacıyla hem bu %35'lik kısmı kullanmak hem de Genel Şartların onayladığı ve daha da uygun fiyata bulabileceği eşdeğer parçaları kullanarak faaliyet giderlerini azaltmak ve kârlarını artırmak istemektedirler.

Özellikle yeni model araçlarda parçanın orijinal olup olmaması sıkıntısı daha fazla yaşanmaktadır. Hasarlı bir araç, trafik sigortasından yapılmak istenildiğinde değişecek parçaların öncelikle eşdeğer olması gerekirken Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartları'nda ise bu konuda bir kısıtlama maddesi bulunmamaktadır. Örneğin bir trafik kazasında kusursuz olan bir A aracı, trafik sigortası üzerinden hasarlı parçalarını orijinal olarak tedarik edemez iken, kasko sigortası üzerinden orijinal parça tedariki yapabilmektedir. Bu durumda, A aracının kasko şirketi orijinal

parçalar ile hasarı tamir ettirip, kazada kusurlu olan diğer aracın trafik sigortasının yaptırıldığı sigorta şirketinden, halefiyet prensibi gereğince, ödenen hasarı tam olarak rücu edilebilmektedir.

Bu ikilem sigorta sektöründe çok fazla yaşanmış ve T.C. Hazine Müsteşarlığı'na konu hakkında çok fazla şikâyet yapılmıştır. Şikâyetler üzerine Hazine Müsteşarlığı 27.10.2010 tarihinde bir sektör duyurusu yayınlarak yukarıda bahsedilen Rekabet Kurumu'nun 2004/5 numaralı tebliğdeki tanımlara ve her iki sigortanın farklı genel şartlarının olduğunun altı çizilerek "... parça tedarik uygulamasının Tebliğ'de yer alan tanımlamalara uygun biçimde yürütülmesi gerekmektedir" şeklinde hüküm vermiştir (Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Kara Taşıtları Kasko Sigortası Kapsamında Parça Tedarikine İlişkin Sektör Duyurusu, 2010/30 Nolu Sektör Duyurusu, 2010).

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### KARA ARAÇLARI KASKO SİGORTASI

Trafik sigortası, sigortalı aracın kusuru sebebiyle karşı tarafa verdiği zararı karşılayan bir sigorta türü iken, kasko sigortası, sigortalının kendi malı olan aracına gerek kendi kusuru gerekse de karşı tarafın kusuru sonucunda meydana gelen hasarları karşılayan bir sigortadır.

#### 4.1 Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartları'nda Sigortanın Konusu

Kasko sigortası, karayolunda kullanma izni bulunan motorlu ve motorsuz kara araçlarının, bazı riskler sebebiyle uğrayacağı maddi zararları teminat altına alan bir sigorta poliçesidir (Kara Araçları Kasko Genel Şartları, 2013, s. A.I). 1 Nisan 2013 tarihinde birçok maddesi güncel riskler ve teminatlar ile değiştirilerek son şekli verilen Kara Araçları Kasko Genel Şartları'nın A.I maddesine göre kasko konusunu oluşturan bu riskler aşağıda belirtildiği gibi beş ana maddeden oluşmaktadır.

- 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.

Yukarıda sayılan teminatlar Kara Taşıtları Kasko Sigortası ana teminatlarıdır. Bir sigorta şirketi, kasko sigorta poliçesi tanzimi için bu teminatlardan asgari

düzeyde bir tanesini vermek zorundadır. Aksi halde tanzim edilecek poliçenin adı kasko poliçesi olamaz. Kasko sigorta poliçesi düzenlenirken sadece bir teminat grubuyla poliçe tanzim edilebileceği gibi yukarıdaki beş ana teminat grubu da poliçe kapsamına alınabilir. Hatta yukarıdaki var olan kasko ana teminatlarına ilave olarak ek sözleşme ile başka teminatlarda kasko poliçesine eklenebilir.

Ek sözleşme ile kasko teminat kapsamına dâhil edilebilecek riskler Genel Şartların A.4. maddesinde sayılmıştır. Bu teminatlar sırasıyla 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. ... 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... 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. ... 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.

#### **4.2 Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartlarında Kasko Türleri**

Kasko Genel Şartlarına göre dört tip kasko poliçesi ürünü vardır. Bunlar “dar kasko”, “kasko”, “genişletilmiş kasko” ve “tam kasko”dur. Ancak Tablo 4.1’de de görüleceği üzere sektör, genellikle genişletilmiş kasko ürünü tanzim ederken tam kaskoyu hiç tanzim etmemiştir. Bunların sebepleri aşağıda detaylandırılmıştır.

**Tablo 4.1:** 2014 yılı tanzim edilen kasko adet ve türleri.

2014 Yılı	Tüm Araç Grupları Kasko Adetleri	Kasko Türleri Oranı
Dar Kasko	32.807	0,6 %
Kasko	201.717	3,9 %
Genişletilmiş Kasko	4.949.191	95,5 %
Tam Kasko	0	0,0 %
Toplam Kasko Adedi	5.183.715	100,0 %

#### **4.2.1 Dar Kasko**

Kasko ana teminatlarından bir veya birkaç tanesinin kapsama alınarak yapılan kasko ürününe “Dar Kasko” adı verilmektedir. Örneğin sadece çarpışma teminatı verilerek tanzim edilecek poliçe “Dar Kasko”dur. Sigorta sektöründe dar kasko olarak genel şartlar A.1 maddesindeki “d” ve “e” fıkralarının kapsamında olan yanma ve hırsızlık teminatlarının verildiği poliçe ürünleri genellikle bulunmaktadır. Teminatları çok basit düzeyde kaldığından dolayı sektörde en az tanzim edilen kasko poliçe türüdür. 2014 yılında sektörde tanzim edilen poliçelerin sadece %0.6’sı dar kasko ürünüdür. Bu kasko ürünü genellikle trafik sigortalarında hasarsızlık basamakları en üst düzeyde olan ve araçlarını değişik sebeplerle kasko sigortası yaptırmak istemeyen müşteriler için arz edilmektedir. Bu poliçe türünün müşteri kitlesi genellikle kaza yapma ihtimallerinin veya araç değerlerinin düşük olması sebepleriyle kendilerine sunulan ve diğer kasko türlerine göre daha uygun olan “Dar Kasko”yu tercih etmektedirler.

#### **4.2.2 Kasko**

Kasko ana teminatlarının hepsinin verildiği poliçe türünü, genel şartlar “Kasko” olarak isimlendirmektedir. Sigorta sektöründe bu tip poliçeye pek rastlanılmamaktadır. Bu tip poliçeleri daha çok resmi kurumlar olan kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından tercih edilmektedir.

Tablo 4.1.’de “Kasko” adedi 201.717 olduğu görülmektedir. TSB verilerinde bu konuda detaylı bakıldığında bu sayının 184.404 adedini Ziraat Sigorta’nın yaptığı görülmüştür. Konu tarafımıza gerçekçi gelmemiştir. Çünkü Ziraat Sigorta, Ziraat Bankası üzerinden poliçe tanzimi yapan, daha çok çiftçilerin traktörlerine (traktör

kaskolarının %75'i bu şirkettedir) kasko poliçesi de tanzim eden, ilave olarak araç kredisi kullanan şahısların da araçlarına kasko teminatı veren bir şirkettir. Bireysel müşterilerin özellikle sel su basması, terör, sabotaj, deprem, sigara ve benzeri yanıklar gibi sektördeki tüm kasko poliçelerinde bulunan teminatları almadan poliçe tanzim ettirmeleri sektörel gerçeklere uymadığından dolayı Ziraat Sigorta Teknik Grup Müdürü ile görüşülmüştür. Konu hakkında bilgilerinin olduğunu ve excel formatındaki bir kayma hatasından dolayı genişletilmiş kaskolarının “kasko” olarak görüldüğü bilgisi alınmıştır (Çakın, 2015).

Ziraat Sigorta Teknik Grup Müdürü ile yapılan görüşmeye istinaden düzeltilmiş haliyle yeni tablo aşağıdaki gibidir. Bu durumda “kasko” adedi “dar kasko”dan bile geriye düşmüştür. Sektör realitesi de bu yöndedir.

**Tablo 4.2:** 2014 yılı tanzim edilen kasko adet ve türleri (düzeltilmiş).

2014 Yılı	Tüm Araç Grupları Kasko Adetleri	Oran
Dar Kasko	32.807	0,6%
Kasko	17.313	0,3%
Genişletilmiş Kasko	5.133.595	99,0%
Tam Kasko	0	0,0%
Toplam Kasko Adedi	5.183.715	100,0%

#### 4.2.3 Genişletilmiş Kasko

Genel şartların A.4. maddesi “ Ek Sözleşme ile Teminat Kapsamına Dahil Edilebilecek Zararlar ”ı başlığı altındadır. Bu maddede sayılan 15 adet ek teminatın neler oldukları yukarıda detaylı olarak yazılmıştır. Bu ek teminatların bazıları veya tümü yukarıdaki kasko ana teminatlarına eklenerek daha zengin poliçeler üretilebilmektedir. Ek sözleşme ile teminat kapsamına dâhil edilecek risklerden bir veya birkaç tanesi ana teminatlara eklendiğinde kasko poliçesinin adı “Genişletilmiş Kasko” ismini almaktadır.

Ek sözleşme ile teminat kapsamına dâhil edilebilecek risklerden bazıları hemen her sigorta şirketi tarafından Genişletilmiş Kasko Poliçelerine rahatlıkla eklenmektedirler. Sigorta şirketlerinin genişletilmiş kasko ürünlerine ekledikleri teminatlar genellikle şu teminatlardır:

Grev, lokavt, kargaşalık (md.2);  
Terör ve sabotaj (md.3);  
Deprem, toprak kayması, dolu, yıldırım (md.4);  
Sel ve su baskını (md.5);  
Sigara ve benzeri maddelerin sebep olduğu yanıklar (md.6);  
Aracın yetkili olmayan kişilerce çekme ve çekilmesi (md.7);  
Araç anahtarının ele geçirilerek aracın çalınması (md.11);  
Araç anahtarının kaybı nedeniyle kilit mekanizmasının değiştirilmesi (md.12);  
Kemirgen ve benzeri hayvanların araca verecekleri zararlardır (md.13).

Bu teminatlara daha dikkatlice bakıldığında bireysel müşteriler için bir anlam ifade etmekle beraber ciddi risklerin olmadığı, hasar frekansının çok düşük seviyelerde olduğu teminatlardır. Bu teminatlar tamamlayıcı teminatlardır. Sigortalıların kendileri için daha fazla teminat satın alarak, gelecek dönemde daha rahat olma halidir. Hiçbir sigortalı bu teminatları almak için kasko poliçesi satın almaz. Düşük risk sebebiyle sigorta şirketleri bu teminatları, ek teminat olarak, çok düşük primlerle rahatlıkla sigortalısına sunup kendi poliçesinin rekabetini arttırmaktadır. Sektörde her şirket bu poliçeyi hemen hemen yukarıdaki ana teminatlar ve ek teminatlar ile piyasaya arz etmektedir. Şirketlerin kasko poliçelerinin neredeyse tamamı, bazı şirketleri ise tüm poliçeleri genişletilmiş kasko poliçesinden oluşmaktadır.

#### **4.2.4 Tam Kasko**

Kasko Genel Şartlarındaki A.1. maddede bulunan ana teminatların ve A.4. maddede bulunan ek sözleşme ile teminat kapsamına dâhil edilebilecek olan 15 adet ek teminatın tümünün yer aldığı kasko poliçelerine “Tam Kasko” denilmektedir. Genel şartlardaki tüm teminatların verildiği, hiçbir genel şart istisnasının olmadığı poliçe türüdür.

Tam kasko ürününde tüm teminatlar olduğunda dolayı sigorta sektörü bu poliçeyi henüz yapmaya başlamamıştır. 2014 yılında Tablo 4.1’de görüleceği gibi hiç tam kasko poliçesi tanzim edilmemiştir. Tam kasko poliçesinin tanzim edilmeme sebepleri aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır.

#### 4.2.4.1 Sektörün tam kasko tanzim etmemesinin genel sorunları

Tam kasko tanzim edebilmek için Kasko Genel Şartlarındaki A.1. maddedeki 5 ana kasko teminatı ve A.4. maddedeki 15 tane ek teminatın tümünün poliçe kapsamına alınması gerekmektedir. Ana teminatlarda sorun olmamakla beraber ek teminatlardaki bazı teminat maddeleri sigorta sektörünün uygun görmediği, teminat vermekte sakınca gördüğü maddelerdir. Bu sebeple “tam kasko” sigorta şirketlerince tanzim edilmemektedir. Bu 15 maddeden özellikle beş tanesi tam kasko poliçesinin tanzim edilmeme sebeplerini oluşturmaktadır. Bu maddeler şunlardan ibarettir:

##### 4.2.4.1.1 Türkiye sınırları dışında meydana gelen zararlar maddesi

Kasko Genel Şartları A.4. Ek Sözleşme ile Teminat Kapsamına Dahil Edilebilecek Zararlar maddesinin 1. fıkrası, sigortalı aracın Türkiye sınırları dışında meydana gelecek olan kazaları kapsamaktadır. Kesin bir istatistik verileri olmamakla beraber ülkemizdeki kaskolu araçların yurtdışına çıkışlarının büyük bir kesimi karayolları yük taşımacılığı yapan kamyon ve çekiciler oluşturmaktadır.

Türkiye’deki 2014 yılı toplam kaskolu araç sayısı 5.183.715 adet olup, bu adetlerin toplam 275.096 adedi kamyon ve çekici grubundan oluşmaktadır (TSB, 2014 Yılı Kasko Prim Adet Tablosu).

**Tablo 4.3:** 2014 yılı toplam kasko adedi / kamyon çekici kasko adedi.

Kaskolu Araç Grubu	Toplam Kasko
Kaskolu Kamyon Grup Toplamı	275.921
Kaskolu Araç Toplamı	5.183.715
Kamyon Grup/Toplam Kasko	5,3 %

Oran olarak bakıldığında toplam kasko adedinin %5.3’ünü yük taşıyıcı araç grubu oluşturmaktadır. Yurtdışı kasko teminatı bu gruba düzenli olarak lazımdır. Ancak bu grubun hepsinin yurtdışına giriş-çıkış yapmadığı gerçeği de göz önüne alındığında toplam kasko adedinin çok küçük bir oranının bu teminata ihtiyacı olduğu ortaya çıkmaktadır. Diğer araç gruplarından yurtdışına çıkış yapacak araçlar ise gün programları belli olduğundan, o zaman dilimini kapsayan bir yurtdışı kasko



teminatını sigortacısından talep etmektedirler. Bu da 10-15 günlük bir yurtdışı kasko primine tekabül edecektir. Bu şekilde davranan bir sigortalı ihtiyacı kadar teminatı satın alacağından fazla bir prim de ödememiş olacaktır.

#### **4.2.4.1.2 Kullanım ve gelir kaybı maddesi**

A.4. Ek Sözleşme ile Teminat Kapsamına Dâhil Edilebilecek Zararlar maddesinin 8. fıkrası, bir kaza durumunda aracın tamir süresince çalışmadığı için sigortalının kullanım ve gelir kaybından doğacak zararlarının teminatını içermektedir.

Sigorta şirketlerinin kasko branşındaki en fazla hasar riskleri, kasko ana teminatlardaki “çarpma, çarpışma ve devrilme” teminatlarındadır. Kasko Genel Şartları A.4.8. maddede ki kullanım ve gelir kaybı teminatı, kasko poliçeli aracın her bir maddi hasarında ilave bir hasar yükü anlamına gelmektedir. Yani bu teminatı almış bir araç hasar yaptığında sigorta şirketleri hasar tazminatı olarak hem aracı tamir ettirecek hem de aracın tamir süresince, sigortalının aracı kullanamadığı için kaybetmiş olduğu gelir kaybını da ödeyecektir.

Aslında bu teminat maddesi, kasko genel şartlarının hem konusu hem de kapsamı ile örtüşmemektedir. Yukarılarda ayrıntılı olarak verilen kasko ana teminatları ve ek teminatlarına bakıldığında, her bir teminat, kaskolu aracın uğrayacağı maddi zararı karşılamaktadır. Sadece bu madde aracın maddi hasarı değil, sigortalının araçtan dolayı kazanamayacağı bir geliri veya aracı olmadığı için dolaylı olarak harcayacağı diğer giderleri kapsayan bir tazminattır. Örneğin taksi ve yol ücretleri gibi. Klasik kasko teminatlarından farklı olan bu madde, özü itibari ile bir hasarda iki tazminat ödenmesine vesile olmaktadır. Bu riskli durum için daha fazla prim alınması gerekmektedir. Bu da poliçe priminin rakiplere göre artması anlamına geleceğinden dolayı, sigorta şirketleri bu teminatı vermeme cihetine gitmektedirler.

#### **4.2.4.1.3 Yarış ve iddialara katılma maddesi**

A.4. Ek Sözleşme ile Teminat Kapsamına Dahil Edilebilecek Zararlar'ın 10. maddesindeki, aracın yarış ve iddialara katılması sonucundaki hasarların teminat kapsamına alınması sigorta şirketlerinin kaçındığı bir maddedir. Burada yarış ve iddialara katılma ifadesinden resmi olarak organize edilen yarışlar anlaşılmaktadır.

Bu ifadenin bu şekilde anlaşılması gerektiği hakkında Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin verdiği (T.C. Yargıtay 11. HK K 1983/3669-3931 Sayılı Karar, 29) ve Sigorta Tahkim Komisyonunun (Sigorta Tahkim Komisyonu, K-2012/1296 Sayılı Hakem Kararı, 2012) verdiği ayrı ayrı kararlar bulunmaktadır.

Hemen hiçbir sivil araç, resmi olarak düzenlenen bu tip yarış ve iddialara katılmadığı bilinmektedir. Zaten konu özü itibariyle sigortacılığa da ters düşmektedir. Bu tip yarış ve iddialara katılan araçlar motor, şanzıman, amortisör, yakıt sistemi, iç güvenlik donanımları ve benzeri birçok alanda piyasadaki her araçtan farklılıklar göstermektedir. Yarışlara katılacak olan özel donanımlı araçlar, spor araç segmentinde üretilip piyasada satılan araçlardan bile tamamen farklıdır. Çünkü yarışlara katılacak olan özel donanımlı modifiyeli araçlar, özellikle kullanım rahatlığı, yakıt ve ses kirliliği bakımından konfor özelliklerini kaybederler. Yakıt özellikleri bakımından çevreyi kirletici olduklarından dolayı egzoz emisyonları açısından trafiğe çıkışlarında da engel halleri vardır. Böyle bir durumda, kanun koyucunun kasko genel şartlarında yarış ve iddialara katılan araçları da tam kasko teminatına dâhil etmesinin içeriği tam olarak anlamamaktadır.

#### **4.2.4.1.4 Aracın bakımsızlığı sebebiyle meydana gelen zararlar maddesi**

A.4. Ek Sözleşme ile Teminat Kapsamına Dâhil Edilebilecek Zararlar'ın 14. maddesindeki “yağsızlık, susuzluk, donma, bozukluk, eskime, çürüme, paslanma ve bakımsızlık nedeniyle meydana gelen zararlar”ın teminat altına alınması sigorta sektörünün anlam karmaşası sebebiyle hasarda müşterilerle sıkıntı yaşayabileceği için istemediği bir teminattır. Bu teminat 1 Nisan 2013 tarihinde revize edilen Kasko Genel Şartlarında “Ek Sözleşme İle Teminat Kapsamına Dahil Edilecek Zararlar” maddesine alınmıştır. Bu tarihten önce bu madde hiç değişmemiş haliyle “A.5. Teminat Dışında Kalan Zararlar” maddesinin 7. fıkrasıydı. Kasko kapsamına alınamayacak olan bir risk, genel şartların revizesi ile kasko kapsamına alınabilecek kapsama alınmıştır. Bu riskin kapsam dışından kapsama alınmasında bu konuyla ilgili açılan birçok davanın varlığı ve mahkemelerin verdiği kararlara her iki tarafça da itiraz edilerek Yargıtay’a gidildiği dava örnekleri vardır. Örnek olarak Yargıtay 17. Hukuk Dairesinin 2011/4944 sayılı kararı gösterilebilir (T.C. Yargıtay 17.HD K 2011/4944 Sayılı Karar, 2011). İlgili kararda sigortalı aracını mıcırlı bir yolda kaydırarak altını vurmuş ve farkına varmadan yoluna devam etmiştir. Belli bir zaman

sonra hararetin yükselmesi ile radyatör ve motorda susuzluk sebebiyle arızalar oluşmuştur. İlgili olayı yerel mahkeme sigorta şirketi lehine reddetmiş ancak Yüksek Mahkeme sigortalıyı haklı görerek hasarı sigorta kapsamında değerlendirmiştir. Yüksek Mahkemenin bu benzeri kararlarda altını çizdiği nokta, teminat dışındaki bu fıkranın geçerli olabilmesi için, herhangi bir kaza olmadan, sadece yağsızlık, susuzluk, donma, bozukluk, eskime, çürüme, paslanma ve bakımsızlığa bağlı olarak bir hasarın meydana gelmesidir.

Sigorta Tahkim Komisyonları da Yargıtay'ın ilgili iki adet mahkeme kararına atıfta bulunarak bu risk sebebiyle oluşan kazalara onay vermektedir. Örnek olarak incelenen bir olayda, frene basmasına rağmen freni tutmayan aracın öndeki araca çarparak kazaya sebebiyet veren sigortalının hasar talebi, ilgili madde gereğince sigorta şirketince reddedilmiştir. Ancak olayı Sigorta Tahkim Hakemi, Yargıtay'ın iki kararına da atıfta bulunarak tazminatı onaylamıştır (Sigorta Tahkim Komisyonu, K2012/841 Sayılı Hakem Kararı, 2012).

Türk Ticaret Kanunu (TTK) 1409. Maddesi gereğince bir rizikonun “sigorta teminatı dışında kaldığını ispat yükü sigortacıya aittir”. Bir aracın yağsızlık, susuzluk, donma, bozukluk, eskime, çürüme, paslanma ve bakımsızlıkların hasara sebebiyet vermesi elbette mümkündür. 1 yaşındaki bir aracın fren kabiliyeti veya virajlarda savrulma ve titreme kabiliyetleri aynı aracın 5-6 yaşındakilere göre tartışmasız bir şekilde daha iyidir. 5-6 yaşındaki bir aracın benzer bir kaza yapması durumunda gerçek sebebinin bilinmemesi sigorta şirketleri için ilave bir tazminat yükü anlamına geldiğinden dolayı sigorta şirketleri bu teminata şu an itibari ile tamamen uzak durmaktadır.

#### **4.2.4.1.5 Aracın mekanik, elektrik ve elektronik donanım zararları maddesi**

A.4. Ek Sözleşme ile Teminat Kapsamına Dâhil Edilebilecek Zararlar'ın 15. maddesindeki “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”ın teminat altına alınmasıdır. Bu teminat sigorta sektöründe Makine Kırılması ve Elektronik Cihaz Sigortaları Genel Şartları'nda bulunan bir risktir. Bir başka ifade ile aracın mekanik, elektrik ve elektronik aksamalarının bozulma teminatıdır. Aracın motoru, far yükseklik ayar motoru, klima elektrik sistemi, yakıt enjektörleri, araç bilgisayarı ...ve benzeri

bir arıza gerçekleştiğinde, bu tip arızaları karşılayan bir teminattır. Aracın kaza yapması neticesinde bu tip arızaların ortaya çıkması zaten kasko ana teminatlarındadır. Ek sözleşme ile teminat kapsamına alınacak bu madde, bir kaza sonucu olmayan, kendiliğinden ortaya çıkması neticesinde, yani günlük hayatta kullandığımız “arızalanma” halidir.

Yeni araç satışlarında tüm araç markaları yukarıda sayılan elektrik, elektronik ve mekanik arıza teminatlarını zaten vermektedir. 2 ila 5 yıl arasında firma garantileri devam eden araçların garanti süresi bittikten sonra riskli dönemin başladığı bir zamanlama olduğu muhakkaktır. Sigorta şirketleri de bu teminatı riskli dönem başladıktan sonra vermek istememektedirler.

### **4.3 Kasko Sigortası Genel Şartlarında Sigorta Bedelinin Tespiti**

Kasko sigortalarında aracın tam hasara uğraması veya halk arasındaki tabiriyle pert olması durumunda en büyük sorun sigortalıya ödenecek olan araç değerinin belirlenmesindedir. Bu konu öncelikle Kasko Genel Şartları ve Türk Ticaret Hukuku bazında incelenecek ve kanunen nasıl olması gerektiği tespit edilecektir. Dünyanın gelişmiş ülkelerinde var olan ve ülkemize de Sigortacılık Kanunu 30. maddesine istinaden 2010 yılında kurulup göreve başlayan Sigorta Tahkim Komisyonu'nun sigorta değer tespitindeki önemine değinildikten sonra, sigorta sektöründe araç sigorta değerinin belirlenmesinde sovtaj gelirin öneme vurgu yapılarak bu kısım bitirilecektir.

#### **4.3.1 Kasko Genel Şartları ve Türk Ticaret Kanunu'na Göre Araç Değerinin Tespiti**

1982 Anayasası'nın 135. Maddesi, kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının yapısını, özelliklerini tanımlar. Sigorta sektöründeki kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşu 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 24. maddesine göre “Türkiye Sigorta Birliği”dir. Bu maddede “Birliğin sigortacılık mesleğinin geliştirilmesi, şirketler arasında dayanışma sağlanması ve haksız rekabetin önlenmesi amacıyla kurulan, tüzel kişiliği haiz kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşu” olduğu hükmü yer almıştır.

Türkiye Sigorta Birliği, her ay düzeli bir şekilde, 15 yaşına kadar Türkiye’de bulunan tüm “motorlu kara taşıtlarının kasko değerlerinin belirlemelerinde yardımcı

olmak üzere” (www.tsb.org.tr), piyasa fiyatları göz önüne alınarak saptanan “Kasko Değer Listesi”ni yayımlamaktadır. Tanımda “kasko değerlerinin belirlenmesinde yardımcı olmak” üzere ifadesi geçmektedir. Çünkü ikinci el bir aracın mutlak fiyatının belirlenmesinde birçok faktör olduğundan, TSB’de yer alan kasko değer listesindeki fiyatlar ortalama değerlerdir. Aracın az kullanılmış ve kaza yapmamış olması temel baz kuralları olup bir çok faktör ikinci el araç değerinin belirlenmesinde etkili olmaktadır.

Sigorta sektöründe sadece yeni araçların sigorta değerlerinin belirlenmesinde sorun yaşanmamaktadır. Yetkili araç satış bayisinden satılan yeni araçların sigorta değerleri olarak genellikle fatura bedeli esas alınır.

İkinci el kullanılmış 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 Şartları’nın 3.3.1.1. fıkrasının 1. ve 2. alt bendinde bu durumu belirlemiştir. 1. bent “Sigorta şirketi aracı hasar tarihi itibarıyla rayiç değerine kadar teminat altına almıştır. Sigorta tazminatının hesabında sigortalı menfaatlerin rizikonun gerçekleşmesi anındaki rayiç değerleri esas tutulur.” şeklindedir. Bu maddenin net ifadesine göre, bir araç kasko poliçesi yapılırken rayiç değerinden poliçe yapılacak ve hasarı olduğunda da rayiç değer üzerinden ödenecektir anlamı doğal olarak çıkmaktadır. Bu genel şartı aynı zamanda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1459. maddesi de desteklemektedir. Bu maddede “Sigortacı, sigortalının uğradığı zararı tazmin eder” diyerek, sigortacının gerçek zarardan sorumlu olduğunu ortaya koyulmuştur.

1 Nisan 2013 tarihindeki Kasko Genel Şartlarındaki revizeden önce kasko poliçelerinde araçların poliçe tanzimindeki kasko değerleri yazılır ve hasar da bu değere göre ödenirdi. Ancak, yaz kış arasındaki araç piyasasının fiyatlandırma koşullarına ve ülkenin ekonomik konjonktürüne bağlı olarak araç değerlerindeki artma ve düşme hareketleri sonucunda birçok pert hasarda araç değerinin tespitinde sorunlar yaşanmıştır. Bu sorunlar hem T.C. Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü’nün hem de Türk adli mahkemelerinin iş yükünü artırmıştır. Bu sebeple kanun koyucu revize ettiği genel şartlarda araç değerlerini rayiç değerden yapılması ve hasarın da rayiç değerden ödenmesi şeklini benimseyerek hüküm altına almıştır.

Kasko Genel Şartlarının ilgili maddesi (B.3.3.1.1.) aynı zamanda rayiç değer in tespit şeklini tarihsel itibariyle iki şekilde belirlemiştir. Bu göre 1.9.2015 tarihine kadar:

Rayiç değer için esas alınacak referansa veya rayiç değeri belirleme yöntemine poliçede yer verilir. Bu yönde bir referans belirlenmemişse veya bu belirleme somut değilse Türkiye Sigorta Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliğince belirlenerek ilan edilen riziko tarihi itibariyle geçerli rayiç değere ilişkin liste esas alınır.

Yukarıdaki fıkrada görüleceği üzere, poliçede rayiç değer belirlenme şekli belirtilmemişse TSB'deki kasko değer listesinin esas alınacağı hükmü amirdir. Bu konunun sigorta sektöründeki diğer bir yansıması da sigorta priminin hesaplanması için sigorta bedelinin varlığıdır. Burada kanun koyucu "sigorta bedelinin" belirlenebilmesi yönünde bir adres göstermektedir. Çünkü sigortacılar poliçe primini bir sigorta bedeli üzerinden hesaplamak zorundadırlar. İlgili fıkra göre, sigorta bedelini sigortacı ve sigortalı kendi aralarında belirleyebilir. Eğer sigorta bedelini sigortacı ve sigortalı kendi aralarında belirtirse bu belirlenme şeklini de poliçeye yazmak zorundadırlar. Aksi halde sigorta priminin hesaplanma şekli TSB'deki kasko değer listesi üzerinden yapılması gerekmektedir.

Dolayısıyla Kasko Genel Şartları'nın 3.3.1.1. alt bendinde iki konu ele alınmaktadır. Bunlar;

- a. Birinci fıkra, "pert hasarın ödenmesi esnasında" araç değerinin hesaplama şeklini;
- b. İkinci fıkra ise, "poliçe tanziminde" araç değerinin tespitinin belirlenme şeklini;

göstermektedir.

Sigorta sektöründe yukarıdaki iki fıkra biraz daha farklı olarak uygulanmaktadır. Sektörde tanzim edilen her kasko poliçesinde "Rayiç Bedel Tespiti" başlığı altında, aracın pert olması / tam hasara uğraması sonrasında sigortalı ile aracın rayiç değerinin belirlenmesinin hangi şartlarda yapılacağını yer aldığı bir klos (clause) bulunmaktadır. Birçok sigorta şirketinin kasko poliçesinde ufak tefek farklılıklar olmakla beraber özetle; "Sigortalı aracın Türkiye Sigorta Birliği kasko

değer listesi'nde yer alan sigorta bedelini aşmamak kaydı ile..." şeklinde bir şerh bulunmaktadır.

Sigortalı aleyhine olan bu şerhin yer aldığı her poliçedeki aracın pert olması durumunda, araç rayiç bedelinin belirlenmesi hususunda sigortalı ve sigortacı arasındaki belirsizlik devam etmektedir. Bir ticari firma olan sigorta şirketleri kâr etme güdüsüyle, yukarıdaki ikinci fıkraya göre belirlediği araç değerini, poliçe özel şartlarına koyduğu "TSB kasko değer listesini aşmamak koşulu" şerhi ile kısıtlamaktadırlar. Kasko Genel Şartları'nın C.11. maddesinde çok net bir şekilde "Bu genel şartlara, sigortalı aleyhine olmamak üzere özel şart konulabilir." uyarıcı cümlesi vardır. Bu uyarıya rağmen birçok sigorta şirketinin kasko poliçesinde bu kısıtlayıcı klozun yer alması, sektörün denetleyici ve düzenleyici kurumu olan T.C. Hazine Müsteşarlığı'nın bu konuda şirketleri uyarıp genel şartlara hilafen yazılan özel şartın değiştirilmesi konusunda zorlayıcı bir baskı yapmaması sektörel düzensizliğin hala toparlanamadığının göstergesidir. Olayın farkında olan bilinçli tüketiciler bu konuyu Sigorta Tahkim Komisyonuna veya Ticaret Mahkemelerine dava açarak haklarını almaktadırlar. Sigortalıların haklarını alabilmek için mahkeme yollarına başvurarak alması sigorta sektörüne olan güvensizliğin artmasına vesile olmaktadır.

1.9.2015 tarihi itibariyle de TSB'nin ilan ettiği değer listesine göre değil, "...T.C. Hazine Müsteşarlığınca tespit edilecek kurallar çerçevesinde belirlenecek referans rayiç değerler esas alınır." şeklinde bir referans değer belirleme şeklini koymuştur.

1 Eylül 2015 tarihinde değişerek yürürlüğe giren fıkraya bakıldığında Hazine Müsteşarlığının rayiç değer için bir referans tanımlama sistemi geliştireceği ve sigorta şirketlerine bu rayiç değer belirleme referans sisteminin kullanılması yönünde zorunluluk tutacağı da anlaşılmaktadır.

Hazine Müsteşarlığı 28 Ağustos 2015 tarihinde yapmış olduğu 2015/32 numaralı sektör duyurusu ile rayiç değer belirlenme şekline poliçede yer verilmemesi halinde veya belirlenme şeklinin somut olmaması halinde, hasar raporunu yazan sigorta eksperin belirlediği rayiç değer geçerli olacağını ilan etmiştir (Kara Araçları Kasko Sigortası B.3. - 3.3.1.1. Maddesi Çerçevesinde Referans Rayiç Değerlere İlişkin 2015/32 Nolu Sektör Duyurusu, 2015).

Eksperin rayiç deęer belirleme řeklinde de sorun olduęu dűřünűlmektedir. Bu sorun tezin 5. ve 6. bűlűmlerinde detaylandırılacaęından dolayı burada detaya girilmeyecektir.

#### **4.3.2 Sigorta Tahkim Komisyonu ve Komisyona Yapılan Başvurularda Araç Değeri Konusu**

Sigortacılık Kanunu'nun 30. Maddesi ile kurulan Sigorta Tahkim Komisyonu, sigortalı ve sigortacılar arasındaki uyuřmazlıkların, basit ve hızlıca çűzűlmesini saęlayan bir kurumdur. Bűnyesinde bulunan, sigorta hukuku ve sigortacılık mesleki alanında uzmanlařmıř hakemler tarafından ele alınan uyuřmazlık konuları ticaret mahkemelerine gűre çok daha hızlı ve kolay bir yűntem ile çűzűmlenmektedir.

Sigorta Tahkim Komisyonu'nun her geçen gűn bilinirliğinin artması, Komisyona olan uyuşmazlık başvuruların da artmasına vesile olmaktadır. Komisyon uyuşmazlık başvurularını 2010 yılı başı itibariyle kabul etmeye başlamıştır. Bir takvim yılı sonunda hayat dışı branşlarda 1196 uyuşmazlık başvurusu almıştır (Karacan M. , 2011, s. 17). 2011 yılında Komisyona yapılan başvurular 1857 adet iken, 2012 yılında başvuru adedi 2353'e ve 2013 yılında da 4322 adede yűkselmiřtir (Sigorta Tahkim Komisyonu 2013 Faaliyet Raporu, 2014, s. 17).

2014 yılı faaliyet raporuna gűre Sigorta Tahkim Komisyonuna bařvuru sayısı 10.692 adettir (Sigorta Tahkim Komisyonu 2014 Faaliyet Raporu, 2015, s. 17). Oran olarak hesapladıęımızda ise, bařvurular 2012'de %27; 2013'te %84; 2014'te ise %147 oranında artmıřtır. Her yıl daha fazla oranda artan bařvuru adedi, 2 Kasım 2015 tarihi itibariyle 38.213 adede ulařmıřtır. Yılın bitimine 2 ay kaldıęı dűřűnűldűęűnde oran orantı yűntemi ile 2015 yılı sonunda takriben 45.580 adede ulařması beklenmektedir. Bu durumda 2015 yılı bařvuru adetleri 2014 yılına gűre %326 oranında yűkselmiř olacaktır.

2 Kasım 2015 tarihli yıllık gűncel veriler iller bazında ařaęıdaki gibi olup adede gűre en fazla bařvuran 10 ilin daęılımı řu řekildedir.:

1. İstanbul 14.778,
2. Ankara 7.297,
3. İzmir 2.488,
4. Mersin 1.318,
5. Adana 1.206,



6. Bursa 1.025,
7. Antalya 951,
8. Denizli 634,
9. Muğla 590,
10. Kocaeli 589.

adettir. 2015 yılındaki toplam 38.213 adetlik başvuru arasında ilk 10 ilin başvuru toplamı 30.876 adettir.

Sigorta Tahkim Komisyonu'nun kararları incelendiğinde Komisyonun özellikle araç rayiç değerleri konusunda Kasko Genel Şartları gereğince kararların alındığı görülmüştür. Örnek olarak Sigorta Tahkim Komisyonu'nun 15.12.2014 tarih ve K-2014/4588 Sayılı Hakem Kararı gösterilebilir. Bu kararda özetle, sigorta şirketi aracı pert olan müşterisine, TSB kasko değer listesinde poliçe tanzimi esnasında yer alan bedel olan 17.800 TL'yi ödemiştir. Sigorta şirketi sebep olarak da kasko poliçesinde yazılmış olan "Rayiç Bedel tespiti: TSB kasko değer listesinde yer alan sigorta bedelini aşmamak kaydı ile ...eksper tarafından belirlenir." klozu gösterilmiştir. Sigortalı ise araç rayiç değerinin 21-22 bin TL ortalamalarında olduğu itirazında bulunmuştur. Sigortalının itirazı sigorta şirketi tarafında sonuç vermemesi üzerine sigortalı, Sigorta Tahkim Komisyonu'nda dava açmıştır. Komisyon, yukarıda bahsedilen genel şartlar ve Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili maddeleri ışığında, piyasadan toplanan veriler sonucunda aracın piyasa rayiç değerini 21.000 TL olarak tespit etmiş ve ödenecek tazminat bedelini de bu bedel üzerinden karara bağlamıştır (Sigorta Tahkim Komisyonu Hakem Karar Dergisi, 2014, s. 8-11).

Sigorta Tahkim Komisyonu'na başvurunun çok basit ve hızlı olması, kararların mahkemeler gibi çok uzun günlerde sonuçlanmaması ama kararlarının mahkeme kararı gibi bağlayıcı olması gibi olumlu etkenler neticesinde Komisyona yapılan başvuruların sayısı her geçen gün artmaktadır. Sigortalıların hak ve hukuklarını bilme ve arama açısından bilinç düzeylerinin her geçen gün artması, sigorta şirketlerinde de artan düzeyde bir otokontrol sağlayacağı düşünülmektedir.

#### **4.3.3 Sovtaj Gelirinin Araç Değerinin Belirlenmesi Açısından Önemi**

Kara Araçları Kasko Genel Şartları'nda iki tip hasardan bahsedilmektedir: Kısmi hasar ve tam hasar. Her ne kadar genel şartlarda "tam hasar" ismi kullanılsa

da, hem sigorta sektöründe hem de sigortalılar arasında tam hasar “pert” olarak tanımlanmaktadır.

Araçların tam hasara uğraması durumunda sektörde yaşanan en büyük sıkıntı araç bedelinin sigortalı ve sigortacı arasında belirlenmesindedir. Genel şartların B.3.3.2.2. maddesi tam hasarı tanımlamıştır. Bu maddeye 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”. Tam hasar her ne kadar “onarım masraflarının sigortalı aracın rizikonun gerçekleştiği tarihteki değerini aşması” şeklinde tanımlansa bile, sigorta sektöründeki uygulamada tam hasara uğramış aracın hasarlı hali ile satılması neticesinde elde edilecek olan sovtaj geliri ile beraber karar verilmektedir.

Tezde kullanılan sigorta terimleri sözlüğü ekinde belirtildiği gibi, “sigortalıya tazminat ödemesi yapıldıktan sonra, zarar gören sigortalı malın satışından veya üçüncü kişilerden yapılan rücu gelirlerinin genel adına "sovtaj” (recovery) denilmektedir. Sigorta şirketleri hasar ödemesi yaptıkları hemen her konudan sovtaj geliri elde etmeye çalışırlar. Araçların kısmi hasarlarında değişen hasarlı parçaların hurda olarak satılmasından, tam hasara uğrayan araçların hasarlı haliyle satılmasından ve benzeri tüm hasarların bir sovtajı genellikle bulunmaktadır. En kötü ihtimalle hasarlı parçaların hurda demir satışı anlamında bir geliri vardır.

Sovtaj gelirini daha iyi tanımlayabilmek için örneklendirmekte fayda görülmektedir. Genel şartlara göre 20.000 TL değerinde bir aracın tam hasara uğraması için 20.000 TL’den daha fazla bir hasarın oluşması lazımdır. Ancak sigorta sektöründeki pratik genel şartlardan biraz daha farklı olarak işlemektedir. Örneğin 20.000 TL değerindeki aracın kaza yapması neticesinde hasar tamir bedeli olarak 10.000 TL tespit edildiği varsayalım. Bu durumda sigorta şirketi ya hasarı tamir ettirecek ya da aracın hasarlı haliyle sovtaj gelirine bakıp buna göre karar verecektir. Sigortalı için aracının tamir ettirilmesi ile aracının piyasa rayiç değerinin ödenmesi arasında kâr-zarar dengesinde bir fark yoktur. Sigortalı açısından bir fark olmadığına göre, sigortacı açısından bir avantaj var ise sigortacının bu avantajı kullanması en doğal hakkıdır. İşte buna karar verilebilmesi için aracın hasarlı halinin satılması ile elde edilecek olan sovtaj geliri ön plana çıkmaktadır. Aracın sovtajı olarak da 9.000 TL bulunursa sigortalının bu rakama 11 Bin TL daha koyup müşterisine aracın rayiç

değeri olan 20.000 TL'yi ödemesi ticari bir ortamda beklenmez. Böyle bir durumda aracın 9.000 TL'ye tamir cihazına gidileceği açıktır. Aynı olayda sovtaj gelirinin 13.000TL olduğu varsayıldığında, sigortacı lehine daha avantajlı durum olduğundan ve sigortalı açısından hak kaybı olmadığından dolayı, araç onarımdan vazgeçilerek pert işlemine tabi tutulacaktır. Sigortalının araç değeri olan 20.000 TL'den sovtaj geliri çıkarıldığında sigortacının ödeyeceği rakam 7.000 TL olarak bulunacaktır.

Sovtaj bedelinin yüksek veya düşük olmasının sebebi, sovtaj alıcısının elinde ilgili aracın çıkma veya tamir edilmiş parçalarının olup olmaması, birçok hasarlı parçanın onarım/tamir yolu ile düzeltilebilecek olması, aracın ikinci el değerinin yüksek olması, piyasada tutulan bir araç olması ve benzeri gibi birçok detay özelliklere bağlıdır.

#### **4.4 Kasko Sigortalarında Şirketler Arasında Fiyat Farklılıkları**

Trafik sigortaları bölümünde de değinildiği gibi sigorta şirketleri detaylı istatistiksel ve aktüeryal çalışmalar neticesinde her bir branş poliçeleri için fiyatlama yaparlar. Ancak her sigorta şirketinde binlerce farklı veri olduğundan dolayı, her şirketin çalışma sonuçlarının da farklı olası beklenen doğal bir sonuçtur. Dolayısıyla her bir sigorta şirketinin kasko fiyat tarife hesaplaması diğer sigorta şirketlerinden farklı olacağı aşikârdır. Ancak trafik sigortalarında olduğu gibi kasko tekliflerin aralarındaki fiyat farklılıkları çok fazla değildir.

Üçüncü bölümde trafik sigortası fiyatı çalışılan iki sigortalının aynı araçlarına kasko fiyat teklifi çalışması yapılmıştır. Birinci sigortalının 2. yıl hasarsızlık indirimi mevcut iken 2. sigortalının indirimi yoktur. Her iki sigortalı da sigorta sektöründe en az hasar sayısı yapan yaş grubu olan 35-50 yaş arasındadır. Sigortalı şahıslar Ankara merkez ilçelerinde ikamet etmektedirler. Sektörel tabirle 1. sigortalı, şirketlerin sigorta sisteminde bulunan ve tüm şirketlerin görebildiği iyi sürücü; 2. sigortalı ise sektörün sisteminde daha önce hiç poliçe yaptırmamış, şirketlerin hakkında tahmin yürütemeyeceği belirsiz bir sürücüdür. Kasko fiyat çalışması da trafik fiyat çalışması ile aynı tarihte, Mart 2015 ayında yapılmıştır. 1. sigortalı için yapılan kasko fiyat araştırması sonuçları Tablo 4.4'de verilmiştir.

Bu tablodaki 1. sigortalı ve araç için trafik sigortası çalışmasında en ucuz ile en pahalı fiyat teklifleri arasında üç kat fiyat farkı varken kasko teklifinde fiyat farkı

yarı yarıya azalmış ve 1.6 kata inmiştir. Tüm şirketlerin ortalama fiyatları 1.081 TL'dir.

**Tablo 4.4:** Kasko sigortası fiyat teklifleri (1. sigortalı).

Sıra	Sigorta Şirketi	Verilen Fiyat
1	Sompo Japan Sigorta AŞ	833 ₺
2	Halk Sigorta AŞ	839 ₺
3	Generali Sigorta AŞ	898 ₺
4	Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi	921 ₺
5	Güneş Sigorta AŞ	952 ₺
6	Axa Sigorta AŞ	988 ₺
7	Ray Sigorta AŞ	1.010 ₺
8	Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi	1.024 ₺
9	Neova Sigorta AŞ	1.066 ₺
10	Groupama Sigorta AŞ	1.118 ₺
11	Mapfre Genel Sigorta AŞ	1.134 ₺
12	Aksigorta AŞ	1.136 ₺
13	Allianz Sigorta AŞ	1.222 ₺
14	Ege Sigorta AŞ	1.271 ₺
15	HDI Sigorta AŞ	1.295 ₺
16	Ergo Sigorta AŞ	1.318 ₺
17	Liberty Sigorta AŞ	1.360 ₺

Aynı şartlarda 2. sigortalı ve araç için çalışılan kasko teklifi de Tablo 4.5'te verilmiştir. Sigortalı sürücünün sektör bilgi sistemi olan Sigorta Bilgi Merkezi'nde bulunmayan bir sürücü olması diğer bir şekilde tanımlanırsa, hasar frekansı bilinmeyen bir sürücü olduğundan dolayı, en ucuz ile en pahalı fiyat veren şirketler arasındaki fiyat farkı, birinci sigortalıdan daha fazla (2.02 kat) çıkmıştır. Sigortalının tanımsız bir sürücü olması sebebiyle Tablo 4.4'teki fiyatlar arasındaki kattan daha yüksek çıkması beklenen doğal bir sonuçtur.

**Tablo 4.5:** Kasko sigortası fiyat teklifleri (2. sigortalı).

Sıra	Sigorta Şirketi	Verilen Fiyat
1	Aksigorta AŞ	1.133 ₺
2	Sompo Japan Sigorta AŞ	1.168 ₺
3	Ray Sigorta AŞ	1.332 ₺
4	Güneş Sigorta AŞ	1.370 ₺
5	Liberty Sigorta AŞ	1.394 ₺
6	Generali Sigorta AŞ	1.451 ₺
7	Neova Sigorta AŞ	1.518 ₺
8	Ergo Sigorta AŞ	1.589 ₺
9	Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi	1.647 ₺
10	Allianz Sigorta AŞ	1.716 ₺
11	HDI Sigorta AŞ	1.802 ₺
12	Groupama Sigorta AŞ	1.900 ₺
13	Axa Sigorta AŞ	1.943 ₺
14	Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi	2.032 ₺
15	Halk Sigorta AŞ	2.128 ₺
16	Mapfre Genel Sigorta AŞ	2.251 ₺
17	Ege Sigorta AŞ	2.290 ₺

Her iki tabloda dikkat çeken noktaların birincisi sigorta şirketlerinin fiyatları arasındaki farklılıklar ciddi boyutlarda olmayıp birbirlerini takip eden bir düzenleri vardır. İkincisi ise alt ve üst teklif sınırları arasındaki fark trafik sigortalarına göre çok daha düşüktür. Trafik sigortalarında şirketler bazen poliçe tanzim etmek için değil, Hazine Müsteşarlığından aldıkları lisansları gereğince teklif vermek zorunda oldukları için teklif verirler. Hangi amaçla fiyat teklifi verildiği, fiyatın piyasaya göre yüksek veya normal olmasına göre anlaşılabilir.

Kasko sigortalarında sigorta sektörü trafik sigortalarına göre daha az zarar yapmakta ve kâr elde etmektedir. 2013 ve 2014 yılını kasko sigortaları sektörde kârlı olarak kapatmıştır. Sigorta sektörü kasko sigortalarında 2013 yılında 694 milyon TL, 2014 yılında da 751 milyon TL kâr elde etmiştir (Türkiye Sigorta Birliği, 2014 Yılı Şirketler Gelir Tablosu). Kasko branşı kâr verdiği için dolayı sigorta şirketleri bu branşta bazen çok daha istekli davranmaktadırlar. Bir branştaki kârlılığın artması

sigorta sektörünün o branş üretimi üzerinde yoğunlaşmasına ve rekabet yarışlarına vesile olmaktadır.

Yukarıdaki örnek fiyatlandırmalarda birinci ve ikinci sigortalıya verilen kasko fiyat tekliflerinden en iyi on teklif sahibi şirketin 2014 yılı kasko teknik verilerine Tablo 4.6'dan bakıldığına sadece Liberty Sigorta ve Generali Sigorta'nın 2014 yılında Kasko Teknik Zararı elde ettiği, diğer sigorta şirketlerinin ise Kasko Teknik Kârı elde ettiği görülür. İlgili şirketlerin kasko teknik verilerin detayları elimizde olmadığından dolayı bu şirketlerin zarar etmelerine rağmen neden iddialı kasko fiyat teklifi verdikleri tam olarak çözümlenememektedir. Ancak sektörel tecrübe ile düşünüldüğünde, bu marka, yaş ve araç segmentlerinde bu iki sigorta şirketinin de kâr elde ettikleri için bu araca uygun kasko teklifi verdikleri yorumu rahatlıkla yapılabilir. Bu iki sigorta şirketi diğer yaş ve araç tiplerinde zarar ettiği için, bu araç tipi ve yaş grubuna yöneldiği yorumu da ayrıca yapılabilir.

**Tablo 4.6:** 2014 yılı kasko gelir tablosu.

Şirket Adı	Teknik Kar Zarar
AIG Sigorta AŞ	-2.846.442 ₺
Aksigorta AŞ	37.742.810 ₺
Allianz Sigorta AŞ	141.262.765 ₺
Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi	85.313.132 ₺
Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi	1.424.290 ₺
Aviva Sigorta AŞ	11.733.223 ₺
Axa Sigorta AŞ	179.121.784 ₺
Demir Sigorta AŞ	561.780 ₺
Dubai Star Sigorta AŞ	862.087 ₺
Ege Sigorta AŞ	-62.903 ₺
Ergo Sigorta AŞ	22.272.427 ₺
Eureko Sigorta AŞ	38.185.800 ₺
Generali Sigorta AŞ	-12.217.694 ₺
Groupama Sigorta AŞ	67.985.307 ₺
Güneş Sigorta AŞ	23.154.824 ₺
Halk Sigorta AŞ	-1.973.400 ₺
HDI Sigorta AŞ	56.798.952 ₺
Hür Sigorta AŞ	-336.717 ₺

**Tablo 4.7 (Devam):** 2014 yılı kasko gelir tablosu.

Şirket Adı	Teknik Kar Zarar
Işık Sigorta AŞ	4.875.931 ₺
Liberty Sigorta AŞ	-5.571.557 ₺
Mapfre Genel Sigorta AŞ	22.952.424 ₺
Neova Sigorta AŞ	9.964.140 ₺
Orient Sigorta AŞ	-983.446 ₺
Ray Sigorta AŞ	13.271.950 ₺
SBN Sigorta AŞ	1.064.295 ₺
Sompo Japan Sigorta AŞ	40.057.174 ₺
SS Doğa Sigorta Kooperatifi	-501.464 ₺
SS Kuru Sigorta Kooperatifi	2.283.928 ₺
Turins Sigorta AŞ	-54.841 ₺
Türk Nippon Sigorta AŞ	-499.977 ₺
Ziraat Sigorta AŞ	15.686.859 ₺
Zurich Sigorta AŞ	-508.050 ₺
TOPLAM	751.010.005 ₺

Tezin üçüncü bölümde trafik sigortalarının yıllar itibariyle teknik sonuçları incelenmiş ve sektörün bu branşta son 5 yıl itibariyle zararda olduğu görülmüştü. Kasko sigortalarının son 5 yılına bakıldığında ise zararın azalarak gittiği ve son iki yılda da kâra dönüştüğü görülmektedir. Bu sebeple 2013 ve 2014 yıllarında kasko branşındaki rekabet de şirketler arasında artarak çoğalmıştır. 2014 yılındaki kâr rakamı daha da arttığından dolayı bunun rekabete etkisi 2015 yılı boyunca görüleceği tahmin edilmektedir.

**Tablo 4. 8:** Yıllar itibariyle kasko teknik sonuçları.

Yıl	Kasko Prim Üretimi	Kasko Teknik Kar/Zarar	Üretim / Teknik Sonuç Oranı
2014	5.042.723.123 ₺	751.010.005 ₺	15%
2013	4.965.999.144 ₺	694.901.670 ₺	14%
2012	4.603.214.459 ₺	-64.299.118 ₺	-1%
2011	3.924.832.691 ₺	-202.433.696 ₺	-5%
2010	3.116.701.000 ₺	-128.304.075 ₺	-4%
2009	2.632.269.343 ₺	-364.350.572 ₺	-14%

Tablo 4.7'deki kasko branşının üretim ve teknik sonuçlarına bakıldığında sadece 2009 yılında üretimin %14 oranında bir zararın gerçekleştiği görülmektedir. Diğer yılların zararları ise %1 - %5 arasında değişmektedir. Bu zarar sektörde kâr getiren diğer branşlar göz önüne alındığında tolere edilebilir bir orandır. Son iki yılda da %14 - 15 dolaylarında sektör kâr elde etmiştir. Oysa trafik sigortalarının ilgili tablosu (Tablo 3.6) hatırlanacağı üzere en iyi teknik verilerin elde edildiği yılda bile %13 oranında diğer yıllarda %36 oranına kadar zararların yazıldığı görülmektedir.



## BEŞİNCİ BÖLÜM

### SİGORTA SEKTÖRÜNE YAPILAN YAPILANDIRILMIŞ GÖRÜŞME VE SWOT ANALİZİ İLE İNCELENMESİ

İlk dört bölümde sigortacılık hakkında genel bilgiler verilmiş ve sorunsalımızı teşkil eden trafik ve kasko sigortaları güncel sorunları ile detaylandırılmıştır. Bu bölümde önce ülkemizdeki sigortacılık alanında yapılan akademik çalışmalar incelenerek bu tez konusunun seçilme sebebi ortaya konulacaktır.

#### 5.1 Sigortacılık Üzerine Yapılan Akademik Çalışmalar

Çalışma sırasında sigortacılık üzerine yazılmış akademik ve ilmi çalışmaların özellikle ülkemizde henüz yetersiz olduğu görülmüştür. Ülkemizdeki akademik ve ilmi çalışmalar üniversitelerde okutulan henüz sayıları on civarında olan ders kitaplarından, Türkiye'nin tek reasürans şirketi olan Milli Reasürans'ın çıkarmış olduğu Reasürör Dergisi'nden ve Üniversitelerde yapılan Yüksek Lisans ve Doktora Tezlerinden oluşmaktadır.

Reasürör Dergisi, Milli Reasürans A.Ş.'nin 1991 yılında 3 ayda bir yayımlamaya başlattığı bir yayın olup sigorta sektörünün tek bilimsel nitelikli makalelerin yazıldığı bir dergi olmakla beraber henüz hakemli bir dergi değildir. Adından da anlaşılacağı gibi genellikle reasürans piyasasındaki sigorta branşlarının olduğu yangın, mühendislik ve nakliyat konularının ağırlıklı yer aldığı 3 ayda bir yayımlanan bir dergidir. 1991 yılından günümüze kadar tam 98 sayısı çıkan derginin tüm sayıları taranmış ve tez konusu olan trafik ve kasko sigortaları sorunları ile direkt olarak ilgili herhangi bir makaleye rastlanmamıştır. Bir tanesi sigortacılığın genel prensipleri, diğeri de banka sigortacılığında swot analizi makalesi olmak üzere sadece iki makalesinden yararlanılmıştır.

Cumhuriyet tarihimizde sigortacılık farklı kanun ve yönetmeliklere bağılı olarak yürütülürken Avrupa uyum tasaları gereğince ilk defa bağılı başına bir sigortacılık kanunu yapılmış 2007 yılında TBMM’ce kabul edilmiştir. 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu’nun kabul edilışinden sonra yürürlükteki tüm yönetmelik ve genelgeler mülga olup hepsinin yerine yenileri yapılmıştır. Üniversitelerde yazılan “Yüksek Lisans” ve “Doktora” tezlerine “tez.yok.gov.tr” sayfasından bakıldığında, “sigortacılık” konusunda yazılmış 607 adet Yüksek Lisans, 83 adet de Doktora tezi bulunmaktadır. Ancak yukarıda bahsedildiğı gibi 2007 yılında sigortacılığın bağılı olduğı ana kanun yenilediğinden dolayı hemen hemen tüm mevzuat da değışmiş sigortacılığın sorunları ve çözüm şekilleri de değışim göstermiştir. Bu tezler üzerinde 2008 tarihi itibariyle bir sınıflandırma yapıldığına 43 adet Doktora Tezi, 210 adet de Yüksek Lisans Tezi diğervalerine göre daha fazla inceleme alanına girmiştir. Bu tezler üzerinde yapılan tahlilde elde edilen veriler şunlardır.

Yüksek Lisans tezleri tahlili:

1. Finans, muhasebe ve genel ekonomi / işletmecilik alanında 35 adet;
2. Sosyal Güvenlik ve SGK alanında 25 adet;
3. Bireysel Emeklilik Sistemi alanında 20 adet;
4. Hukuk alanında 19 adet;
5. Pazarlama alanında 19 adet;
6. Aktüerya ve istatistik alanında 15 adet;
7. Sağlık sigortaları üzerine 13 adet;
8. Risk yönetimi ve hasar alanlarında 10 adet;
9. Sorumluluk sigortaları üzerine 8 adet;
10. Tarım sigortaları ve Tarsim alanında 8 adet;
11. Bankasürans alanında 6 adet;
12. Hayat sigortaları üzerinde 4 adet;
13. Mühendislik sigortaları üzerinde 4 adet;
14. Nakliyat ve deniz sigortaları alanında 4 adet;
15. Avrupa Birliğı Solvency II Prensipleri üzerinde 4 adet;
16. Sigorta Denetleme Kurumu ve denetleme üzerinde 3 adet;
17. Kredi Sigortaları üzerine 2 adet;
18. Sigorta bilişim sistemleri alanında 2 adet;

19. Sigorta tarihi, sigortacılıkta dokümantasyon, tekafül sigortaları ve yeşilkart sigortaları üzerinde de 1'er olmak üzere toplam 205 adet yüksek lisans tezi yazılmıştır.

Yukarıda tahlil edilen tezler haricinde, bu tez çalışmasının ana konusuyla ilintili sayılabilecek sadece 4 tane tez bulunabilmiştir. Bunlardan 1 tanesi trafik sigortaları, 1 tanesi motorlu taşıt sigortaları ve 2 tanesi de kasko sigortaları üzerinedir. Bu 4 tezin tahlillerini yaparsak:

Trafik sigortaları üzerinde yazılan tez, 2010 yılında yazılmış olup konusu da “Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Uygulamaları Işığında Hasar Analizi”dir. İlgili tez incelendiğinde, sigorta şirketleri açısından hasar maliyet analizlerinin yapıldığı, şirketlerin matematik ve teknik karşılıkların tahlil edildiği bir tezdır. İlgili tez, bu çalışmanın alanına girmediğinden herhangi bir faydalanma yapılamamıştır.

Ağırlıklı olarak trafik ve kasko sigortaları üzerinde yazılan diğer tezin tam adı: “Avrupa ve Türkiye’de Motorlu Taşıt Sigortalarının Durumu”dur. Bu tezde trafik, kasko, taşımacılık ve koltuk ferdi kaza sigortalarının Türkiye ve Avrupa’daki 2006 tarihi ve önceki durumları üzerinde genellikle veriler üzerinden tespitler yapılmıştır. Tezin bir bölümünde trafik ve kasko sorunları (sigortalanma oranının yetersizliği, istatistik oranlarının güvenilirliği, kamusal denetimin yetersizliği, sigorta dolandırıcılığı, hasar prim oranlarının olumsuzluğu gibi yapısal sorunlar olarak sıralanmıştır. Bu sorunların hepsi sigorta şirketleri açısından önem arz etmektedir. Oysa bu tezin temelinde sigorta sektörünün müşterilere yaşattığı olumsuzluklar üzerinde durulmuştur. İlgili tez yapısal sorunlara odaklansa bile, bu çalışmada da yararlanılmıştır.

“Asimetrik Enformasyon ve Türk Sigorta Sektörü: Gaziantep Kasko Sigortası Pazarı'na Yönelik Ampirik Bir Uygulama” isimli çalışma sigortacılıkta fiyat probleminin temelini oluşturan asimetrik enformasyon hakkında yazılmış ve 825 poliçe ile Gaziantep’te ampirik bir uygulamasının da yapıldığı ülkemizdeki tek çalışmadır. Bu tez ile çok ilintili olmasa bile sigorta sektörünün teknik temelleri hakkında yazılmış bir tez olması münasebeti ile bu tezdten de (risk tanımı konusunda) özellikle yararlanılmıştır.

“Türkiye’de Sigorta Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Kasko Sigorta Tercihi Üzerine Tokat İli Uygulaması” isimli Yüksek Lisans tezi, sigortacılığın ülkemizdeki

genel olarak gelişiminin anlatıldığı, kasko sigortası hakkında genel bilgilere yer verilen ve sonuçta da kasko sigortası tercihlerini etkileyen faktörleri logit modeli ile Tokat ili üzerinde analiz eden bir çalışmadır. İlgili tez, bu çalışmanın alanına girmediğinden herhangi bir faydalanma yapılamamıştır.

Yukarıdakine benzer bir tahlil doktora çalışmaları üzerinde de yapıldığında karşımıza aşağıdaki tablo çıkmaktadır.

1. Finans, muhasebe ve genel ekonomi / işletmecilik alanında 11 adet;
2. Hukuk alanında 6 adet;
3. Avrupa Birliği Solvency II Prensipleri üzerinde 4 adet;
4. Aktüerya üzerine 4 adet;
5. Risk yönetimi ve hasar alanlarında 4 adet;
6. Sosyal Güvenlik ve SGK alanında 4 adet;
7. Bireysel Emeklilik Sistemi alanında 3 adet;
8. Pazarlama alanında 3 adet;
9. Sorumluluk Sigortaları alanında 2 adet;
10. Deniz sigortaları (Nakliyat) ve Sigortacılık Tarihi alanlarında da birer adet olmak üzere toplam 43 adet doktora tezi yazılmıştır.

Yazılan doktora tezleri arasında bizim yüksek lisans tezleri arasında da olduğu gibi, çalıştığımız konuyla direkt ilgili herhangi bir teze rastlanılmamıştır.

Yüksek lisans ve doktora tezleri üzerinde yapılan detay tahlillerden de görüleceği üzere, ilgili tezlerde çalışılan konular arasında, ülkemizdeki trafik ve kasko sigortalarının sigorta sektöründeki uygulamalarının yarattığı sorunlar ve bu sorunların aşılması için çözüm önerileri üzerinde yapılmış herhangi bir çalışma bulunmamaktadır. Literatürde böyle bir akademik çalışmanın olmaması bizleri özellikle bu tez konusu üzerine odaklandırmıştır.

Bu çalışmada, Türkiye sigorta sektöründeki trafik ve kasko sigortalarının pazara yansıyan güncel sorunları belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışmanın verileri, tanımlayıcı bilgiler elde edebilmek için yapılandırılmış görüşme formlarıyla uzman kişiler ile yüz yüze görüşmeler ile elde edilmiştir. Uzun yıllar sektörde kazanılan deneyimin stratejik planlamanın temel taşı olduğu düşünülmektedir. Bu doğrultuda uzmanlardan elde edilen bilgiler ile SWOT analizi yapılarak bir stratejik planlama belirleyip betimlemek amaçlanmıştır. SWOT analizi matrisi ile güç tahlili yapılırken sigorta sektörünün içsel durumu güçlü ve zayıf yanları ile tespit edilmiş, sektörü

çevreleyen dışsal durum fırsat ve tehditler açısından tahlil edilmiştir. Bu bölümün amacı hem sigorta sektörünün mevcut durum analizini sigorta sektörü açısından tahlil etmek hem de sigorta sektörünün gelecek durum analizi yaparak sorunlarını çözümleyebilmek için sigorta sektörüne önerilerde bulunmaktır.

Çalışmanın bu bölümünde önce sorunların belirlenmesi için sigorta şirketlerinin Ankara Bölge Müdürlüklerine ve Genel Müdürlük Teknik Müdürlükleri üzerinde yapılmış olan yapılandırılmış görüşme uygulaması ile tahlil yapılarak sorunlar tam olarak ortaya konulmuştur. Daha sonra SWOT analizi tanımlanarak, sigorta sektörüne ilişkin bir uygulama yapılarak, uygulanabilirliği olan bir strateji belirlenip, tezin değerlendirme ve sonuç kısmına geçilecektir.

## **5.2 Tanımlayıcı İstatistikler**

Trafik ve kasko uygulamalarının sorunlarının tespiti için sektör temsilcisi olan sigorta şirketleri ile bir yapılandırılmış görüşme çalışması yapılmıştır. Bu çalışmada hazırlanan 9 soruluk yapılandırılmış görüşme formu çalışma evreninde bulunan 30 şirketten 21 şirkete yapılabildiği için. Bu şirketlerin demografik özelliklerinin dağılımı Tablo 5.1’de verilmiştir.

**Tablo 5.1:** Yapılandırılmış görüşmeye katılan şirketlerin demografik özelliklerinin dağılımı (Türkiye Sigorta Birliği, resmi istatistikler).

Şirket Adı	Çalışan Erkek						Çalışan Kadın						Genel Toplam	Yabancı Sermaye Oranı	2015 / 11 Aylık Toplam Pazar Payı	2015 / 11 Aylık Trafik+Kasko Pazar Payı		
	İlkokul	Ortaokul	Lise	Onlisans	Üniversite	Lisansüstü	Toplam	İlkokul	Ortaokul	Lise	Onlisans	Üniversite					Lisansüstü	Toplam
AIG Sigorta AŞ	1	3	14	11	68	10	107	1	1	19	20	79	25	145	252	100%	1,34%	0,21%
Aksigorta AŞ		1	19	14	272	45	351			26	32	216	42	316	667	64%	6,07%	4,75%
Allianz Sigorta AŞ	8		75	69	426	66	644	1		88	181	556	82	908	1.552	100%	14,65%	14,34%
Anadolu Anonim Türk Sig. Şti	4	4	55	28	396	42	529	1		36	66	381	37	521	1.050		13,22%	14,28%
Ankara Anonim Türk Sig. Şti.	1		22	11	41	3	78			14	13	35	3	65	143		0,71%	0,81%
Axa Sigorta AŞ	4	5	21	36	232	36	334			26	69	229	24	348	682	100%	11,30%	15,97%
Dubai Starr Sigorta AŞ			8	1	28	5	42			5	2	28	5	40	82	100%	0,62%	0,51%
Ergo Sigorta AŞ		3	32	14	108	19	176	1	1	38	40	124	27	230	406	100%	3,37%	4,69%
Generali Sigorta AŞ		4	26	20	63	16	129			37	29	68	11	145	274	100%	0,75%	1,01%
Groupama Sigorta AŞ	3	2	20	25	134	17	201			23	47	140	19	229	430	100%	4,35%	3,62%
Güneş Sigorta AŞ	4	4	55	41	218	28	350			54	74	168	21	317	667	30%	4,39%	4,32%
Halk Sigorta AŞ		1	19	10	79	5	114			14	27	75	7	123	237		2,79%	3,79%
HDI Sigorta AŞ	4	5	32	14	82	5	142	5	2	16	26	66	11	126	268	100%	2,66%	3,03%
Işık Sigorta AŞ	2	2	29	9	61	8	111			6	5	24	2	37	148		0,59%	0,71%
Liberty Sigorta AŞ		1	11	13	60	8	93			24	16	57	8	105	198	100%	0,58%	0,85%
Mapfre Genel Sigorta AŞ	5	9	61	35	147	24	281	1	3	58	64	196	23	345	626	100%	7,66%	8,76%
Orient Sigorta AŞ		1	3	1	7	5	17			2	1	6	3	12	29	100%	0,22%	0,18%
Ray Sigorta AŞ	2		22	18	68	8	118			11	26	77	11	125	243	100%	1,62%	1,60%
SBN Sigorta AŞ	1		5	4	18	3	31	1		3	5	22		31	62	100%	0,50%	0,34%
Sompo Japan Sigorta AŞ		2	30	28	129	23	212		1	22	26	106	6	161	373	100%	3,77%	4,75%
Türk Nippon Sigorta AŞ		1	7	2	22	6	38			3	4	8		15	53	100%	0,43%	0,35%
TOPLAM (Ankete Katılan Şirketler)	39	48	566	404	2.659	382	4.098	10	8	525	773	2.661	367	4.344	8.442		81,62%	88,87%

Tablo 1’de görüldüğü gibi çalışmaya katılan şirketler işletmelerinde yer alacak personelin eğitimi olmasını tercih etmektedirler. Bu şirketlerin %71,4’ü %100 yabancı sermayeli, %19,0’u %100 yerli sermayeli ve geriye kalan kısmı da her ikisi karışık olduğu belirlenmiştir.

Yapılandırılmış görüşme çalışmasında ele alınan sorular müşterilerin yaşadıkları sorunları, şirketlerin uyguladıkları çözüm yöntemleri, en çok kullanılan sigorta tipi ve bu alandaki akademik yayınları incelenip incelenmediği sorgulanmıştır. Sigorta şirketlerinin tanımlanması için kullanılan yapılandırılmış görüşme formu EK 2’de ve elde edilen sonuçlar da Tablo2’de verilmiştir.

**Tablo 5.2:** Katılımcıların yapılandırılmış görüşme sorularına verdikleri cevapların sermaye gruplarına göre dağılımı.

Sorular	Seçenekler	Sermaye Grupları					
		%100 Yabancı		Yabancı Yerli Karışık		%100 Yerli	
S1	A	15	71,4	2	9,5	4	19,0
S2	A	14	70,0	2	10,0	4	20,0
	B	1	100,0				
S3	A	7	10,0	2	20,0	1	10,0
	B	3	75,0			1	25,0
	C	2	50,0			2	50,0
	D	3	100,0				
S4	A	15	71,4	2	9,5	4	19,0
S5	A	4	66,7			2	33,3
	B	7	70,0	1	10,0	2	20,0
	C	2	66,7	1	33,3		
	D	2	100,0				
S6	C	15	71,4	2	9,5	4	19,0
S7	A	15	71,4	2	9,5	4	19,0
S8	A	11	68,8	2	12,5	3	18,8
	B	4	80,0			1	20,0
S9	A	15	71,4	2	9,5	4	19,0

Sermaye gruplarına ilişkin katılımcıların yapılandırılmış görüşme sorularına verdikleri cevaplar sonraki paragraflarda incelenmiştir.

1. Katılımcıların tamamı “Sigorta Şirketleri arasındaki trafik sigortası fiyat farklılıkları” sorununu, şirketlerine en fazla yansıyan sorun olduğunu söylemiştir.

2. %300’e kadar ulaşan fiyat farklılığını müşterilerine yansıtılmak ve bu soruna çözüm aramak amacıyla sigorta acentelerinin genellikle ne yaptığı sorusuna katılımcıların %95,2’si “Trafik sigortası poliçesinin en uygun bulunan sigorta şirketi acentelerinden paslaşarak tanzim ettirilmesi” olarak cevap vermiştir. Bu cevabı veren

katılımcıların %70'i yabancı sermayeli şirket olduğu saptanmıştır. Özellikle trafik sigortalarında hizmet tamamen aynı olduğundan dolayı sigorta acenteleri çözüm odaklı olarak kendileri arasında poliçe yaptırarak müşterilerine bu sorunu yansıtmadan çözmeyi bulmuştur.

3. İşletmeler karşılaşılacak sorunlarına çözüm yöntemi ararken “Türkiye’deki tüm sigorta şirketlerinin tanzim ettiği trafik sigorta poliçelerinin tüm verileri ile (prim, hasar frekansı, hasar rakamı ...) her bir araç grubu için hesaplanacak rehber tarifinin baz alınması ve sigorta şirketlerinin bu rehber tarifeye sadece kâr marjlarını katarak müşterisine satış yapması” seçeneğini %66 oranıyla daha çok tercih ettiklerini belirtmiştir.

4. Katılımcıların tamamı kasko sigortalarındaki en fazla karşılaşılan sorunun “Müşteri ile sigortalı aracın rayiç değerinin tespitinde karşılaşılan sorunlar” olduğunu belirtmiştir.

5. Sigorta şirketlerinin %47,6’sı araç rayiç değerini belirlerken “Hasar tarihi itibariyle “Türkiye Sigorta Birliği” sayfasındaki “Kasko Değer Listesi”ndeki değerini aşmamak üzere araç rayiç değeri belirlenir” seçeneğine uygun işlem yaptıklarını belirtmiştir. Bu cevabı veren katılımcıların %70’i yabancı sermayeli şirket olduğu saptanmıştır.

6. Katılımcıların tamamı işletmelerinde daha çok “Genişletilmiş Kasko” yapıldığını belirtmiştir. Kasko genel şartlarının B.3.3.1. maddesi 1 Eylül 2015 tarihi itibariyle değişmiş olmasına rağmen bazı şirketlerde hala daha eski poliçelerdeki gibi genel şartlara uymayan kloczların bulunması sektörel denetim yoksunluğunun bir göstergesidir.

7. Katılımcılara şirketlerin neden Tam Kasko tanzim etmediği sorulduğunda, şirketlerin tamamı “Aracın bakımsızlığı ve mekanik, elektrik ve elektronik sebepleriyle meydana gelecek hasarların teminata dahil olması” olarak cevap vermiştir.

8. Katılımcılara şirketlerin modern sigortanın doğuşundaki en önemli etken sorulduğunda 76,2’si “2003 yılında kurulan TRAMER gibi teknolojik altyapıların zamanla (HATMER, HAYMER, SAGMER gibi) gelişip nihayetinde Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi’nin kurulması” olarak cevap vermiştir. Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezinin kurulması, ülkemizde ilk defa kabul edilen Sigortacılık Kanunu ile gerçekleşmiştir. Önce trafik sigortaları ile başlayan ve zamanla kasko, taşımacılık,



otobüs zorunlu koltuk, tehlikeli madde sorumluluk poliçeleri, sağlık poliçeleri, hekim sorumluluk poliçelerini ortak bir sistemden takip etme ve tüm verilerin sektörece takip edilmesi olayı Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi ile başlamıştır. Tüm bu gelişmelerin temelinde Sigortacılık Kanunu'nun olduğunu da gözden kaçırmamak gerekmektedir.

9. Katılımcıların tamamı daha önce bu alan da bir akademik yayın görmediklerini belirtmiştir.

## 5.2 SWOT Analizi

Heinz Wehrich SWOT analizinin kuramsal yapısını yeniden oluşturan yazar olarak bilinmektedir. Wehrich (Wehrich, 1982, s. 3) çalışmasında SWOT analizini “...organizasyonların güçlü (Strengths) ve zayıf (Weaknesses) yanlarını değerlendirerek dış çevreden gelecek olan fırsat (Opportunities) ve tehditlerin (Threats) tanımlanmasını ve analizini yapan bir kavramsal çerçeve” olarak açıklamıştır. Wehrich ilgili makalesinde, stratejik planlama alanındaki birçok yazarın firmalara/organizasyonlara fırsatlardan faydalanmak için güçlü yanlarını kullanmayı önerirken, zayıf yanlarının üstesinden gelmek için fırsatlardan faydalanmayı göz ardı ettiklerini söylemektedir.

SWOT kelimesi aşağıdaki İngilizce kelimelerin baş harflerinden oluşturulmuş bir kısaltmadır (Birel, 2008, s. 7).

S –Strengths (Güçlü Yanlar): Tahlil yapılacak olan organizasyonun diğerlerine göre üstünlük sağladığı varlık ve yeteneklerinin tespit edilmesi;

W –Weaknesses (Zayıf Yanlar): Tahlil yapılacak olan organizasyonun diğerlerine göre güçsüz, zayıf olan yanlarının tespit edilmesi;

O – Opportunities (Fırsatlar): Dış çevre analizi sonucunda organizasyon için olumlu sonuçlar yaratabilecek ve işletmenin gelişimi için kullanılacak fırsatlardır.

T – Threats (Tehditler): Organizasyonun varlığını sürdürmesine engel olabilecek istenmeyen durumlarla birlikte amaçlarını gerçekleştirilmesini güçleştiren ve kendi başarısını, çalışmasını risk altına sokan faktörlerdir.

Erhan (Erhan, 2015) Swot analizini “herhangi bir kuruluşun, örgütün, kamu kurumunun ya da özel sektör firmasının içsel durumunu ve onu çevreleyen dışsal faktörleri tahlil etmek için kullanılan yöntemlerden biri” olarak tanımlamaktadır. Yazarın ayrıca, analizi yapılacak olan kurum ya da sektörün iç ve dış dinamiklerinin

mevcut duruma etkisinin “fotoğrafının çekilmesi” şeklinde daha basit bir tanımı bulunmaktadır.

Bu çalışmada önceki paragraflarda tanımlanan SWOT analizi kullanılarak sigorta sektörüne ilişkin bir strateji belirlenmeye çalışılmıştır. Bu doğrultuda sektöre ait güçlü yanlar, zayıf yanlar, fırsatlar ve tehditler ilerleyen paragraflarda verilmiştir.

Swot analizi, sigorta sektörünün iç dinamikleri açısından genel olarak yapılacaktır. Normal şartlarda swot analizi bir şirketin piyasadaki olumlu olumsuz durumlara göre, şirketin alacağı stratejileri belirlerken, burada genel anlamda sigorta sektörünün swot analiz tahlili yapılacaktır. Bu anlamda bazen sigorta şirketi, bazen sigorta müşterileri, bazen de sigorta acenteleri tarafından tahliller yapılmaya çalışılacaktır. Bu bölümde yapılacak swot analizi tahlilleri, tezin bu aşamasına gelinceye kadar birçok yerde kullanılan ifade ve stratejilerin derlenip toparlanması ve basamak basamak yazılmasından ibarettir.

Sigorta sektörünün içsel durumunun tahlil edileceği güçlü ve zayıf yanlar, sektörün gelecekte iç dinamiklerinde yaşanabilecek bilgi birikimi, prim hacmi, ürün çeşitliliği ve zenginleştirilmesi, mali disiplin, bilgi eksikliği ve kirliliği gibi konularda yapılacaktır.

Sigorta sektörünün dışsal durumunun tahlili sonunda oluşturulacak strateji de, yaşanabilecek hacim büyüklüğü, hasar prim frekansı ve oranı iyi olan branşların artmaya başlaması, sigorta bilincinin artması, sosyal sorumluluk projelerinin artması, sektörel kârsızlık ve kaderci anlayışın değerlendirilmesiyle oluşturulacaktır.

### **5.2.1 Güçlü Yanlar**

1. Sigorta sektöründe çalışanların eğitim düzeyleri her geçen gün yükselmektedir. Günümüzde sigorta sektöründe acente olabilmek için asgari düzeyde ön lisans mezunu olunması gerekmektedir. T.C. Hazine Müsteşarlığı'nın Acenteler Yönetmeliğinde yaptığı son değişiklikler ile, önceden ilk okul mezunları sigorta acenteliği açabilirken, artık Lise mezunları bile sigorta acenteliği açmamaktadırlar. Lise mezunları sadece SEGEM'in yaptığı sınavı geçmek kaydıyla sadece acentelerde teknik personel olarak çalışabilmektedirler (Sigorta Acenteleri Yönetmeliği, Ek-1, 2014). Sigorta acentelerin eğitim kalifiyeleri bu şekilde yükseldiğinde sigorta şirketleri çalışanlarının eğitim kalifiyelerinin daha yüksek olacağı şüphesizdir.

2. Türkiye’de sigorta sektörü tecrübesi her ne kadar 1870 yılındaki Büyük Beyoğlu Yangını ile başlamış olsa bile, ülkede ilk defa tanzim edilen zorunlu poliçe yukarıdaki bölümlerde de bahsedildiği gibi 1953 yılında Trafik Sigortaları ile başlamıştır. Özellikle 1980 yıllarından sonra ülkedeki liberal ekonomik hareketler sayesinde sigorta sektörü hem poliçe çeşitliliği hem de prim üretim hacmi açısından daha fazla gelişme göstermiştir. Bu açıdan sektörün yetenekli lider yönetici kadroları son 10-15 yıldır daha fazla yetişmeye başlamıştır. Günümüzde Türkiye’deki sigorta şirketlerinin ceo veya genel müdürlerinin çoğu dünyada sigortacılığın en yoğun yapıldığı ülke ve sigorta şirketlerinde üst düzey yönetici kadrolarında çalışmış yetenekli ve tecrübeli liderlerden oluşması, ülkemizdeki sigorta sektörünün gelişmesi açısından önemli bir güçtür.

3. Son yıllarda hızla gelişen sigorta sektörü gelişmiş ülkelere kıyasla yaparak aldığı birçok poliçe türü olmasına rağmen, hala daha alacağı birçok yeni ürün ve yeni strateji çeşitliliği bulunmaktadır. Hali hazırda bulunan ciddi bir benchmark / kıyaslama çeşitliliği dünyada mevcut olduğundan, ülkemizdeki sigorta sektörü sadece ihtiyaç olduğunda bu hazır portföyden yararlanarak piyasaya sigorta arzı gerçekleştirebilir.

4. Sigorta şirketleri tanzim ettikleri poliçelerden topladıkları primler ile ülke ekonomisine önemli kaynak sunmaktadırlar. Para piyasasında borçlanılan fonlar genelde kısa vadeli fonlardır. Yatırım için ise uzun vadeli fonlara ihtiyaç vardır. Hayat ve emeklilik şirketlerinde toplanan primler uzun vadeli, hayat dışı sigorta şirketlerinde toplanan primler de kısa vadeli borçlanmalara kaynak oluşturarak ülke ekonomisine ve dolaylı olarak ilgili şirketlerin mali yapılarına katkıda bulunmaktadır (Özbolet, 2007, s. 33). Özellikle devletin uzun vadeli yatırım anlamına gelen “emeklilik poliçelerine” %25 ek katkı payı avantajı sunması ile bu alanda daha fazla artan bir prim hacmi oluşmaktadır.

5. 2003 yılında kurulmuş Sigorta Bilgi Merkezi (SBM) ile önce oto kaza branşındaki trafik sigortaları, devamında kasko poliçeleri ve zamanla tüm zorunlu poliçeler bu merkeze aktarılmıştır. Bu sayede tüm sigorta şirketleri tüm bu verileri genel hatları ile kullanarak daha sağlıklı fiyatlandırma ve tarifeler yapma imkânı bulmuşlardır. SBM’nin bir diğer katkısı da ortak havuzdaki bilgilerin kullanılarak sigorta sahtekârlıklarının daha kolay çözülmesi ve sektörel mali kayıpların engellenmesidir. Sigorta Bilgi Merkezinin varlığı sektöre ne kadar güçlü yan kattığı,

sigorta şirketleri üzerinde yapılan yapılandırılmış görüşme uygulamasında da ortaya çıkmıştır. Sigorta şirketlerinin %76,2'si Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezini, Türkiye'de modern sigortacılığın doğuşunda en önemli etken olarak gördüklerini belirtmişlerdir. Bu kadar büyük bir çoğunluğun kabul ettiği bir gelişme/oluşum sektörün güçlü bir yanını ortaya koymaktadır.

6. Sigortacılık Kanunu ile kurulan (SEGEM) sektör çalışanlarına düzenli bir şekilde kurs ve eğitim faaliyetleri yaparak, sigorta sektörü işgücünün niteliğini arttırmaktadır.

7. Bilgi sistemleri ve teknolojilerinin çok ilerlemiş olması sebebiyle çok kaliteli ve hata düzeyi son derece düşük sigorta paket programları yapılmaktadır. Bu sayede sigorta şirketleri acentelerine son derece basit ve hata çıkarmayan programlar sunduklarından dolayı, program eğitim masrafından ve eğitim programları için harcanan zamanlardan kâr etmektedirler.

### **5.2.2 Zayıf Yanlar**

1. Ülkemizde sigorta sektörü yeni yeni gelişmeye başlamasına rağmen araştırma geliştirmeye (Ar-Ge) verilen önem son derece zayıftır. Ar-Ge ile toplumun sigorta ihtiyacı tespit edilerek pazara sigorta hizmeti sunulacağı yerde, toplum, ihtiyaçları sebebiyle sigorta pazarından poliçe talep etmektedir.

2. Sigortacılıkta oto sigortalarından ziyade oto dışı sigortalar daha çok müşteriler tarafından talep edilen ürünlerdir. Ülkemizde oto dışı sigortacılığın en büyük hacmini 2014 verilerine göre oransal olarak, yangın (%16) ve mühendislik (%11) sigortaları oluşturur. Bu iki branştaki büyük primli poliçeler genellikle bankalar ile çalışan büyük kurumsal müşterilerin poliçelerinden oluşmaktadır. Banka ile kredi bağlantısı olan müşterilerin yangın ve mühendislik poliçeleri bankalar tarafından yapılmaktadır. Bu şekilde yapılan sigorta poliçesi, bir risk ile karşılaşıldığında sigortalının zararını telafi edecek bir sözleşmeden ziyade, kredi bağlantısı sebebiyle alınması zorunlu olan vergi ve harç gibi bir ödeme dengesi olarak algılanmaktadır. Bu sebeple kredi bağlantısı bittikten sonra bu tip poliçeler artık yaptırılmamaktadır. Bu tip sigorta poliçelerinin, bir riski telafi etme ihtiyacı olarak değil de kredinin alınabilmesi için yaptırılması zorunlu olan bir formalite olarak algılanması ülkemizdeki sigorta bilincinin ne kadar zayıf olduğunun göstergelerinden biridir.

3. Sigorta sektöründe 13 Nisan 2008 tarihine kadar acente olmak için hiçbir eğitim ve nitelik istenmemesi, sektörde beceri düzeyi en düşük ve sigorta suiistimallerine en yatkın kişilerin yer almasına vesile olmuştur. Bu sebeple sektörde sigorta suiistimali son derece yaygın olduğundan sigortacılık mesleği sosyo kültürel açıdan toplum arasında hak ettiği yerde olmadığı gibi son derece de olumsuz olarak algılanmıştır. İlgili tarihten sonra getirilen bazı temel eğitim ve mesleki tecrübe her ne kadar mesleğin adını temizlemeye başlamışsa da halk arasındaki bu olumsuz izlenim hala daha devam etmektedir.

4. Sigorta sektöründe personel sirkülasyonu henüz tam oturmamış ve hareketliliği çok fazladır. Personellerdeki sirkülasyon doğal olarak acentelere de yansımaktadır. Personel ve acenteler üzerindeki hareketliliğin bu derece fazla olması şirketlerin iç dinamiklerini zedelemektedir. Özellikle acenteler birçok şirketin özel klotzlarla dolu poliçelerini satarken bilgi eksikliği sebebiyle müşterilerini bilinçlendirememektedir. Bu şekilde ne sattığını ve ne satın aldığını tam olarak bilmeyen bir sektörün oluşması sigortacılığın bir başka zayıf halkasıdır.

5. Sigortacılık Kanunu'nun 2007 yılında çıkması ve 2008 yılında ilk defa sigorta acenteleri olacak olan kişilerle ilgili bazı temel zorunluluklar getirilmesi, Sigorta Eğitim Merkezi'nin eğitim faaliyetlerine başlaması gibi olumlu gelişmeler ile sigorta acentelerinin bilinç ve bilgi düzeyleri son yıllarda yükselmeye başlamıştır. Ülkemizdeki mevcut acentelerin çoğu eski acente olduklarından dolayı genellikle oto dışı branş sigortalarını iyi bilmemektedirler. Bu sebeple de bu tip acente yapısı, müşterilerine genellikle trafik ve kasko sigortalarını sunmaktadırlar. Kısacası sigorta sektörü temsilcilerinin oto dışı sigortaları iyi bilmemeleri bu sigorta türünün piyasa arzını daraltmaktadır.

6. Toplumda sigorta bilinç düzeyi düşük olduğundan dolayı halk, sigorta ihtiyaçlarını da tam olarak çözümleyememektedir. Sigorta ihtiyacının farkına varılmaması sigorta talebini de engellemektedir (Kamilçebe, 2012, s. 49).

7. Sigorta sektörü istenilen kârı elde edemediğinden dolayı reklam ve sosyal sorumluluk projelerinde yeterince yer alamamaktadır. Bu da sigortacılığın bilinirlik düzeyini ve yaygınlaşmasını engellemektedir.

### 5.2.3 Fırsatlar

1. Kamu otoritesinin Trafik sigortasından sonra DASK, Tıbbi Kötü Uygulamaya İlişkin Sorumluluk, Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği, Özel Güvenlik, Tehlikeli Maddeler ve Tehlikeli Atıklar, Tüpgaz, Zorunlu Karayolu Taşımacılık ve Zorunlu Sertifika gibi birçok alanda zorunlu tanzim ettirilecek sigorta poliçelerin ortaya çıkmasıyla sigorta sektöründe hacim büyüklüğü yaşatılmaktadır.

2. Hazine Müsteşarlığı tarafından zorunlu tutulan poliçelerin geneli hasar prim dengesinin olumlu olduğu oto dışı branşta tanzim edilen poliçeler olması, sigorta sektörünün hasar prim oranını düşürücü bir etkiye sahiptir. Bu etkiyle sigorta sektörü daha fazla kâr eden bir sektöre dönüşecektir. Kâr eden bir sektör de pazar payını arttırma temel mantığıyla, toplumda sigorta bilincinin arttırılması için gerekli olan sosyal sorumluluk projelerine daha fazla destek vereceği beklenmektedir.

3. Deprem sigortası olarak bilinen DASK Sigortasının tüm tapu işlemlerinden sonra, elektrik, su ve doğalgaz aboneliklerinde de istenmesi bu poliçenin piyasada satılmasını kolaylaştırmasının ve sigorta sektörüne kârlı prim hacmi yaratmasının yanı sıra toplumun sigorta bilincini de açık tutmaktadır.

4. Çiftçi ve köylüyü desteklemek amacıyla, tarım sigortalarında (TARSİM) poliçe priminin %50'sinin devlet tarafından karşılanması sayesinde ülkemizde sigortacılığa en uzak kesim olarak görülen çiftçi ve köylü kesiminde de sigortacılık bilinci aşılarmakta ve sigorta sektöründe prim hacmi artmaktadır.

5. Deprem poliçesi olarak bilinen DASK ve tarım sigortaları olan TARSİM sigortalarında, sigorta şirketlerinin üzerinde ne hasar işlem faaliyetleri ne de hasar yükü vardır. Devletin halk üzerinde bir ekonomik ve sosyal yardım şeklinde işlettiği bu iki kurumun ürettiği primlerden sigorta şirketleri bir aracı gibi komisyon almaktadırlar.

6. Sigorta şirketleri eskiye oranla daha hızlı hasar çözümleri ürettiklerinden dolayı sektörün kötü imajının iyileşmesi sayesinde sigorta şirketleri müşteri bulma potansiyellerini arttırmışlardır.

7. Sektörün kötü imajının yıkılmasıyla sigorta sektörüne güvenen müşterilere trafik ve kasko gibi hasar prim dengesi olumsuz olan sigortalardan daha çok, yangın, nakliyat ve mühendislik gibi sigorta şirketlerince satılması arzu edilen branş poliçeleri satılabilir hale gelmiştir. Bu sayede Türk sigorta sektörünün oto kaza diye tanımlanan trafik ve kasko branşı poliçelerin prim hacmi diğer branşların toplam

prim hacminden ilk defa aşağıya düşmüştür. Avrupa Sigorta ve Reasürans Federasyonunun 2013 verilerine göre, Avrupa Topluluğunun Hayat Dışı Sigorta Primlerinin dağılımında oto kaza branşı toplam portföy içerisinde %36 orana sahipken (Insurance Europe, 2015, s. 12) ülkemizde TSB'nin 2014 verilerine göre %46.74 oranlarına kadar gerilemesi hem sektörün hasar prim dengeleri açısından hem de sigorta penetrasyonu açısından önemli bir fırsattır.

8. Sigorta sektörü sanayileşmiş ülkelerde çok daha fazla gelişmiştir. Ülkemiz sanayileşmiş ülkeler grubuna henüz girmediğinden dolayı gelişmiş ülkelerde var olan birçok sigorta türü ülkemizde henüz satış şansı bulamamıştır. Hızla küreselleşen dünyada sanayi üretimi Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelere transfer olduğundan dolayı, ülkemizde de, sanayileşmiş ülkelerdeki sigorta türlerine yakın zamanda ihtiyaç duyulacak olması ülkemizde sigortacılığın önündeki en önemli fırsatlardan biri olduğu düşünülmektedir.

9. Sigorta sektöründe en fazla tanzim edilen kasko türü yapılandırılmış görüşme formunun 6. sorusunda alınan cevaplarda görüldüğü gibi “Genişletilmiş Kasko”dur. Genişletilmiş kasko türü hem müşteri hem de sigortacı açısından en optimal fiyatın olduğu bir kasko türüdür. “Dar Kasko”nun teminatları basit ve yetersiz kaldığından dolayı müşteriler bu kasko türünü tercih etmemektedirler. “Kasko” poliçe türü ise, tüm riskli teminatlar poliçede var olduğundan, risk ihtimali yüksek sayılabilecek, sel su basması, deprem ve benzeri birkaç teminat daha alıp poliçeyi daha zenginleştirme isteğinden dolayı bu poliçe türü de talep edilmemektedir. “Tam Kasko”yu da yapılandırılmış görüşme formunun 7. sorusunda da tüm şirketlerin ittifakla cevapladığı gibi, mekanik, elektrik ve elektronik bozulma teminatının olması, sektör tarafında arzı yapılmamaktadır. Bu sebeplerle hem en çok satılan hem de fiyatı en uygun olan poliçe türü “Genişletilmiş Kasko”dur. Müşteriler için en uygun olan kasko türünün satış oranı daha yüksek olacağından dolayı sigorta sektörü bu poliçeyi bir fırsata çevirmiştir.

#### **5.2.4 Tehditler**

1. Ülkemizde kaderci anlayışa sahip ciddi bir halk kitlesi vardır. Kaderci anlayışa sahip kitleler kaza ve kaderin Allah'tan geldiğine inanarak sigortacılık sistemine uzak kalmaktadırlar.

2. Ülkemizde bireylerin sigortaya ayırdıkları pay gelişmiş ülkelere göre son derece düşüktür. 2013 Yılında Rakamlarla Avrupa Birliği Sigorta Piyasası Raporuna göre ülkemizin de aralarında bulunduğu 32 ülkenin hayat dışı sigortalara harcadığı kişi başı ortalama prim 759 Euro'dur. Ülkemizde sigortaya harcanan para takriben 100 Euro ile Romanya'dan sonra hayat dışı sigortalara en az para harcayan ülkedir (Insurance Europe, 2015, s. 4). Bu durum önceki fıkrada sayılan kaderci anlayışın bir sonucu olmakla beraber aynı zamanda sigorta bilincinin aşılması ile zamanla çözülecek bir fırsat olarak da algılanabilir. Ancak toplumun geneline hâkim olan bir anlayışın genel olarak değişmesi nesiller sürebileceğinden dolayı bu madde tehditler bölümüne yazılmıştır.

3. Ekonomik kriz ortamlarında sigorta sektörünün durağanlaşması ve küçülmeye gitmesi sigorta sektörünün biriken prim havuzundan ilave hasarların ödenmesi ve mali kârların azalması anlamlarına geleceğinden dolayı sigorta sektörünün mali yapısını tehdit etmektedir.

4. Üretim kanallarının birbirleriyle rekabetleri neticesinde aynı sigorta şirketinin kendi iç bünyelerindeki çekişmelerinin artması sektör içinde ciddi bir iç tehdittir. Bir sigorta şirketinin banka, acente ve brokerlerinin aynı işe fiyat istemesi neticesinde ortaya çıkan karışıklık sigorta sektörüne zarar vermektedir. Satış kanallarının çakışması halinde sigorta şirketleri ticari davranarak banka satış kanalının tarafını tutmakta ve desteklemektedir. Çünkü en büyük acente veya broker bile en küçük banka satış kanalından çok daha küçüktür. Bu durumlarda küsen acente yapılarının görüldüğü gibi, acentelerin ilgili sigorta şirketlerinin acenteliğini bırakmaya bile gittikleri durumlar ile karşılaşmaktadır (Karan, 2011, s. 20).

5. Ülkemizde en yaygın sigorta penetrasyonu trafik sigortalarıdır. Trafik sigortasının 1953 yılından bu yana zorunlu olması, halk üzerinde bu poliçenin bilinirliğini ve talebini arttırmıştır. Ülkemizde trafik sigortası penetrasyonu en fazla poliçe olsa bile, sigorta şirketlerinin anlık mali sıkıntıları ve anlık nakit akışını en hızlı çözebilecek bir poliçe olduğu da uygulanan bir gerçektir. Bu sebeple sigorta şirketleri rekabetçi pazar koşullarından kaynaklanan yetersiz fiyatlandırma uygulamalarıyla bu branşta kârlılığı hala sağlayamamıştır. Sigorta şirketleri diğer branşlarda sağladığı kârlarıyla trafik sigortasının zararlarını kapatmaktadırlar.

6. Sigorta sektörüne uygulanan yapılandırılmış görüşme trafik sigortasının aynı hizmeti vermesine rağmen sigorta şirketlerinin fiyatları arasındaki aşırı farklılık,



sigorta sektöründe olması gereken güven duygusunu halk nezdinde yıkmaktadır. Güven duygusunun zedelenmesi, özelde, fiyatı pahalı olan sigorta şirketlerine karşı olmakla beraber genel anlamda sigorta sektörünün varlığını tehdit eden, sektörün başarılı çalışmalarını da risk altına sokan bir tehdit faktörüdür.

Önceki paragraflarda SWOT analizine ilişkin bilgiler detaylı olarak incelenmiş ve maddeleşmiştir. Bu verilen bilgiler özetlenerek Tablo 5.3 oluşturulmuştur.

**Tablo 5.3:** SWOT analizine ilişkin özet bilgiler.

Güçlü Yanlar	Zayıf Yönler
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sektörde çalışanların eğitim seviyesinin yüksek olması</li> <li>Üst düzey kadrolarda yetenekli liderlerin çalışıyor olması</li> <li>Sektörde birçok yeni ürünün ve stratejinin var olması</li> <li>Ülke ekonomisine kaynak sağlaması</li> <li>SBM'nin aktif çalışması</li> <li>SEGEM'in aktif çalışması</li> <li>Yeni ve gelişmiş bilgi sistemlerinin ve teknolojinin kullanılması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sektörde AR-GE'nin gelişmemiş olması</li> <li>Sigorta yaptırmanın zorunlu bir eylem olarak görülmesi</li> <li>Alan eğitiminin az olması</li> <li>Personel yapısının oturmamış olması</li> <li>Sigorta türleri ile ilgili bilgilendirme yapılmaması</li> <li>Tanıtım eksikliği</li> </ul>
Fırsatlar	Tehditler
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sigortanın birçok alanda zorunlu hale getirilmesi</li> <li>Hazine Müsteşarlığının sosyal sorumluluk projelerine destek vermesi</li> <li>Tarım sigorta primlerinin %50'sinin devlet tarafından ödenmesi</li> <li>Sigorta şirketlerinin daha hızlı çözüm üretmesi</li> <li>Henüz kullanılmamış sigorta türlerinin bulunması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kaderci yaklaşımın hakim olması</li> <li>Toplumda sigortaya ayrılan payın düşük olması</li> <li>Ekonomik krizler</li> <li>Şirket içi rakabetin olması</li> <li>Yetersiz fiyatlandırma yapılması</li> </ul>

Tablo 5.3'te de görüldüğü gibi sektör analizinde elde edilen veriler oldukça farklı konuların değerlendirilmesiyle oluşturulmuştur.

SWOT analizinde matris oluşturulduktan sonra yapılması gereken son adım ise doğru stratejinin belirlenmesidir. Bu çalışmada sigorta sektörüne yapılan SWOT analizi doğrultusunda iki farklı strateji belirlenmiştir. Bunlar kasko ve trafik sorunlarına ilişkin değerlendirmelerdir. Belirtilen stratejiler ilerleyen paragraflarda detaylı olarak anlatılacaktır.

Trafik sigortaları için en belirgin ve nihai tüketiciyi rahatsız eden konu, hizmetin aynı olmasına rağmen poliçe fiyatlarının birbirlerinden %300'e kadar farklı

olmasıdır. Bu konuda çözüm önerisi olarak TSB'nin hazırladığı rehber tarife, Türkiye'deki en büyük küme üzerinden yapılan aktüeryal çalışma olması sebebiyle en az hata payının olduğu düşünülen bir veri analiz tablosudur. Bu tablonun çalışma desenin her bir şirketin kendi verileri ile yapmış olduğu fiyat maliyet analiz tablolarından daha doğru sonuç vereceği istatistiksel bir sonuçtur. Bu tablonun baz alınması zorunlu olduğunda, ticari mantalite gereğince her şirket bu tablo fiyatlarına istedikleri oranda kâr marjı ilave ederek satış yapacaktır. Bu durumda piyasadaki trafik sigortası fiyatları birbirine yakın oranda seyredecek, sigorta acentelerinin müşteriye hizmet politikaları ön planda olacak bu sayede piyasadaki fiyat sorunları tamamen bitecektir.

Kasko sigortalarında görülen, aracın tam hasara uğraması durumunda rayiç değer tespitindeki özneliğin kaldırılması için de sigorta eksperinin gerçek anlamda bağımsız olması önerilmektedir. Bu konuda resmi bir kuruluş olan Sigorta Bilgi Merkezi bünyesinde kurulan EKSİST (Ekspert Atama ve Takip Sistemi) sisteminin etkin hale getirilerek tüm hasar dosya atamalarının bu havuzdan atanması sigorta eksperini gerçek anlamda bağımsız hale getirecektir. Hasar dosyası, ilgili hasarı ödemek zorunda olan sigorta şirketi vasıtasıyla dağıtıldığı, diğer bir deyişle sigorta eksperini geçimini sağlamak için yazacağı raporu hasarı ödeyecek sigorta şirketinden aldığı müddetçe sigorta eksperinin tam olarak adaletli davranabilmesi düşünülemez.

### **5.3 İleride Yapılabilecek Çalışmalar İçin Öneriler**

Sigortacılık alanında akademik alanda da çalışmalar yapıldığı tespit edilmiştir. Ancak sektör priminin %50'sinin yapıldığı Trafik ve Kasko Sigortaları alanında yapılan akademik çalışmalar yok denecek kadar azdır. Var olan çalışmalar da pazarlama, genel ekonomik göstergeler, hukuk, reasürans, aktüeryal çalışma v.b. gibi sigortacılık tekniği açısından olup piyasa/pazar sorunları üzerine hemen hiçbir çalışma yapılmamıştır. Bu aşamadan sonra yapılacak akademik çalışmaların sigorta sektörünün %50'sinin yazıldığı Trafik ve Kasko Sigortaları üzerine yapılması, hem akademik çalışma çeşitliliğinin artması anlamında yardımcı olacağı gibi hem de piyasa ekonomisi sorunlarının çözülmesine de yardımcı olacaktır.

Trafik sigortalarında fiyat farklılıkları pazarı çok ciddi şekilde rahatsız etmiş, konu artık bakan ve başbakanların basın bültenlerinde gündeme gelmeye başlamıştır. Bu kadar önemli bir hizmet ürününün sorunlarının giderilmesi için hem akademik

çalışmaların hem sigorta sektörünün araştırma geliştirme birimlerinin hem de sektörün düzeltici ve önleyici kurumu olan T.C. Hazine Müsteşarlığı'nın çalışmalarına ihtiyaç vardır. Trafik sigortalarındaki fiyat rekabetinin serbest olması 2007 yılında %15'lik bir marjla (tarife priminden %5 azalış, %10 artış) başlamış ve 2013 yılında alt ve üst taban sınırının kaldırılması ile son bulmuştur. Bu tarihten sonra sigorta şirketleri arasındaki fiyat farklılığı devamlı artış göstermiştir. Her ne kadar trafik sigortalarındaki serbest rekabet yeni olsa bile özellikle 1980'li yıllardan sonra liberal piyasa ekonomisine alışmış bir ülkede bulunmamız sebebiyle bu kriterin sorun teşkil etmeyeceği düşünülmektedir. Aktüeryal çalışmaların şirketler arasında bu kadar farklılık göstermesi istatistik bilimi açısından da mümkün değildir. Sigortacılık tekniği üzerinden konu yorumlanırsa, asimetric enformasyonun, Türkçemizdeki "körün taşı" diye tabir edilen deyim gibi bazı sigorta şirketleri üzerinde toplanmasının da mümkün olmayacağı düşünülmektedir. Bu yorumlar üzerine akla sigorta şirketlerinin her ne kadar maddi teminatı 60 Bin TL gibi düşük olsa bile ölüm ve sürekli sakatlık teminatı 1.5 milyon TL'lerden başlayan sigorta ürünlerini satmak istememeleri gelmektedir. Bu konunun detaylı olarak incelenerek akademik çalışmalara konu olması sektöre de yön göstereceği düşünülmektedir.

Kasko sigortalarında da bulunabilen en belirgin konu sigorta eksperinin hasar dosyasını bizzat sigorta şirketinden alması olayıdır. Bu düzensizlik aslında bir çok akademik teze konu teşkil edecek derecede geniş bir konudur. Özellikle bu konunun üzerine akademik çalışmaların yapılması önerilmektedir.

## ALTINCI BÖLÜM

### SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Sigortacılık, insanoğlunun hayatında muhtemel ortaya çıkabilecek, can ve mallarına zarar getirebilecek olan risklerin önleminin alınması ihtiyacından doğmuştur. Sigortacılık bu riskleri kişiler arasında bölüştürerek, herkesin en az zarara uğramasını ve bu sayede hayatta başına gelebilecek muhtemel risklerin giderilmesini ve güvence altına alınmasını sağlamaktadır. En az zarara uğramanın bedeli de sadece sigorta poliçesinin prim karşılığıdır.

İnsanoğlunun kendini güvence altına almak istemesiyle ilk çağlardan itibaren farklı şekillerde ortaya çıkan sigortacılık, günümüzde en modern sistemleri ile tam bir profesyonel meslek haline gelmiştir. Avrupa'da 14. yüzyılda başlayan prime dayalı sigortacılık kendi yasalarını hızlı bir biçimde oluşturmuştur. Yasaların varlığı ve bazı büyük hasarların etkisi ile sigortacılık Avrupa'da hızlı bir biçimde halkın bilinç düzeyinde yer etmiştir. Osmanlı İmparatorluğunda verilmiş bazı olumsuz fetvalara karşın, başka bir tabirle olumsuz yasalara karşın sigortacılığın gelişimi fazla engellenememiştir. Özellikle dış ticaretin gelişmesi, ticaretin genellikle gayri müslim vatandaşın elinde olması ve Beyoğlu yangını gibi sebepler sigortacılığın Osmanlı'da gelişmesinin en önemli sebeplerindendir. Ülkemizde Cumhuriyet döneminde bazı temel yasalarla desteklenen sigortacılık uzun yıllar boyunca eksikliklerle ve yasal boşluklarla ve dolayısıyla ciddi sorunlarla mücadele etmiştir. Eksikliklerin giderilmesi ve yasal boşlukların doldurulması için sigorta sektörünün gelişmiş olduğu ülkelerdeki gibi kanunlara sahip olması gerektiği düşüncesiyle, Avrupa Birliği standartları gereğince de ülkemiz 2007 yılında ilk modern kanununa kavuşmuştur. 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu sonrasında ülkemizdeki birçok yönetmelik ve genel şartlarda ciddi ve köklü değişiklikler yapılmıştır. Türk Ticaret

Kanunu'nun 2011 yılında tamamen yenilenmesi ile beraber Kanun'un 6. Kitabı olan "Sigorta Kitabı" da güncellenerek Sigortacılık Kanunu ile paralel bir yapıya kavuşmuştur.

Dünyada ve ülkemizde her geçen gün mali zenginliğin artması neticesinde sigortalanacak mallar da artmaktadır. Sigortalanacak mallarda artan en büyük oran şüphesiz trafik ve kasko branşlarını içinde barındıran oto kaza branşıdır. Türkiye Sigorta Birliği'nin verilerine göre 2014 yılında trafik ve kasko branş toplamı, toplam hayat dışı sigortacılık üretiminin %46.74'üne tekabül etmektedir. 2014 yılının hayat dışı sigorta üretiminin ilk 5 branşının toplam üretime oranları şu şekildedir.

1. Trafik Branşı	%24.35
2. Kasko Branşı	%22.39
3. Yangın Branşı	%16.93
4. Sağlık Branşı	%12.90
5. Genel Zararlar	%10.70

Üretim oranlarından da net olarak görüldüğü gibi ülkemizde oto kaza üretimi sigortacılığın hemen hemen %50'sine denk gelmektedir. Her ne kadar 2014 yılında özellikle yangın ve sağlık branşlarındaki üretim adet ve prim hacminde artışlar meydana gelse bile oto kaza üretimi sektördeki en büyük üretim hacmine sahiptir. Ülkemizdeki oto kaza üretimini Avrupa Birliği'nin toplam oto kaza üretim oranı (%29) ile kıyasladığımızda ise arada ciddi bir fark görülmektedir.

Oto kaza üretimi her ne kadar hasar prim oranının olumsuz olması sebebiyle istenmeyen bir branş olsa bile en fazla primin üretildiği bir branş olduğundan dolayı göz ardı edilememektedir. Prim hacmindeki büyüklükten dolayı aynı zamanda en fazla rekabetin de yaşandığı branş olmaktadır. Branşın özelliğinden dolayı hasar frekansı yüksek olsa bile iyi fiyatlandırma ve hasar sürecinin iyi yönetilmesi sayesinde kâr edilebilecek bir branş olduğu da bazı şirketler üzerinden görülmektedir.

### **6.1 Trafik Sigortası Sorunları ve Genel Değerlendirme**

Tezin üçüncü ve dördüncü bölümlerinde ele alınan trafik ve kasko branşlarının teknik sonuçlarında trafik sigortasının genel olarak zarar yazdığı, sadece bir şirketin kâr ettiği; kasko sigortasının da trafik sigortasının tersine, şirketlerin genel olarak kâr yazdığı görülmüştür. Ticari amaçla kurulan şirketlerin kâr etmesi doğal bir sonuçtur.

Ancak şirketlerin –trafik sigortalarında olduğu gibi- genel olarak zarar yazması ticari disipline ters düşmektedir.

Trafik branşında her şirketin zarar yazmasının temel sebebi elbette fiyatlandırmadır. Tezin üçüncü bölümünden hatırlanacağı üzere 2008 - 2014 yılları arasında sektörün trafik branşı üretimi sonucunda her yıl yapılan üretimin ortalama %20'si civarında bir zarar yazıldığı görülmüştür. Şirketlerin bile bile her yıl zarar yazmalarının arkasında farklı ticari düşüncelerin varlığının yattığı düşünülmektedir.

Türk sigorta piyasasında penetrasyonu en yüksek, halkın en fazla bildiği ve yaptırdığı sigorta poliçesi trafik sigortasıdır. 1953 yılından bu yana zorunlu bir poliçe olduğundan dolayı halk arasında bilinme ve bilinçaltında içselleştirme oranı %100'e yakındır. 1990'lı yıllara kadar halkın büyük bir bölümü, bu poliçenin, kendi kusuru sebebiyle üçüncü şahıslara verdiği zararı karşılayan bir hizmet alım sözleşmesi olduğunu bile bilmiyordu. İlgili yıllarda hasar başvuru evrakları ile sigorta şirketlerinin hasar servislerine “acaba gerçekten ödenecek mi” düşüncesiyle başvuru yapan ve şaşkınlığını açıkça belirten çok sayıda insan bulunmaktaydı. Bu yılların günümüzden 15-20 yıllık geçmişte olduğu düşünülürken ülkemizdeki sigortacılık mesleğinin gelişiminin son 15-20 yıl olduğunu kabul etmek lazımdır. Artık günümüzde trafik sigortasının ne için yaptırıldığını ve hangi durumlarda nasıl kullanılacağı hemen herkes tarafından bilinmektedir. Motorlu bir araç satın alan kişi noterden satış sözleşmesini gerçekleştirdikten sonra veya araç ruhsatını Emniyet Müdürlüklerinden almak istediğinde, doğal olarak, trafik sigortasının da yaptırılması aklına gelmektedir.

Trafik sigortasının halk tarafından bilinirliğinin bu derece güçlü olması sigorta şirketlerinin pazarlama stratejilerini bu poliçe üzerine kaydırmıştır. Sigorta sektöründe uzun yıllar tecrübesi olan bir kişi olarak, yıllar boyunca acentelerden edinilen bilgi ve deneyimlerin özeti “Bir kişinin trafik sigortası alınmadan, o kişinin, kaskosunun, evinin, işyerinin ...sigorta poliçesinin alınamayacağıdır. Bu açıdan bakıldığında sektörde en sağlam poliçe trafik poliçesidir. Bir trafik poliçesi kazanıldığında arkasından kasko, ev ve işyerleri poliçesinin de kazanılma ihtimali çok yüksektir. Aynı şekilde bir trafik poliçesi rakip firmaya farklı sebeplerden dolayı gittiğinde, ardından, o kişinin diğer poliçeleri de rakip şirketlere kaymaktadır. Bu sebeple günümüzde sigorta acenteleri poliçesini ve müşterisini kaybetmemek için kendi çalıştığı sigorta şirketlerinden uygun fiyat çıkmasa bile müşterileri adına

poliçeleri başka şirketlerden yaptırarak, poliçe üzerinde kendi takibini devam ettirmektedir.

Sigorta acenteleri bağlı oldukları sigorta şirketlerini en fazla trafik sigortası fiyatları sebebiyle rahatsız etmektedir. Bölge Müdürlüklerinin acenteleri ziyareti esnasında ilk konuşulan sorun ister istemez trafik sigortası fiyatları üzerindedir. İkinci sıradaki sorun ise kasko sigortası ve üçüncü sorun da yangın sigortası konularıdır. Aslında sigorta sektöründeki sorunların sıralamasına bakıldığında sigorta sektörü prim hacminin üretim sıralaması ile aynı oranda gittiği ilginç bir şekilde göze çarpmaktadır.

Trafik ve kasko sorunlarının bir diğer sıralamasına poliçe adetleri üzerinden de bakılabilir. 2014 yılında sigorta sektöründe üretilen yaklaşık 26 milyon adet poliçenin yaklaşık 16 milyonu trafik sigortası iken ikinci sırada yaklaşık 5 milyon adet poliçe ile kasko sigortası yer almaktadır. Doğal olarak poliçelerin piyasaya yansıttığı sorunlar da poliçe adetlerinin çokluk oranlarına göre değişmektedir. Adetsel olarak daha fazla poliçeye sahip olan trafik sigortası branşında ortaya çıkacak olan sorunların, diğer sigorta branşlarına göre çok daha fazla olacağı beklenen bir durumdur.

Bu çalışmanın üçüncü bölümünde vurgulandığı gibi trafik sigortalarında en fazla yaşanan sorun, sektördeki poliçe fiyatlarının şirketler arasındaki tutarsızlığıdır. Hatırlanacağı üzere aynı kişi ve araca sektördeki 17 şirketten alınan tekliflerin arasında üç kat fiyat farkı çıkmıştı. Bu fiyat farklarına rağmen, şirketlerin sundukları hizmetlerin hepsinin kanun ve genel şartlarda belirlenmiş aynı hizmetler olması sigortalının aklını karıştıran en önemli konudur. Tamamen aynı hizmete sadece marka farklılaşması sebebiyle %300 farklı fiyatların verilmesini sigortalılar, yaşam tecrübeleri ve çevresel deneyimleriyle örtüştürememektedirler. Örneğin 50.000 TL'ye alınan bir araç ile 150.000 TL'ye alınan aynı segmentteki bir aracın arasında özelliklerden, kaliteye kadar birçok farkın olduğu herkes tarafından net bir şekilde görülebilir. Hizmet sektörü açısından bakıldığında, örneğin bir ev veya işyerinin temizliği için temizlik firmalarından alınacak tekliflerin arasındaki farkın %10-20 gibi kâr marjları civarlarında olabileceğini kişisel hayat tecrübelerinden çıkarılmaktadır. Aynı yerleri ve kalınacak benzer otelleri kapsayan bir turistik ziyaret için farklı turizm firmalarından alınacak tekliflerin arasında çok ciddi farkların olmayacağı herkes tarafından bilinirken, sigorta şirketlerinin mutlak olarak

aynı hizmetleri sunmalarına rağmen fiyatlarında %300'lere varan bir fiyat farkının olması maalesef izah edilememektedir.

Trafik Sigortalarının; hasar gören parçaların tamirinde orijinal parça kullanılıp kullanılmaması, aracın hangi serviste yapılıp yapılmaması, hasar tazminat ödeme sürelerinin uzun ve kısa olması, kazadan sonra aracın değer kaybı, sürekli sakatlık ve destekten yoksun kalma tazminatlarının belirlenmesinde aktüerler arasındaki bazı farklılıklar ve benzeri gibi birçok sorunları vardır. Bu sorunların kanun koyucunun kesin hükümleri ve içtihatları ile zamanla kendi içerisinde bir düzene oturacağı düşünülmektedir. Aksi halde hak arama ve yargı yolu, Sigorta Tahkim Komisyonları ve ticaret mahkemeleri vasıtasıyla açıktır. Sektörün kendi içerisinde çözmesi gereken asıl sorun trafik sigortalarının fiyatlarındaki tutarsızlıkların giderilmesidir.

### **6.1.1 Trafik Sigortaların Fiyatlarındaki Karışıklığın Giderilmesi İçin Çözüm Önerisi**

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin 15. maddesinin 3. fıkrası “Birlik, Müsteşarlığın belirlediği esaslar çerçevesinde bağlayıcı olmamak kaydıyla Trafik Sigortası Rehber Tarifesi hazırlayabilir. Bu tarife, Birlik internet sitesinde yayınlanır” hükmünü amirdir. Bu amir hüküm sebebiyle Türkiye Sigorta Birliği, ülkemizde tanzim edilen tüm trafik sigortalarının primleri ile bu poliçelerden doğan ödenen ve muallak hasarlar üzerinden yaptırdığı aktüer hesapları sonucunda bir rehber tarife hazırlayarak internet sitesine koymaktadır. Hazırlanan bu rehber tarifede kâr marjı yoktur. Sigorta şirketleri bu tarifeyi baz aldıklarında ülkemizdeki en büyük verilere sahip küme üzerinden hesaplanan bir tarifeye sahip olacaklardır. Dolayısıyla ülkemizdeki en büyük kümenin verileri ile çalışılarak yapılan trafik tarifesinin hata payının, her bir sigorta şirketinin kendi verileri ile hazırlamış olduğu trafik tarifesinden çok daha düşük olacağı muhakkaktır. Sigorta şirketleri bu rehber tarifeyi baz aldıklarında hata payı en düşük, dolayısıyla en doğru olan bir tarife ile çalışacaklarından dolayı zarar etme ihtimalleri de büyük bir ihtimalle ortadan kalkacaktır.

TSB'nin hazırladığı “rehber tarife” baz alınması zorunlu hale geldiğinde, sigorta şirketleri, bu tarifeye elde etmek istedikleri kâr marjını koyarak satış yapacaklardır. Uygulama bu şekilde olduğunda trafik sigortasında nihai tüketici



fiyatları birbirine yakın oranlarda seyredecektir. Bu durumda sigortalıların sektöre bakış açısında olumlu izlenimler görülmeye başlanacak, sektöre duyulan güven duygusu tekrar artacaktır.

## **6.2 Kasko Sigortası Sorunları ve Genel Değerlendirme**

Sigorta sektöründe kasko sigortaları için çözülmesi gereken ve sektörün şu anda kendi içinde çözemediği en önemli sorun, aracın tam hasara uğraması sonrasında araç değerinin tespit edilmesi sorunudur. Diğer sorunların çözümü çok daha rahat ve basittir. Zaten genel olarak iki tane daha sorun ortaya konulabilir. Bir tanesi kısmi hasarlarda aracın tamir ettirileceği tamirhanenin hangi özellikleri taşıdığı yer, diğeri de tamir esnasında kullanılacak parçaların orijinal, eşdeğer, yan sanayi ve çıkma parça gibi hangi özelliklere sahip olacaktır.

Örneğin kısmi hasarlarda parçaların orijinal, eşdeğer ve çıkma olup olmama konusu veya aracın nerede tamir ettirileceği konusu zaten poliçelerde net olarak yazmaktadır. Bu konuda sigorta şirketlerinin birkaç poliçe örneği de olduğundan dolayı sigortalı istediği seçeneği alabilmektedir. Bu iki konu hakkında hasar sürecinde ortaya bir sorunun yansımaları halinde, ya sigorta acentesinin sigortalı müşterisine tam olarak bilgi vermemiş olduğu veya sigortalının poliçe tekliflerini net olarak değerlendirmemiş olduğu anlaşılmaktadır.

Sigortalılar kasko poliçesinde hangi detayların bulduklarını tam olarak bilemeyeceklerinden dolayı bu konulardaki sorunların hepsi, sigortaya aracılık edenlerin, sigortalılara bu konuda detaylı bilgi vermemesinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Özellikle kasko ve yangın poliçelerinde yani isteğe bağlı olarak talep edilen poliçelerde “her şey dahil” kelimesi sigorta sektöründe hiç kullanılmaması gereken çok tehlikeli ve sigortalıyı yanlış yönlendiren bir kelimedir. Teminat türü, parça ve tamirhane konularında sorun çıkan tüm sigortalıların ortak söyledikleri, poliçelerinin “her şey dâhil” olduğudur. Hasar halinde aracın tamir edileceği anlamında kullanılan “her şey dâhil” kelimesi doğru olmakla beraber, hangi parça türü kullanılarak ve hangi tip tamirhanede hasarın giderileceği düşünüldüğünde “her şey dâhil” kelimesi çok yetersiz kalmaktadır.

Kasko Genel Şartlarına göre kasko poliçelerinin düzeni belli bir sıralamaya tabidir. Bu sebeple sigortalıların, sigorta tekliflerini karşılaştırma imkânları çok kolay

olduğundan sigorta teklifleri arasında yapılacak karşılaştırmada poliçe teminatlarındaki farklılıklar hemen göze çarpacaktır.

Kanaatimizce sigorta bilincinin ülkemizde daha da yerleşmesi için sigorta satın alacakların biraz daha bilinçlenmesinin sağlanması gerekmektedir. Sigorta tekliflerini karşılaştırma ile satın alacak kişiler, satın aldığı sigortanın kendisine sunduğu hak ve yükümlülükleri daha iyi anlayacak ve sigorta konusunda farkındalığını da arttıracaktır. Olayın diğer bir tarafı da, kasko sigortası satın alacağına, tezin dördüncü bölümünde de görüldüğü gibi ortalama 980 TL prim ödeyecektir. 980 TL prim ödeyecek olan bir sigortalının, 2-3 sayfalık bir teminat listesini okuması ve diğer tekliflerle karşılaştırması mantıksal bir doğal sonuçtur. Çok ucuza satın alınacak bir hizmetin detayları sorgulanmayabilir ancak ülkemizdeki asgari ücrete eşdeğer bir rakam verilerek satın alınan bir kasko sigorta poliçesine her bireyin birkaç saatini ayırması gerekliliği de beklenen bir durumdur.

Kanaatimizce kasko sigortalarının ülkemizdeki en önemli sorunu, kaskolu aracın tam hasara uğraması sebebiyle araç değerinin belirlenmesindeki yaşanan sorunlardır. Bu sorunun önemi sigortalıların mağdur olmasının yanı sıra sigorta sektörüne olan güvensizliğin de artmasına vesile olmaktadır. Yani bu sorun sadece sigortalıya değil sigorta sektörüne de zarar vermektedir.

Kara Araçları Kasko Genel Şartlarının B.3.3.1.1. maddesi şu şekildedir:

Sigorta şirketi aracı hasar tarihi itibarıyla rayiç değerine kadar teminat altına almıştır. ...

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.

İlgili maddenin birinci fıkrasında sigorta şirketinin kaskolu aracı rayiç değerine kadar teminata aldığı, hasar ödemesinin rayiç değerden olması gerektiğine vurgu yapmaktadır. İkinci fıkrada ise rayiç değer belirlenme şeklinin poliçede belirtilmesi gerektiğini aksi halde Hazine Müsteşarlığı'nca belirlenecek kurallar çerçevesinde rayiç değer belirleneceği belirtilmektedir.

İlgili madde aslında çok net bir şekilde sigorta bedelinin de hasar tazminatının da "rayiç değer"den hesaplanması gerektiğini yazmaktadır. Ancak sigorta

sektöründeki uygulamada ise sigorta şirketleri birinci ve ikinci fıkrayı ayrı ayrı ele alarak kasko poliçelerine kendi lehlerine bir kloz koyarak sigortalıların mağduriyetlerine sebep olmaktadır. 2014 yılı sonlarına kadar hemen her şirketin kasko poliçesinde “Rayiç Bedel Tespiti” başlığı altında koyulan klozda “Sigortalı aracın Türkiye Sigorta Birliği kasko değer listesinde yer alan sigorta bedelini aşmamak kaydı ile...” şeklinde bir kısıtlama şerhi bulunmaktaydı. Bu özel kloz özellikle yaz kış araç rayiç değerlerinden doğan farklar sebebiyle sigortalıları mağduriyete uğratmaktadır. Örneğin kasım, aralık, ocak ve şubat gibi kış aylarında araçların piyasa satışlarında azalma olduğundan dolayı araçların en ucuz olduğu dönemlerdir. Bu aylarda araçlarını kasko yaptıran sigortalılar, araçların piyasa fiyatlarının arttığı yaz aylarında tam hasara uğraması karşısında rayiç bedel olarak özel klozda yazılan “...:sigorta bedelini aşmamak kaydı...” ifadesi ile karşı karşıya gelmektedir. Bu durumda sigorta şirketleri sigortalılara poliçenin hasar tarihindeki TSB kasko değerini değil, poliçenin tanzimi esnasındaki sigorta değerini ödemek istemektedirler.

Kasko poliçelerine yazılan bu özel kloz Kasko Genel Şartlarının yukarıdaki maddesine (B.3.3.1.1.) aykırı olmakla beraber aynı zamanda C.11. maddesinin “Bu genel şartlara, sigortalı aleyhine olmamak üzere özel şart konulabilir.” uyarıcı maddesine de aykırıdır.

Sigorta şirketlerinin kasko poliçelerine koyduğu bu özel kloz sadece genel şartlara değil aynı zamanda kanuna da aykırıdır. Türk Ticaret Kanunu’nun 1459. maddesi “Sigortacı, sigortalının uğradığı zararı tazmin eder” hükmüne amirdir. Bu maddeye göre sigortacı, sigortalının gerçek zararını ödemekle mükelleftir. Ancak bu özel kloz sayesinde sigortalının uğradığı zarardan daha az ödeme yapmaktadırlar.

Sigorta şirketlerinin kasko poliçelerine koydukları bu özel kloz sebebiyle yaşanan sorunlar bu çalışmanın dördüncü bölümünde de görüleceği üzere mahkemelere veya Sigorta Tahkim Komisyonlarına gidilerek çözülmektedirler. Ancak sigortalı hakkı olan hasar tazminatını alabilmek için uğraşmak zorunda kalmaktadır. Sigortalı kendi üzerine düşen prim ödeme yükümlülüğünü yerine getirerek bir hizmet satın aldığı anda, bu konudaki hasar tazminatını da mahkeme yolları haricinde normal bir hasar dosyası prosedürü gibi alması gerekmektedir.

Mer’i Kasko Genel Şartları 1 Nisan 2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu tarihten sonra tüm sigorta şirketleri yukarıda benzer şekillerde klozları kasko

poliçelerine yazmışlardır. Sorunların sektörde ortaya çıkması bir yılı aldığı düşünüldüğünde, Sigortacılık Kanunu'na göre, sigorta sektörünün düzenleyici ve denetleyici kurumu olan T.C. Hazine Müsteşarlığı'nın olaya anında müdahale etmesi gerekirken ciddi bir gecikme yaşandığı görülmüştür. Bu gecikmeye maruz kalan sigortalılar mahkemeler veya Sigorta Tahkim Komisyonları vasıtasıyla hasar dosya tutarlarına itiraz edip hak ettikleri tazminat tutarlarını alma yoluna başvurmuşlardır. Sigorta Tahkim Komisyonu ve mahkeme vasıtasıyla çok sık geri dönüş olan bazı sigorta şirketleri poliçelerindeki "... sigorta bedelini aşmamak şartıyla.." klozunu kanuna uygun olarak, "hasar anındaki rayiç değer" şeklinde değiştirmeye başlamışlardır.

Bu çalışmanın bitirilme aşamasında bu sorun hala devam ettiğinden dolayı Müsteşarlık 21.04.2015 tarihinde Kasko Genel Şartlarında bazı değişiklikler yapıldığı hakkında 2015/20 sayılı sektör duyurusu yapmıştır. Bu sektör duyurusunun başında Sigortacılık Kanunu'nun 11. maddesinin birinci fıkrasına uyarı niteliğinde atıfta bulunmuştur. İlgili fıkra şu şekildedir:

Sigorta sözleşmelerinin ana muhtevası, Müsteşarlıkça onaylanan ve sigorta şirketlerince aynı şekilde uygulanacak olan genel şartlara uygun olarak düzenlenir. Ancak, sigorta sözleşmelerinde işin özelliğine uygun olarak özel şartlar tesis edilebilir. Bu hususlar, sigorta sözleşmesi üzerinde ve özel şartlar başlığı altında herhangi bir yanılığa neden olmayacak şekilde açık olarak belirtilir.

Sektör duyurusundaki bu uyarıcı hatırlatmadan sonra Kara Araçları Kasko Genel Şartları'nın yukarıda zikredilen B.3.3.1.1. maddesinin 01.09.2015 tarihi itibariyle değiştirileceği duyurusu yapılmıştır (Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartlarında Yapılan Değişikliğe İlişkin Sektör Duyurusu, (2015/20), 2015). 1 Eylül 2015 tarihinde değişikliğe uğrayan ilgili maddenin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

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 maddenin yürürlük tarihinin Müsteşarlık tarafından 3 ay sonra ötelenmesi, bu tarihe kadar her sigorta şirketinin kloczlarını kanuna ve genel şartlara uygun olarak düzeltmesi yönünde bir zaman vermesi anlamına gelmektedir.

1 Eylül 2015 tarihinde yürürlüğe giren fıkraya bakıldığında Hazine Müsteşarlığının rayiç değer için bir referans tanımlama sistemi geliştireceği ve sigorta şirketlerine bu rayiç değer belirleme referans sisteminin kullanılması yönünde zorunluluk tutacağı da anlaşılmaktadır.

Hazine Müsteşarlığı 28 Ağustos 2015 tarihinde yapmış olduğu 2015/32 numaralı sektör duyurusu ile rayiç değer belirlenme şekline poliçede yer verilmemesi halinde veya belirlenme şeklinin somut olmaması halinde, hasar raporunu yazan sigorta eksperin belirlediği rayiç değer geçerli olacağını ilan etmiştir (Kara Araçları Kasko Sigortası B.3. - 3.3.1.1. Maddesi Çerçevesinde Referans Rayiç Değerlere İlişkin 2015/32 Nolu Sektör Duyurusu, 2015).

Aralık 2015 tarihinde sigorta sektörüne yapılan ekteki yapılandırılmış görüşmede sorulan beşinci soruya tüm şirketlerden yukarıdaki genel şart maddesine uygun olan “c” şikkı cevabı beklenirken maalesef en az sayıda cevap (3 adet) bu şık üzerinden gelmiştir. Genel şartın değişmesine rağmen hala daha 1 Nisan 2013 tarihinden önceki genel şartlara uygun bir kloczun yazılması sektördeki denetimin etkili ve verimli olmadığı bir göstergesidir.

### **6.2.1 Kasko Sigortalarında Rayiç Değer Sorununun Giderilmesi İçin Çözüm Önerisi**

Hazine Müsteşarlığı'nın 2015/32 nolu sektör duyurusu ile sigorta eksperinin belirleyeceği rayiç değer hakim olarak kabul edilmesi aslında sektörde kendi içinde bir kısır döngüdür. Çünkü sigorta eksperleri bakacakları hasar dosyalarını direkt olarak sigorta şirketlerinden almaktadır. İşin doğası gereğince bir sigorta eksper, hasar dosyası aldığı, yani diğer bir tanımla para kazandığı bir yerle ters düşmek istemez. Bir tarafta sigortalı, diğer tarafta ise sigorta şirketi vardır. Hem Sigortacılık Kanunu'nda hem Sigorta Eksperleri Yönetmeliği'nde sigorta eksperinin tarafsız olması gerektiği emredilse bile insanoğlunun doğası gereğince para kazandığı bir yerin aleyhine ne derece karar verebilir? Veya bu kararı verirken ne derece dürüst olabilir? Sigorta eksperinin vereceği rayiç değer kararında “sigortalının” memnun olmaması durumunda ekspere her hangi bir yaptırım olmayacaktır. Ancak “sigorta

şirketi”nin 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.

Bu sorunun çözümü için önerimiz Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi bünyesinde bulunan EKSİST’in (Eksper Atama ve Takip Sistemi) tüm kara araçları hasarlar için devreye alınmasıdır. Sigortacılık Kanunu’nun 22. maddesine göre sigorta eksperini, sigortalı, sigorta ettiren, sigortadan menfaat sağlayan veya sigortacı tarafından talep edilebilir. Bu sebeple Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi bünyesinde sigortalı veya sigortadan menfaat sağlayan kişilerin eksper atama hakkını kullanabilmesi ve hasar bildiriminde bulunabilmesi için EKSİST kurulmuştur. Ancak günümüzde EKSİST’in kullanım alanı gayet dardır. 2015 Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi verilerine göre açılan takriben 1 milyon hasar dosyasının sadece binde dördüne EKSİST üzerinden eksper gitmiştir. Eksperin hasar dosyasını bağımsız bir kuruluştan alması, kanunun emrettiği “tarafsızlığın” daha adaletli bir şekilde oraya çıkmasına vesile olacaktır.

Trafik ve kasko sigortalarında ortaya çıkan sorunların çözümü ancak bu tezdeki öneriler veya daha da geliştirilebilecek benzer öneriler ile mümkündür. Sigorta sektörü 2015 yılını 30 milyar TL üretim ile kapatacaktır. 2014 yılı verilerine göre sigortacılık prim üretiminin ülkemizin GSYH’ye oranı %1.45’tir (T.C. Hazine Müsteşarlığı, 2015). Gelişmiş ülkelerde bu oranın %8.5’lerde olduğu düşünüldüğünde ciddi yatırım yapılması gereken bir sektör olduğu göze çarpmaktadır. Bahsedilen çözüm önerileri piyasada var olan “güven” sorununun çözümüne katkıda bulunacak ve sigorta bilincinin daha da oturmasına vesile olacaktır. Güven üzerine kurulu olan sigortacılık sistemi bu ve benzeri sorunlardan ayıklandığı ölçüde ülkemize hem ekonomik hem de sosyal anlamda katma değer yaratabilir.

## KAYNAKÇA

- Akatlı, C. (1985). *Yangına Karşı Sigorta ve Yangın Reasüransı*. İstanbul.
- Akbay, O. S. (2013). Dünya'da ve Türkiye'de Sigortacılığın Tarihçesi. F. Kaya içinde, *Sigortacılık* (s. 68). İstanbul: Beta.
- Akbulut, H. (2014). Cumhuriyet Dönemine Kadar Osmanlı İmparatorluğunda Sigortacılık (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Akdemir, E. (2011). Asimetrik Enformasyon ve Türk Sigorta Sektörü: Gaziantep Kasko Sigortası Pazarı'na Yönelik Ampirik Bir Uygulama. Gaziantep: Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Alanya, Ç. (1991). *Reasürans Notları*. İstanbul: Ar Reklam ve Matbaacılık.
- Alfred, M. (1942). Outlines of a General Economic History of Insurance. *The Journal of Business of the University of Chicago*, 30-48.
- Ana Britannica C.19.* (1989). İstanbul: Ana Yayıncılık.
- Athearn, J. L., & Pritchett, S. T. (1989). *Risk and Insurance*. Minnesota: West Publishing Company.
- Avrupa Konseyi. (2014). *Türkiye 2014 Yılı İlerleme Raporu*. Brüksel: Avrupa Komisyonu.
- Baskıcı, M. (2002). Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası: 1860-1918. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Sayı 4, Cilt 57., 1-33.
- Birel, F. K. (2008). Çankaya ve Bismil İlçe Milli Eğitim Müdürlüklerinin Güç Çözümlemesi (SWOT Analizi). Ankara: Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Black, K. J., & Skipper, H. J. (1994). *Life Insurance*. New Jersey: Prentice Hall Inc.

Bogardus, J., & Moore, R. (2007, June). *IRMI Risk&Insurance*. 10 29, 2014 tarihinde [www.irmi.com: http://www.irmi.com/expert/articles/2007/ bogardus06.aspx](http://www.irmi.com/expert/articles/2007/bogardus06.aspx) adresinden alındı.

Can, M. (2004). *Birden Çok Sigorta*. Ankara: İmaj Yayınevi.

Coşkun, M. (2014, Mart 21). *Sigortacılığın Tarihi*. 10 29, 2014 tarihinde SlideShare: <http://www.slideshare.net/efinans/3sigortacılığın-tarihi-32574907> adresinden alındı.

Cüveycati, A. (2000). İslam Hukukunda Faiz ve Sigorta Hakkında Bir Risale. *Ankara Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi, IV(1-2)*, 598-615.

Çakın, İ. (2015, Nisan 1). Kasko Poliçe Adetleri Hakkında Görüşme. (M. Öksüz, Röportaj Yapan).

Çipil, M. (2004). *Dünyada Zorunlu Sigorta Uygulamaları ve Türkiye Örneklerinin İncelenmesi*. İstanbul: Milli Reasürans T.A.Ş.

Çipil, M. (2013). *Risk Yönetimi & Sigortacılık*. Ankara: Nobel.

Çuhacı, Y. (1994, Ocak). Azami İyiniyet Prensibi. *Reasürör*, s. 4-6.

Çuhacı, Y. (2004). *Açıklamalı Sigorta ve Reasürans Terimler Sözlüğü*. İstanbul: Milli Reasürans T.A.Ş.

Doğal Afet Sigortaları Kurumu. (2015). 2 28, 2015 tarihinde [www.dask.gov.tr: http://dask.gov.tr/zorunlu-deprem-sigortasi-istatistikler.html](http://dask.gov.tr/zorunlu-deprem-sigortasi-istatistikler.html) adresinden alındı

Erederdi, H. C. (1998). *Yangın Sigortacılığı*. İstanbul.

Erhan, Ç. (2015). *Swot Analizi Nedir*. 05 12, 2015 tarihinde [www.Slideplayer.biz.tr: http://slideplayer.biz.tr/slide/3961014/](http://slideplayer.biz.tr/slide/3961014/) adresinden alındı.

Great Fire Of London. (2014). *Wikipedia*. 11 22, 2014 tarihinde [www.wikipedia.org: http://simple.wikipedia.org/wiki/Great\\_Fire\\_of\\_London](http://simple.wikipedia.org/wiki/Great_Fire_of_London) adresinden alındı.

Güven Sigorta. (tarih yok). *Sigorta Eğitim Rehberi*. İstanbul: Güven Sigorta.

Hazine Müsteşarlığı, 2014 Yılı Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyet Raporu. (2015).



- Howe, J. (1989). *Insurance Of Life Principles and Practice*. London: Witherby&Company Limited.
- İnan, N. (1966). Kanunnamei- Ticarete Göre Protestolar. *Ankara Ün. Hukuk Fak. Derg.* C.22, s.1, 829-845.
- Insurance Europe. (2015). *2013 Yılında Rakamlarla Avrupa Birliği Piyasası*. İstanbul: TSB (<http://tsb.org.tr/ab-sigorta-sektoru-ile-ilgili-raporlar.aspx?pageID=712>).
- Insurance Information Institute*. (2014). 8 4, 2014 tarihinde <http://www.iii.org/services/glossary/i?> adresinden alındı.
- Insurance Information Institute*. (2014). 8 4, 2014 tarihinde Insurance Information Institute: <http://www.iii.org/services/glossary/i?> adresinden alındı.
- Kahya, F. (2010). *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık*. İstanbul: Libra Yay.
- Kamilçelebi, H. (2012). Türkiye'de Sigorta Sektörünün Swot Analizi ve Bir Araştırma. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, C.4, No:1, s. 45-54.
- Kara Araçları Kasko Genel Şartları. (2013, Nisan 1).
- Kara Araçları Kasko Sigortası B.3. - 3.3.1.1. Maddesi Çerçevesinde Referans Rayiç Değerlere İlişkin 2015/32 Nolu Sektör Duyurusu. (2015).
- Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartlarında Yapılan Değişikliğe İlişkin Sektör Duyurusu, (2015/20). (2015).
- Karacan, A. İ. (1994). *Sigortacılık ve Sigorta Şirketleri*. İstanbul: Bağlam.
- Karacan, M. (2011). Komisyon İlk Yılında 1000'in Üzerinde Başvuru Aldı. *Sigortalı*, 17.
- Karaman, D. (2013). Sigortanın Genel İlkeleri. F. Kaya içinde, *Sigortacılık* (s. 22-48). İstanbul: Beta.
- Karan, B. (2011, Nisan). Banka Sigortacılığı: Bir Swot Analizi. *Reasürör*, s. 11-21.
- Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatında Değişiklik Yapan Tarife Talimat. (2006, 12 20). *T.C. Resmi Gazete*, 26382.

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Kara Taşıtları Kasko Sigortası Kapsamında Parça Tedarikine İlişkin Sektör Duyurusu, 2010/30 Nolu Sektör Duyurusu. (2010).

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik. (2007, 7 14). *Resmi Gazete*, 26582.

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik. (2013, 11 27). T.C. Resmi Gazete, 28834.

Karayolları Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları, Md. B.2. (2009, 7 1).

Kazgan, H., Soyak, A., & Koraltürk, M. (1998). *Cumhuriyetin 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz*. İstanbul: Koç Allianz Yayınları.

Kırkbeşoğlu, E. (2014). *Risk Yönetimi ve Sigortacılık*. Ankara: Gazi Kitapevi.

Lloyds. (2014). 11 23, 2014 tarihinde <http://www.lloyds.com/lloyds/about-us/history/corporate-history/the-early-days> adresinden alındı.

Milliyet, 14 Ocak 2010. (2014, 8 8). milliyet.com.tr: <http://blog.milliyet.com.tr/kelimelerin-tarihi---risk--kelimesinin-etimolojisi/Blog/?BlogNo=225803> adresinden alınmıştır.

Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Antlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, Tebliğ No: 2005/4. (2005, 11 12). *T.C. Resmi Gazete*.

Nelli, H. (Jun. 1972). The Earliest Insurance Contract, A New Discovery. *The Journal of Risk and Insurance*, 215-216.

Nomer, C., & Yunak, H. (2000). *Sigortanın Genel Prensipleri*. İstanbul: Ceyma Matbaacılık.

Omağ, M. K. (2011). *Türk Hukukunda Sigortacının Halefiyeti*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.

Özbolat, M. (2007). *Temel Sigortacılık*. Ankara: Seçkin.

Progressive Insurance Company. (2014). 11 22, 2014 tarihinde <http://www.progressiveic.com/easyconsole.cfm/id/196/lang/en/> adresinden alındı

*Resmi Gazete*, 26582. (2007). Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik.

Saka, T. (2010). *Sigortacılıkta Risk Yönetimi ve Aşırı Uç Değer Teorisi*. İstanbul: Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Sayhan, İ. (2001). *Sigorta Sözleşmelerinin Konusu*. Ankara: Yetkin.

Sigortacılık Kanunu. (2006).

Sigorta Acenteleri Yönetmeliği, Ek-1. (2014, 4 22). *Resmi Gazete*. Ankara.

Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi. (2015). 12 28, 2015 tarihinde [www.sbm.org.tr](http://www.sbm.org.tr): <http://sbm.org.tr/tr/Sayfalar/Misyonumuz.aspx> adresinden alındı

Sigorta Tahkim Komisyonu 2013 Faaliyet Raporu. (2014). Sigorta Tahkim Komisyonu 2013 Faaliyet Raporu. İstanbul: Sigorta Tahkim Komisyonu.

Sigorta Tahkim Komisyonu 2014 Faaliyet Raporu. (2015). Sigorta Tahkim Komisyonu 2014 Faaliyet Raporu. İstanbul: Sigorta Tahkim Komisyonu.

Sigorta Tahkim Komisyonu Hakem Karar Dergisi. (2014). 15.12.2014 tarih ve K-2014/4588 sayılı Hakem Kararı. *Hakem Karar Dergisi*, Ekim-Aralık 2014, sayı 20, 8-11.

Sigorta Tahkim Komisyonu Kararı, 15.12.2014 tarih ve K-2014/4588 sayılı Hakem Kararı. (Sigorta Tahkim Komisyonu Karar Dergisi. 20. Sayı, s.8 12 15, 2014).

Sigorta Tahkim Komisyonu, K-2012/1296 Sayılı Hakem Kararı (11 19, 2012).

Sigorta Tahkim Komisyonu, K2012/841 Sayılı Hakem Kararı (7 24, 2012).

Sigortacı Gazetesi. (2015, 5). Dijital Tüketiciler ve Yeni Nesil Sigorta Müşterileri. *Sigortacı*, s. 49.

Şahin, K. (2000, 01 03). *Milliyet Gazetesi*. 01 12, 2015 tarihinde [www.milliyet.com.tr](http://www.milliyet.com.tr): <http://www.milliyet.com.tr/2000/01/03/ekonomi/eko02.html> adresinden alındı

Şengören, Z. (2012). *Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmaların Düzenlenmesinde Yeni Dönem: AB Uygulamaları Işığında Türkiye İçin Yol Haritası*. Ankara: Rekabet Kurmu.

Şenocak, K. (2002). *Çifte Sigorta*. Ankara: Turhan Kitapevi.

TSB. (2014 Yılı Kasko Prim Adet Tablosu). 4 2015, 1 tarihinde <http://www.tsb.org.tr/resmi-istatistikler.aspx?pageID=909> adresinden alındı.

Trafik Sigortası Kanunu. (2011).

Türk Dil Kurumu. (2014, 08 08). [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr) adresinden alınmıştır

Türk Medeni Kanunu. (2011).

Türk Ticaret Kanunu. (2011). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu*, 6. Kitap.

Türkiye İstatistik Kurumu. (2015, Mart 12). *Motorlu Kara Taşıtları, Ocak 2015*. Mayıs 27, 2015 tarihinde [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr): <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18763> adresinden alındı

Türkiye Sigorta Birliği. (2011, 2012, 2013 Şirketler Gelir Tabloları). Mart 26, 2015 tarihinde [www.tsb.org.tr](http://www.tsb.org.tr): <http://www.tsb.org.tr/gelir-tablosu.aspx?pageID=911> adresinden alındı

Türkiye Sigorta Birliği. (2014). 10 07, 2014 tarihinde [www.tsb.org.tr](http://www.tsb.org.tr): <http://www.tsb.org.tr/sigorta-tanimlari.aspx?pageID=648> adresinden alındı

Türkiye Sigorta Birliği. (2014, 11 18). *Türkiye Sigorta Birliği*. 11 18, 2014 tarihinde Türkiye Sigorta Birliği: <http://www.tsb.org.tr/sigortanin-tarihi.aspx?pageID=438> adresinden alındı

Türkiye Sigorta Birliği. (2014 Yılı Şirketler Gelir Tablosu). Mart 26, 2015 tarihinde [www.tsb.org.tr](http://www.tsb.org.tr): <http://www.tsb.org.tr/gelir-tablosu.aspx?pageID=911> adresinden alındı

Türkiye Sigorta Birliği. (2015). Mart 26, 2015 tarihinde [www.tsb.org.tr](http://www.tsb.org.tr): <http://www.tsb.org.tr/gelir-tablosu.aspx?pageID=911> adresinden alındı

Ulaş, I. (2007). *Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları*. Ankara: Turhan.

Uralcan, G. Ş. (2013). Geçmişten Günümüze Türk Sigorta Sektörünün Değerlendirilmesi. *Başkent Ün. 1. ulusal Sigorta ve Aktüerya Kongresi*, (s. 40-47). Ankara.

Wehrich, H. (1982). The TOWS Matrix - A Tool for Situational Analysis. *Long Range Planning*, s. 3-21.

Wikipedia. (2014). 11 22, 2014 tarihinde [http://en.wikipedia.org/wiki/Monument\\_to\\_the\\_Great\\_Fire\\_of\\_London](http://en.wikipedia.org/wiki/Monument_to_the_Great_Fire_of_London) adresinden alındı

Wikipedia. (2015). 05 11, 2015 tarihinde [www.wikipedia.org: http://en.wikipedia.org/wiki/SWOT\\_analysis](http://en.wikipedia.org/wiki/SWOT_analysis) adresinden alındı

Williams, C., & Heins, R. M. (1989). *Risk Management And Insurance*. R.R. Donnelley & Sons Company.

Yargıtay 11. HK K 1983/3669-3931 Sayılı Karar (09 1983, 29).

Yargıtay 17.HD K 2011/4944 Sayılı Karar (5 18, 2011).

## **EKLER**

- 1. Ek-A:** Tezde Geçen Sigorta Terimleri Sözlüğü..... 106
- 2. Ek-B:** Sigorta Şirketlerine Yapılan Yapılandırılmış Görüşme ..... 110

## **Ek-A: Tezde Geçen Sigorta Terimleri Sözlüğü**

**Aşkın Sigorta (Over Insurance):** Sigorta bedelinin sigorta konusu değerden fazla olmasıdır. TTK 1462. Maddesine göre aşkın sigorta olduğu zaman, sigorta değerinden fazla olan sigorta bedeli, iptal edilerek sigortalıya prim iadesi yapılır.

**Azami İyi Niyet Prensibi (Utmost Good Faith):** Sigorta Sözleşmesi taraflarının her birinin diğerine sözleşmeyi kabul edip etmemesinde etkili olabilecek bütün bilgileri, talep edilmemiş olsa bile vermesini, tarafların hile yapmaktan kaçınmalarına” Azami İyi Niyet Prensibi denmektedir.

**Aktüer (Actuary):** İstatistik ve olasılık teoremleri yardımıyla sigortacılıkta hangi risk için ne prim uygulayacağını hesaplayan sigorta matematik uzmanı.

**Aktüeryal İstatistik (Acuarial Statistic):** Sigorta risklerinin istatistik hesaplamalar ile yapılp bir sonuca ulaşılması.

**All Risks (Bütün Tehlikeler):** Özellikle Mühendislik branşında uygulanan ve sigortalının alabileceği en geniş teminat biçimidir. Teminatın adı “Bütün Tehlikeler” olmasına rağmen, karşılaşılabilecek bütün tehlikelere karşı koruma sağlayan bir teminat değildir. Poliçenin, istisnalar bölümünde, hangi tehlikelere karşı koruma sağlamadığı tek tek sayılır ve bu istisnaların dışında kalan tüm tehlikelerin teminat altında olduğu belirtilir.

**Deniz Ödücü (Bottomry):** Nakliyat sigortalarının ortaya çıkma şeklidir. Buna göre gemi ve kervan sahipleri ticari seferlerine çıkarken yol masraflarını karşılamak için sermayedarlardan aldıkları paraya deniz ödücü denir. Eğer gemi / kervan geri dönerse aldıkları parayı faiziyle geri ödenir, batma veya soyulma hadisesi olursa deniz ödücü gemi / kervan sahibine kalırdı.

**Doğal Afet / Mücbir Sebep (Act of God):** İnsan iradesi, gücü ve müdahalesiyle önüne geçilemeyen, deprem, yıldırım, kasırga gibi doğal afetler mücbir sebep olarak adlandırılmaktadır ve sorumluluk hukuku açısından önem taşımaktadır.

**Eksik Sigorta (Under Insurance):** Sigorta bedelinin sigorta konusu değerden az olmasıdır. TTK'nun 1462/1 fıkrasına göre sigorta değerinin sigorta bedelinden az olduğu durumlarda, sigorta menfaatinin kısmi hasar görmesi durumunda hasar oran orantı yöntemine göre düşülerek yapılır.

**Eski İçin Yeni (New For Old):** Genellikle konut yangın poliçelerinde eski eşyanın zarar görmesi durumunda, tamir olamaması halinde, yenisi/ikamesi ile değiştirileceği hakkındaki kloz.

**Ekspertiz (Adjuster):** Sigorta konusu risklerin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan kayıp ve hasarların miktarlarını, nedenlerini ve niteliklerini belirleyen ve mutabakatlı kıymet tespiti, ön ekspertiz ve hasar gözetimi gibi işleri mutlak meslek olarak yapan tarafsız ve bağımsız kişi.

**Halefiyet Prensibi (Subrogation):** Zarar gören sıfatıyla riziko gerçekleştikten sonra oluşan zararlar sebebiyle, üçüncü bir şahsa karşı herhangi bir hukuki sebebe binaen tazminat alacağına sahip ise, bu hakkın ödenen sigorta tazminatı uyarınca "sigortacıya geçmesi" haline sigortacının halefiyeti denir

**Hasar (Damage):** Bir mala, eşyaya verilen fiziksel zarar ya da kişinin bedeni ya da manevi kaybı.

**Hasar / Prim Oranı (Loss Ratio):**Ödenmiş ve muallak hasarlar toplamının kazanılmış prime olan oranıdır.

**Hasara Katılım (Contributin):** Sigorta konusu olan malların, aynı tehlikelere karşı, aynı sigorta dönemi içerisinde birden fazla sigorta şirketi tarafından sigortalanmasına hasara katılım prensibi denir.

**Kloz (Clause):**Poliçenin bir bölümü veya poliçeye ekli özel şarttır ve taraflar arasındaki sözleşmenin gerçek sınırlarını belirlemek amacıyla kullanılmaktadır.

**Koasürans (Coinsurance):**Sigorta konusu olan menfaatin, aynı tehlikelere karşı, aynı sigorta dönemi içerisinde birden fazla sigorta şirketi tarafından beraberce sigortalanması.

**Muallak Hasar (Outstanding Loss):**Meydana gelmiş ve sigorta şirketi tarafından bilinen bir hasara ilişkin olarak, ileride ödenmesi muhtemel, ancak, henüz hasar dosyasının tamamlanmadığından dolayı hasar ödemesi yapılmamış, yaklaşık hasar miktarını ifade etmektedir.



Mutabakatlı Kıymet Poliçesi (Agreed Value Policy): Tam hasar halinde sigorta şirketi tarafından ödenecek azami tazminat konusunda sigortacı ve sigortalının üzerinde anlaşığı, mutabık kaldığı sigorta sözleşmesi.

Prim (Premium): Sigorta şirketinin vermiş olduğu teminata karşılık olarak, sigorta ettirenin ödediği parasal değer.

Pert / Tam Ziya (Total Loss): Sigorta konusunun, sigorta teminatı kapsamındaki risklerden birinin gerçekleşmesi neticesinde tamamen kullanılamaz durumda hasara uğraması hali.

Penetrasyon (Penetration): Pazarlanan ürün ya da hizmetin nüfusa yaygınlığı. Sigorta alanında ilgili branş poliçe adedinin nüfusa yaygınlık oranı şeklinde kullanılmaktadır. Bir diğer kullanılan alan ise ülkenin sigorta prim hacminin GSYİH'ya oranı şeklindedir.

Reasürans (Reinsurance): Mükerrer Sigorta, Sigorta edilmiş bir riskin, sigorta şirketi tarafından, bir kısmının veya tamamının tekrar sigorta ettirilmesi.

Risk (Risk): Gerçekleşebilecek, ama gerçekleşmesi ya da ne zaman gerçekleşeceği kesin olmayan olaylardır.

Saf Risk (Pure Risk):kazancın söz konusu olmadığı durumları içeren risklerdir.

Sigorta (Insurance): Bir şeyin veya bir kimsenin herhangi bir yönden ileride karşılaşılabileceği zararı gidermek için önceden ödenen prim karşılığında bu işle uğraşan kuruluşla yapılan iki taraflı bağlantı sözleşmesi.

Sigorta Bedeli (Insurance Cost) Teminat kapsamındaki bir riskin gerçekleşmesi durumunda sigortacının ödemekle yükümlü olduğu azami bededir.

Sigorta Değeri (Insurance Value): Hasarlanan malın piyasadaki mali değer karşılığıdır.

Sigorta Sözleşmesi/Poliçesi (Insurance Policy): Belirli bir prim karşılığında, öngörülmüş bir rizikonun gerçekleşmesine bağlı zarar ya da hasarın karşılanmasını sağlayan sözleşme.

Sigortalanabilir Menfaat Prensibi (Insurable Interest):Hasara uğraması halinde sigortalıyı maddi veya manevi kayba uğratma potansiyeli olan ve sigorta sözleşmesi ile parasal bir değer olarak ifade edilebilir çıkar.

Sovtaj (Recovery): Sigortalıya tazminat ödemesi yapıldıktan sonra, zarar gören sigortalı malın satışından veya üçüncü kişilerden yapılan rücu gelirlerinin genel adıdır.

**Spekülatif Risk (Speculative Risk):**Bir kayıp olasılığı olduğu kadar, bir kazanç elde etme olasılığı da olan riskler.

**Tazminat Prensibi (Indemnity):** Sigorta poliçesinin kapsamında bir hasar meydana gelmesi durumunda, sigortalanabilir menfaat prensibi gereğince, sigortalının zarar gören menfaatinin giderilmesi için, sigorta şirketi tarafından zararın ödenmesine tazminat prensibi denir.

**Trete (Treaty):** Sigorta şirketi ve reasürans şirketi arasındaki bir anlaşma olup, bu anlaşma ile sigorta şirketleri, anlaşma yılı içerisinde yazmış olduğu belli riskleri ayrıca bildirim gereksiz otomatik olarak teminata alınan bir reasürans anlaşması türüdür.

**Yakın Sebep Prensibi (Proximate Cause):**Bir hasarın meydana gelmesine sebebiyet veren en etkili, diğer bir deyişle hasarın ortaya çıkmasının hâkim sebebidir.

**Zeyil-Zeyilname (Endorsement):** Poliçenin düzenlenmesinden sonra ortaya çıkan ve sigortacının üstlendiği riskin, nitelik, nicelik, tanım, teminat, özellik ve benzeri gibi açıklamaların eklendiği poliçeye ek olarak düzenlenmiş ve aynı yasal yetkiye sahip yazılı belgedir.

**Zorunlu Sigorta (Compulsory Insurance):** Kişinin, yasa dolayısıyla yaptırmak zorunda olduğu sigortadır. Kişinin üçüncü şahıslara karşı sorumlu olması durumunda, üçüncü şahısların tazminatsız kalmasını önlemek üzere, sigorta sistemi kullanılarak oluşturulmuş bir tedbirdir. Genellikle dünyanın tüm ülkelerinde uygulanan zorunlu sigortanın tipik örneği trafik sigortalarıdır.

## Ek-B: Sigorta Şirketlerine Yapılan Yapılandırılmış Görüşme

1. Trafik (Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk) Sigortalarında acente ve müşterilerinizden sigorta şirketinize en fazla yansıyan sorun aşağıdakilerden hangisidir?

- a. Sigorta Şirketleri arasındaki trafik sigortası fiyat farklılıkları,
- b. Trafik sigortası poliçelerinin hukuken sağladığı parçaların orijinal olup olmaması,
- c. Trafik sigortalarında genellikle her şirketin kanunen belirlenen teminattan ilave teminat vermemesi,
- d. Trafik sigortasının sadece karşı araca destek vermesi, poliçede yazılı araca herhangi bir destek vermemesi.

2. “Bu çalışma için yapılan bir fiyat araştırmasında şirketler arasında trafik sigortası fiyatları %300’e kadar farklılık göstermiştir. “

Trafik sigortası fiyatlarının şirketler arasında çok farklılıklar göstermesi, acentelerinizi bu sorunu aşmak için genellikle hangi çözüm yoluna itmektedir?

- a. Trafik sigortası poliçesinin en uygun bulunan sigorta şirketi acentelerinden paslaşarak tanzim ettirilmesi,
- b. Daha uygun olan başka sigorta şirketlerinin acenteliklerinin de alınması,
- c. Poliçe fiyatının kendi acenteliğinden uygun bulunmadığı sebebiyle poliçe tanzim edememesi (Acentenin sadece kendi şirketinden poliçe yapması, başka yerden poliçe kestirmemesi),
- d. Pahalıda olsa müşterine farklı sebeplerle kendi poliçesini satabilmesi.

3. Trafik Sigortalarındaki fiyat farklılıklarının, acente ve müşterilerinize yansıyan sorunların çözümünde, aşağıdakilerden hangisi size göre daha uygundur?
- a. Türkiye’deki tüm sigorta şirketlerinin tanzim ettiği trafik sigorta poliçelerinin tüm verileri ile (prim, hasar frekansı, hasar rakamı ....) her bir araç grubu için hesaplanacak rehber tarifinin baz alınması ve sigorta şirketlerinin bu rehber tarifeye sadece kâr marjlarını katarak müşterisine satış yapması.
  - b. A şikkına göre oluşturulacak rehber tarifeye göre tanzim edilen tüm poliçelerin bir havuzda toplanması ve tüm hasarların da bu havuzdan ödenmesi.
  - c. 2007 yılında olduğu gibi Hazine Müsteşarlığı’nın belirlediği sabit primler üzerinden tüm şirketlerin satış yapması.
  - d. 2015 yılında olduğu gibi tüm şirketlerin tamamen serbest olarak tarife primi belirlemesine devam etmesi.
4. Kasko sigortalı müşterinizin aracı tam zayi olduğu durumlarda şirketinizde en fazla karşılaşılan sorun aşağıdakilerden hangisidir?
- a. Müşteri ile sigortalı aracın rayiç değerinin tespitinde karşılaşılan sorunlar,
  - b. Kazalı aracın sovtaj gelirinin beklenmesinde hasar ödeme gecikmesi sorunları,
  - c. Genel olarak hasar ödeme hızındaki sorunlar,
  - d. Hasar dosya tamamlanması için ruhsat, ehliyet, eksper raporu v.b. gibi evrakların tamamlanmasındaki gecikme sorunları.
5. “Sigorta şirketinin kasko poliçeleri üzerinde yapılan incelemede, aracın tam zayi olması durumunda, araç rayiç değerinin belirlenmesinde dört uygulama bulunmuştur.”
- Şirketinizin araç rayiç değer belirleme şekli aşağıdakilerden uygulamalardan hangisine girebilir?
- a. Poliçe tanzimi esnasında “Türkiye Sigorta Birliği” sayfasındaki “Kasko Değer Listesi”ndeki değerini aşmamak üzere araç rayiç değeri belirlenir.
  - b. Hasar tarihi itibariyle “Türkiye Sigorta Birliği” sayfasındaki “Kasko Değer Listesi”ndeki değerini aşmamak üzere araç rayiç değeri belirlenir.

- c. Birinci ve ikinci fıkralardaki gibi azami bir kısıtlama olmayıp, araç rayiç değerinin nasıl belirleneceği net olarak poliçede yazılır.
- d. Birinci ve ikinci fıkralardaki gibi azami bir kısıtlama olmayıp, araç rayiç değeri taraflar arasında serbestçe belirlenir.
6. Şirketinizde en fazla tanzim edilen “Kasko Poliçe Türü” hangisidir ?
- a. Dar Kasko
- b. Kasko
- c. Genişletilmiş Kasko
- d. Tam Kasko
7. Hem şirketinizin hem de sigorta sektörünün tam kasko tanzim etmeme sebepleri genel olarak aşağıda verilmiştir. Sizce sigorta sektörünün tam kasko tanzim etmemesinin ana sebebi hangisidir?
- a. Aracın bakımsızlığı ve mekanik, elektrik ve elektronik sebepleriyle meydana gelecek hasarların teminata dahil olması,
- b. Kullanım ve gelir kaybı teminatının dahil olması,
- c. Yarış ve iddialara katılma teminatının dahil olması,
- d. Türkiye sınırları dışında meydana gelen zararların teminata dahil olması.
8. Dünyada Sigortacılığın yaygınlığı genel olarak Büyük Londra Yangını kabul edilirken Anadolu topraklarında da 1870 Beyoğlu Yangını genel kabul görmüş kanıdır.
- Son yıllarda ülkemizdeki modern sigortacılığın doğuşunda en önemli etken sizce aşağıdakilerden hangisidir?
- a. 2003 yılında kurulan TRAMER gibi teknolojik altyapıların zamanla (HATMER, HAYMER, SAGMER gibi) gelişip nihayetinde Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi'nin kurulması,
- b. Sigortacılık alanında ülkemizde kabul edilen ilk kanunun 2007’de yürürlüğe girmesi (5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu).
- c. Türk Ticaret Kanunu’nun 6. Kitabı olan Sigorta Kitabı’nın tamamen yenilenmesi.
- d. DASK ve TARSİM gibi geniş kitleleri sigorta ile zorunlu olarak tanıştıran kurumların kurulması

9. Bu soru sigorta sektöründe üst düzey bir yönetici olduğunuzdan dolayı görme, duyma ve okuma ihtimaliniz daha yüksek olduğu düşünüldüğünden dolayı böyle bir çalışma yapan bizleri de bilgilendirmeniz anlamında sorulmaktadır.

Sadece “Trafik ve Kasko Sigorta Sorunları” hakkında bugüne kadar yapılmış akademik bir çalışma biliyor musunuz? Biliyorsanız örnek verebilir misiniz?

- a. Hayır, hiç görmedim.
- b. Evet 1 tane gördüm: .....
- c. Evet 2-3 tane gördüm. Şunlardır:.....
- d. Çok fazla var, birkaç örnek verilebilir: .....

## ÖZGEÇMİŞ

### KİŞİLER BİLGİLER

Adı Soyadı : Muharrem ÖKSÜZ  
Uyruğu : T.C.  
D. Yeri ve Tar. : Rize, 20.09.1969  
Medeni Hali : Evli  
Adres : Yenimahalle, ANKARA  
E-Posta Adresi : muharremoksuz@outlook.com  
İletişim (Telefon) : (532) 542 82 54

### EĞİTİM

Lisans : Kırıkkale Üniversitesi, İ.İ.B.F. Kamu Yönetimi  
Yabancı Diler Y.O. : Hacettepe Üniversitesi, İngilizce Hazırlık Okulu  
Yüksek Lisans : THK Üniversitesi, İşletme Ana Bilim Dalı (2013 - 2016)

### MESLEKİ DENEYİM

01.2013 – 04.2015 Ankara Sigorta, Ankara Bölge Müdürü  
07.2012 – 12.2012 Ankara Sigorta, Hasar Müdürü  
12.2011 – 07.2012 Ankara Sigorta, Bursa ve İzmir Bölge Müdürü  
03.2011 – 12.2011 Kara Araçları Branşında Sigorta Ekspertliği  
08.2008 – 12.2010 Halk Sigorta, Ankara Bölge Müdürü  
11.2006 – 08.2008 Güven Sigorta, Bursa Bölge Müdürü  
05.2004 – 11.2006 Güven Sigorta, Ankara Blg Md. Yrd (Teknik ve Hasar)  
09.2000 – 05.2004 Ankara Sig. Ankara Blg Müd. Uzm (Acenteler Servisi)  
07.2000 – 09.2000 T.C. Başbakanlık, Sümer Holding, Uzman  
06.1998 – 07.2000 T.C. Başbakanlık, Bağlı Kuruluş, Ankara Sigorta, Ankara Bölge Müd. Uzman (Teknik Servis)

### YABANCI DİL

İngilizce