

**T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
BANKACILIK VE SİGORTACILIK ENSTİTÜSÜ  
SİGORTACILIK ANABİLİM DALI**

**Yüksek Lisan Tezi**

**KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ  
SORUMLULUK SİGORTASI UYGULAMALARI IŞIĞINDA  
HASAR ANALİZİ**

**Özlem GÜLDOĞAN SARI**

**İstanbul, Ekim 2010**

**T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
BANKACILIK VE SİGORTACILIK ENSTİTÜSÜ  
SİGORTACILIK ANABİLİM DALI**

**KARAYOLLARI MOTORLU ARAÇLAR ZORUNLU MALİ  
SORUMLULUK SİGORTASI UYGULAMALARI İŞİĞİNDA  
HASAR ANALİZİ**

**Yüksek Lisan Tezi**

**HAZIRLAYAN: ÖZLEM GÜLDOĞAN SARI**

**DANIŞMAN: YRD.DOÇ.DR.AYŞE GÜL BÖLÜKBAŞI**

**İstanbul, Ekim 2010**



T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü

Aşağıda belirtilen lisansüstü tez, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği hükümlerinde belirtilen esaslar çerçevesinde jüri önünde savunulmuş ve jüri tarafından başarılı bulunmuştur.

TEZ BAŞLIĞI : Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Uygulamaları Işığında Hasar Analizi

TÜRÜ : Yüksek Lisans

TEZİ HAZIRLAYAN : Özlem GÜLDOĞAN SARI

ANABİLİM DALI : Sigortacılık

SAVUNMA TARİHİ : 05.11.2010

JÜRİ ÜYELERİ :

<u>GÖREVİ</u>	<u>ADI SOYADI</u>	<u>İmza</u>
Danışman	Yrd.Doç.Dr.Ayşegül BÖLÜKBAŞI	
Üye	Yrd.Doç.Dr.Zeynep Dina ÇAKMUR YILDIRTAN	
Üye	Yrd.Doç.Dr.Özgür ÇATIKKAŞ	

## ÖZET

Sosyal, ekonomik ve fiziksel riskler ile karşı karşıyayız. Belirsizlikten doğan kayıpları azaltmak için insanlar çeşitli yollar aramışlar ve bu amaçla risk yönetim metodları geliştirmişlerdir. En temel risk yönetim metodu sigortadır. Hızla gelişen ve gündün güne karmaşıklaşan günümüz ekonomik, sosyal ve politik koşullarında risk yönetimi daha da çok önem kazanmış, sigortaya duyulan ihtiyaç da hızla artmıştır.

Ülkemizde eğitim düzeyi ve ekonomi ile paralel olarak sigorta bilinci topluma tam olarak yerleşmemiş ve dolayısıyla sigortacılık sektörü olması gereken düzeyde gelişmemiştir. Bugün gelişmiş ülkelerde sigortacılığın Gayri Safi Milli Hasılaya (GSMH) katkısı % 8-10 arasındayken, ülkemizde bu oran % 2,7 civarında kalmaktadır.

Sigorta bilincinin oturmamış olması, mevzuat eksikliği, sigorta eğitimine gereken önemin verilmemesi ve bireylerin ekonomik güçleri ile orantılı olarak sigorta sektörü ülkemizde diğer ülkelere kıyasla çok daha az gelişmesine rağmen sigorta sektörümüz hızlı bir büyüme göstermektedir.

Sigorta prim üretiminin % 50'ye yakın kısmını oluşturan motorlu taşıt sigortalarında sigorta sektörü yıllardır zarar etmektedir. Hasar maliyetlerinin gereğinden çok olmasının başlıca nedenleri kaza tespit tutanağının sürücüler tarafından tanzim edilmeye başlanmasıyla sahte hasarların artması, hasarsızlık indirimlerinin sağlıklı uygulanamaması, hasar frekansı düşük ve yüksek sigortalının ayırt edilememesi, poliçe primlerinin hasar maliyetlerine göre belirlenmemiş olması, fiyatlandırmada risk analizi yapılmadan portföyden pay alma kaygısının ön plana çıkması, araç yedek parçalarının kalite ve fiyat açısından farklılık göstermesi ve fiyatlarının enflasyon ile döviz kurlarının üzerinde artması, pert total araçların illegal yollar ile sisteme geri dönmesi, lüks araçların sahte ve kaçak evraklarla yurt dışına kolay çıkması ve kolay alıcı bulmasından dolayı araç çalınma olaylarının artmasındandır

1 Temmuz 2008' den itibaren Trafik Sigortalarında sigorta şirketlerinin fiyatları kendilerinin belirlemeye başlamasıyla birlikte fiyata dayalı rekabetten dolayı sektörün zararı gündün güne artmıştır. Poliçe primlerinin hasar maliyetlerine göre

belirlenmemiş olması en büyük sorundur. Genellikle fiyatlandırmada risk analizi yapılmadan portföyden pay alma kaygısı ön plana çıkmaktadır.

Bu yüksek lisans tezinde sigorta sektörü temel kavramlarıyla ilgili genel bilgiler verilmiş, motorlu taşıt sigortaları incelenmiştir. Ülkemizde trafik sigortalarının durumu, trafik kazaları, Hasar/Prim oranları, yaşanan kayıpların ve teknik zararlar ile kapatılan yılların nedenleri ele alınarak sorunlar için genel çözüm önerileri sunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Sigorta, Motorlu Araçlara İlişkin Sigortalar, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Hasar, Trafik Sigortası Hasar/Prim Oranları

## **ABSTRACT**

We are facing social, economic and physical risks. People have searched for various ways to decrease losses arising from uncertainty and therefore developed risk management methods. The fundamental risk management method is insurance. The importance of risk management has increased due to today's fast developing and complicated economic, social and political conditions. In addition, the need for insurance has risen fast.

As a result of the level of education and economy in our country, the awareness for insurance has not been much adopted and therefore the insurance industry has not developed as expected. In developed countries, the rate of insurance to Gross National Product is between %8-%10, whereas in our country this rate is approximately %2.7.

Despite the insurance industry is less developed compared to other countries because of the lack of awareness for insurance, legislation, insurance education and individuals' economic power, it is growing fast.

The insurance industry has been making losses on motor insurance, which comprises 50 % of insurance premium production. The costs of loss are more than expected because of the increase in fake losses arising from accident confirmation forms filled in by drivers, inability to differentiate between low and high loss frequency insured and apply no claim bonuses, lack of determination of policy premiums according to costs of loss, anxiety to earn a share in portfolios without making a risk analysis in pricing, differences in motor replacement parts in terms of price and quality as well as the increase in their prices above the inflation and exchange rates, return of damaged cars to the system by illegal ways, exit of luxury cars overseas with fake and illegal documents and the rise in the event of car robberies due to buyer demand.

The loss of the insurance industry has risen from day to day because of the price based competition which enables insurance companies to determine prices on their own in traffic insurance starting from 1 July 2008. The biggest problem is the

lack of determination of policy premiums according to costs of losses. In general, the anxiety to earn a share in a portfolio is evident without making a risk analysis in pricing.

In this master's thesis, general information on the basic concepts of insurance industry is given and motor insurance is analyzed. The situation of traffic insurance, traffic accidents, loss/premium rates, incurring losses and compensating years with technical losses are discussed. Furthermore, general solutions are provided for problems.

**Keywords:** Insurance, Motor Insurance, Road Motor Obligatory Liability Insurance, Loss, Traffic Insurance Loss/Premium Rates

# İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	i
İÇİNDEKİLER .....	v
TABLolar LİSTESİ .....	viii
ŞEKİLLER LİTESİ.....	ix
KISALTMALAR .....	x
GİRİŞ .....	1

## 1.TEMEL KAVRAMSAL AÇIKLAMALAR..... 4

1.1.Sigorta Kavramı .....	4
1.2.Risk Kavramı.....	6
1.3.Risk Yönetim.....	8
1.3.1.Riskten Kaçınma .....	11
1.3.2.Riskin Azaltılması .....	12
1.3.3.Riski Transfer Etme.....	12
1.3.4.Riski Paylaşma .....	13
1.4.Riskin Sınıflandırılması.....	13
1.4.1.Ekonomik Sonuç Doğurmayan Riskler .....	13
1.4.2.Ekonomik Sonuç Doğuran Riskler .....	14
1.4.2.1.Spekülatif Riskler.....	14
1.4.2.2.Gerçek Riskler.....	14
1.4.3.Temel Riskler-Özel Riskler .....	15
1.4.4.Fiziksel Risk-Moral Risk.....	15
1.5.Sigortalanabilir Riskler .....	16
1.5.1.Tesadüfi Risk.....	16
1.5.2.Ölçülebilir Risk .....	17
1.5.3.Para İle Değerlendirilebilen Risk .....	17
1.5.4.Yasal Risk.....	17
1.5.5.Optimal Frekanslı Risk.....	18
1.5.6.Büyük Sayılar Kanununun İşlerliğini Sağlayan Risk.....	18
1.6.Sigortanın İşlevleri .....	18
1.7.Sigortanın Türleri .....	22
1.7.1.Hayat Sigortaları.....	23
1.7.1.1.Sürelİ Hayat Sigortaları.....	23



1.7.1.2.Yaşam Boyu Hayat Sigortaları .....	23
1.7.1.3.Süre ve/veya Ölüme Bağlı Hayat Sigortaları .....	23
1.7.1.4.Gelir Esaslı Hayat Sigortaları .....	24
1.7.2.Hayat Dışı Sigortalar .....	24
1.7.2.1.Yangın Sigortaları .....	24
1.7.2.2.Kaza Sigortaları.....	25
1.7.2.3.Nakliyat Sigortaları .....	27
1.7.2.1.Tarım Sigortaları .....	28
1.7.2.1.Mühendislik Sigortaları.....	29
1.8.Fiyatlandırma Stratejileri.....	29
1.8.1.Sigorta Şirketlerinde Fiyatlandırma .....	30
1.8.2.Fiyatlandırma Yapısı .....	33
<b>2.MOTORLU ARAÇLARA İLİŞKİN SİGORTALAR.....</b>	<b>34</b>
2.1.Motorlu Araçlara İlişkin Sigortalar ve Gelişimi .....	34
2.1.1.Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası .....	35
2.1.1.1.Sigortaya İlişkin Yükümlüler.....	36
2.1.1.2.Teminat ve Primler.....	36
2.1.1.3.Ceza ve Denetim Mekanizmaları .....	39
2.1.2.Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası.....	40
2.1.2.1.Sigortaya İlişkin Yükümlüler.....	40
2.1.2.2.Teminat ve Primler.....	41
2.1.2.3.Ceza ve Denetim Mekanizmaları .....	41
2.1.3.Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası .....	42
2.1.3.1.Sigortaya İlişkin Yükümlüler.....	42
2.1.3.2.Teminat ve Primler.....	42
2.1.3.3.Ceza ve Denetim Mekanizmaları .....	42
2.2.Motorlu Araçlara İlişkin İsteğe Bağlı (İhtiyari) Sigortalar .....	43
2.2.1.Motorlu Kara Taşıt Araçları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası.....	43
2.2.2.Kara Taşıtşarı Kasko Sigortası .....	43
2.3.Motorlu Araçların Neden Olduğu Zararların Tazmininde Kullanılan Diğer Sigorta Yöntemleri.....	44
2.3.1.Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı.....	45
2.3.2.Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart Sigortası) .....	48
2.4.Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER).....	50
2.5.Taşıt Sigortalarında Prim Üretimini Etkileyen Nedenler .....	52
2.6.Trafik Sigortalarında Karşılaşılan Sorunlar .....	54
2.6.1.Yapısal Sorunlar .....	54
2.6.1.1.Sigortalanma Oranları .....	55
2.6.1.2.İstatistiklerin Güvenirliği .....	55
2.6.1.3.Kamusal Denetim Yetersizliği .....	56
2.6.1.4.Sigorta Dolandırıcılığı.....	57

2.6.1.5.Hasar Ödemelerinde Yaşanan Şikayetler.....	58
2.6.1.6.Garanti Hesabı ve Genel Bütçenin Gelir Kayıpları .....	58
2.7.2.Mevzuattan Kaynaklanan Sorunlar .....	59
<b>3.TRAFİK SİGORTALARINDA HASAR MALİYET ANALİZİ.....</b>	<b>62</b>
3.1.Hasar Kavramı .....	62
3.2.Hasar Prim Oranı .....	62
3.3.Hasarın Özellikleri .....	63
3.4.Hasarın Türleri .....	63
3.5.Sigorta İşletmelerinde Hasar Maliyeti .....	64
3.5.1.Hasar Maliyetlerinin Oluşumu .....	65
3.5.2.Hasarın Tespiti .....	65
3.6. Hasar Maliyetlerinin Hesaplanması .....	66
3.7.Hasarın Ödenmesi .....	67
3.8.Hasarla İlgili Karşılıklar .....	68
3.8.1.Kazanılmamış Primler Karşılığı .....	69
3.8.2.Devam Eden Riskler Karşılığı.....	69
3.8.3.Dengeleme Karşılığı.....	70
3.8.4.Matematik Karşılık.....	70
3.8.5.Muallak Tazminat Karşılığı.....	70
3.8.6.İkramiyeler ve İndirimler Karşılığı .....	70
3.9.İş Yılı Esasına Göre Trafik Sigortaları Hasar Prim Oranları.....	71
3.10.Türkiye’de Trafik Sigortasının Genel Görünümü ve Muallak Tazminat Karşılıklarındaki Gelişmeler.....	71
3.11.Türkiye’ de Trafik Sigortasının Genel Görünümü ve Son Yıllardaki Rakamsal Boyutu.....	73
3.11.1.Türkiye’de Trafik Sigortasının Rakamlarla Anlatılması.....	79
3.12.Türkiye’ de Motorlu Araç Dağılımları ve Kaza İstatistikleri .....	89
3.13.Trafik Sigortalarında Hasar Değerlendirme İçin Öneriler .....	95
3.13.1.Kişiye Göre Prim Hesaplaması .....	96
3.13.2.Aracı Kullandığın Kadar Öde Sistemi.....	97
3.13.3.Doğru Fiyat Belirleme ve Etkili Hasar Yönetimi.....	99
3.13.4.Otomotiv ve Sigorta Sektörü Arasındaki İlişkiyi Güçlendirme .....	101
3.13.5.Poliçe Hasar Verilerinin Ortak Bir Havuzda İşlenmesi .....	104
<b>SONUÇ .....</b>	<b>106</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>111</b>

## TABLolar LİSTESİ

Tablo 3.1: İş Yılı Esasına Göre Trafik Sigortaları Hasar Prim Oranları (Bin TL) .....	71
Tablo 3.2: Trafik Branşı Muallak Tazminat Karşılığı Oranları .....	72
Tablo 3.3: 2008-2009 Yılı Tarife Basamağı Bazında Trafik Sigortası Poliçe Adetleri ve Prim Üretimi Farkı (Ocak-Aralık Kümülatif)- Bin TL.....	78
Tablo3. 4:Araç Türleri Bazında Trafik Sigortası Poliçe Üretimi ve Sigortasızlık Oranı (Aralık 2009) .....	79
Tablo 3.5: 2008-2009 Yılı Araç Grubu Bazında Trafik Sigortası Poliçe Adetleri ve Prim Üretimi Farkı (Ocak-Aralık Kümülatif)-Bin TL.....	80
Tablo 3.6: Yıllar Bazında Ödenen Birikimli Hasar Raporu (Poliçe Yılı Bazında) .....	88
Tablo 3.7: Yıllara Göre Motorlu Araçların Cinslerine Göre Dağılımı .....	89
Tablo 3.8: Genel Kaza İstatistikleri .....	92
Tablo 3.9: Trafik Kazası ve Sonuçlarının Bir Önceki Yıla Göre Değişim Oranı .....	93
Tablo 3.10: Kazaya Karışan Sürücülerin Cinsiyete ve Yaşa Göre Dağılımları.....	94
Tablo 3.11: Kazaya Karışan Sürücülerin Eğitim Durumu ve Cinsiyete Göre Dağılımı .....	94

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Sigortalanabilir Riskler Alanı.....	16
Şekil 3.2: Trafik Branşı Muallak Tazminat Karşılığı Oranları.....	72
Şekil 3.3:Tüm Araç Grupları Dahil İken, Bölgeler Bazında Sigortasızlık Oranı .....	81
Şekil 3.4: Tüm Araç Grupları Dahil İken, Marmara Bölgesi Sigortasızlık Oranı .....	82
Şekil 3.5: Tüm Araç Grupları Dahil İken En Düşük Sigortasızlık Oranına Sahip İlk 10 İl .....	83
Şekil 3.6: Tüm Araç Grupları Dahil İken En Yüksek Sigortasızlık Oranına Sahip İlk 10 İl .....	84
Şekil 3.7: Motorsikler-Traktör Araç Grupları Hariç,En Düşük Sigortasızlık Oranına Sahip İller.....	85
Şekil 3.8: Motorsiklet-Traktör Araç Grupları Hariç,En Yüksek Sigortasızlık Oranına Sahip İller.....	86
Şekil 3.9: Araç Türü Bazında Sigortasızlık Oranı Dağılımı.....	87
Şekil 3.10: 2010 Yılı Motorlu Kara Taşıtları Sayısı Dağılımı.....	90
Şekil 3.11: 2010 Yılı Maddi Hasarlı Kaza İstatistikleri.....	90
Şekil 3.12: İl Bazında Maddi Hasarlı Kaza Tespit Tutanağı Adetleri Dağılımı (09.03.2010 Tarihi İtibariyle) .....	91

## KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
CEA	: Avrupa Sigorta ve Reasürans Federasyonu
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
H/P	: Hasar Prim Oranı
IASB	: Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu
IBNER	: Tutarı Yeterince İhbar Edilmemiş Hasarlar
IBNR	: Gerçekleşmiş Ancak İhbar Edilmemiş Hasarlar
IT	: Bilgi Teknolojileri Sistemi
KHK	: Kanun Hükümünde Kararname
KMA	: Karayolu Motorlu Araçlar
T.A.Ş.	: Türk Anonim Şirketi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TRAMER	: Trafik Sigortası Bilgi Merkezi
TRAPORT	: Trafik Portalı
TSRŞB	: Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UFRS	: Uluslararası Finansal Raporlama Standartları

## GİRİŞ

İnsanoğlu, hayatta kalma mücadelesi verirken sahip olduğu g¼c¼ başkası ile birleştirerek üstesinden tek başına gelemeyeceği tehlikelere karşı korunmayı öğrenmiştir. Çok hızlı değişen hayat şartlarında sosyal, ekonomik ve fiziksel risklerden korunmak için kişiler kayıpları en aza indirmek amacıyla birlikte hareket ederek riskleri yönetmeye çalışmışlardır. Risk yönetim metodlarının temelini oluşturan sigorta risklerin daha belirgin hale getirilmesini ve hasarların telafisini sağlar. Sigorta hayatımızın her alanında var olan riskleri g¼vence altına alır.

D¼nyada ve T¼rkiye’ de global ekonominin önemli bir parçası olan sigorta sektör¼; prim üretim hacmi, yatırım kapasitesi, bireysel ve kurumsal hayatta oynadığı sosyo-ekonomik rol nedeniyle de önemli finansal sektörlerden birisidir.

Hızla k¼reselleřen g¼n¼m¼z d¼nyasında ekonomik ve sosyal aktivitenin sınırları ulusal devletleri aşmakta, g¼vence gereksinimi giderek artmaktadır. Çağdaş d¼nyanın en temel unsurlarından biri olan sigorta end¼strisi ülkemizde olması gerektiği kadar gelişme göstermemiştir. Gelişmiş ülkelerde sigorta sektör¼n¼n Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) içindeki katkısı %10 seviyelerine yakın iken ülkemizde bu katkı %2,7 d¼zeyinde kalmaktadır. Yabancı sigorta şirketlerinin gelişmiş ülkelerde artık bulamadıkları y¼ksek kar marjları ve b¼y¼me olanaklarının ülkemizde daha y¼ksek olması, doymuş pazarlardaki yoğun rekabetin hen¼z ülkemizde yaşanmıyorsa olması ve sigorta n¼fus oranının ülkemizde çok daha d¼ř¼k olması nedeniyle ülkemizdeki b¼y¼me potansiyelinin farkında olan yabancı sigorta gruplarının sektöre giriş yapmaya başlamasının ve ülkemiz sigorta şirketlerinin eskiden yaptıkları hatalardan ders alarak iyi yönetim göstermeye başlamalarının ülkemiz sigorta sektör¼n¼ gelişmiş ülkeler seviyesine taşıyacağı ngr¼lmektedir. Son yıllarda ülkemizdeki prim üretimindeki artış hızı, AB sigorta sektör¼n¼n nde gelen ülkelerinden Almanya'nın 10, İspanya'nın ise yaklaşık 3 katı olmuştur. Ülkemizde sigorta sektör¼ her yıl ortalama y¼zde 10-15 b¼y¼mektedir. Fakat T¼rk Sigorta sektör¼ ürettiği prim kadar, poliçe sayısını artıramamaktadır. Sigorta sektör¼nde prim üretimi artmakta birlikte sigortalı sayısı o oranda artış gösterememektedir.

Ülkemizde, birçok gelişmekte olan ülkede olduğu gibi toplam prim üretiminin % 50'ye yakın bölümü motorlu taşıt sigortaları (trafik ve kasko sigortaları)'ndan oluşmaktadır. Bu nedenle bu branşlardaki teknik kar/zararlar sektörü derinden etkilemektedir. Yıllardır ülkemizde bu branşlarda zarar edilmekte ve diğer branşlardaki karlar ile bu branşlardaki zararlar telafi edilmeye çalışılmaktadır. Bu da sigorta sektörümüzün büyümesini etkilemektedir. Bu branşlarda gerek kamu gerekse sektör tarafından bilinen, ancak henüz bir yol haritası tespit edilmemesi nedeniyle gittikçe ağırlaşan sorunlar bulunmaktadır. Genel anlamda sektörün kasko ve trafik branşlarındaki kayıpların nedenleri hasar maliyetlerinin olması gerekenin çok üzerinde olması ve sahte hasarların artması, amansız fiyat rekabetinin yanında, sigortalılara yansıtılmayan hasar maliyetleri ve ücretsiz verilen ek teminatlar ile durumun iyice zora girmesi, hasarsızlık indirimlerinin sağlıklı uygulanamaması, hasar frekansı düşük ve yüksek sigortalının ayırt edilememesi, diğer ülkelerde uygulanan bonus-malus sisteminin ülkemizde iki taraflı uygulanamaması, poliçe primlerinin hasar maliyetlerine göre belirlenmemiş olması, fiyatlandırmada risk analizi yapılmadan portföyden pay alma kaygısının ön plana çıkması, araç yedek parçalarının kalite ve fiyat açısından farklılık göstermesi ve fiyatlarının enflasyon ve döviz kurları üzerinde artışı, pert total araçların illegal yollar ile sisteme geri dönmesi, araçlardan çıkan hasarlı parçaların iadeci firma adı altındaki şahıslarca toplanması, lüks araçların sahte ve kaçak evraklarla yurt dışına kolay çıkması ve kolay alıcı bulmasından dolayı araç çalınmaları ve change olaylarının artmasıdır. Tüm diğer gelişmekte olan Avrupa ülkelerinde de olan sigortasızlık oranındaki yüksek seyir ve hasarlardaki sahtekarlık da bu kayıplara etki etmektedir.

Bu bağlamda Tezin 1. Bölümünde risk, belirsizlik unsurları, sigortacılık temel kavramları, sigorta türleri ve fiyatlandırma üzerinde durulmuştur.

Tezin 2. Bölümünde motorlu taşıtlara ilişkin sigortaların gelişimi ve sigorta sektöründeki yapısal sorunlardan bahsedilmiştir.

Tezin 3. Bölümünde ise hasar hakkında bilgi verilmiş, motorlu taşıtlara ilişkin sigortaların gelişimi, Türkiye'deki motorlu taşıt sigortaları ve rakamsal boyutu ile bu branşlarda yaşanan kayıpların nedenleri incelenerek bazı çözüm önerilerine yer

verilmiştir.

Tezin 4. Bölümünde ise çalışma bir bütün olarak ele alınarak, diğer bölümlerden elde edilen bilgiler doğrultusunda ulaşılan sonuç ve değerlendirmeye yer verilmiştir.



# 1. TEMEL KAVRAMSAL AÇIKLAMALAR

## 1.1. Sigorta Kavramı

İnsanın sahip olduğu mal ve hayatı her zaman için sayısız tehlikelerle karşı karşıyadır. İnsan yaşamında her zaman için tehlike mevcuttur. İnsanların can ve malları itibari ile karşılaştıkları kaza ve tehlikeler eskiden günümüze kadar artan bir şekilde devam etmektedir. Teknolojik gelişmelere karşın tehlikeyi tümü ile önlemek olanaksızdır. Halk arasında kaza ve tehlike olarak bilinen bu tabirler sigortacılıkta risk olarak tanımlanmaktadır. Sigorta fertlerin hayatta bazı şartlar altında karşılaşacakları, zarar ve masraflara sebep olan olayların ekonomik sonuçlarından kendilerini korumak için önceden tedbir alma ihtiyaçlarından doğmuştur.<sup>1</sup> Fertler her zaman bir takım tehlikelerle karşı karşıyadır. Evleri yanar, eşyaları çalınır, işten çıkarılabilir, kazaya uğrayabilir, hastalanabilir veya hayatlarında büyük masraflar yapmalarını gerektiren olaylar meydana gelebilir. Bütün bunlardan dolayı bu gibi durumlara karşı önceden tedbir alma ihtiyacı doğmuştur. Medeniyet ilerledikçe ve kültür seviyesi yükseldikçe kişiler ekonomik varlıklarını tehdit eden tehlikeleri daha iyi görebilmişler ve bunları yok etmek için çareler aramışlardır. Sigorta ihtiyacı da bundan dolayı doğmuştur.

Sigorta, ileride meydana gelerek insanın canına, malına veya üçüncü şahıslara zarar verebilecek olaylar karşısında önceden güvence sağlayan bir yöntem, bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır.<sup>2</sup>

Sigorta kavramı ekonomik anlamda; bilinmeyen, ancak toplu olarak tahmin edilebilen risklerin yol açacağı zararları giderilmesi amacıyla, zararların yol açtığı kar gereksinimine ilişkin bir karşılık ayılması şeklinde tanımlanabilir.<sup>3</sup>

Sigorta, iktisadi sonuçlar doğuran tesadüfî risklerin olumsuz sonuçlarının sigortacı tabir olunan kişinin yaptığı organizasyon dahilinde bir araya gelen risk taşıyıcıları arasında paylaşılması esasına dayanan bir müessesedir.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Rayegan Kender, Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku I, İstanbul, 7. Baskı Beta Yayınevi, 2001, s. 1

<sup>2</sup> Hilmi Acınan, Sigortanın Temel Prensipleri, İstanbul, Aviva, 2006, s. 5

<sup>3</sup> Tuncer Asunakutlu, Sigorta İşletmelerinde Maliyet Unsurları ve Maliyet Oluşumu, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Cilt 1, Sayı 3, İzmir 2000, s. 1

<sup>4</sup> Mertol Can, Sigorta Hukuku Ders Kitabı, İmaj Yayıncılık, Ankara, 2005, s. 13

Türk Ticaret Kanununun “sigorta mukavelesi” başlıklı 1263’üncü maddesinin 1’inci fıkrasında sigorta sözleşmesi, şu şekilde tanımlanmıştır;

“Sigorta bir akittir ki, bununla sigortacı, bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatinin halele uğratan bir tehlikenin (bir riskin) meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen belli bir takım hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır.”

Bu tanımdan hareketle sigortanın bazı önemli unsurlarına değinelim.<sup>5</sup>

Öncelikle sigortalanacak bir menfaatin mevcudiyeti gerekmektedir. Yani bir kimsenin para ile ölçülebilir bir iktisadi kıymetinin, bir menfaatinin bulunması şarttır.

Riskin ileride ortaya çıkma ihtimali olmalıdır. Eğer risk eskiden tahakkuk etmişse bu sigortaya konu teşkil etmez veya risk zaten ileride de doğmayacak ise yine bu da sigortaya konu teşkil etmez. Bu nedenle riskin ileride ortaya çıkma ihtimalinin bulunması gerekmektedir.

Bu tehlikenin ileride doğması karşısında da sigortalının bir prim vermesi icap etmektedir. Sonuç olarak da riskin tahakkuku halinde sigortacı bir tazminat ödemeyi taahhüt etmektedir.

Sigorta sayesinde kişi ve kurumlar gerçekleşecek risklerden dolayı kendilerini güvence altına almış olurlar ve hasardan önceki mali güçlerine kavuşurlar.

---

<sup>5</sup> Acınan, ,s.5

## 1.2. Risk Kavramı

İngilizcesi “risk”, İtalyancası “risco”, Almancası “risiko” olan bu kavram dilimizde önceleri risk olarak kullanılmış, daha sonra ise risk olarak yerleşmiştir. Ortaya çıkabilecek bir zararın veya kaybın nedeni yani tehlike anlamında kullanılmaktadır. Aynı zamanda risk belirli bir tehlikenin gerçekleşme olasılığıdır. İleride çıkabilecek ama meydana gelip gelmeyeceği kesin olarak bilinmeyen olaylar için kullanılır. Risk yaşamamızda her zaman için mevcuttur.

İnsanlar canları ve malları, işletmeler mal varlıkları itibariyle risk altında bulunmaktadır. Ne zaman gerçekleşeceği ya da gerçekleşmeyeceği belli değildir. Risk insan hayatında her zaman ortaya çıkabilecek bir unsurdur.<sup>6</sup> Gündelik yaşamımızda birçok tehlike ile karşı karşıyayız. Kazaya uğrayabilir, hastalanabilir, ölebilir, maddi olarak zarara uğrayabilir, evimizde yangın çıkabilir, eşyalarımız çalınabilir, işimizi kaybedebiliriz. Dünyaya geldiğimiz andan itibaren nereden geldiğini bildiğimiz ya da bilmediğimiz birçok tehlike ile karşı karşıyayız.

Risk henüz gerçekleşmemiş olmakla beraber gerçekleşme ihtimali olan tehlike olarak adlandırılabilir.

Bir hasarın gerçekleşeceği kesin olarak öngörülebilir ya da öngörülemez. Hasar kesin olarak öngörülebiliyor ise önceden alınacak önlemlerle engellenebilir. Hasarın belirsizliği durumunda ise bir 'risk' (bir ekonomik kayıp olasılığı) söz konusudur. 'Risk', sigortacılık dilinde, bir kimsenin para ile ölçülebilir çıkarını tehdit eden gerçekleşme olanağı bulunan ancak kesin olmayan tehlikedir.<sup>7</sup>

Risk, kayıp tehlikesidir. Her türlü ekonomik faaliyetlerin tabii olduğu ve işletmelerin planlanan faaliyetlerini tehdit eden tehlikeler. Kaybın tehlikesi kavramsal olarak kayıp olasılığıdır. Riskin tanımının "kayıp tehlikesi" olduğu literatürde kimi zaman kabul görmemektedir. Gerekçe olarak, risk ve 'kayıp tehlikesi' arasında ayırım yapılması gerektiği ileri sürülmektedir. Ayırım yapılmadığı takdirde, risk derecesi ve

<sup>6</sup> Murat Özbolat, Temel Sigortacılık 3.b., Seçkin, Ankara, 2009, s.73

<sup>7</sup> Enver Alper Güvel-Afıtap Öndas Güvel, Sigortacılık 4.b., Seçkin, Ankara, 2008, s.73

olasılığının derecesinin de aynı olması gerekmektedir. Bununla birlikte kayıp tehlikesinin %100 olduğu durumlarda kayıp kesindir ve risk yoktur. Risk bize gerçekleşmesi beklenen sonucunun 'sonu' şeklinde olduğunu göstermektedir. Risk kayıp olasılığıdır. Uygulamada risk yaygın olarak kayıp olasılığı olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre riskin gerçekleşme olasılığının 1 veya 0 olması demektir. Risk belirsizlikle de ilişkilendirilebilir.<sup>8</sup>

Hasarın belirsizliği anlamında risk, evrensel bir olgudur. Bireylere ve şirketlere yaşamın her aşamasında problem çıkarabilir. Bireyler ve şirketler belirsizlik nedeniyle zararın ne olabileceğini önceden bilemez. Riskin gerçekleşmesi can ya da mal kaybına yol açar. Zararların ve kayıpların ne olacağı önceden belirsizdir. Risk, bu belirsizlikle birlikte vardır.

Gelecekte beklenmeyen bir durumun ortaya çıkma olasılığı, yaralanma, incinme ve zarara uğrama şansı ya da arzu edilmeyen bir olay veya etkisinin ortaya çıkma olasılığıdır.<sup>9</sup> Finansal açıdan risk, beklenen getirinin gerçekleşen getiriden sapma olasılığıdır. Yatırımcının yapmış olduğu yatırımdan sağlayacağı verimin, beklenen verimin altına düşme veya üstüne çıkma olasılığı söz konusudur. Yatırımcı açısından bu olasılık yapmış olduğu yatırımının riskini oluşturur. Örneğin, bir menkul kıymetin gerçekleşen getirisi, beklenen, tahmin edilen getiriden ne kadar büyük farklılık veya sapma gösteriyorsa, söz konusu menkul kıymetin riskinin o kadar fazla olduğu söylenebilir.<sup>10</sup>

Hukuki anlamda risk ise, tarafların iradeleri dışında oluşan, belirsiz ve gelecekte ortaya çıkabilecek bir olay olarak tanımlanabilir. Buna göre riskin unsurlarını şöyle sıralayabiliriz.

- Risk, tarafların iradeleri dışında ortaya çıkan bir olaydır.
- Risk belirsizdir. Risk olarak nitelendirilebilecek olayın gerçekleşip gerçekleşmeyeceği önceden bilinmemelidir.

---

<sup>8</sup> Niyazi Berk, Sigortacılıkta Risk Yönetimi, İstanbul, Emek Sigorta Yayını, 1992, s-5

<sup>9</sup> Ali Ceylan, Pay Senedi Değerlemesi, Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt No:IV, Sayı No:1, 1983, s.136

<sup>10</sup> Mehmet Bolak, Sermaye Piyasası-Menkul Kıymetler ve Portföy Analizi, İstanbul, Beta Yayınları, 1991, s.104

- Risk gelecekte ortaya çıkabilecek bir olaydır.
- Risk tek kişiyi etkileyeceği gibi çok sayıda insanı hatta gelecek nesilleri etkileyecek boyutta olabilir.
- Risk meşru ve yasalara uygun olmalıdır.

Risk, olasılık olarak ölçülebilir bir belirsizliktir.

Risk doğrudan ölçülmesinin güçlüğü nedeniyle hesaplama yoluna gidilerek belirlenir. Risk yönetimi başarısızlık olasılığının ya da sıklığının ve başarısızlığın sonuçlarının veya şiddetinin fonksiyonudur. Sıklık zamanı birimi ile ifade edilir. Sonuçlanan risk değeri başarısızlıkları birbiri ile karşılaştırabilecek bir değer performansı bir zaman periyodundan diğerine karşılaştırmayı sağlamaktadır.

Risk sayılarla ifadesi planlama, üretimin ve benzer fonksiyonların çeşitli yönleri ile ilgilenen insanlar arasında bir takım çalışmasının gerektirmektedir.

Risk, gerçekleşen sonuçlardan veya değerlerden hareketle beklenen sonuçların belirlenmesidir. Bu tanıma göre, risk tek bir oluşumun veya kaybın olasılığı olmayıp beklenenden farklı sonuçların gerçekleşmesi olasılığıdır. Risk, gelecekte beklenen veya arzu edilen bir sonuçtan olumsuz yönde sapma olasılığı olarak da nitelendirilebilir.<sup>11</sup>

### **1.3. Risk Yönetimi**

Risk yönetimi, işletmelerde, gerçekleşmesi mutlak olmayan (veya ölüm gibi gerçekleşmesi mutlak olmakla beraber ne zaman gerçekleşeceği belli olmayan ) ve sigortalı ile sigortacının iradesi dışında ve gelecekte meydana gelmesi muhtemel bir tehlike olarak ifade edilen risklerin oluşmaması için yerine getirilmesi gereken faaliyetlerin tespiti ve bunun en uygun biçimde yönlendirilmesidir. Bir sigortacı, diğerlerinin kendi başlarına üzerlerine almak istemedikleri riskleri üstlenir. Genellikle de üstlenilen bu riski yönetmede diğerlerine kıyasla göreceli bir avantajı vardır. Bu

---

<sup>11</sup> Berk,s.6

avantaj, o riski üzerindeki uzmanlığı ve risk portföyünü iyi yönetebilme yetisinden kaynaklanır.<sup>12</sup>

Modern risk yönetimi, kuruluşların ve sigorta şirketlerinin sınırlı finansal kaynaklarının en faydalı şekilde kullanılması için sigortanın en etkili bir araç olması için oluşturulan yöntemdir. Modern risk yönetiminde bireyler, ticari ve sanayi kuruluşları ve hükümeti zarar, kayıp ve kontrolü ile finansmanda bunları önlemek ve uygulamak için geleceğe yönelik tedbir alma görevi üstlenirler. Risk yönetimi olasılık planlamasında beraberinde getirir.<sup>13</sup> Olayın olması durumunda oluşacak mümkün durumlar düşünülerek değerlendirmeler yapılır. Bu konuda en güzel örnek 1999 Adapazarı Depreminden sonra sıkça tartışılan Marmara Bölgesinde depremin olup olmayacağı ile ilgilidir. Deprem olur mu? Olursa kaç şiddetinde olur? Deprem sonunda oluşacak zarar, ziyan ne olur? Bu kaybı en aza indirebilmek için neler yapılabilir? Ne gibi önlemler, tedbirler alınabilir.

Sigortacılıkta risk yönetimi, geleceğe olan risk tehlike ve başarısızlıkları önleme yöntemidir. Sigorta şirketleri gelecekteki başarısızlıklarını önlemeye, sonuçlarını azaltmaya çalışırlar. Uygulamada şirketler pazarda hangi faktörler tarafından etkilendiklerinin bilincindedir. Ayrıca başarısızlık tanımı da zaman içerisinde değişebilmektedir.

Risk yönetimi veya başarısızlık yönetimi başarısızlıkları planın bir kısmını yapmaya çalışmaktadır. Bir organizasyonun başarısızlıklarının incelemek ve sınıflandırmak için en başarılı yöntemlerden biri güvene odaklanmış yaklaşımdır. Böylelikle şirketler olayları kontrol altına alarak kendi başarısızlık verilerini, sistem dizaynını ve operasyon deneylerinin gücünü birleştirebilir.

Başarısızlıklar aniden oluşmaz ve zaman içerisinde tahmin edilebilir. Gerçekleşmeden önce zaman içinde bir dizi sinyal verebilmektedir. Başarısızlıkları yönetmek ve riski en aza indirmenin anahtarı, başarısızlığın koşullarını doğru olarak

---

<sup>12</sup> Porro, Bruno, From Risk to Capital-An Insurance Perspective, Swiss Re, Zurich, 1999, s.22

<sup>13</sup> Murat Baydar, Risk Değerlendirmesi, Ölçülmesi ve Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2000, s.22

gösterecek ölçümlerin gelişmesi ile olur. Böyle bir ölçüm stratejisi ile organizasyonlar başarı için gerekli koşulları etkin şekilde yönetebilirler.

Risk yönetiminde, potansiyel her başarısızlık sayısal ölçütler kullanılarak tahminlerde bulunmaktadır. Buna en tipik örnek Altman'ın işletmelerin iflası ile ilgili yapmış olduğu çalışmadır.<sup>14</sup> Altman iflas maliyetini, şirketin iflas başvurusundan önce ve sonraki yıllarda kaybedilen karlardan yola çıkarak regresyon yöntemini kullanarak hesaplamıştır. Beaver'da aynı amaçla yapmış olduğu çalışmada benzer sonuçlara ulaşmıştır. Bu çalışmalar, işletmelerin iflas etmeden önce bazı tipik başarısızlık sinyalleri verdiği ve buna uygun düzeltici önlemlerin alınmaması halinde şirketlerin iflas ettiği ortaya konmuştur.

Risk yönetimini kullanarak organizasyonlar başarısızlıklar arasında objektif karşılaştırmalar yapabilmekte ve hangi riskleri önce ele alacaklarını saptayabilmektedirler. Sınırlı ve birçoğu finansal durumlardan ötürü daralan bütçelere karşı karşıya olan firmaların çoğu için riskin karşılaştırılması önemlidir. Başarısızlık önemsiz olarak gözükebilir ancak sık tekrarlanıyorsa şirketin maddi yapısını aşındırır. Etkili bir enformasyon sistemi sayesinde şirketler başarısızlıklara ne şekilde öncelik taşıyacaklarına dair doğru karar verebilmektedirler.

Risk yönetimi faaliyetlerinden ortaya çıkan istatistiksel yöntemleri kullanarak veri tabanı oluşturmak ve bu veriler kullanılarak trendler de oluşturabilmektedir. Bu yaklaşım, şirketlerin risklerinin artma veya azalma yönü hakkında bilgi verebilmektedir.

Sigortalıların hatalı davranışları da riskleri arttırabilmektedir. Ölçüm stratejisi insan hatasına yol açan durumları saptayabilmek için geliştirilmiştir. Çoğu durumlarda insan ile ilgili kazaların esas nedeni, idari, yönetim, dizayn ve işlem ihmalleridir. Yüksek risk uygulamaları ve prosedürleri geliştirerek bunların işletme bünyesine yerleştirilmeleri ve yönetilmeleri önem taşımaktadır.

Risk yöneticisi riski tanımlayıp, ölçme ve değerlendirmesini yaptıktan sonra bu riski nasıl yöneteceğine, kontrol edeceğine karar verir. Risk yöneticisi işletmenin

---

<sup>14</sup> Niyazi Berk, Finansal Yönetim 4.B., İstanbul, Türkmen Kitapevi, 1999, s.477

beklenen kayıplarını minimize eder ve işletmenin toplam kaybının beklenen değeri azaltarak riski sınırlandırır. Risk yönetimi aşağıdaki teknikler kullanılarak uygulanır;

- ✓ Riskten kaçınma
- ✓ Riski azaltma
- ✓ Riski transfer etme
- ✓ Riskin üstlenilmesi
- ✓ Riski paylaşma

### **1.3.1. Riskten Kaçınma**

Riskten kaçınma, riski kontrol etme tekniklerinden biridir fakat olumlu bir yöntem niteliği taşımamaktadır. Riskten kaçınma üretim sürecini veya ürününü değiştirme biçiminde faaliyetler olabileceği gibi faaliyet alanının değiştirilmesi şeklinde olabilir. Bu yöntem kayba yol açarak faaliyetleri kesmeyi de içerir. Risk çok kısa bir süre için bile kabul edilemez ise riskten kaçınma söz konusu olup, riske yol açan eyleme girilmemektedir.

Sorumluluk risklerinden kaçmak mümkün değildir. Ayrıca personel, mal ya da faaliyetlerin ağırlığının bunların üreteceği potansiyel kayıpların önemli olması nedeniyle riskten kaçınma olanaksızdır. Yapılması düşünülen değişiklikler önemli harcamalar gerektirmesi, yapılacak değişikliğin yeni riskler getirilmesi veya uygun olmaması gibi durumlar ortaya çıkaracağından riskten kaçınmayı olanaksız hale getirebilir. Örneğin: bir işletme karayolu taşımacılığını riskli bularak hava veya demiryolu taşımacılığını tercih edebilir ve bu seçmiş olduğu alternatiflerde de risklerle karşılaşabilir.

Belli risklerin kontrolü, bu riskleri oluşturacak faaliyetlere başlamadan önce reddederek veya bu faaliyetlere başladıktan sonra bırakarak olabilir. Riskten kaçınmanın pratikteki uygulaması daha çok başlamadan bu faaliyetleri kabul etmeyerek olur.



Örneğin, bir kimya şirketi deneylerini yapmak için şehir dışında bir kasabayı seçebilir fakat araştırmalar sonunda yapılacak deneylerin doğal çevreye zarar verebileceği ortaya çıkar. Bu riske karşı şirket bu riski sigortalamak ister fakat birçok şirket bu olaya girmek istemez diğerlerinin vereceği rakam ise şirket uygun görmez. Bu sonuca göre şirket bu faaliyetten vazgeçer. Riskten kaçınma yöntemi sigorta sektöründe yaygın olarak uygulanan bir yöntem değildir.

### **1.3.2. Riskin Azaltılması**

Riskin azaltılması, oluşan kaybın sıklık ve şiddetini azaltma biçimindedir. Riski azaltma kayıplarının nedenlerini ortadan kaldırarak meydana gelmesini engeller, mal ve personeli korur, kayıpların şiddetini azaltarak minimize eder, kayıp sonrasında kurtarma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesini sağlar.

Uygulamada kayıpların meydana gelmesini önlemek için koruyucu önlemler alınması desteklenmektedir. Bazı yöntemlerle kaybın meydana gelmesi önlenirken diğer yöntemlerle de meydana gelen kaybın zararını azaltabilmektedir. Örnek olarak; hırsız alarmları, sprinkler sulama sistemleri, gece bekçileri, tıbbi bakım verebiliriz. Kaybı önlemek riskin etkilerini yok ettiği için en çok tercih edilen durumdur. Kayıp olasılığı tümüyle ortadan kaldırılırsa riskte ortadan kaldırılmış olmaktadır. Başka bir bakış açısına göre ise, kaybın önlenmesi risk ile başa çıkabilmek için yetersiz bir yaklaşım olarak görülmektedir. Bazı kayıpların önlenmesi mümkün olmayıp bir diğer durumda da kaybı önleme maliyeti kayıp maliyetinden daha fazla olabilmektedir.<sup>15</sup>

### **1.3.3. Riski Transfer Etme**

Riskin transferi çeşitli şekillerde yapılabilir. Bunlardan biri riski oluşturan varlık veya aktivitenin transferidir. Riskin transferindeki en önemli unsur, bir kişiden riski taşımaya daha istekli olan bir başka kişiyle transfer edilebilir olmasıdır. Örneğin bir işletme binasını satmasıyla birlikte riski yeni alıcıya devretmiştir. Mal ve faaliyetin dışında da risk transferi yapılabilir. Bir üreticinin ürünün kendi binasını terk etmesinden

---

<sup>15</sup> Ayşe Gül Bölükbaşı, E. Baturalp Pmukçu, Sigortacılıkta Risk Yönetimi, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 2008, s.64-65

sonra oluşacak zararların sorumluluğunun alıcıya ait olması şeklinde yaptığı anlaşma buna örnek olarak gösterilebilir.

#### **1.3.4. Riski Paylaşma**

Sigortacılığın temel prensibi olan Büyük Sayılar Kanunu'na dayanarak riskin paylaşılmasıdır. Şirketler risk paylaşma stratejilerini dikkate alarak sigorta şirketleri ile ortaklaşarak çalışmaktadırlar.

Risk paylaşma stratejileri;

- ✓ Riskin bir kısmının şirketçe üstlenilmesi,
- ✓ Riskin bir kısmının sigorta şirketine transferi,
- ✓ Riskleri azaltma ve kontrol altına almada sigorta şirketinin deneyiminden faydalanmak.

Risk kaybının önlenmesi ve kontrolü ile azaltılabilmektedir. Kayıpların meydana gelmesini önlemek için koruyucu önlemler alınması desteklenmektedir. Bazı yöntemlerle kaybın meydana gelmesi önlenirken diğer yöntemlerle de meydana gelen kaybın zararını azaltabilmektedir.

#### **1.4. Riskin Sınıflandırılması**

Kişileri ve işletmeleri tehdit eden riskleri yaratacakları sonuç bakımından ekonomik sonuç doğurmayan riskler ve ekonomik sonuç doğuran riskler olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür.

##### **1.4.1. Ekonomik Sonuç Doğurmayan Riskler**

Sigorta konusu ve kapsamı dışında kalan bu riskler, kişilerin manevi değerlerini, onur ve haysiyetini tehdit eden risk niteliğinde olup, bu risklerin yarattığı sonuçlar para ile ölçülemez.

#### **1.4.2. Ekonomik Sonuç Doğuran Riskler**

Maddi kayıp ve zarara neden olmaları bakımından bu risklerin sonuçları para ile ölçülebilir niteliktedir. Sigortacılığın ana konusunu bu riskler meydana getirir.

Sigortacılık bakımından bu riskler de spekülâtif ve gerçek risk olmak üzere ikiye ayrılır.

##### **1.4.2.1.Spekülâtif Riskler**

Kazanma, kaybetme ve değişiklik olmama sonuçlarından oluşan üç değişik ihtimal söz konusudur. Örneğın bir şirkete yatırım yapan müteşebbisin bu yatırımı ya zararla sonuçlanacaktır ya sıfır getiri sağlayacaktır ya da pozitif bir getiri yani kar elde edilecektir.<sup>16</sup> Ekonomik faaliyetlerin tümü karar riskini içermektedir. Bu nedenle bunlara ticari risk veya işletme riski de denilmektedir. Kâr-zarar olasılığı farklı oranda olabilir, ancak sonuçta kâr ya da zarardan birisi mutlaka gerçekleşecektir. Kumar, at yarışları, spor toto ve sayısal loto oyunlarında karşılaşılan riskler spekülâtif risklerdir. Ekonomik hayatın temelini oluşturan ekonomik faaliyetlerle ilgili kararlar da spekülâtif risk kapsamı içerisinde yer alır. Spekülâtif riskler sigorta konusu ve kapsamına girmez.

##### **1.4.2.2.Gerçek Riskler**

Gerçekleşip gerçekleşmemeleri rastlantıya bağlı olarak kişi ve işletmelerin kararları dışında ortaya çıkan ve gerçekleşmeleri halinde sadece bir kaybın veya zararın doğmasına neden olan risklerdir. Riskle karşı karşıya olan kişinin herhangi bir kazanç beklentisi yoktur. Sadece kaybetme ya da kaybetmeme olasılığı bulunan risktir. Bu risklerin gerçekleşmesi durumunda zarar görecektir; kâr olasılığı yoktur. Gerçekleşmemesi halinde ise durumunu koruyacak, ne kazanç ne de kayba uğrayacaktır. Bu risklerin gerçekleşip gerçekleşmeyeceği ya da ne zaman gerçekleşeceği belli değildir. Yangın, trafik kazası, hırsızlık gibi riskler bu tür risklere örnek olarak gösterilebilir. Sigortacılığı ilgilendiren ve sigorta edilen riskler genellikle gerçek risk niteliğindedir.

---

<sup>16</sup> Şebnem Uralcan, Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi, İstanbul,Bilyay 2.b. 2004, s.7.

### 1.4.3. Temel Riskler - Özel Riskler

Temel Risk: Kaynakları ve sonuçları yönünden genellikle bireysel eylemler değil doğal kaynaklı veya fiziksel nitelikli riskler olup, savaş, enflasyon, işsizlik gibi politik, sosyal ve ekonomik bunalımlara yol açar. Bu riskler, sonuçları itibarıyla bütün toplumu etkiler.<sup>17</sup>

Özel Risk: Kaynakları ve sonuçları bakımından bireyi etkileyecek şekilde sonuç doğuran risklerdir. Yangın, hırsızlık, kaza, ölüm gibi.

İster bireysel, ister toplumsal sonuç doğursunlar, riskler mal varlıkları ve can varlıklarını etkilerler. Mal varlığını tehdit eden riskler, kişilerin ve işletmelerin aktif, alacak veya gelirlerinde bir azalmaya neden olurlar.

Pasiflerdeki artış, sorumluluk kavramıyla ilgilidir. Kişiler eylemlerinden dolayı bir başka kişinin mal ve/veya canına zarar verirlerse bunu gidermekle yükümlüdürler. Bu yükümlülük, hukukta '**Sorumluluk**' kavramı ile ifade edilmektedir. Sorumluluk riski gerçekleştiğinde kişiler borç altına girerler, pasiflerinde bir artış meydana gelir.

Can varlığını tehdit eden riskler ise kaza, sakatlık, hastalık, yaşlılık, ölüm gibi risklerdir. Ölüm riski hariç, diğerlerinin gerçekleşmesi halinde ya ilave masrafların yapılması veya işsiz kalma nedeniyle gelirden mahrum kalınması söz konusudur. Ölüm riskinin gerçekleşmesi halinde ortaya çıkacak sonuç, ölen kişinin yakınlarını ilgilendirmektedir.

### 1.4.4. Fiziksel Risk - Moral Risk

Sigortacılık terminolojisi bakımından risk ile ilgili üzerinde durulması gereken bir diğer konu da **Fiziksel Risk - Moral Risk**' ayrımıdır.

**Fiziksel Risk**, sigorta konusunun fiziki konumunu ifade eder. Sigortalanacak binanın ahşap olması, deprem bölgelerinde yer alması, taşınacak malın yüke uygun bir

---

<sup>17</sup> Güvel,s.73-74

araçta taşınması riskin fiziksel konumunu belirtir. Alınacak önlemlerle fiziksel risk iyileştirilebilir.

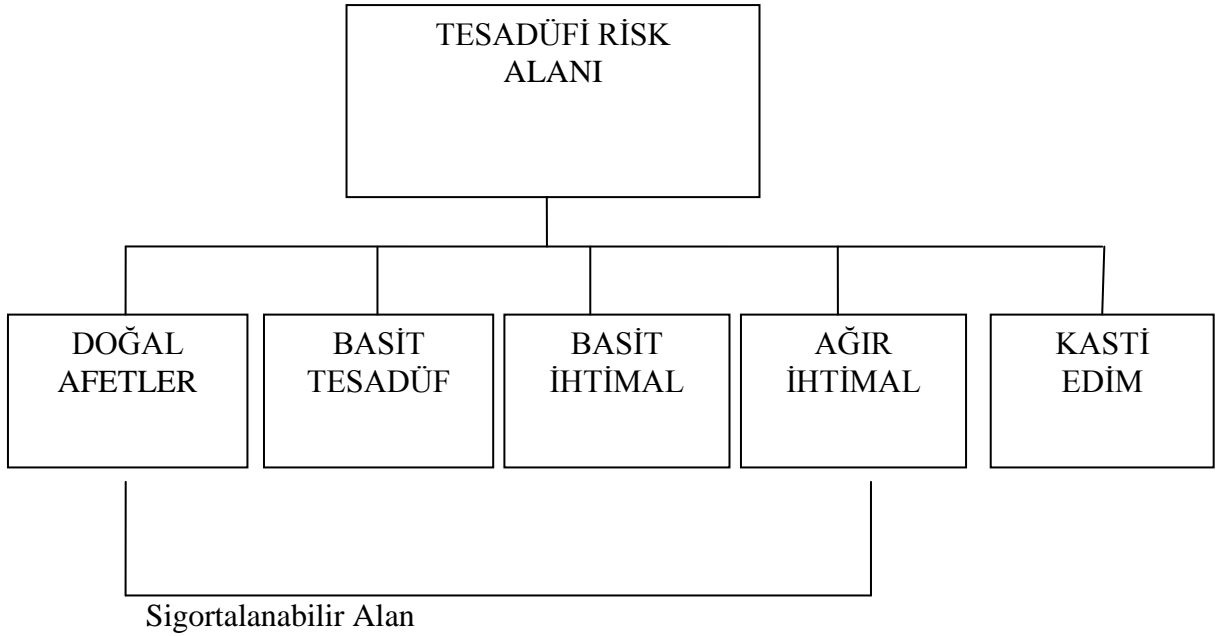
**Moral Risk** ise, sigortalanacak kişinin özellikleri ile ilgidir. Bu özellikler, tutum, davranış, alışkanlıklar ve dürüstlüğüne bağlı özelliklerdir. Ancak moral risk sigortalının sadece dürüst olmadığı şeklinde yorumlanmamalıdır; bu risk değerlendirilirken sigortalının tüm yaşam tarzı ele alınmalıdır.

## 1.5. Sigortalanabilir Riskler

### 1.5.1. Tesadüfî Risk

Riskin sigortalanabilmesi için tesadüfî olarak gerçekleşen bir risk olmalıdır. Risk, gerçekleşecek veya gerçekleşmek üzere olan ya da kesinlikle gerçekleşmeyecek bir risk olmalıdır.<sup>18</sup>

Şekil 1.1: Sigortalanabilir Riskler Alanı



<sup>18</sup> Uralcan,s.26-27

Şekil 1.1' de görüldüğü gibi, doğal afetlerin bir kısmı sigortalanabilir alanın dışında bırakılmıştır. Katastrofik riskler onlarca yılın primiyle karşılanamayacak kadar büyük olabilmektedir. Sigortada amaç, riski bir yerden başka yere alıp götürmek değil; büyük sayılar arasında dağıtarak elimine etmek, ekonomik yıkımları önlemektir.

### **1.5.2. Ölçülebilir Risk**

Riskin yapısında belirsizlik unsuru vardır; fakat her belirsizlik risk değildir. Belirsizlik, istatistiksel ölçümler sonucu nesnel bilgilerin çok sayıda olması ile bilgisizlik düzeyindeki belirsizlik olmaktan çıkmakta, olasılık oranını gösterecek hale gelmektedir. Bilgisizlik düzeyindeki belirsizlikler, olasıklar belirlenmiş riskler haline getirilebildiği ölçüde, güvenle yönetebilir hale getirilmiş olur. Bu ölçülebilirlik, olayların istatistiksel olarak kavranması incelenmesi, böylelikle hem prim oranlarının hem de hasar maliyetlerinin belirlenmesi için gereklidir.<sup>19</sup>

### **1.5.3. Para ile Değerlendirilebilen Risk**

Risk gerçekleşikten sonra, ekonomik kaybının karşılanabilmesi, haksız kazanç yaratmadan giderilmesi için, zararın finansal değerinin belirlenmesi gerekecektir. Finansal değer, para birimi ile belirlenen değerdir.

### **1.5.4. Yasal Risk**

Yasal riskle anlatılmak istenen risklerin meşru olmasıdır. Sigorta toplum düzenine olumlu yönde katkıda bulunmalıdır. Yasalarla, inançlara ve kamu vicdanına aykırı risklerin güvence altına alınması, sigortalanması düşünülemez.

---

<sup>19</sup> Uralcan,s.28-30

### **1.5.5. Optimal Frekanslı Risk**

Sigortacılıkta risklerin tekrarlanma olasılığı önemlidir. Riskin tekrarlanma sıklığı çok düşük veya çok yüksek olmamalıdır. Hasarın tekrarlanma olasılığının az olması sigortalıyı; frekansın yüksekliği ise sigortacıyı sigorta bağıntısına girmekten alıkoyar.

### **1.5.6. Büyük Sayılar Kanunu'nun İşlerliğini Sağlayan Risk**

Büyük sayılar kanunu, homojen yapıdaki risk grubunda, risk sayısı arttıkça, hasar olasılığının, o olayla ilgili genel hasar olasılığına daha çok yaklaşacağını öngören istatistik yasasıdır.<sup>20</sup>

Büyük Sayılar Kanunu'nun işlerliğini sağlamak demek:

- Aynı grupta olan çok sayıda riski sigortalayarak hasar / prim oranını geleceğe yakın kılmak
- Hasarı büyük sayılara dağıtarak, sigortalı başına düşen yıkımı azaltmaktır.

## **1.6. Sigortanın İşlevleri**

Sigorta, karşılaşılmaması muhtemel tehlikelerin ekonomik sonuçlarını bertaraf eden herhangi bir olaydan önce alınan tedbirlerle ilgili bir risk yönetim türüdür. Sigorta ile risk yönetiminde az sayıdaki insanın başına gelen zarar, aynı riske maruz bulunan insanların tümü tarafından birlikte göğüslenip daha kolaylıkla karşılanabilir duruma gelmektedir.<sup>21</sup>

Sigortalılar belirlenmiş olayların risklerine karşı koruma satın alırken, sigorta şirketleri de riskler karşılığında talep edilecek bu miktarları yatırıma yönlendirirler. Bu nedenle, sigorta sektörünü, riskten korunmak isteyen sigortalılardan toplanan tüm kaynakları, riskle karşılaşan sigortalılara aktaran basit bir mekanizma olarak görmek

---

<sup>20</sup> Cahit Nomer,Hüseyin Yunak,Reasürans,Ceyma Matbacılık,1998,s.190

<sup>21</sup> Baydar,s.22

yanlıştır. Sigorta sektörü, üstlendiği işlevleri sayesinde aynı zamanda ülke ekonomisine önemli katkılarda bulunmaktadır. Günümüzde ekonomik büyüme modellerine, bankacılık ve sigorta sektörleri de eklenmiş ve yapılan birçok ampirik çalışma, bankaların ve sigorta şirketlerinin ekonomik büyümeye katkı sağladığını tespit etmiştir.

Sigorta sistemi değişik önemlere sahip birçok ekonomik ve sosyal işlevi yerine getirmektedir. Bunlar şöyle özetlenebilir:

Fertlere ve kurumlara ekonomik ve sosyal hayatta öngörülebilirlik ve emniyet sağlar. Sigorta, geleceğin getireceği risklerden korkmadan yaşama, çalışma ve yeni teşebbüslere girebilme olanağı sağlar. Risklerin tamamen önüne geçme olanağı olmasa da sigorta şirketleri, sigortalılarına koruma tekniklerini önererek, bilgi ve uzmanlık danışmanlığı yaparak, riskleri önleme ve gerçekleşen risklerden en az zarar ile kurtulmaları konusunda onlara yardımcı olur.<sup>22</sup>

Kredi teminine yardım eder. Günümüzde kredisiz ne ticaret, ne sanayi ne de taşımacılık düşünülemez. Kredi karşılığı ipotek edilecek bir değer sigortalı olması alacaklının haklarını kuvvetlendirerek kredi alması işlemini kolaylaştırır. Kredi demek risk demektir, kredi veren bu riski de devretmek zorundadır.

Tasarrufu geliştirir, sermaye oluşumuna katkı sağlar. Hayat sigortaları ve benzeri sigortalar uzun vadeli nitelikleri itibarıyla fon birikiminde büyük önem taşır. Çok küçük bir tasarrufla ödenebilen primlere karşılık belirlenen tarihte belirli bir meblağ elde edilebilmektedir.

Ayrıca, tahsil edilen primin oluşturduğu sermaye, yatırımlarda kullanılarak iktisadi hayatta rol oynamaktadır.

Toplumda huzur ve güven tesis eder, dayanışmayı sağlar. Sigortanın özellikle yatırımları artırıcı etkisiyle ülke ekonomisine katkıda bulunması, ayrı bir sektör oluşturup yeni iş alanları yaratması ve önemli felaketlerin çalışma yaşamında asgari kesintiyle atlatılmasını sağlaması istihdamı da artırır. Ayrıca, ölüm, yangın, hırsızlık, doğal afetler, sakatlık gibi risklerin gerçekleşmesinden doğacak sosyo-ekonomik

---

<sup>22</sup> Kender,s.8



sorunların ve kayıpların önüne geçtiğinden, sosyal huzursuzlukların çoğalmasını engeller. Böylece, huzurlu ve güvenli bir ortamın oluşmasına katkıda bulunur.

Diğer taraftan, sigorta aynı tehlikeyi görebilecek taraflar arasında “olası tehlike maliyetini” paylaştıran bir dayanışma unsurudur. Paylaşım kitlesinin reasürans yolu ile genişlemesi bu dayanışmayı uluslararası kılar.

Uluslararası ilişkileri geliştirir. Sigortacılık tekniği bakımından sigortanın başarıya ulaşması mümkün olabildiğince geniş bir alana yayılmasına bağlıdır. Bu nedenle, sigorta şirketleri yabancı ülkelerde şube açarak veya yabancı ülkelerdeki şirketlerle reasürans anlaşmaları yaparak riske daha geniş bir topluluğun katılımını sağlayabilir.<sup>23</sup>

Finansal istikrarı artırır. Sigorta, kişilerin ve kuruluşların yaşamları, sağlıkları, malları ve finansal varlıkları için güvence sağlayarak finansal açıdan istikrarlı bir ortam yaratılmasına yardımcı olur. Sigorta olmasaydı, kişiler finansal olarak ailelerinden, yakınlarından veya devletten yardım almak zorunda kalabilecekti. Firmalar da sigorta kapsamında olmadıkları için, kayıplar ve zararlarla karşılaşacak ve bu durum iflasa ya da finansal kaynaklarında azalmaya yol açacaktı. Bunun sonucunda firmaların ekonomik büyümeye olan katkıları azalacak, işçiler işlerini kaybedecek, girişimciler işlerini kaybedecek ve hükümetlerin vergi gelirleri azalacaktı. Oysa sigorta sayesinde, karşı karşıya kaldıkları olası riskler için büyük fonlar ayırmak zorunda kalmayan şirketler, daha likit hale gelerek yeni yatırımlar yapmakta, üretimlerini artırmakta, teknolojilerini geliştirmekte ve araştırma-geliştirme faaliyetlerinde bulunabilmektedir.

Girişimcileri ve ticareti destekler, iş sürekliliği sağlar. Sigorta ticaret ve sanayinin gelişmesine katkıda bulunur. Sigortacıların sağladıkları güvence çağdaş ekonomik yaşamın sürdürülebilmesi için, büyük öneme sahiptir. Sigorta kurumunun toplumsal işlevleri olarak yeni iş olanakları yaratması, istihdama katkıda bulunması toplumda genel bir güvence duygusunun yerleşmesine yardımcı olması sayılabilir.

Üretim, nakliye ve sağlık gibi birçok sektör önemli ölçüde sigorta sektöründen destek almaktadır. Birçok ürün ve hizmet ancak uygun sigortası olduğunda üretilebilir

---

<sup>23</sup> M.Ünsal Elbeyli, Sigorta ve Sigorta Pazarlaması, Geliştirilmiş II. Basım, Nisan 2001, s.24

veya satılabilir. Ayrıca, sigorta iç ve dış ticaretin büyük bir kısmını etkilemektedir. Modern ekonomiler, ticaret miktarını artırabilmek için, uzmanlaşmış finansal ürünler ve esnekliğe ihtiyaç duymaktadır. Bu da ancak sigorta sektörünün sağlayacağı geniş ürün yelpazesi ile mümkündür.

Sigortacıların zaman içinde elde ettikleri geniş bilgi birikimi ve deneyim, hasarların azaltılması için hasar öncesinde alınması gereken önlemler konusunda karar almada etkili olur. Sigorta, sözleşme aşamasında risklerin gerçekleşmesini önleyici yolları gösterip aldırarak iş sürekliliğini sağlar. Hasardan sonra da, sigortalının, olayı mümkün mertebe en az zararla atlattırmasına yardımcı olur.

Sosyal güvenlik programlarının üzerindeki baskıyı hafifletir. Özellikle hayat sigortaları ve bireysel emeklilik sistemi, devletin büyük harcamalar gerektiren sosyal güvenlik programları için tamamlayıcı bir rol üstlenmektedir. Örneğin, bireysel emeklilik sistemi sosyal güvenlik sistemine ek emeklilik ödemeleri ile sosyal güvenliğe katkıda bulunur. Böylece sosyal güvenlik sistemi üzerindeki yükü azaltarak, devlet bütçesi üzerindeki baskıyı hafifletir. Hükümetler de kaynaklarını başka yerlere ve yatırımlara aktarabilirler.

Risklerin daha etkin yönetilmesini sağlar. Sigorta sektörü, ekonominin karşılaşacağı toplam riskleri ölçerek, yöneterek ve transfer edilmesini sağlayarak azaltır. Sigortacılar, riskin gerçekleşmesi durumunda olası hasar seviyesini öngörür ve buna göre prim belirler. Bu nedenle sigortalılar daha az prim ödeyebilmek için, risk gerçekleştiğinde bunu en az hasarla atlattırma için gereken tedbirleri alır. Böylece, kaynakların da daha düzgün ve verimli kullanılması sağlanır.

Finansal sistemin etkinliğini artırır. Sigorta sektörü finansal sistemin etkinliğini üç şekilde artırmaktadır: İşlem maliyetlerinin düşürülmesi, likidite sağlanması ve ölçek ekonomisi yaratılması. Sigortacılar çok sayıda kişinin küçük miktarlarda ödedikleri primleri toplayarak, üretimde kullanılmak üzere borç olarak verir. Sigortacılar bu aracılık görevini üstlenirken, poliçe sahiplerinden doğrudan ödünç alıp yatırım yaptıkları için, maliyetleri düşük olmaktadır. Bu işlem sayesinde birikimler harekete geçmekte ve birikime yönelen ülkeler daha hızlı büyümektedir. İkinci olarak, sigortacılar likidite

yaratır. Sigortacılar topladıkları fonları uzun vadeli olarak ödünç verirken, sigortalıların zararlarını kısa vadede ödemektedir. Böylece sigortalılar likit kalabilmekte ve yeni yatırımlara yönelebilmektedir. Diğer bir deyişle; sigortacılar, sigortalılara fonları uzun vadeli olarak sağlarken ve sigortalıların hasarlarını kısa vadede öderken sigortalı nakit sıkıntısına düşmeden ödemelerini uzun vadede ve miktar olarak düşük miktarlarda öderken, hasarlarının erken ödenmesi de hasardan bir gün önceki durumuna dönesini çabuklaştırmaktadır. Bu anlamda sigortalı likit kalabilmekte ve yeni yatırımlara yönlenebilmektedir. Sigorta şirketlerinin rezervuarlarında hasar ödeme amacıyla çok büyük birikimler oluşur. Hasarlar ödeninceye kadar bu birikimler yatırımlara yönlendirilir. Dolayısıyla sigorta şirketlerinin sigorta tasarrufları ülkede para arzını artırır. Birçok gelişmiş ülkede sigorta tasarrufları, hem hane halkı tasarruflarının hem de toplam tasarrufların büyük bir bölümünü teşkil eder. Bu tasarrufların büyüklüğü sermaye maliyetinin yani kredi faizlerinin düşmesine, yatırımcının daha ucuza yatırım sermayesi bulmasına olanak sağlar. Böylece ülkede yatırım ve likit kalabilen yatırımcı sayısı, başka bir deyişle girişim ve girişimci sayısı artar. Üçüncü olarak, sigortacılar yatırımlarda ölçek ekonomisi etkisi yaratır. Primlerini biriktirerek oluşturdukları fonlarla, büyük ve masraflı projelerin finansman ihtiyaçlarını karşılarlar. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde yatırım projelerinin hayata geçmesinde sigortacıların fon yaratma kapasitesinin büyük payı vardır.<sup>24</sup>

### **1.7.Sigortanın Türleri**

Sigortacılık, genel olarak hayat sigortaları ve hayat dışı sigortalar olmak üzere iki temel bölümden oluşmaktadır. Hayat dışı sigorta dalları yangın, kaza, nakliyat, mühendislik ve tarım sigortalarından oluşmaktadır. Hayat dışı sigortalar genel olarak “zarar sigortaları”, hayat sigortaları ise “meblağ sigortaları” olarak adlandırılır. Zarar sigortalarında; fertlerin karşılaşılabilecekleri rizikoların gerçekleşmesi sonucunda oluşan zararlar tazmin edilir. Zarar sigortalarında amaç sadece sigorta edilen rizikonun

---

<sup>24</sup> SEGEM,Sigorta Acenteleri Teknik Personel Eğitim Programı Ders Notları,s.16

gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan zararın tazmini olduğu halde meblağ sigortasında amaç belli bir paranın ödenmesidir.<sup>25</sup>

### **1.7.1 Hayat Sigortaları**

Hayat sigortalarının ortaya çıkışı, sigortalının vefatı halinde geride kalan yakınlarının yaşamlarını sürdürebilmeleri için belli bir meblağının bu yakınlarına ödenmesi şeklinde olmuştur. Bireylerin gereksinimlerinin veya bakmakla yükümlü oldukları kişilerin yükümlülüklerinin farklı olması nedeniyle çok değişik biçimlerde hayat poliçesi düzenleme olanağı bulunmaktadır. Hayat sigortalarını başlıca dört ana grupta toplamak mümkündür.

#### **1.7.1.1. Süreli Hayat Sigortaları**

Sigorta poliçesi belirli bir süre için düzenlenir ve ancak sigortalının o süre içinde ölmesi halinde sigortacının tazminat yükümlülüğü doğmaktadır. Bu poliçe kapsamı çok kısıtlı olduğu için düşük primle satın alınabilir. Genellikle uzun süreli borçlarda, borçlunun yaşamını güvence altına almak için kullanılmaktadır.

#### **1.7.1.2. Yaşam Boyu Hayat Sigortaları**

Bu poliçeler, sigortalının ölümü halinde ödeme yapılmasını öngören poliçelerdir. Yaşam boyu hayat sigortalarında kısa süreli sigortaların aksine sadece kısa vadede değil, uzun vadede de tazminat ödemesi yapılır. Burada önemli olan, ölüm yaşını isabetli bir biçimde öngörerek, alınacak primi ona göre saptamaktır. Bu poliçeler daha çok veraset ve intikal vergilerinin karşılanması amacıyla yapılır.

#### **1.7.1.3. Süre ve/veya Ölüme Bağlı Hayat Sigortaları**

Sigorta bedelinin, sigortalı kişinin belirli bir yaşa varması ya da bu arada ölümü halinde ödenmesini ön gören poliçelerdir. Bu tip poliçelerde sigortalı belirli bir süre sonunda hayatta kalmış ise sigorta meblağını süreli ve yaşam boyu sigortaların aksine kendisi de elde edebilmektedir.

---

<sup>25</sup> Rayegan Kender, Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri”, III.Sigorta Semineri, Ankara, 1977, s.3

#### **1.7.1.4. Yıllık Gelir Esaslı Hayat Sigortaları**

Bu uygulama yıllar boyu ödenen primlere karşılık belirli bir dönem sonunda toplu bir meblağ alınmasını öngören klasik hayat sigortalarının tam tersidir. Burada, toptan ya da birkaç taksitle ödenen toplu meblağ karşılığında, sigortacı belirli bir süre ya da yaşam boyu ilgili kişiye yıllık bir ödemede bulunmayı kabul eder. Ancak yıllık gelir esaslı hayat sigortaları 2003 yılının Aralık ayında bireysel emeklilik sisteminin yürürlüğe girmesiyle birlikte eski geçerliliğini tam olarak koruyamamıştır.

#### **1.7.2 Hayat Dışı Sigortalar**

Hayat dışı sigortalar bireylerin, sahip oldukları malları ve mal varlıklarını koruma ihtiyaçlarından dolayı ortaya çıkmıştır. İlk ortaya çıkışları nakliyat sigortası şeklinde olmuş daha sonra yangın sigortaları rağbet görmüş ve artan riskler karşısında diğer hayat dışı sigortaları da kullanılmaya başlanmıştır.

##### **1.7.2.1 Yangın Sigortaları**

Bu sigorta ile yangının, yıldırımın, infilakın veya yangın ve infilak sonucu meydana gelen duman, buhar ve hararetin sigortalı mallarda doğrudan neden olacağı maddi zararlar, sigorta bedeline kadar temin edilir.<sup>26</sup>

Aşağıdaki haller ve dolayısıyla meydana gelen zararlar sigorta teminatının dışındadır. Ancak ek sözleşme ile bu genel şartlara ve ilişik klozlara göre bu teminat kapsamı içine alınabilirler.

- Grev, lokavt, kargaşalık, halk hareketleri
- Terör
- Deprem ve yanardağ püskürmesi

Yangın ve infilak sonucunda meydana gelmediği halde aşağıdaki haller dolayısıyla meydana gelen zararlar ek primle teminat kapsamı içinde yer alabilir.

---

<sup>26</sup> Acinan, s. 19-21

Teminat kapsamı içine alınabilecek rizikolar;

- Kar ağırlığı,
- Sel ve su baskını,
- Yer kayması,
- Fırtına,
- Dahili su,
- Duman,
- Taşıt çarpması,
- Kötü niyetli hareketler,

Ayrıca işyerleri için yangın sigortalarının doğal bir uzantısı olan kar kaybı sigortasını da yangın sigortasının içinde incelemek gerekmektedir. Özellikle 11 Eylül 2001 terör saldırıları sonucu ikiz kulelerde bulunan firmalara sigorta şirketlerince milyon dolarlar boyutunda kar kaybı ve iş durması tazminatı ödenmiştir. Bu da göstermiştir ki gerçekleşen bir terör eylemi sonucu meydana gelen hasar sadece sigortalı objenin tazmin edilmesi ile sınırlı kalmamakta, uğranılan kar kaybı ve iş durması zararları için de büyük miktarlarda tazminat ödenmektedir. Herhangi bir işyerinin yangın sonucu hasarlanması halinde, işletme, çalışmalarına kısmen ya da tamamen ara vermek zorunda kalabilir veya hasarın giderilmesine kadar daha çok masrafla daha az iş yapabilir. Kaybolan ve yapılan ek masraflar kar kaybı poliçesinin konusunu oluşturmaktadır. Kar kaybı sigortaları günümüzde küreselleşen piyasa şartlarıyla orantılı olarak gittikçe gelişmektedir.

### **1.7.2.2. Kaza Sigortaları**

Kaza sigortalarını birçok şekilde sınıflandırmak mümkündür. Kaza sigortaları aşağıda; motorlu kara araçları sigortaları, can sigortaları, hırsızlık sigortaları, cam

kırılması sigortaları, hukuki sorumluluk sigortaları, uçak sigortaları ve zorunlu sigortalar alt başlıkları ve bu başlıklara ait sınıflandırmalar şeklinde yer almaktadır.<sup>27</sup>

### **Motorlu Kara Araçları Sigortaları**

- Kasko sigortaları
- Mali sorumluluk sigortaları
- Yeşil kart

### **Can Sigortaları**

- Ferdi ve grup kaza sigortaları
- Motorlu kara araçlarının sürücüsü, muavini ve araçta seyahat eden yolcularının koltuk ferdi sigortası
- Uçak yolcularının ferdi kaza sigortası
- Profesyonel futbolcuların ferdi ve grup kaza sigortası

### **Hırsızlık Sigortaları**

- Meskenlerde bulunan zati ve ev eşyasının hırsızlığa karşı sigortası
- Ticarethanelerde bulunan ticari emtianın hırsızlığa karşı sigortası
- Yazıhane, banka ve müessese büroları, muayenehaneler ve laboratuvarlarda bulunan demirbaşların hırsızlığa karşı sigortası
- Kasa ve muhteviyatının hırsızlığa karşı sigortası
- Taşınan para ve kıymetli evrakın hırsızlığa karşı sigortası
- Emniyeti suistimal sigortası

### **Cam Kırılması Sigortaları**

- Cam ve aynaların kırılmaya karşı sigortası
- Takılı plexiglas reklam levhalarının kırılmaya karşı sigortası

---

<sup>27</sup> Timuçin Alpay, "Temel Sigortacılık Bilgileri ve Uygulamalı Hasar Yönetimi 1", Yüce Yayınları, İstanbul, Kasım 2001, s.24-26

### **Hukuki Sorumluluk Sigortaları**

- İşveren hukuki sorumluluk sigortaları
- 3. şahıs hukuki sorumluluk sigortaları
- Yapı, bina, gayrimenkul sahibinin hukuki sorumluluk sigortaları
- Mesleki sorumluluk sigortaları
- Ürün sorumluluk sigortaları

### **Uçak Sigortaları**

- Yolcu mali mesuliyet sigortaları
- 3. şahıs mali mesuliyet sigortaları
- Havalimanı işletmecilerinin mesuliyet sigortaları

### **Zorunlu Sigortalar**

- Zorunlu mali sorumluluk sigortası (Trafik sigortası)
- Motorlu araçlarla ilgili meslek faaliyetinde bulunan teşebbüs sahiplerinin zorunlu mali sorumluluk sigortası
- Tüpgaz zorunlu sorumluluk sigortası
- Tehlikeli maddeler zorunlu sorumluluk sigortası

#### **1.7.2.3 Nakliyat Sigortaları**

Nakliyat sigortası, bir yerden diğerine yapılan taşıma sırasında gerek taşıt araçlarının, gerekse taşınan malların uğrayabileceği hasarlar güvence altına alınır. Diğer sigorta dallarında belirli bazı rizikolar olmasına karşılık, nakliyat sigortasında taşıt aracına ya da mallara zarar verebilecek çok çeşitli riskler vardır.<sup>28</sup> Nakliyat sigortaları uluslararası nitelikte sigortalardır. İthalat veya ihracat konusu olan yükün sigortasında, satış sözleşmesinin tarafları birbirine yabancı olacağından gerek alıcı gerekse satıcının standart ve uluslararası kabul görmüş bir sigorta teminatı üzerinde anlaşmaya varmaları gerekmektedir. Buna bağlı olarak da birçok ülkedeki nakliyat sigortacılığı uygulamasında, sigorta sözleşmesinin düzenlenmesinde Londra Sigortacılar Enstitüsü

---

<sup>28</sup> Güvel, s.125



tarafından hazırlanmış ve uluslar arası kabul gören özel şartlar yaygın biçimde kullanılmaktadır.<sup>29</sup>

Nakliyat sigortalarını, genel olarak, “yük” ve “tekne” sigortaları biçiminde iki kısma ayırmak mümkündür. Yük sigortası ile bir yerden deniz, kara, hava ya da demiryolu ile başka yere taşınan malların çeşitli rizikolara karşı teminat altına alınması söz konusudur. “Kıymet” terimi ile ifade edilen nakit, değerli madenler, mücevherat, kıymetli evrak vb. gibi değerler de her türlü ziya veya hasarlar, poliçe ile tespit olunan şartlar dahilinde sigorta bedeline kadar temin edilir.

Tekne sigortası ile poliçede belirtilen gemi ya da diğer deniz ve göl araçları ya da bunlara ilişkin diğer sigorta ettirilebilir menfaatlerin maruz kalabileceği rizikolar, poliçede belirlenen koşullara bağlı olarak güvence altına alınır.

Nakliyat sigortaları ile teminat altına alınabilecek bir başka menfaat de kısaca “tasıma ücreti” olarak adlandırılabilir navlundur. Taşıyıcının navluna, malların boşaltma yerinde teslimi ile hak kazanması halinde navlun üzerinde sigortalanabilir bir menfaati vardır. Bu menfaat belirli bir sefer için ya da belirli bir süre için teminat altına alınabilir. Nakliyat sigortalarıyla sadece deniz ve taşımacılık rizikolarına karşı teminat sağlanmaktadır. Ama bunlara ek olarak istenildiğinde savaş, grev vb. rizikolar da teminata alınabilirler.

#### **1.7.2.4 Tarım Sigortaları**

Tarım sigortaları, daha çok, dolunun tarla ve seralardaki üründe yol açacağı zararların teminat altına alınmasını amaçlar. Teminat kapsamı içine, seraya dolu tarafından verilen maddi zarar da alınabilir.<sup>30</sup> Özellikle son zamanlarda Antalya, Mersin vb. sera alanlarının fazla olduğu yerlerde yaşanan sel felaketleri tarım sigortalarının önemini ortaya çıkarmış ve sigortalı olan çiftçiler hasarlarını alırken sigortası olmayan çiftçiler büyük sıkıntılar yaşamıştır. Çiftlik ve kümes hayvanları ile at yarışları ve ev

---

<sup>29</sup> Kender,s.13-14

<sup>30</sup> Özbolat,s.297

hayvanlarının kaza ya da hastalık sonucu ölümü de hayvan hayat sigortalarınca temin edilir.

### **1.7.2.5 Mühendislik Sigortaları**

Mühendislik sigortaları zamanla gelişerek vinçler, asansörler, çeşitli makine ve tesisler, elektrik donanımı ve bilgisayarları kapsayacak kadar genişlemiştir. Günümüzde gelişen teknolojik şartlar ve bu şartlara uygun büyük, hacimli ve yüksek maliyetli makineler, inşaat sektöründeki gelişmeler vb. diğer gelişmeler mühendislik sigortalarının önemini ön plana çıkarmıştır. Verilen teminat, sigorta konusunun uğradığı zararın yanı sıra çevredeki sigortalıya ait diğer mallara verilen zararlar ile üçüncü kişilere verilecek zararlardan doğacak hukuki sorumluluğu ve kar kaybını da kapsamaktadır.<sup>31</sup>

### **1.8.Fiyatlandırma Stratejileri**

Fiyat; ürün ya da hizmetin elde edilmesi, müşterilerin elde edilen yararlar için mübadele ettikleri değerlerin toplamıdır. Değişime konu olan her şeyin bir bedeli vardır. Pazarlama içerisinde bu bedel fiyat olarak ele alınmaktadır. Aslında fiyat ekonomik hayatın temel düzenleyicisidir. Bu bakımdan günlük hayatta bu kadar önemli bir unsurun bir işletmenin pazarlama karmasında da aynı önemi almaktadır. Pazarlama karmasının 4 ayağından biri olan fiyatlandırmayı bazı faktörler etkilemektedir. Bir işletme ürettiği ürün ya da hizmeti fiyatlandırırken yani fiyatlandırma stratejisini belirlerken aşağıdaki faktörleri göz önünde bulundurması gerekir.<sup>32</sup>

1. İçsel Faktörler: İşletme yönetiminin kontrolündeki etmenler.
  - a. İşletmenin Fiyatlandırma Amaçları
  - b. Maliyet Yapısı

---

<sup>31</sup> Acinan, s.32-34

<sup>32</sup> Bölükbaşı,Pamukçu,a.g.e.,s.106

- c. Fiyat Karar Mekanizması
- d. Pazarlama Karması Stratejisi

2. Dışsal Faktörler: İşletme yönetiminin müdahale edemediği etmenleri kapsar.
- a. Politik ve Yasal Düzenlemeler
  - b. Pazar ve Talep Yapısı
  - c. Dağıtım Kanalları
  - d. Rakiplerin Fiyat ve Maliyetleri

Fiyatlandırma stratejisini belirlerken işletmenin fiyatlandırma amaçları doğrultusunda hareket etmek gerekir. Bu amaçlar;

1.Varolabilme;

- Masrafları karşılama

2.Finansal Amaçlar;

- Maksimum Kar
- Yatırımın Geri Dönüşü
- Nakit Akışı

3.Pazarlama Amaçları;

- Pazar Payını Artırma
- Satış Tahmini
- Mevcut Durumu Koruma

### 1.8.1.Sigorta Şirketlerinde Fiyatlandırma

Sigorta şirketinin fiyatlandırma stratejileri, şirketin hedeflerine ve sigorta pazarının yapısı ile ilişkilidir. Fiyatlandırma amaçlarını başlıca üç temel başlık altında sıralanabilir:<sup>33</sup>

i. Şirket sermayesinde belirli bir getiri oranı elde etmek,

Şirket sermayesinde belirli bir getiri oranı elde etme, hissedarların zamanla yatırımlardan uygun bir getiri elde etme beklentilerini yansıtmaktadır. İstenilen getiri oranı risklilik koşulları altında alternatif yatırımlardan elde edilen getirilerden sağlanabilir. Şirketin sermayesi sigorta kapsamına alınan riskler için yeterli olabilecek düzeyde ise fiyatlandırma amacına ulaşılmıştır.

ii. Şirket karını maksimumlaştırmak,

Şirket karını maksimumlaştırma hissedarların beklentileri ile sigorta pazarının durumu ve gerektirdiklerini dengeleme ikilime ile karşı karşıya kalan şirket yönetiminin amacıdır.

iii. Pazar payını artırmak

Şirket Pazar payını artırmak için kısa, orta ve uzun vadeli planlar doğrultusunda ürün çeşitlendirmesi ile yeni fırsatlar yaratma, uzmanlaşma gibi seçenekleri değerlendirebilir.

Sigorta pazarının özelliği gereği fiyatlardaki artış, poliçe başına idari maliyetleri artırmakta ve sigorta satın almaya karşı talepte azalışa yol açabilmektedir. Pazardaki taraflar zaman içinde belirli bir fiyattan ne kadar poliçe satılacağı belirlenebilecektir. Pazarda farklı fiyatlandırma araçları ile farklı satıcılar bulunmaktadır. Farklı amaçlar farklı fiyatlara yol açarsa bireysel satıcılar istemin elastikiyetine dayanan değişikliklerin oluşmasını bekleyeceklerdir.

---

<sup>33</sup> Cemal Ezerdi, Yangın Sigortacılığı, 2. Baskı, İstanbul, 1998, s. 119

Sigorta şirketi için önemli bir unsurda iş hacmindeki olası değişimlerdir. İş hacmindeki düşüşler yönetim maliyetlerini etkiler ve mali yapıyı yıpratır. Uygulamada sigorta şirketi kısa ve orta vadede iş hacmini korumaya çalışmaktadır. Bununla birlikte şirketin değişebilen maliyetleri karşılayacak finansal gücü bulunursa fiyatlandırmada daha bağımsız hareket edebilir ve pazardaki dalgalanmalardan daha az etkilenir. Şirket finansal gücü farklı iş kolları veya kapalı devre sigorta şirketleri de sağlayabilir.

Piyasadaki mevcut fiyat rekabetinden dolayı şirketler değişik stratejiler geliştirmeye çalışmaktadır. Ürünlerin yapısı, tasarımı ve hizmet kalitesi ile diğer şirketlerden farklı olmaya çalışmaktadır.

Endüstrideki bazı iş kollarında ürünlerin istemi ve fiyatları arasındaki ilişki ürünü etkileyebilmektedir. Fiyat veya müşteri değiştiğinde kalite değişmemektedir. Oysa sigortacılıkta primlerdeki artışlar sigortaya olan talebi azaltabilmektedir. İyi riskler kaçabilmekte ve risk taşıyıcıları yüksek fiyat ödeme ile karşılaşabilmektedir. Portföyün kalitesi fiyatlardaki değişimlerden doğrudan etkilenmektedir.<sup>34</sup>

Sigorta şirketinin politikası sadece kendi seçimlerinden veya yeteneklerinden değil, aynı zamanda rakiplerinin fiyat politikalarından, risk seçim stratejilerinden Pazar imajından v.b. faktörlerden etkilenirler. Özellikle sigorta müşterilerinin seçimleri fiyatlandırmada dikkate alınmalıdır

Prim gelirlerinin hasarların beklenen maliyetini ve değişken masrafları rahatlıkla karşılayabildiği durumlarda şirketlerin poliçe satışına gitmeleri gerekmektedir. Değişken masraflar komisyon ödemeleri, sigortaya kabul işlemlerinin dolaysız maliyetlerini, yenilemeleri, hasar ödemelerinin maliyetlerini içerdiğinden üretim düzeyinden doğrudan doğruya etkilenmektedir. Risk priminin üzerindeki herhangi bir tutar ve değişken giderler şirketin sabit masraflarına ve karına katkı yapmaktadır.

---

<sup>34</sup> Bölükbaşı,Pamukçu,s.107

Bununla birlikte sigorta şirketi sabit masraflarına karşılayabilecek, teknik ve mali kar sağlayabilecek finansal yapıyı oluşturmalıdır sigorta şirketinin karlılık hedefi açısından maliyetleri karşılayan bir fiyat alt sınırı oluşturmakta ise de sigortalı açısından da bir üst sınır bulunmaktadır. Sigorta güvencesinin sağlanabilmesi için sigortalının fiyat üst sınırının şirketin fiyat alt sınırından büyük ya da eşit olması gerekir.

### **1.8.2.Fiyatlandırma Yapısı**

Şirketin fiyatlandırma politikası derecelendirme yapısına dayanmakta ve pazardaki rakiplerin özellikle pazarlama amaçları ve fiyatlandırma politikaları doğrultusunda geliştirilebilme özelliği vardır. Fiyatlandırmanın derecelendirme yapısını baz almasından dolayı sigorta şirketi pazarı dikkate alarak prim politikasında gerekli değişiklikleri yapabilmekte ve sigortalının başka şirkete yönelmesini önleyebilmektedir. Ayrıca pazarın diğer bölümleri de şirket hedefleri arasına alınabilmektedir.<sup>35</sup>

Sigorta şirketi rakiplerinin dikkate aldığı bir derecelendirme faktörünü önemsemez ise kötü seçim gerçekleşmiş olur. Bununla birlikte şirket yönetimi sigortalılara ilişkin veriler, şirketin kendi verileri, pazara yönelik veriler ve yasal verileri dikkate alarak fiyatlandırma yapısını oluşturabilir.

Fiyatlandırmayı etkileyen unsurlar aşağıdaki başlıklar altında özetlenebilir,

- Sigortalıların ekonomik, sosyal özellikleri, bilgi edinebilme ve değerlendirme imkanları, sigortalanabilir risklerinin tutarı ve yapısı,
- Şirketin risk yönetim uygulamaları, ürünlerinin yapısı, ürün politikası, pazarlama faaliyetleri, büyüme hedefleri, fon yönetim yapısı,
- Pazarın yapısı, rekabet koşulları, ürünler, Pazar hakkında bilgi edinebilme.

---

<sup>35</sup> Bölükbaşı,Pamukçu,s.108

## 2. MOTORLU ARAÇLARA İLİŞKİN SİGORTALAR

### 2.1. Motorlu Taşıtlara İlişkin Sigortalar ve Gelişimi

Otomotiv sektöründeki hızlı gelişmelere bağlı olarak ortaya çıkan ve artan trafik kazaları ile beraber otomobil sahiplerinin ve kazaya uğrayan üçüncü şahısların maddi ve manevi kayıplara uğramaları, bu kayıpları tazmin etmede sorunlar yaşamaları motorlu araçlara yönelik sigorta mekanizmalarının geliştirilmesi için çalışmaların başlamasına neden olmuştur.

Kazada kusurlu olan tarafın zararı tazmin etmeye yanaşmaması ya da böyle bir niyeti olsa dahi ödeme gücünden yoksun olması gibi olumsuzluklara karşı toplum genelinin yarattığı tepki, kanun koyucunun bu zararların telafisine yönelik bazı yasal düzenlemeleri kabul etmesine neden olmuştur. Böylece, motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortaları, trafik kazası sonucunda zarar gören üçüncü şahısların korunması gereğine duyulan ihtiyaç nedeniyle zorunlu hale getirilmeye başlanmıştır.<sup>36</sup>

20 Mart 1918 tarihinde Danimarka'da uygulamaya konulan motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortası, I. Dünya Savaşı'nın ardından diğer ülkelerde yayılmaya başlamıştır. 1920'li yıllara gelindiğinde Danimarka'daki uygulamayı diğer İskandinav ülkeleri takip etmiştir. Aynı yıllarda, Avrupa'ya çok uzak ülkelerde de benzer uygulamalar görülmeye başlamıştır. 1927 yılına gelindiğinde Yeni Zelanda'da ve ABD eyaletlerinden Massachusetts'de motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortası uygulaması zorunlu olmuştur.<sup>37</sup>

Böylece, araçlara ilişkin sigortalar ve hatta sorumluluk sigortaları motorlu araçlara ilişkin zorunlu sigortalarla birlikte ivme kazanmaya başlamıştır.

Türkiye'de motorlu araçlara ilişkin iki tane sorumluluk sigortası, bir tane ferdi kaza sigortası olmakla birlikte üç temel zorunlu sigorta bulunmaktadır.

---

<sup>36</sup> Ebru Gençosmanoğlu, Trafik Sigortası Bilgi Merkezinin Trafik Sigortasına Etkisi Üzerine Ekonometrik İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2006, s.21

<sup>37</sup> Umut Öztürk, Avrupa ve Türkiye'de Motorlu Taşıtların Sigortaları'nın Durumu, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008, s.80

### **2.1.1. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası)**

Trafik sigortası ile 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, sigorta sözleşmesinde yer alan zorunlu sigorta limitlerine kadar temin eder. Sağlamış olduğu bu teminat kapsamında herhangi bir hasarın meydana gelmesi durumunda, eksiksiz bir dosya ile yapılan başvuru sonrasında sekiz iş günü içinde tazminat ödemesi yapılması gerekmektedir. Teminat dışında kalan birçok durum mevzuatta açıklanmıştır. İşletilme halinde olmayan araçların sebep olacağı zararlar, işleten tarafından ileri sürülecek tazminat talepleri ve işletenin eşinin, kendisine evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin mallarına gelen zararlar nedeniyle ileri sürebilecekleri talepler teminat dışında sayılmaktadır. Yine, zarar görenlerin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında taşınan eşyanın uğrayacağı zararlar; manevi tazminat talepleri; işletenin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere karşı yöneltebileceği talepler; işletenin aracına veya bu araç vasıtasıyla çekilen römorklara ve yarı römorklara veya çekilen araçlara gelecek zararlar; motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyetlerde bulunan teşebbüslere, gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı gibi bir amaçla bırakılan aracın sebep olacağı zararlar; aracın yetkili makamların izniyle düzenlenen yarışlara katılması veya yarışlara katılan araçlara eşlik etmesi ile gösteride kullanılması sonucunda meydana gelecek zararlar; çalınan veya gasp edilen araçların sebep oldukları ve mevzuata göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar; çalınma veya gasp durumunu bilerek araca binen kişiler ve aracı çalan ve gasp eden kişilerin zararı ile motorlu bisikletlerin kullanılmasından ileri gelen zararlar kapsam dışındadır.<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü,100 Soruda Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası,Ankara,Hazine Müsteşarlığı Matbaası,1995,s.11



### **2.1.1.1. Sigortaya İlişkin Yükümlüler**

Kamu otoritesi, hem sigorta şirketleri hem de sigortalılar için trafik sigortası yapma yükümlülüğü getirmiştir. Diğer bir deyişle, araç sahibi olan herkes trafiğe çıkabilmek için bu sigortayı yaptırmakla mükellef iken, ilgili branşda faaliyet gösteren sigorta şirketleri de kendilerine başvuranlara bir sigorta sözleşmesi temin etme yükümlülüğü altındadır.

### **2.1.1.2. Teminat ve Primler**

Teminat limitleri, araç türlerine ve araçlarla ilgili mesleki faaliyetlerde bulunanlara göre değişebilir. Zorunlu trafik sigortalarında ödenilen primle orantılı olarak üst limitler mevcuttur. Zorunlu trafik sigortası karşı tarafın zararını bu üst limitler kadarıyla karşılar, eğer zarar bu limitleri aşıyorsa, aşan miktar için araç sahibinin hukuki sorumluluğu devam eder.

Zorunlu trafik sigortasındaki bu limitler zararın çeşidine göre değişir. Mesela can kaybı olması durumunda ölenin yakınlarına verilecek miktar, yaralanma olması durumunda hastahane giderlerine ödenecek miktardan ve bunlar da sadece maddi hasar olması durumunda bu hasarın giderilmesi için ödenecek miktardan farklıdır. Bu rakamlar her sene değişmektedir.

Trafik sigortasına ilişkin teminatlar, Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanı tarafından bir tarife ve talimat ile tespit edilmektedir. Tarife ve talimatta yer alan teminatlar iki ana grupta sınıflandırılmaktadır. Trafik sigortasıyla kazada zarar gören üçüncü şahısların maddi ve bedeni zararları giderilmeye çalışılmaktadır. Bahse konu teminat tutarları, sigorta şirketlerinin kaza nedeniyle zarar gören üçüncü şahıslara ödeyecekleri “azami tazminat” tutarını göstermektedir. Teminat tutarları, günün değişen ekonomik şartları kapsamında her yıl revize edilmektedir.

Trafik poliçesi ile;

Trafik sigortası ile kaza anında üçüncü şahısların uğrayacağı maddi ve bedeni zararlar poliçede belirtilen limitler ve sigortalının kusuru oranının da teminat altına alınmıştır. Trafik sigortası poliçesi kapsamında yer alan teminat bilgileri ve kapsamaları ise;<sup>39</sup>

a) Maddi Teminat

Sigortalının hukuki sorumluluğunu gerektirecek şekilde üçüncü şahsa ait malların zarara uğramasına neden olması halinde, meydana gelen zararı karşılar.

b) Tedavi Masrafları Teminatı

Sigortalı motorlu aracın sebep olduğu kazalarda, kazada yer alan kişilerin daha sonra ölümü meydana gelse bile,

- ilk yardım, muayene veya kontrol yada yaralanmadan ötürü ihtiyaç duyulabilecek
- ayakta tedavi,
- poliklinik,
- klinik,
- hastane

ve benzeri sağlık kurumlarındaki tedavi giderleri ile bu tedavinin gerektirdiği tüm sağlık giderlerini karşılar.

c) Tedavi Giderleri Dışındaki Diğer Tazminatlar ve Ölüm Teminatı

Sigortalı aracın bir kimsenin ölümüne neden olması halinde;ölenin defin masrafları ile ölen kişinin yardımından mahsun kalanlara destekten yoksun kalma zararı,

Sigortalı aracın bir kimsenin yaralanmasına neden olduğunda; bu kimsenin tamamen veya kısmen çalışamaz hale gelmesi nedeniyle doğan zararlar sonrasındaki

---

<sup>39</sup> [http://www.traport.com.tr/yd\\_ayinkonusu.php?vID=9](http://www.traport.com.tr/yd_ayinkonusu.php?vID=9) ,Ağustos 2004,(13.09.2010)

ekonomik mahrumiyetleri; şahsın çalışma gücünün tamamen veya geçici olarak azalması ya da yok olmasından doğan zararları karşılamaktadır. Sakatlık ve ölüm halinde aktüer tarafından destekten yoksun kalma tazminatı hesaplanır. Destekten yoksun kalma tazminatı kişinin;

- Yaşı,
- Geliri,
- Geride kalanların desteğe muhtaçlığı,
- Kusur oranına,

göre hesaplanır ve poliçede belirtilen azami teminatı aşmamak kaydıyla ödenir.

Bir taraftan AB müktesebatına uyum sağlanması, diğer taraftan sağlıklı bir rekabet ortamı yaratılarak tüketicinin orta vadede daha kaliteli hizmeti daha ucuza almasına imkan sağlamak amacıyla 14.07.2007 tarihli Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası'nda Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik'in 4. maddesi ile 01.08.2007 tarihinden itibaren trafik sigortası primlerinin, bu yönetmelikte belirlenen esaslar çerçevesinde sigorta şirketlerince tespit edileceği hükmü getirilmiştir. Yönetmeliğin 4. Maddesinin ikinci fıkrasında ise, sigorta prim tutarlarının %10 artırılabilmesi ve/veya %5 oranında düşürülebileceği ifade edilmiştir. Aynı Yönetmelikte 06.02.2008 tarihinde yapılan değişiklikle 01.07.2008 tarihinden geçerli olmak üzere sigorta prim tutarları %10 indirim ve/veya %20 artırım aralığında genişletilmiş ve sigorta şirketlerine hasar ve hasarsızlık indirimi dışında bu aralıkta kalmak koşulu ve gerekçelerinin de sigorta şirketi tarafından belirlenmesi kaydıyla serbestçe artırım ve/veya indirim olanağı tanınmıştır. Hasarsızlık indirimi veya fiyat artırımını için de Yönetmeliğin 5.maddesi ile %20'ye kadar indirim ve %60'a kadar da artırım öngören 7 basamaktan oluşan bir sistem oluşturulmuştur. Aynı Yönetmeliğin 4. maddesinin ikinci fıkrasında 19.06.2009 tarihinde yapılan değişiklik ile Müsteşarlığa %20 olarak belirlenen prim artırımının üst sınırını artırma veya tamamen kaldırma yetkisi verilmiştir. 23.06.2009 tarih ve 2009/18 sayılı Şirket Duyurusu ile üst band %100 olarak belirlenmiştir. Son olarak da, 18.05.2010 tarihinde yayınlanan 2010/6 sayılı Genelge ile şirketlere Trafik Sigortası tarifelerinde %10 indirim ve %300 artırım

aralığında olmak üzere, ancak gerekçelerinin de sigorta şirketi tarafından belirlenmesi kaydıyla serbestçe artırım ve/veya indirim olanağı tanınmıştır.<sup>40</sup>

Yapılan düzenlemelerle şirketlere belirli bir band aralığında kendi belirledikleri risk kriterlerine uygun olarak prim düzeylerini serbestçe belirleme imkânı sağlanırken, hasarsızlık sebebiyle prim indirimi ve hasar sebebiyle prim artırımında, 14.07.2007 tarihli ve 26582 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik"te 06.02.2008 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan değişiklik ile belirlenen basamak sisteminin uygulanması zorunluluğu getirilmiştir.

Mevcut düzenleme her ne kadar ile kısmi bir tarife serbestisi getirilerek şirketlere doğru fiyatlandırma imkanı yaratılmışsa da, Yönetmelikle öngörülen basamak sisteminin uygulanmasının zorunlu hale getirilmesi şirketlerin tarifelerini portföy yapılarına ve müşteri profillerine göre oluşturma imkanını sınırlandırmaktadır. Bununla birlikte kamu otoritesi tarafından tam serbesti yaklaşımının benimsenmemesinde, zorunlu bir sigorta niteliğini taşıyan trafik sigortalarının satın alınabilir olma özelliğini koruma isteğinin de etkisi bulunmaktadır.<sup>41</sup>

### **2.1.1.3. Ceza ve Denetim Mekanizmaları**

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre trafik sigortası yaptırmaksızın trafiğe çıkanlar hem para cezası almakta hem de trafikten men edilmektedirler. Ancak, bu cezai işlemlerin uygulanabilmesi için trafik sigortası olmayan araç işleteninin öncelikle Emniyet Teşkilatı tarafından rastgele seçim (random selection) yöntemiyle yapılan trafik kontrollerinde yakalanması gerekmektedir. Trafikten men cezasının yanı sıra uygulanan para cezasının miktarına bakıldığında caydırıcı gücünün yeterli olmadığı görülmektedir.

---

<sup>40</sup> Uğur Özer, Kasko ve Trafik Sigortalarında Karlılık Değerlendirmesi, Reasürör, Sayı 76, Nisan 2010, s.7

<sup>41</sup> N.Tuba Durak, Koray Erdoğan, Reasürör Dergisi, İstanbul 2010, s.4

Bunun sonucunda, sigortasız araç kullanımını engellemeye yönelik başka yöntemlerin geliştirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmakta ve başka denetim araçlarına başvurulmaktadır. Trafik tescil işlemleri ya da araç muayenesinin yaptırılabilmesi için trafik sigortasının ilgili mercie ibrazı aranmaktadır. Ayrıca, mevzuat gereğince uygulanan para cezasının caydırıcı gücünün zayıflığı dikkate alınarak, tarife ve talimatta trafik sigortasını zamanında yenilemeyen araç işletenlerine müteakip sigorta sözleşmesi döneminde prim artırımını uygulanmaktadır.

### **2.1.2. Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası**

Taşımacılık sigortası ile sigortacı, poliçede belirtilen motorlu taşıtta seyahat eden yolcuların, duraklamalar da dahil olmak üzere, kalkış noktasından varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza sonucu bedeni zarara uğraması halinde, sigortalının 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'ndan doğan sorumluluğunu poliçede yazılı sigorta tutarlarına kadar temin eder. Tazminat gerektiren bir olayın gerçekleşmesi durumunda, hak sahiplerinin başvuruları gerekli evraklar temin edildikten sonra sekiz iş günüdür. Taşımacılık sigortasıyla sağlanan teminat kapsamı dışında kalan haller yine mevzuatta sıralanmış olup, bunlar arasında sigortalı tarafından ileri sürülecek tazminat talepleri; sürücü, hizmetliler ve sigortalının eylemlerinden sorumlu tutulduğu diğer kişiler ile yolcu bileti olmayan kişilerin talepleri; yolcuların, beraberinde bulunan bagaj v.b. eşya ve taşınan diğer eşyanın uğrayacağı zararlar dahil olmak üzere, her türlü maddi zararlara ilişkin talepleri ile manevi tazminat talepleri; çalınma veya gaspedilme olayında bu durumu bilerek taşıta binen kişilerin zararları ve çalan veya gaspeden kişilerin talepleri yer almaktadır.

#### **2.1.2.1. Sigortaya İlişkin Yükümlüler**

Bu sigortayı yaptırmakla yükümlü olanlar, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı yapanlardır. Trafik sigortasında olduğu gibi, ilgili branşta faaliyet gösteren tüm sigorta şirketleri de kendilerine başvuran kişilere bu sigorta teminatını sunma yükümlülüğü altındadırlar.

### **2.1.2.2. Teminat ve Primler**

Sigorta şirketleri, sigorta primlerini serbestçe tespit edebilirler. Belirlenen prim tutarları peşin olarak tahsil edilir. Sigorta şirketleri bu Tarife ve Talimatta düzenlenen prim indirim ve artırım sebeplerini uygulamak kaydıyla serbestçe tarife belirleyebilirler. Tarife ve talimatta yer alan taşımacılık sigortası teminatları, trafik sigortasından farklı olarak sadece bedeni rizikolar (tedavi teminatı, sakatlanma ve ölüm riski) için teminat sunmaktadır.

Sigortanın kapsamına bakıldığında, trafik sigortasıyla sağlanan teminatın taşımacılık sigortasıyla beraber belli özelliği taşıyan vatandaşlar için (şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacıları) bir kez daha verildiği görülmektedir. Bu yüzden, taşımacılık sigortası aslında gerekli olmayan bir sigorta ürünü niteliğini taşımaktadır.

Trafik sigortası ile iç içe geçmişliği nedeniyle vatandaşın aynı teminat için iki kez bedel ödemesini engellemek üzere taşımacılık sigortası yaptırdığını ispatlayanlar için trafik sigortası primlerinden %20 indirim yapılması öngörülmüştür. Herhangi bir hasar durumunda, taşımacılık sigortası öncelikli olarak devreye girmekte ve hasarın bu sigortadan verilen teminat tutarını aşması durumunda trafik sigortası işleme alınmaktadır.

Sigortayı yaptırmakla yükümlü olan kişilerin icra ettikleri meslekleri gereğince, taşımacılık sigortasında il trafik yoğunluğu indirimi geçerli değildir. Ancak, bu sigorta için trafik kurallarına saygılı olan ve olmayan sigortalılar arasında ayrıma gidilerek, araç işletenlerine %20'ye varan indirim ya da %60'a varan prim artırımını uygulanabilmektedir.

### **2.1.2.3. Ceza ve Denetim Mekanizmaları**

Bu sigortayı yaptırmayan kişilere, 1.000 TL para cezası uygulanması gerekmektedir. Ayrıca, trafik sigortası için öngörülen denetim mekanizmaları bu sigorta için de aynen geçerlidir. Şehirlerarası ya da uluslararası yolcu taşımacılığının

yapılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığı'ndan bir yetki belgesi alınması zorunluluğu olup, bu yetki belgesinin ön şartlarından birisi taşımacılık sigortasının yapılmış olmasıdır.

### **2.1.3. Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası (Zorunlu Ferdi Kaza Sigortası)**

Zorunlu ferdi kaza sigortası, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacılığı kapsamında seyahat eden yolcuları, sürücüleri ve yardımcılarını, taşımacılık hizmetinin başlangıcından bitimine kadar geçen seyahat süresi içinde, duraklamalar da dahil olmak üzere, maruz kalacakları her türlü kazaların neticelerine karşı teminat altına alır.

#### **2.1.3.1. Sigortaya İlişkin Yükümlüler**

Yolcu taşımacıları bu sigortayı yaptırmakla yükümlüdür. Trafik ve taşımacılık sigortalarında olduğu gibi, ilgili branşda faaliyet gösteren tüm Sigorta şirketleri de kendilerine başvuran kişilere bu sigorta teminatını sunma yükümlülüğü altındadırlar.

#### **2.1.3.2. Teminat ve Primler**

Ferdi kaza sigortasına ilişkin teminat ve primler, Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanı tarafından bir tarife ve talimat ile tespit edilmektedir. Tarife ve talimatta yer alan teminatlar, taşımacılık sigortasında olduğu gibi sadece bedeni rizikolara (tedavi teminatı, sakatlanma ve ölüm riski) yöneliktir.

#### **2.1.3.3. Ceza ve Denetim Mekanizmaları**

Ferdi kaza sigortasının ihdası bir Bakanlar Kurulu Kararına dayanmaktadır. Oysa, para cezalarının uygulanabilmesi için dayanağının kanun olması gerekmektedir. Bu nedenle, para cezası bulunmamaktadır. Para cezası olmayan bir sigortanın uygulanabilirliği için denetim mekanizmalarının önemi daha da artmaktadır. Nitekim, yolcu taşımacılığının yapılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığı'ndan alınması gereken yetki belgesinin ön şartlarından birisi bu sigortanın satın alınmış olmasıdır.

## **2.2. Motorlu Araçlara İlişkin İsteğe Bağlı (İhtiyari) Sigortalar**

Sigortacılık sektöründen motorlu araçlara ilişkin isteğe bağlı (ihtiyari) olarak satın alınabilecek iki sigorta ürünü bulunmaktadır. Bunlar, motorlu kara taşıt araçları ihtiyari mali sorumluluk sigortası (ihtiyari trafik) ve kara taşıtları kasko sigortasıdır (kasko sigortası).

### **2.2.1. Motorlu Kara Taşıt Araçları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası (İhtiyari Trafik Sigortası )**

İhtiyari trafik sigortası ile kişiler, trafik sigortası ile sunulan teminat tutarının üzerindeki risklere ilişkin sorumluluklarını sigortalamaktadırlar. Hasarın gerçekleşmesi durumunda, kıymet kazanma tenzili gerekçesi ile tazminattan indirim yapılmamaktadır.

### **2.2.2. Kara Taşıtları Kasko Sigortası (Kasko Sigortası)**

Kasko sigortası ile sigortacı, sigortalının, karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz taşıtlardan, romörk veya karavanlar ile iş makinelerinden ve lastik tekerlekli traktörlerden doğan menfaatinin belirli tehlikeler dolayısıyla ihlali sonucu uğrayacağı maddi zararları temin eder.

Bu tehlikeler, 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, müsademesi, devrilmesi, düşmesi, yuvarlanması gibi kazalar ile üçüncü kişilerin kötü niyet veya muziplikle yaptıkları hareketler, aracın yanması ve aracın çalınması veya çalınmaya teşebbüstür.

Teminat poliçede belirtmek şartıyla yukarıda sıralanan riziko gruplarından sadece biri veya birkaçı için verilebilir. Kaskoya ilave olarak alınabilecek teminatlar ve kapsam dışında tutulan hallerde sigortaya ilişkin genel şartlarda yer almaktadır. Kaskoya ilişkin bir hasarın meydana gelmesi durumunda sigortacının ne kadar kıymet



kazanma tenzili uygulayacağına ilişkin yüzdelerin sözleşme yapıldığı esnada taraflar arasında kararlaştırılması ve sigortalının özellikle bu konuya dikkat etmesi gerekmektedir.

Yukarıda anlatılan her iki sigorta ürününe ilişkin prim hesabı serbest piyasa koşullarında belirlenmektedir. Sigorta şirketleri, poliçenin fiyatlandırılması esnasında sigortalının cinsiyetine, eğitim durumuna, ehliyet süresine, hasar geçmişine, plakasına bakarak doğru fiyat tespiti yapmaya çalışmaktadır. Piyasada yer alan çoğu ihtiyari poliçenin paket poliçeler olarak düzenlendiği görülmektedir. Paket poliçe kapsamında kasko ve ihtiyari sorumluluk sigortası teminatının yanı sıra sürücünün kendisine gelebilecek zararlardan dolayı ferdi kaza sigortası teminatının da sunulduğu görülmektedir.

### **2.3. Motorlu Araçların Neden Olduğu Zararların Tazmininde Kullanılan Diğer Sigorta Yöntemleri**

Motorlu araçlara ilişkin sigortalar arasında araç işleteninin neden olduğu bir kaza sonrasında üçüncü şahısların can ve mallarında meydana gelebilecek zararların telafisine, diğer bir anlatımla sorumluluk sigortasına verilen önem, bu amaca ilişkin sigortaların kamu otoritesi tarafından “zorunlu sigorta” olarak ihdası ile bir kez daha gözler önüne serilmektedir. Böylece, zarar gören üçüncü şahısların mağduriyeti, kazaya neden olan araç işleteninin mali gücüne bağlı olmaksızın özel sigortacılık sistemi yoluyla hızla giderilebilecektir.<sup>42</sup>

Nitekim, dünya uygulamasına bakıldığında da motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortalarının zorunlu sigorta olarak uygulandığı görülmektedir. Bu durumda iki temel soru akıllara gelmektedir:

a) Kamu otoritesi, trafik sigortası olmayan araçların neden olacakları zararlar için herhangi bir tedbir almış mıdır? Yoksa, trafik kazasının sonuçlarını zarar gören açısından “şansa mı” bırakmaktadır? Diğer bir anlatımla, sigortası olan bir araç işleteninin zarar verdiği üçüncü şahıslar özel sigortacılık sisteminin sunduğu hizmetten

---

<sup>42</sup> Gençosmanoğlu,s.29

yararlanarak mağduriyetlerini kolayca giderirken sigortası olmayan araç işleteninin zarar verdiği üçüncü şahısların, mağduriyetlerinin giderilmesi için kazaya neden olan araç işleteninin hali vaktinin yerinde olması için dua etmekten başka şansları bulunmamakta mıdır?

b) Motorlu araçlara ilişkin sorumluluk sigortaları hemen hemen tüm dünyada zorunlu sigorta kimliği ile ortaya çıkıyorsa uluslararası seyahat eden sigortalılara ve bunların zarar verdikleri tazminat alacaklılarına işlem kolaylığı sağlamak üzere uluslararası kabul gören bir uygulama birlikteliği sağlanabilir mi?

Yukarıda bahsi geçen her iki soru tüm ülkelerde tartışılmış ve çözüm için çeşitli yöntemler üretilmiştir. Ülkemizde ise aşağıda yer alan uygulamalar yürürlüktedir.

### **2.3.1. Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı**

Kanun koyucu, araç işletenlerine trafik sigortası yaptırma zorunluluğunu getirirken kendisine de önemli bir görev yüklemektedir. Bu görev koyduğu bu kurala herkes tarafından uyulmasını temin etmektir.

Bunun için trafik sigortası olmayanlara yönelik cezai müeyyedeler oluşturulmuş, ayrıca ilave denetim mekanizmaları ile kamu kontrolü güçlendirilmeye çalışılmıştır.

Kamu otoritesi, bütün aldığı tedbirlere rağmen hala bazı araç işletenlerinin geçerli bir trafik sigortasının olmaması nedeniyle “en azından bedeni zarar gören” kaza mağdurlarının daha fazla zarar görmelerini engellemek üzere bir telafi mekanizması yaratması gerektiğinin de farkındadır. Kamu otoritesinin cevaplaması gereken bir soru daha bulunmaktadır. Araç işleteninin trafik sigortası yaptırdığı sigorta şirketinin yükümlülüklerini yerine getiremeyecek duruma düşmesi halinde hem sigortalıların (araç sahiplerinin) hem de trafik kazası nedeniyle zarar gören üçüncü şahısların mağduriyeti nasıl giderilecektir?<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> Gençosmanoğlu,s.30

Böylece, yukarıda değinilen soruların cevabı olarak Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı (Garanti Hesabı) oluşturulmuştur. Garanti Hesabının görevleri, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 108 inci maddesi ile düzenlenmiştir.

Bu madde uyarınca;

a) Kazayı yapan motorlu aracın saptanamaması durumunda kazanın meydana geldiği tarihte geçerli trafik sigortasına göre bedeni zararlar nedeniyle ödenecek tazminat tutarları,

b) Trafik sigortası yaptırmaksızın trafiğe çıkarılan motorlu aracın kişilere verdiği bedeni zararlar nedeniyle kazanın meydana geldiği tarihte geçerli trafik sigortasına göre ödenecek tazminat tutarları,

c) Trafik sigortası sözleşmesinin vadesi içerisinde Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Devlet Bakanının asgari teminat tutarlarını artırmasına rağmen ücreti mukabilinde ek sözleşme (zeyilname) düzenlenmemesi nedeniyle eksik teminatlı kalan motorlu araçların kişilere verdiği zararlarda kazanın meydana geldiği tarihte yürürlükte olan zorunlu mali sorumluluk sigortası tarifesindeki teminatlar ile sigorta sözleşmesinde belirtilen teminatlar arasındaki farka kadar ödenecek tazminat tutarları,

d) Araç işletenin sorumluluğunun olmadığı hallerde, çalınmış veya gaspedilmiş motorlu aracın kişilere verdiği zararlar için kazanın meydana geldiği tarihte geçerli trafik sigortasına göre bedeni zararlar nedeniyle ödenecek tazminat tutarları, 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren geçerli olan Trafik Sigortası Tarife ve Talimatlarıyla teminat artışlarının sigorta sözleşmelerine otomatik olarak yansıtılmasının sağlanması nedeniyle, Garanti Hesabının bu madde kapsamında herhangi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

e) Mali bünye zaafiyeti nedeniyle ruhsatları iptal edilen ya da iflas eden sigorta şirketinin akdetmiş oldukları sigorta sözleşmeleri nedeniyle ödemekle yükümlü olduğu maddi ve bedeni zararlar, Garanti Hesabı tarafından karşılanmaktadır.

1996 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan bir değişiklik ile Kanun'un 8 inci maddesi kapsamında Garanti Hesabının görev tanımına ilave olarak yeni bir görevin daha verildiği görölmektedir. Buna göre, trafik kazası nedeniyle hastanelerde tedavi gören kişilerin Sağlık Bakanlığı tarifesi üzerinden hesaplanan hastane giderleri, trafik sigortasını yapan sigorta şirketi tarafından karşılanması öngörülmektedir. Şirket, sigorta sözleşmesindeki teminat tutarını aşan miktar için, diğer bir anlatımla kendi yükümlülüğünde olmayan tutar için Garanti Hesabına başvurabilecek ve sigorta şirketine gerekli ödemenin Garanti Hesabı tarafından yapılması sonrasında, doğal olarak, yapılan bu ödeme için kazaya neden olan araç işletenine rücu edilecektir.

Mevzuatta yapılan değişiklikle hastane masraflarının Garanti Hesabından karşılanması amaçlanmış, ancak sigortacılık anlayışıyla uyuşmayan bu yeni görev uygulamada bir çok sorunu beraberinde getirmiştir. Öncelikle sigorta şirketlerine, akdetmiş oldukları sözleşmede bahsi geçen teminattan daha fazla bir harcama yapma yükümlülüğünü getirmek hakkaniyet ilkesi ile bağdaşmamaktadır. Üstelik, Kanun "trafik kazasında zarar görenlerden" bahsetmekte, diğer bir deyişle kazaya neden olan araç işleteninin ve bu araç işleteninin zarar verdiği üçüncü şahısların hastane masraflarının trafik sigortasını yapan şirket tarafından karşılanması beklenmektedir. Oysa, trafik sigortasının kapsamı konusunda verilen bilgilerde de bahsedildiği üzere, bu sigorta bir sorumluluk sigortası olup, verdiği teminatın kapsamında trafik kazasında zarar gören üçüncü şahısların zararlarının tazminidir.

Kısaca, sigorta şirketinden sözleşme kapsamında olmayan bir kişinin hastane masraflarının karşılanması da beklenmektedir.

Diğer bir sorun ise ödemenin nasıl yapılacağı hususudur. Sigorta sözleşmesi kapsamında hak sahibi olan kişi (tazminat alacaklısı) kazada zarar gören üçüncü şahıstır. Bu kapsamda, sigorta şirketlerinin hak sahibinin onayı olmaksızın doğrudan hastanelere ödemedede bulunması imkan dahilinde değildir. Nitekim, Kanunun getirmiş olduğu bu yeni düzenleme nedeniyle uygulamada sıkıntılar yaşanmıştır. Garanti Hesabının görevini yerine getirebilmesi için gerekli gelir kaynağı Kanununun 108 inci maddesinde açıklanmıştır. Buna göre, sigorta şirketlerinin yıllık prim üretimlerinin %1'i

oranında Garanti Hesabına kaynak aktarımında bulunma zorunluluğu getirilmiştir. Böylece, mali bünye zaafiyeti nedeniyle ya da iflas nedeniyle herhangi bir şirketin sigorta sözleşmesi kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirememesi sonucunda sigortacılık sistemine karşı kamuoyu nezdinde doğabilecek bir güvensizliğin, sigorta şirketlerinin katılımı ile oluşturulan bir fon üzerinden yapılan tazminat ödemeleri yoluyla engellenmesi hedeflenmiştir.

Garanti Hesabına sigortalılar da trafik sigortası sözleşmesi için ödedikleri sigorta primi üzerinden katkıda bulunmaktadır. Primin %2'si oranındaki katkı payı poliçelere yansıtılması sonucunda araç işletenlerinin, mali bünye zaafiyeti nedeniyle ya da iflas nedeniyle sigorta şirketlerinin sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirememesi sonucunda teminatsız kalmamaları sağlanmaktadır. Ayrıca, sigortasız araçların ya da gaspedilmiş veya çalınmış araçların neden olduğu kazalara karşı en azından bedeni zararların tazminine ilişkin bir kaynak yaratılarak sosyal dayanışma sağlanmaktadır.

### **2.3.2. Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart Sigortası)**

Yurtdışına araçları ile gidenlerin gittikleri ülkede zorunlu mali sorumluluk sigortası yerine üçüncü kişilere verilen maddi ve bedeni zararları temin eden zorunlu bir poliçedir. Yeşil Kart anlaşmasının genel şartları o ülkedeki sorumluluk hukukunda yer alan hükümleri ve teminatları kapsar<sup>44</sup>

Yurt dışında seyahate çıkan her araç sahibi gittiği ülkede o ülkenin zorunlu trafik poliçesini satın almak zorundadır. Ancak gümrük kapılarında zaman kaybına neden olan bu işlemlerin önlenmesi için uluslararası bir anlaşma yapılarak bu anlaşmaya üye ülkelerde geçerli olacak zorunlu mali sorumluluk sigortası biçimi kabul edilmiştir.

---

<sup>44</sup> Türkiye Reasürörler ve Sigortacılar Birliği, www.tsrbsb.gov.tr, (18 Temmuz 2010)

Yeşil Kart olarak adlandırılan bu anlaşmaya göre hazırlanan standart yeşil kart poliçesi hangi ülkede ve hangi sigorta şirketi tarafından verilmiş olursa olsun anlaşmayı imzalayan bütün devletlerde, o ülkenin sorumluluk hukuku kuralları çerçevesinde güvence vermektedir.

Türkiye de Yeşil Kart Sistemi, 19 Ekim 1963'de Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde Motorlu Taşıt Bürosu, ödeme ve tedvir bürosu olarak kurulmuştur. Yeşil Kart Sistemi kapsamında üstlenilen risk için güçlü bir kapasite yaratılmasını temin etmek ve reasürans işlemlerinin tek elden yürütülmesini temin etmek üzere adi ortaklık şeklinde Yeşil Kart Reasürans Havuzu kurulmuştur. Motorlu Taşıt Bürosunun, sisteme dahil olması durumunda üstleneceği garantörlük görevi nedeniyle Reasürans Havuzuna ilişkin şirketlerarası anlaşmada şirketlerin birbirine müteselsil kefil oldukları kabul edilmiştir. Büro, 1 Ocak 1964'de Bürolar Konseyine üyelik başvurusunda bulunmuştur. 6 Ocak 1964'de üyelik talebi kabul edilmiştir. Büronun, sisteme dahil olacak şirketlerle ve diğer ülkelerdeki bürolarla anlaşma yapma süreci tamamlandıktan sonra 1 Nisan 1964'den itibaren ülkemizde de yeşil kart poliçesi düzenlenmeye başlanmıştır.<sup>45</sup>

Ülkemizin Yeşil Kart Sistemine girişi ile birlikte, yabancı plakalı araçların ülkeye girişinde yapılan sınır kontrollerinde yeşil kart poliçesinin ibrazı istenilmeye başlanmıştır. Anılan belgenin bulunmaması durumunda yabancı plakalı araç ülkeye giriş öncesinde trafik sigortası satın almak zorundadır.

Ülkemizdeki bir sigorta şirketi tarafından düzenlenen yeşil kart sigortası kapsamında yurt dışına tazminat ödemesi yapılması gerektiğinde ödeme bürosu olarak Motorlu Taşıt Bürosu, kazanın olduğu ülkedeki tedvir bürosunun incelemesi kapsamında gerekli tazminat ödemesini aktarmak üzere Yeşil Kart Reasürans Havuzuna başvurarak Havuz üyesi şirketlerden tazminat ödemesi için katılım istemektedir. Aynı zamanda, Tedvir Bürosuna da tazminat ödemesinin gerçekleşeceği konusunda garantörlük de yapmaktadır. Motorlu Taşıt Bürosu, Reasürans Havuzunun haklarını

---

<sup>45</sup> Gençosmanoğlu, s.34

korumak amacıyla, kendisine yapılan başvuruya ilişkin olarak “kontrol” mahiyetinde bir inceleme sürecini de yürütmektedir.

#### **2.4. Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER)**

Kısa adı ile TRAMER olarak ifade edilen Trafik Sigortası Bilgi Merkezi, trafik sigortalarında denetim etkinliğinin sağlanması, trafik sigortasının yapılmamasından doğan kaçakların giderilmesi, bu sigortada rastlanan sahtekârlıkların önlenmesi, sağlıklı fiyatlandırma yapılması ve haksız rekabetin önlenmesi amaçları ile kurulmuştur.

16.12.2003 tarihli, 25318 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliğinin ikinci maddesinde, Yönetmeliğin dayanağı olarak Sigorta Murakabe Kanununun 36'nci maddesi gösterilmiştir. 36'nci madde Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğinin kuruluş ve çalışmasını düzenleyen maddedir.

Karayolu Motorlu Araçlar Mali Sorumluluk Sigortası branşında faaliyet ruhsatı bulunan tüm sigorta şirketleri TRAMER' in doğal üyesidir.

01.04.2004 tarihinden itibaren fiilen çalışmaya başlamış olan Merkezin ilk aşamada temel görev ve işlevleri aşağıda belirtilmiştir.

Bunlar;

Tüm sigorta şirketlerinin trafik sigortası poliçe kayıtlarının tutulduğu ilişkisel bir veritabanı oluşturmak ve verilerin en çok bir günlük gecikme ile sürekli güncellenmesini sağlamak,

Trafik sigortasını yaptırmamış motorlu araçların tespiti amacıyla ilgili kurumlarla işbirliği yapmak, mümkün olduğu takdirde motorlu araçlara ait trafik kayıtlarını elektronik ortamda tutarak, bu kayıtları sigorta kayıtları ile ilişkilendirmek ve sigortasız araçlara ait listeler oluşturmak,

Hasarsızlık indirimine ve zamlı prim uygulamasına esas teşkil etmek üzere hasar durum belgesi düzenlemek ve bu belgeyi üye sigorta şirketlerinin, acentenin veya sigorta ettirenin talebi üzerine vermek,

Tüm sigorta şirketlerinin trafik sigortasına ilişkin hasar verilerini almak ve bu kayıtları sigorta kayıtları ile ilgilendirmek.

Sigorta verilerini, sigortalılık oranlarını ve hasar verilerini hazırlanacak formatta bilgi raporlarına dönüştürmek ve ilgililerin bilgisine sunmak.

Yetkili kullanıcıların işlerini yapmak için ihtiyacı duyduğu bilgi taleplerini mümkün olduğu ölçüde karşılamak.

Hazine Müsteşarlığınca düzenlenen trafik sigortası tarifesi ile ilgili olarak çalışmalarda da bulunacak olan Merkezin sonraki aşamada işlevleri,

Emniyet Genel Müdürlüğünden motorlu araçlara ait trafik tescil kayıtlarını elektronik ortamda günlük olarak almak ve bu kayıtları sigorta kayıtları ile ilişkilendirmek;

Sigorta şirketlerinin karşılıklı rücu alacaklarına ilişkin mahsuplaşma işlemlerini kolaylaştırmaktır.

Merkezin, kuruluş amacına ulaşabilmesi ve işlevlerini yapabilmesi için üye sigorta şirketlerinin, 1.4.2004 tarihinden itibaren istenen bilgileri doğru ve eksiksiz olarak belirlenen formatta ve süreler içinde TRAMER' e bildirmesi yükümlülüğü getirilmiştir.

Hazine Müsteşarlığı yükümlülüğünü yerine getirmeyen sigorta şirketleri hakkında Müsteşarlıkça öngörülecek tedbirleri alacaktır. Bu çerçevede belirtilen durumun, Sigorta ve Reasürans şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esasları Yönetmeliğinin 29 uncu maddesinin birinci fıkrasının (e), (f) ve (g) bentlerine göre, şirket mali bünyesinin sigortalıların hak ve menfaatlerini tehlikeye düşürecek şekilde zayıflamasına yol açan hallerden sayılacağı, sigorta şirketlerine duyurulmuştur.



TRAMER' in sağlıklı bir şekilde işlemlerini teminen, Müsteşarlık, yükümlülüğünü yerine getirmeyen sigorta şirketlerinden Kanunun 20'nci maddesinde sayılı mali ve teknik önlemlerin alınmasını isteyebilecek, şirketlerin yönetimini veya denetimini değiştirebilecek, sigorta sözleşme yapma yetkisini kaldırabilecek, sigorta portföyünün teminat ve karşılıkları ile birlikte başta şirket ve şirketlere devrine karar vermeye kadar, alınabilecek önlemler dizisini uygulayabilecektir.

Hazine Müsteşarlığının bu konudaki kararlı tutumu TRAMER' i amacına ulaştıracaktır. Bu suretle, sigorta şirketleri motorlu araç işletenlerin trafik kazaları mağdurları yanında, İçişleri Bakanlığı gibi, trafik düzenini sağlamak ve korumak ile sorumlu kamu kuruluşları açısından, trafik sigortası uygulamasında birlik ve bütünlük sağlanacak; ayrıca sigorta sahtekârlıkları önlenecek, sigortası yaptırılmamış araçların tespiti sağlanacak ve sağlıklı fiyatlandırma yapılmış olacak sigorta primleri de artacaktır. Nitekim kısa süreli uygulamada bu konularda çok olumlu gelişmeler başlamıştır.

## **2.5. Taşıt Sigortalarında Prim Üretimini Etkileyen Faktörler**

Kişiler sigorta poliçesi satın alırken sosyolojik, kültürel ve ekonomik nedenlerden etkilenmektedirler. Bunların en önemlileri arasında risk altında tüketici davranışları, gelir durumu, sigorta poliçesinin fiyatı, toplumun eğitim seviyesi, dini inançları, piyasadaki faiz oranları, nüfusun bağımlılık oranı, sosyal güvenlik programları, beklenen enflasyon oranları ve ortalama hayat beklentisi yer almaktadır.<sup>46</sup>

Türk sigortacılık sektöründe talebi etkileyen diğer sebeplerin başında rekabet ortamı, pazarlama ve reklam teknikleri, sigortacılık sektörüne ilişkin kamu denetimi ve mevzuat düzenlemeleridir.<sup>47</sup>

Riski üzerine almak istemeyen tüketici grubunun sigortaya yönelmesi talebi artırmakta ve bu etken prim üretimini belirlemektedir. Sigorta prim ödemesi yöntemiyle

<sup>46</sup> Sinan Kuşçu, Sigorta Talep Teorisi ve Türkiye Uygulaması, Erzurum, 1996, s.27

<sup>47</sup> Ebru Eşdur, Özel Sigortacılık Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri, Ankara, 1999, s.9

sigorta satın alanlar, oluşturdıkları gruba belirli bir riski transfer ederek gerçekleşmesi beklenen riski minimuma indirmekte ve düşük bir ücret ödeyerek büyük bir zararı önlemektedirler.

Sigorta fiyatları ile sigorta ürünlerine olan talep arasında ters yönlü bir ilişki vardır. Fiyatın yükselmesi ile talep azalmaktadır. Poliçe fiyatlarının risk ile orantılı belirlenmemesi ise tüketici talebinin olumsuz etkilenmesi mümkündür.<sup>48</sup>

Kişilerin gelir düzeyi sigorta yaptırılması ile ilgili paralel bir durum göstermektedir. Kişinin gelir düzeyi yükseldikçe sigorta yaptırma oranı artmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde kişilerin gelir durumu düşük olduğundan pahalı olan sigorta poliçelerine olan talebi azaltmaktadır. Ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ile sigorta sektörünün mali gücü arasında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır.<sup>49</sup>

Yerli ve yabancı firmaların yatırım kararları enflasyonun yüksek olduğu ülkelerde olumsuz olarak etkilenmektedir. Bu durumda sigortacılık sektörüne fon girişi ve sigorta talepleri azalmaktadır.

Ülkemizde özellikle hayat branşlarında hayali, elle tutulmayan bir ürünü satın aldığını düşünen tüketici, birde uzun dönemli poliçelere ödediği primin enflasyon karşısında değer yitirmesi ile bu alandaki sigortalara olan ilgiyi ve güvenini yitirmektedir.

Ülkemizde sağlık sigortalarının devlet tarafından karşılandığından dolayı bu alandaki sigortalarda bir gelişme görülmemekle beraber ödenen primlerin gelir vergisinden düşülmesi poliçe talebinde bir artış göstermektedir.

Kişinin eğitim düzeyi, alınacak olan mal ve hizmetin sağlayacağı faydanın bilinmesini sağlayarak sigortaya olan talebi arttırmaktadır.

Dini inançların özellikle gelişmekte olan ülkelerde kaderciliğe ve yanlış inanca dayalı anlayışların, sigorta ürünlerine olan talebi olumsuz etkilemektedir.<sup>50</sup> Kişilerin

---

<sup>48</sup> Öztürk, s.105

<sup>49</sup> Gençosmanoğlu, s. 36

<sup>50</sup> Kuşçu, s.30

eğitim dereceleri yükseldikçe bu yanlış anlayışlar ortadan kalkmakta ve sigorta sektörünün gelişmesini olumlu yönde etkilemektedir.

Hukuken poliçe almanın zorunlu tutulduğu sigortalarda poliçe talebi diğer sigorta dallarına göre yüksek olmaktadır. Kişinin gelir düzeyi, dini, eğitimi, beklentileri poliçe alımında zorunlu tutulmayan diğer sigorta dallarında belirleyici rol oynamaktadır.

## **2.6. Trafik Sigortasında Karşılaşılan Sorunlar**

Trafik sigortasına ilişkin sorunları iki ana başlık altında değerlendirebiliriz. Bunlardan biri, trafik sigortasına ilişkin mevzuatın uygulamada yarattığı sorunlar olup, bunlar mevzuatta gerekli değişikliklerin yapılmasıyla nispeten kolayca çözümlenebilecek niteliktedir. Diğer ve asıl önemli sorun kamusal ve sektörel disiplinindeki zaafılar nedeniyle yıllar boyunca gittikçe ağırlaşan yapısal nitelikli sıkıntılardır.

### **2.6.1. Yapısal Sorunlar**

Sigortacılık sektörünün gerek kamu gerekse sektör tarafından bilinen ve gittikçe müzminleşen sorunları bulunmaktadır. Bu sorunların başında hala bazı araç işletenlerinin zorunlu trafik sigortası yaptırmaması nedeniyle trafik güvenliği üzerinde yarattıkları tehdit, risk değerlendirmesi ve doğru fiyatlandırmanın yapılması için gerekli istatistiklerin yetersiz olması, kamusal ve sektörel disiplin yetersizliği sonucunda gittikçe artan dolandırıcılık faaliyetleri, sigorta şirketlerinin yıllar boyunca kötü seyreden hasar/prim oranları ile sigortalılara ya da tazminat alacaklılarına kaliteli hizmet sunulamaması sayılabilir.<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> Gençosmanoğlu,s.43

### **2.6.1.1. Sigortalanma Oranları**

Trafik sigortası gibi kanunen yaptırılması zorunlu bir sigortadan bahsedildiğinde sigortalanma oranlarına ilişkin bir başlığın ele alınması ilginç gelebilir. Bununla birlikte, 2010 Eylül sonu itibariyle toplam poliçe adeti ile trafik siciline kayıtlı toplam araç sayısı kontrol edildiğinde sigortalanma oranının ortalama %78 olduğu görülmektedir.

Diğer bir anlatımla, trafik siciline kayıtlı araçların %22'si trafik sigortası teminatı olmaksızın kullanılmaktadır. Araç cinsleri itibariyle bakıldığında, otomobiller için ortalama %87'lik bir sigortalanma oranının sağlanırken, özellikle motosiklet ve traktör sınıfındaki araçlarda sigortalanma oranlarının %20'lere kadar düştüğü görülmektedir. Ancak, sigortalanma oranları araç sahibinin geçici bir süre için sigorta yaptırmadığı durumları yansıtmamakta ve bunun sonucunda yıl içinde sigorta teminatı olmayan bir araç ile karşı karşıya gelme olasılığı %22'den daha yüksek olmaktadır.

### **2.6.1.2. İstatistiklerin Güvenilirliği**

Geçmiş dönemlere ait istatistiksel sonuçlar tüketiciye sunulacak bir sigorta ürününün hangi fiyattan piyasaya arz edileceğinin tespit edilmesi açısından çok önemlidir.

2004 yılına kadar sigorta şirketleri, trafik sigortasına ilişkin teknik sonuçları kendi bünyelerinde oluşturdukları bilgi işlem sistemlerinde saklamaktaydılar. Ancak, bu bilgileri sisteme işleyen kişilerin standart bir veri deseni üzerinden hareket etmemesi nedeniyle, bu yıla kadar şirketlerin kendi kullanımları için oluşturdukları istatistiklerin ne kadar sağlıklı olduğu tartışmalıdır. Dolayısıyla, bilgiyi bir araya getirme yönteminin kişiden kişiye farklılık gösterdiği bir ortamda sektör rakamlarına ulaşmak için yapılan konsolidasyon işleminde de sorunlar yaşanmıştır. Bu durum, trafik sigortası primlerinin doğruluğu konusunda endişelere neden olmaktadır. 2004 yılında kurulan TRAMER trafik sigortası ile ilgili istatistiki bilgileri doğru şekilde toplayıp yorumlamada büyük katkı sağlamıştır.

### 2.6.1.3. Kamusal Denetim Yetersizliği

Trafik sigortasına ilişkin denetimler iki ayrı amaç için farklı kamu kurumları tarafından gerçekleştirilmektedir. Bunlardan ilki, trafik sigortası olmayan araçların tespit edilmesi amacıyla Emniyet Teşkilatı tarafından yapılmaktadır. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca, sigortasız trafiğe çıkan araçlara trafikten men cezası ve para cezası uygulanması gerekmektedir. Trafikten men cezası her zaman uygulanamayacak kadar ağır bir ceza olurken, para cezası yeterince caydırıcı güce sahip değildir. Sonuç olarak, trafikte seyreden araçlar nezdinde yapılan denetimlerin sigortasız araç kullanımını engelleme yönündeki başarısı sınırlıdır.

İkinci denetimin konusu, Hazine Müsteşarlığı tarafından tespit edilen trafik sigortası primleri ile uygulama esaslarının ya da 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereğince tazminat demelerine ilişkin kuralların sektör tarafından uygulanmasının sağlanması ilişkindir. Söz konusu denetim çoğunlukla Hazine Müsteşarlığına intikal eden Şikayetler kapsamında gerçekleştirilmekle birlikte, trafik sigortası tarife ve talimatının uygulanmasını sağlamak ya da hasar ödemelerini takip etmek için gerekli denetimler istenen seviyede değildir.

Sigortasız araç kullanımının engellenmesine ilişkin yaptırımların zayıflığı, tarife ve talimat vesilesiyle getirilecek ilave müeyyidelerin uygulanmasını gündeme getirmiştir. Tarife ve talimat hükümleri, sigorta sözleşmesini vade bitim tarihinde yenilemeyenlerin bir sonraki sözleşme döneminde hasarsızlık indiriminden yararlanmalarını ngrmştir. Ancak, bu düzenleme hasarsızlık indirimine hak kazanan iyi Őoförlerin sigorta sözleşmelerini zamanında yenilememeleri nedeniyle cezalandırılmalarına neden olurken, trafik kurallarına saygı göstermeyen kötü Őoförler için herhangi bir müeyyide içermemiştir. Bu durumu düzeltmek üzere, 1 Ocak 2003 tarihinden itibaren trafik sigortasını zamanında yenilemeyen araç işletenlerine, bir sonraki sözleşme döneminde gecikme süresine bağlı olarak, sözleşme fiyatında %50'ye varan prim artırımını uygulaması getirilmiştir. Öte yandan, tarife ve talimatın uygulanmasına yönelik genel denetim yetersizliği bu yeni müeyyidenin uygulanmasını engellemiştir.

Bundan da öte, sigortasız araçların tespitine ilişkin olarak trafikte yapılan sistematik kontroller Avrupa Birliği (AB) müktesebatı uyarınca yasaklanmıştır. Bu husus, AB ile katılım müzakereleri yürütmekte olan ülkemiz açısından uyum gerektiren konular arasında yer almaktadır. AB'nin Motor Sigortaları Direktiflerine göre, üye devletler, trafik sigortasının araç işletenleri tarafından yapılmasını sağlamakla yükümlü bulunmakta, ancak bu görevi ifa ederken serbest dolaşım ilkesine zarar verecek uygulamalardan kaçınmaları ve gümrük kapılarında ya da trafikte yapılan kontrolleri ortadan kaldırılmaları gerekmektedir. Bu durum, trafik sigortasında ülkemizde farklı bir denetim anlayışının getirilmesi gerektiğini bir kez daha gözler önüne sermektedir.<sup>52</sup>

#### **2.6.1.4. Sigorta Dolandırıcılığı**

Sigorta sektöründeki kamusal denetim yetersizliği, sigortalanma oranlarının %100'e ulaşmasını ve trafik sigortası tarife ve talimatının uygulanmasında sorunlar yaşanmasına neden olmaktadır. Diğer taraftan, sektörel disiplin eksikliği sigorta dolandırıcılıklarına mahal vermektedir.

Kazaya karıştıktan sonra bir çok araç işleteni, poliçeye ilişkin kayıtların sigorta şirketine aktarılmaması nedeniyle sigorta sözleşmesine ilişkin yükümlülüklerini yerine getirdiklerini ispatlamak zorunda kalmışlar ya da yetkisi olmayan kişiler tarafından düzenlenen sahte sözleşmeler nedeniyle ellerindeki poliçelerin değerinin sadece A4 kağıt maliyetine eşit olduğunu öğrenmişlerdir. Kötü niyetli müşterilerin sicilini tutacak bir mekanizmanın olmaması nedeniyle, sigorta şirketleri de kimi zaman sahte hasar ödemesi yapmak zorunda kalmışlardır. Bu gibi olaylar, müşterinin sigortacıya, sigortacının ise müşteriye karşı güven duygusunu zedelemektedir. Oysa sigortacılık sektörünün başarısı, tarafların karşılıklı güveni esasına bağlıdır.

---

<sup>52</sup> Gençosmanoğlu,s.46

### **2.6.1.5. Hasar Ödemelerinde Yaşanan Şikayetler**

Toplanan primlerin neredeyse tamamının giderler için kullanıldığı bir ortamda prim gelirlerinden elde edilen mali kârın önemi artmaktadır. Mali kâr elde etmek için kullanılacak kaynak ise açıktır. Genel gider harcamaları ya da acentelere olan borçlar ertelenemeyeceğine göre mali kâr için kullanılacak kaynak, hasar ödemeleri için ayrılan fonların mümkün olduğunca şirket uhdesinde tutulması yoluyla temin edilecektir. Özellikle faiz oranlarının yüksek olduğu dönemlerde mali kâr önemini artırmış ve bu yüzden tazminat ödemelerinde 5-8 aylık bir süreci içeren ciddi gecikmeler yaşanmıştır. Oysa, Trafik Kanunu gereğince sigorta şirketlerine yapılan hasar başvurularının gerekli evrakların tamamlanmasını müteakip 8 iş günü içinde sonuçlandırılması gerekmektedir.

Zorunlu sigortalar, sigortacılık sektörünün kamuoyu nezdindeki vitrinidir. Sigorta şirketine kanunların amir hükümleri kullanılarak “hazır müşteri” temin edilmektedir. Bu müşterinin memnuniyeti, sigorta şirketinin diğer sigorta ürünleri için pazarlama yapma olasılığını artırmaktadır. Dolayısıyla, trafik sigortasında sigortalıların ya da tazminat alacaklılarının haklarının zamanında ve gereği gibi yerine getirilmemesi, sektörün imajını kötü etkileyeceği için uzun vadede tüm sigorta ürünleri için prim kaybına neden olabilecektir.

### **2.6.1.6. Garanti Hesabı ve Genel Bütçenin Gelir Kayıpları**

Sigortalı, trafik sigortası priminin %5'i oranında gider vergisi ödemekle mükelleftir. Ayrıca, münhasıran trafik hizmetlerinde kullanılmak üzere sigorta şirketleri tarafından İçişleri Bakanlığı Merkez Saymanlığı hesabına yatırılan %5'i oranındaki pay, sigorta ettirenden alınmaktadır. Fonların Genel Bütçeye devredildiği düşünüldüğünde, araç sahiplerinin trafik sigortası için yaptıkları harcama sonucunda prim tutarının %10'u tutarında vergiye tabi tutuldukları söylenebilir. Dolayısıyla, denetim yetersizliği nedeniyle trafikte sigortasız araçların kullanılması ya da Trafik Sigortası Tarife ve Talimatının gereği gibi uygulanmaması sonucunda poliçede ifade edilen primin gerçek primi yansıtmaması devletin vergi kaybına uğramasına neden olmaktadır.

Sigortalı ayrıca, Karayolları Trafik Kanununa göre trafik sigortası priminin %2'si oranındaki Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabına katılım gerçekleştirmektedirler. Ayrıca, sigorta şirketleri de yıllık prim üretimlerinin %1'i oranında anılan hesaba katılım gerçekleştirmektedir. Dolayısıyla, herhangi bir nedenle prim tahsilatında sorun yaşanması devletin vergi kaybının yanısıra Garanti Hesabının da gelir kaybıyla sonuçlanmaktadır.

### **2.6.2. Mevzuat Yazımından Kaynaklanan Sorunlar**

Son yıllarda trafik sigortası için getirilen yeniliklerin, mevzuatın yazımı nedeniyle uygulamada ortaya çıkan sorunların giderilmesi amacıyla yapıldığı görülmektedir.

İlk yenilik, maddi teminat tutarlarının tespitinde araç başı ve kaza başı teminat tutarlarının tespitidir. Daha önceki yıllarda bu ikili ayrıma gidilmemesi nedeniyle zincirleme kazalarda zarar gören üçüncü şahısların tazminat ödemelerinde sorunlar yaşandığı gözlemlenmiştir. Şöyle ki; trafik sigortası tarife ve talimatında belirlenen teminat tutarları azami sınırları göstermektedir. Toplam zarar miktarının, bahse konu azami tutarı aşması durumunda ise tazminat alacaklılarına oransal ödeme yapılmaktadır. Bunun için tek bir maddi teminat tutarının belirlendiği yıllarda sigorta şirketi, kazaya karışan tarafların tamamının başvurusu yapılmadan herhangi bir tazminat ödemesi gerçekleştirmemekteydi. Oysa araç başına ve kaza başına ayırımının getirilmesiyle birlikte kaza mağdurunun zararı, diğer mağdurların başvuru yapmaları beklenmeksizin ödenebilir hale gelmiştir.

Diğer bir yenilik, teminatların Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenmesine rağmen 2008 yılında serbest tarifeye geçilmiştir. Şirketler primlerini serbestçe belirlemeye başlamışlardır.

Maddi hasarlı kazalarda Kaza Tespit Tutana' ğını sürücüler kendi aralarında tutabilmekteler. Bundan dolayı hasar ödemeleri daha çabuk ödenmekle beraber sahte hasar oranlarında artmıştır.



Trafik sigortasında getirilen başka bir yenilik ise sigortacılık sektöründe “kıymet kazanma tenzili” olarak anılan uygulamanın bu sigortadan istisna tutulmasıdır. Sigorta kavramının temelinde “bir şeyi eski haline getirme” ilkesi yatmaktadır. Örneğin, 2000 model bir araç tamir edilebilir şekilde zarar görmüş ise tamir esnasında kullanılacak malzemeler yine bu arabanın üretiminde kullanılan 2000 model malzemeler olmalıdır. Ancak bu malzemenin bulunamaması nedeniyle bugüne ait malzeme kullanılıyor ve bu malzeme arabanın piyasa değerini olumlu yönde etkiliyor ise tazminat ödemesinde “sebepsiz zenginleşmeye neden olunmaması için” indirim yapılmaktadır. Bununla birlikte, konu trafik sigortası olduğunda bu genel yaklaşımın uygulanması sorunlar yaratmıştır. Kendi iradesi dışında kazaya karışan kişinin aracı tamir edilmekte ve üstelik kıymet kazanma tenzili gerekçesiyle tazminatın tamamı da ödenmemektedir. Bu durum zarar gören üçüncü şahsın mağduriyetinin daha da arttırmıştır. Üstelik motorlu araçlara ilişkin piyasa koşullarına bakıldığında tamir gören araçların piyasa değeri, genel olarak, yeni malzeme kullanılsın ya da kullanılsın düşmektedir. Bu nedenle, trafik sigortasından yapılan tazminat ödemelerinde kıymet kazanma tenzili uygulanması 2002 yılından itibaren yasaklanmıştır.

Diğer taraftan, yukarıda değinilen yeni uygulama başka bir sorunun doğmasına neden olmuştur. Şöyle ki; tazminat için trafik sigortasını yapan şirkete başvuranlara kıymet kazanma tenzili uygulanmazken, kasko şirketine başvuranlara sözleşme hükümleri gereği “aynı olay ve aynı araç” için indirim uygulanabilmektedir.

Trafik sigortasında getirilen son değişikliklerden birisi tarife ve talimat kapsamında teminat artışı yapılması durumunda herhangi bir ek ücret ödenmeksizin söz konusu teminat tutarlarının vadesi henüz bitmeyen sigorta sözleşmesi için de geçerli olmasıdır. 2002 yılı öncesindeki uygulamaya bakıldığında teminat tutarlarının artırılması ile birlikte araç işletenlerinin vadesi henüz dolmayan sigorta sözleşmesine bedeli karşılığında ek bir sözleşme (zeyilname) düzenletmeleri gerekmekteydi. Oysa bu zorunluluk çoğu zaman ihmal edildiği için bir kaza durumunda zarar gören üçüncü şahıslara ödenecek tazminat tutarı eski Tarife ve Talimatta bahsi geçen teminat tutarlarına denk gelmekteydi. Üçüncü şahıslar, bahse konu eksik tazminat ödemesi için ayrıca Garanti Hesabına başvuru yapmak zorunda kalmaktaydı. Ancak, 2002 yılında

kabul edilen tarife ve talimat kapsamında teminat artışlarının sigorta sözleşmelerine kendiliğinden (otomatik) yansıtılması sağlanmıştır. Böylece kaza mağdurları, kazayı yapan kişinin ihmali nedeniyle eksik teminat üzerinden tazminat alarak yeniden mağdur edilmemektedirler. Ayrıca, zeyil düzenlenmemesi nedeniyle Garanti Hesabına başvuru yapıldığı için otomatik teminat artışı uygulaması Garanti Hesabının mali bünyesi üzerinde de olumlu etki yaratmıştır. Sigorta sözleşmesinin vade tarihi içinde meydana gelecek teminat artışının maliyeti, primin tespiti sırasında hesaba katılmaktadır.

Diğer taraftan, 2918 sayılı karayolları Trafik Kanunu'nun 8 inci maddesinin yazımından kaynaklanan bir sorun gün geçtikçe ağırlaşan sonuçları ile hala yürürlüktedir. Buna göre, trafik kazası geçiren kişilerin acil yardım harcamaları, Trafik Sigortasını akdeden şirket tarafından karşılanmaktadır. Trafik Sigortası teminat limitlerini aşan bir tutar söz konusu ise sigorta şirketi yaptığı fazla ödeme için Garanti Hesabına başvurmaktadır. Garanti Hesabı gerekli aktarımı sigorta şirketine gerçekleştirdikten sonra yapmış olduğu ödeme için ilgililere rücu etmektedir.

Bahse konu madde nedeniyle, sigorta şirketlerine vermedikleri teminat üzerinden tazminat ödeme sorumluluğu getirilmektedir. Öncelikle, trafik sigortası bir sorumluluk sigortasıdır. Diğer bir deyişle, tazminat alacaklıları trafik kazasında zarar gören üçüncü şahıslardır. Bununla birlikte sosyal güvenlik kuruluşları, kanunun lafzında "trafik kazası nedeniyle yapılan masraflardan" bahsedildiği için araç işletenlerinin hastane masraflarında trafik sigortasını yapan şirketçe ödenebileceğine hükmederek bu kişilerin faturalarını ödemeyi reddetmiştir. Ayrıca kanun maddesi, trafik sigortasının kapsamındaki kişilerin teminat tutarını aşan masrafları için trafik sigortasını düzenleyen şirkete yükümlülük getirerek sigortacılık anlayışı ile bağdaşmayan bir işlemi kanun gücünü kullanarak uygulamaktadır. Yine bu güç sayesinde Garanti Hesabına ek mali külfet getirilmektedir. Anılan maddede yaşanan sorunun çözümü için hazırlanan bir mevzuat çalışmasının başlatıldığı bilinmektedir.

### 3. TRAFİK SİGORTALARINDA HASAR MALİYET ANALİZİ

#### 3.1. Hasar Tanımı

Hasar, sigorta sözleşmesi (poliçe) ile teminat altına alınmış bir riskin gerçekleşmesi durumunda meydana gelen kayıp ve zarardır.

7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun 20. maddesinde, şirketlerin sigorta sözleşmelerinden doğan yükümlülüklerini tam ve zamanında yerine getirmemeleri finansal bünyelerinin zayıfladığının bir göstergesi olarak belirtilmiştir. Bu nedenle şirketlerin finansal bünyelerinin incelenmesi sırasında, sigorta tazminatlarını tam ve zamanında ödeyip ödemedikleri ve tazminat ödemelerindeki gecikmelerin genellik arz edip etmediğinin tespiti yanı sıra ortalama tazminat ödeme sürelerinin belirlenmesi, şirketlerin finansal bünyelerinin gerçek durumlarının ortaya konulabilmesini sağlaması açısından önemli olmaktadır<sup>53</sup>

#### 3.2. Hasar Prim Oranı

Hasar/Prim oranı hasar oranlarından en önemlisidir. Bu oran, primlerin hasarlarını karşılama gücünü; ödenmiş ve muallak hasarlar toplamının kazanılmış prime olan oranı ile açıklar. Ancak, hasar prim oranı hesaplanırken, bir önceki yılda ayrılmış prim rezervi ve bir önceki yıl muallak hasarları da hesaba katılmaktadır. Hasar prim oranının hesabı şu şekilde yapılmaktadır:

$$\frac{(\text{Ödenen Hasar} + \text{Muallak Hasar Geçen Yıldan Devreden Muallak Hasar})}{(\text{Prim} + \text{Geçen Yıldan Devreden Prim Rezervi Cari Yıl Prim Rezervi})}$$
 veya,

$$\frac{(\text{Ödenen Hasar} + \text{Muallak Hasar} + \text{Cari Yıl Prim Rezervi})}{(\text{Prim} + \text{Geçen Yıldan Devreden Muallak Hasar} + \text{Geçen Yıldan Dev. Prim Rezervi})}$$
<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> Mehmet Kahya, Sigorta ve Reasürans Şirketlerinde Finansal Analiz, Sentez Reklam ve Danışmanlık, İstanbul 2001, s. 193

<sup>54</sup> Turgut Özkan, Sigortacılık Sektöründe Elementer Branşlarda Her Yönüyle Hasar, Haliç Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2002, s.355

Hasar/Prim oranı sayesinde branşlar itibariyle (hayat hariç) hesaplanan ve birkaç yıllık veriler esas alındığında; incelenen şirketlerin hangi dallarda topladıkları primlerin ne kadarlık kısmını tazminat ödemelerinde kullandıkları saptanabilecek, incelenen yıllara ilişkin bu oranın nasıl bir değişim gösterdiği de beraberinde görülebilecektir<sup>55</sup>

### **3.3. Hasarın Özellikleri**

Hasarda bulunması gereken özellikler şu şekilde sıralanabilir:

- Hasar sigortalının iradesi dışında gerçekleşmeli,
- Tesadüfi olarak meydana gelmeli,
- Sigortalı menfaat üzerinde meydana gelmeli,
- Poliçe teminatları dahilinde gerçekleşmeli,
- Bir zarar oluşturmali,
- Para ile ölçülebilmeli,

### **3.4. Hasarın Türleri**

Rizikonun gerçekleşmesiyle ya kısmi yada tam hasar meydana gelir.

Tam Hasar: Sigortalı şeyin tamamen yok olması durumuna denir. Tam hasar ya gerçek ya da hükmi olur.

Gerçek tam hasar, sigorta konusunun bir daha ele geçemeyecek şartlar altında yok olması ve sigorta konusu malum kendi özelliklerinin tümünü tamamen kaybetmesidir.

---

<sup>55</sup> Özkan,s.355

Hükmi tam hasarda ise, sigorta konusu tamamen yok olmamış fakat ticari değerini tamamen kaybetmiştir.

**Kısmi Hasar:** Bir sigorta türünde tam ziya olmayan ve sigorta bedelinin bir kısmının ödendiği hasar türüne kısmi hasar denir.<sup>56</sup>

Kısmi hasarlarda sigortalının zararın tutarını ispat etmesi gerekir. Ev kısmen yanmış, mallar kısmen hasara uğramış, vasıta kısmen hasar görmüşse sigortalı, zararın tutarını ispat ile yükümlüdür. Uygulamada kısmi hasar anında sigortacı kendi eksperini gönderir ve zararı tespit ettirir. Eğer bu tutar sigortalının iddiasına yakınsa taraflar anlaşılır. Çok defa büyük hasarlarda, ister tam, ister kısmi hasar olsun, bir anlaşma olmaz. Böyle hallerde genel hükümlere göre, ihtilafın ya mahkemeye veya hakeme götürülmesi gerekir. Ancak ihtilafın sadece zararın tutarı ile ilgili kısmının halli için sigorta genel şartlarında özel bir hüküm vardır. Bu da Hakem-bilirkişi usulüdür. Zararın tutarının ancak bunlar tarafından saptanması öngörülmüştür.

### **3.5. Sigorta İşletmelerinde Hasar Maliyetleri**

Hasar maliyetleri, sigorta hizmetinin verimliliğinin belirlenmesinde, gelecekteki faaliyetlerin planlanmasında, finansal planlamada büyük önem taşır. Hasar maliyetlerinin ortaya çıkışı pek çok etmene bağlıdır. Bu etmenleri iç ve dış etmenler olarak iki grupta toplayabiliriz.

**İç etmenler**, daha çok elementer branşlarda sigorta konusu mal ya da değer, hayat sigortalarında ise sağlık ve hayatın sigortalı tarafından gereğince korunmaması veya yeterince önlem alınmaması sonucu ortaya çıkar.

**Dış etmenler**, sigortalının iradesi dışında genellikle 3. kişiler, ekonomik darboğazlar, hükümet politikaları, sosyal olaylar vs. bağlı olarak ortaya çıkan etmenlerdir.

---

<sup>56</sup> Sigorta ve Reasürans Terimleri Sözlüğü,s.59

### 3.5.1. Hasar Maliyetlerinin Oluşumu

Hasar, sigorta konusu malda riskin meydana gelmesiyle oluşur. Riskin gerçekleşmesi ise, hasar maliyetlerini belirleyen etmenlere bağlı olarak ortaya çıkmaktadır.

### 3.5.2. Hasarın Tespiti

Sigorta eksperleri, sigorta edilen rizikoların gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan kayıp ve hasarların miktarlarını, nedenlerini ve niteliklerini tespit ile mutabakatlı kıymet, ön ekspertiz ve gözetim gibi işlemleri serbest meslek halinde yapanları ifade eder.<sup>57</sup>

Eksperler, hasar tespit çalışması yaparlar ve hasar tespit raporu yazarlar. Hasarın tespiti bütün sigorta kollarında tarafların uyuşması ile olur. Taraflar karşılıklı anlaşmayı başaramazlarsa uzman kişiler arasından hakem-bilirkişi seçilir. Hakem-bilirkişi şu şekilde seçilir.

- İki tarafta tek bir hakem-bilirkişi seçemezlerse kendi hakem-bilirkişilerini seçerler ve bu durumu karşı tarafa noter vasıtasıyla bildirirler. Eğer iki tarafın da hakem-bilirkişileri anlaşamazlarsa ise üçüncü bir tarafsız hakem-bilirkişi seçilir. Üçüncü hakem-bilirkişi, tarafların hakem-bilirkişilerinin anlaşamadıkları konularda karar vermeye yetkilidir.
- Taraflardan herhangi biri diğer tarafın bildiriminden sonra 15 gün içinde kendi hakem-bilirkişisini seçmezse veya taraf hakem-bilirkişiler üçüncü hakem-bilirkişiyi 7 gün içinde seçemezlerse yetkili ticaret mahkemesi uzman kişilerden hakem-bilirkişiyi seçer.
- Taraf hakem-bilirkişi veya üçüncü hakem-bilirkişi ölürse ya da görevden çekilirse yerine yenisi aynı kurallara göre seçilir.

---

<sup>57</sup> [http://www.eksperlerderneği.com/tr/content.asp?PID=%7BA257168D-F778-469D-A99A-ED2CB2E00420%7D,\(13.09.2010\)](http://www.eksperlerderneği.com/tr/content.asp?PID=%7BA257168D-F778-469D-A99A-ED2CB2E00420%7D,(13.09.2010))

### **3.6. Hasar Maliyetlerinin Hesaplanması**

Sigorta tazminatının hesaplaması sigortaya konu değerlerin nitelik ve niceliklerine göre değişiklikler göstermektedir. Genel olarak sigorta tazminatının hesaplanmasında sigortalı şeylerin rizikonun gerçekleşmesi anındaki tazmin kıymetleri esas tutulur.

Ticari emtiada rizikonun gerçekleşmesinden bir önceki iş günü piyasa alım fiyatı esas tutulur.

Fabrika ve imalathanelerde imal halinde bulunan maddelerde rizikonun gerçekleşmesinden bir iş günü önceki piyasa fiyatına göre hammadde giriş maliyetlerine, imal masrafları ve işçiliklerin ilavesi ile bulunur.

Her türlü sanayi tesisatı ve makineler, alet, edevat ve demirbaşlarda ise, yenilerinin satın alınması için ödenecek bedel esas tutulur (bu bedellerden amortisman ve nitelik farkları tenzil edilmektedir).

Her türlü ev eşyası ve kişisel eşyalarda yenilerinin satın alınması için ödenecek bedel esas tutulur (bu bedellerden amortisman ve nitelik farkları tenzil edilmektedir).

Binalarda rizikonun gerçekleştiği yer ve tarihte piyasa rayiçlerine göre bulunan yeni inşa bedeli esas tutulur (bu bedellerden amortisman ve nitelik farkları tenzil edilmektedir).

Sigortaya konu edilen değerler poliçe tanzim edilirken taraflarca kabul edilen bir bilirkişiler tarafından değeri saptanarak bu değer üzerinden sigorta yaptırılmış ise; hasar anında bu değer tazmin kıymeti olarak kabul edilir. Taraflar bu miktara itiraz edemez.

### 3.7. Hasarın Ödenmesi

Sigortacının sorumluluğu; sigortalı şeyler için tek bir sigorta bedeli öngörölmüş ise bu bedelle, sigortalı şeyler nitelikleri bakımından madde veya gruplara ayrılmış ise bu madde ve gruplarla ilgili bedellerle sınırlıdır.

Sigorta bedeli, rizikonun gerçekleştiği sigorta değerinden eksik olduğu takdirde, aksine sözleşme olmadıkça tazminat sigorta bedeli ile sigorta değeri arasındaki orana göre ödenir.<sup>58</sup>

Sigortalı şeyler üzerinde birden çok sigorta varsa tazminat miktarının yasa veya bu poliçe hükümlerine göre saptanmasından sonra, sigortacı payına düşen kısmı öder.

Sigorta sözleşmeleri arasında özel nitelik ve yükümlölük koşulları karşılıklı olarak dikkate alınır.

Rizikonun gerçekleşmesi anında, sigortalı şeyler üzerinde önceden, nakliyat, inşaat, montaj veya benzeri sigorta poliçeleriyle verilmiş teminat varsa, yangın sigortacısının yükümlölüğü söz konusu poliçelerle ilgili sigortacıların yükümlölüğünden sonra başlar.

Çalınmış olan sigorta konusu şeyin bulunması için ilgili makamlarca yapılacak araştırmalar 30 gün içinde sonuç vermediği takdirde sigortalı durumu ilgili makamlara başvurduğunu belgelemek suretiyle sigortacıya bildirir. Sigorta ettiren ya da hak sahibi hakkında soruşturma açılmış ise bu soruşturmanın tamamlanmasına kadar sigortacı tazminat ödemesini bekletebilir.

Çalınmış olan sigortalı şeyin bulunması, sigorta tazminatının ödenmesinden önce olmuş ise sigortalı, sigortalı şeyi geri almak zorundadır.

Sigortacı tarafından değeri ödenen sigorta konusu şey ödemedten sonra bulunursa, sigorta ettiren veya sigortalı bu durumu hemen sigortacıya bildirmekle

---

<sup>58</sup> Acınan,s.71-72



yükümlüdür. Bu durumda sigortalı tazminatı ya iade eder ya da sigortalı şeyin mülkiyetini sigortacıya devreder.

Çalınma dolayısıyla sigortalı şeyde bir zarar meydana gelmiş ise, sigortacı zararı öder.

Sigortacı herhangi bir hasarlı makine ve tesisi veya bunların hasarlı parçalarını tamir veya ikame edebileceği gibi zararları nakit olarak da ödeyebilir.

### **3.8. Hasarlarla İlgili Karşılıkları**

Standart muhasebe ile sigorta muhasebesi arasında ki en belirgin farklılık karşılıklardadır. Teknik kar-zarar bünyesinde yer alan karşılıklar, gerçekleşmemiş veya henüz bilinmeyen yükümlülükler için sigorta şirketlerinin olası sorumluluklarını belirleyen kalemlerdir. Karşılıkların maksimum yakınlıkta hesaplanması şirketlerin hem finansal güvenlikleri hem de kar zarar beklentileri için büyük önem taşır.<sup>59</sup>

Sigorta teknik karşılıkları; sigorta şirketleri ve reasürans şirketlerinin sigorta sözleşmelerinden doğan yükümlülüklerini gerekli olduğu durumda yerine getirebilmeleri için belirli kriterler esas alarak sigorta primleri üzerinden ayırdıkları karşılıklardır.

Bir riskin sigorta şirketince üstlenildiği ve bu riskin gerçekleştiği durumda riske ilişkin teminatın sigorta şirketince yerine getirilebilmesi yani sigortalıya zararının ödenebilmesi için bu risklerin gerçekleşme ihtimalleri dikkate alınarak ödenecek tutarlar için sigorta şirketlerince karşılık ayrılması gereklidir.

14 Haziran 2007 tarih ve 26552 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu’nun “Teknik Karşılıklar” başlıklı 16’ncı maddesinde teknik karşılıklara ilişkin açıklamalara yapılmıştır. İlgili maddenin 1’inci fıkrasında sigorta şirketleri ve reasürans şirketlerinin sigorta sözleşmelerinden doğan yükümlülükleri için, ilgili maddede belirtilen esaslara göre yeteri kadar karşılık

---

<sup>59</sup> Canan Yaman, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği I.Ulusal Sigorta Sempozyumu, Avrupa Birliğine Uyum Sürecinde Türk Sigorta Sektörü, Hasar Karşılıkları ve Karşılık Ayırma Yöntemleri, 2005, s.541

ayırmasının zorunlu olduğu ifade edilirken, 2 ila 7'nci fıkralarda teknik karşılıkların tanımlarına yer verilmiş, 8'inci fıkrada reasürör payına ilişkin olarak düzenlemede bulunulmuş ve ilgili maddenin 9'uncu (son) fıkrasında ise teknik karşılıklara ilişkin usul ve esasların yönetmelikle düzenleneceği ifade edilmiştir. Bu karşılıklar,<sup>60</sup>

- Kazanılmamış primler karşılığı,
- Devam eden riskler karşılığı,
- Muallak tazminat karşılığı
- Matematik karşılıklar
- Dengeleme karşılığı
- İkramiye ve indirimler karşılığı

### **3.8.1 Kazanılmamış Primler Karşılığı (KPK)**

Kazanılmamış primler karşılığı yürürlükte bulunan her bir sigorta sözleşmesine ilişkin olarak yazılan brüt primin gün esasına göre takip eden hesap dönemine veya dönemlerine sarkan kısmından; yürürlükte bulunan yıllık hayat sigortaları ile süresi bir yılı aşan birikim priminin de alındığı hayat sigortalarında ise yazılan brüt primlerden varsa birikime ayrılan kısım düşüldükten sonra kalan tutarın takip eden döneme veya dönemlere sarkan kısmından oluşan karşılıktır.

Kanunda gün esasına göre karşılık hesaplaması mümkün olmayan reasürans ve retrosesyon işlemlerinde, sekizde bir esasına göre kazanılmamış primler karşılığı ayrılmasının mümkün olduğu ifade edilmiştir.

### **3.8.2 Devam Eden Riskler Karşılığı**

Sigorta sözleşmesinin süresi boyunca üstlenilen risk düzeyi ile kazanılan primlerin zamana bağlı dağılımının uyumlu olmadığı kabul edilen sigorta branşlarında,

---

<sup>60</sup> Levent Atakan, Sigorta Teknik Karşılıklarının Vergisel Etkileri, 2009, [http://www.vergidegundem.com/Makale.aspx?publication\\_paper\\_id=1135](http://www.vergidegundem.com/Makale.aspx?publication_paper_id=1135),(28.10.2010)

ayrıca kazanılmamış primler karşılığının sigorta şirketinin taşıdığı risk ve beklenen masraf düzeyine göre yetersiz kalması halinde ayrılan karşılıktır.

### **3.8.3 Dengeleme Karşılığı**

Takip eden hesap dönemlerinde meydana gelebilecek tazminat oranlarındaki dalgalanmaları dengelemek ve katastrofik riskleri karşılamak üzere Hazine Müsteşarlığınca belirlenen branşlar için ayrılan karşılıktır.

Sigortacılık Kanununda Hazine Müsteşarlığının, bu karşılığı ikame edecek şekilde, belirlenen usûl ve esaslar çerçevesinde ihtiyat ayrılmasına karar verebileceği ifade edilmiştir.

### **3.8.4 Matematik Karşılık**

Matematik karşılık; bir yıldan uzun süreli hayat, sağlık, hastalık ve ferdî kaza sigortası sözleşmeleri için sigorta şirketleri tarafından sigorta ettirenler ile lehdarlara olan yükümlülüklerini karşılamak üzere sözleşme teknik esaslarında belirtilen, istatistiksel ve aktüeryal yöntemler kullanılarak hesaplanan karşılıklar ile taahhüt edilmişse, bu karşılıkların yatırıma yönlendirilmesi sonucu elde edilen gelirden sigortalılara ayrılan pay karşılıkları toplamıdır.

### **3.8.5 Muallak Tazminat Karşılığı**

Kayda geçmiş ancak ödenmemiş tazminat tutarları ile gerçekleşmiş ancak kayda geçmemiş tahmini tazminat tutarları ve bu tazminatlar ile ilgili yapılan gider karşılıkları ve bu tutarların yetersiz kalması durumunda yeterlilik için Müsteşarlıkça belirlenen esaslar çerçevesinde ayrılan ek karşılıklardır.

### **3.8.6 İkramiyeler ve İndirimler Karşılığı**

Sigorta şirketlerinin ikramiye veya indirim uygulamasına gitmesi durumunda, cari yılın teknik sonuçlarına göre sigortalılar veya lehdarlar için ayrılan ikramiye ve indirim tutarları karşılığıdır.

### 3.9. İş Yılı Esasına Göre Trafik Sigortaları Hasar Prim Oranları

Tablo 3.1: İş Yılı Esasına Göre Trafik Sigortaları Hasar Prim Oranları (Bin TL)

					2009 Sonu İtibarıyla		Cari Yıl Sonu
	Prim Üretimi	Ödenen Hasar	Muallak Hasar	Toplam Hasar	Hasar Prim Oranı		Hasar Prim Oranı
2003	513.084	413.960	29.075	443.035	86%	6. yı sonu	18%
2004	869.263	617.426	56.342	673.768	78%	5. yıl sonu	17%
2005	1.108.410	825.499	117.556	943.055	85%	4. yıl sonu	21%
2006	1.281.783	973.954	154.591	1.128.545	88%	3. yıl sonu	21%
2007	1.503.553	1.143.861	255.339	1.399.200	93%	2. yıl sonu	24%
2008	1.736.998	1.270.363	351.675	1.622.038	93%	1. yıl sonu	29%
2009	1.953.267	456.071	288.286	744.357	30%	Cari yıl sonu	30%

2003 yılında yazılan poliçeler dolayısıyla elde edilen 513.084.000 TL tutarındaki söz konusu prime karşılık 31.12.2009 sonuna kadar toplam 443.035.000 TL tutarında hasar meydana gelmiştir. Söz konusu tabloda yer alan, iş yılı esasına göre hesaplanan hasar prim oranları da son altı yıllık dönemde yükseliş trendi içerisinde olmuş ve 2008 yılında %93 oranına yükselmiştir. Masraf oranının da ilave edilmesi ile 2003-2008 döneminde tamamı zararlı sonuçlanmıştır.

Sigorta şirketlerinin yükümlülüklerinin gerçek düzeyini daha doğru bir tahminle hesapları amacıyla teknik karşılık hesaplamalarına ilişkin Hazine Müsteşarlığınca getirilen son düzenlemelerin sigorta şirketlerinin kar ve zarar hesaplamalarına ciddi oranda etki yapmaktadır.

### 3.10. Türkiye’de Trafik Sigortasının Genel Görünümü ve Muallak Tazminat Karşılıklarındaki Gelişmeler

Şekil 3.2 ve Tablo 3.2’ de Trafik Sigortalarında muallak tazminatların düzeyi 2003 yılına göre yaklaşık %60 oranında bir artış ile 2008’ de ödenmemiş tazminatlara

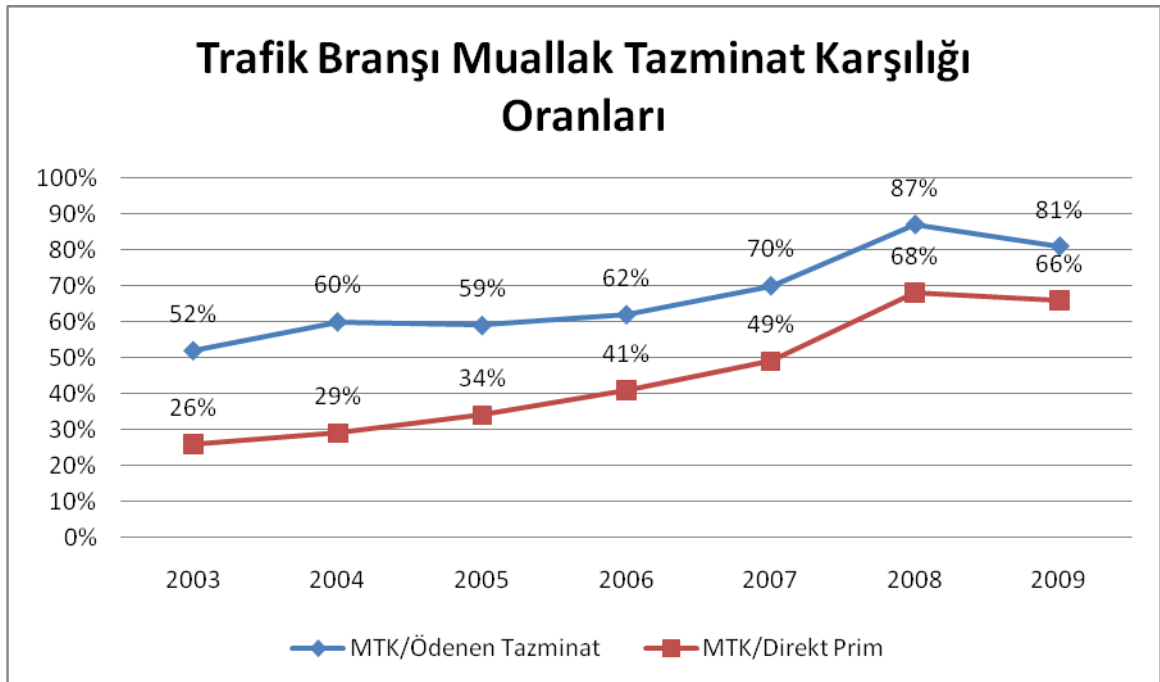
ilişkin rezervlerin, ödenen tazminatların %87' sine yükseldiği görülmektedir. Bu oran 2009 yılında kısmen gerileyerek %81 olarak gerçekleşmiştir. Direkt primlere bakıldığında 2009 yılı rezerv oranı 2003 yılına göre %151 oranında artmıştır. Buna göre 2003 yılında direkt primlerin sadece %26' sını muallak tazminat karşılığı olarak ayrılırken, 2008 yılında bu tutar primlerin %68' ine, 2009 yılında ise %66' sına ulaşmıştır. Bu durum, yeni düzenlemelerin, özellikle Trafik branşında ödenmemiş tazminat rezervleri seviyesinde yüksek oranda bir artışa neden olduğunu ortaya koymaktadır.

**Tablo 3.2: Trafik Branşı Muallak Tazminat Karşılığı Oranları**

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
MTK/Ödenen Tazminat	81%	87%	70%	62%	59%	60%	52%
MTK/Direkt Primler	66%	68%	49%	41%	34%	29%	26%

Kaynak: Tramer Bilgi Merkezi (TRAPORT),2010

**Şekil 3.2: Trafik Branşı Muallak Tazminat Karşılığı Oranları**



Kaynak: Tramer Bilgi Merkezi (TRAPORT),2010

### **3.11.Türkiye’de Trafik Sigortasının Genel Görünümü ve Son Yıllardaki Rakamsal Boyutu**

2004 yılında satılan araç sayısının 2003 senesine oranla daha fazla olmasına rağmen, ikinci el piyasalarındaki durgunluk ve araçların sigorta bedellerinin önceki senelere göre aynı değerde seyretmesi ve aşırı fiyat rekabetinin bütün hızıyla devam etmesi nedeniyle önceki senelere göre prim üretimi artışı istenen seviyeye ulaşmamıştır. Buna karşılık yedek parça ve işçilik ücretlerindeki artış hasar maliyetlerini yükseltmiş ve dolayısıyla Kasko Sigortalarında Hasar/Prim oranı da artış göstermiştir. Bu sebepten Kasko Sigortalarının Kaza branşına olan teknik kârlılık etkisi azalmıştır. Kasko Sigortalarındaki bu olumsuzluğa karşın, Kaza Branşında prim üretimi açısından önemli bir büyüklüğe sahip olan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) sigortasının daha sağlıklı bir alt yapıya kavuşması ve bununla beraber tarife ve talimatta uygulama birliği sağlanması amacıyla, Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER)’in kurulması ve yılın ikinci yarısı ortasında faaliyete geçmesi çok önemli bir gelişme olmuştur. Bu sayede bu branşta sağlıklı bir prim artışı gözlenmeye ve hasar verilerinin de tam olarak devreye girmesiyle de bu branştaki usulsüz hasar talepleri ve ödemeleri ortadan kalkmaya başlamıştır. Kaza Branşında 18.01.2004 tarihinden itibaren 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na göre yaptırılması zorunlu olan Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası, yeni bir zorunlu sigorta olarak yürürlüğe girmiştir. Bu arada Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası 25.03.2004 tarihinden itibaren Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası adı altında yapılmaya başlanmıştır. 2004 senesinde tüm zorunlu sigortaların teminat limitleri 2003 senesine göre yükseltilmiş ve primlerinde artış yapılmıştır. Otuz bir şirketin faaliyet gösterdiği kaza branşında 2004 yılında prim gelirleri 1,998,986 TL olarak gerçekleşmiş, bir önceki yıla göre cari fiyatlarla %36,08 oranında artmış, ABD Doları bazında %41,88 oranında artış göstermiştir. Kaza branşı prim gelirlerinin toplam prim gelirleri içindeki payı 2004 yılında bir önceki yıla göre %28,87’den %29,46’ya yükselmiştir. 2004 yılında kaza branşında hasar oranı %79,19 olarak gerçekleşerek,

2003 yılının hasar oranına göre düşme göstermiştir. Bu branşın Toplam teknik kâr içindeki payı bir önceki yıl %-37,25 iken, 2004 yılında %10 yükselmiştir.<sup>61</sup>

2005 yılı araç satışı bakımından bir önceki yılın satış seviyelerinde seyretmesine rağmen hem sıfır araç bedellerinde bir önceki seneye göre bariz bir artış olmaması hem de ikinci el araç bedellerindeki düşüş ve sektörün teknik hesaplardan yoksun bir şekilde yaptığı aşırı fiyat rekabetinin hızla devam etmesi ve kasko tarifelerinde temel fiyat çarpanı olarak sigorta bedellerinin esas alınması nedeniyle üretim artışı istenen seviyelere ulaşmamıştır. Buna karşılık yedek parça ve işçilik ücretlerindeki engellenemeyen Enflasyon üstü artışlar hasar maliyetlerini hızla yükseltmiş ve dolayısıyla Kasko Sigortalarında Hasar / Prim oranında bir önceki seneye göre büyük artışa neden olmuştur. Diğer taraftan, Kaza Branşı prim üretimi içinde yer almakla birlikte Yangın paket poliçeleri ile sağlanan Hırsızlık ve Cam Kırılması sigortalarında da, iş kollarındaki değişiklik ve faaliyete son verme nedenlerinden ötürü üretim azalması gözlenmiştir. Bütün bu sebepler bir araya gelince de bu branşta teknik karlılıktan söz etmek imkansız hale gelmiş, 2005 yılı sigorta şirketlerinin tamamına yakın bir kısmının büyük oranda teknik zarar ettikleri bir yıl olmuştur. Kasko Sigortalarındaki bu olumsuzluğa karşın Kaza branşında Kaskodan sonra en büyük prim üretimi sağlanan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortalarında Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER) giderek artan bir oranda sisteme nüfuz etmeye başlamıştır. Trafik Sigortalarındaki bu sağlam yapı sayesinde elde edilen hasar istatistik bilgilerinin de akılcı değerlendirilmesi ile sektör bu branşta sağlıklı bir prim yapısına ve istikrarlı bir teknik karlılığa kavuşmaya başlamıştır. Bir yıl önce yürürlüğe konulan Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası, kamunun taşımacılık ruhsatı verme aşamasında konuyu çok ciddi uygulamaması nedeniyle beklenen seviyede seyretmemiştir. Kaza Branşında 5188 sayılı Özel Güvenlik Yasası ile birlikte 26.02.2005 tarihinden itibaren Özel Güvenlik Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve 27.01.2005 tarihinden itibaren de Zorunlu Sertifika Mali Sorumluluk Sigortası adında iki yeni zorunlu sigorta yürürlüğe girmiştir. 2005 senesinde tüm zorunlu sigortaların teminat limitleri 2004 senesine göre yükseltilmiş ve primlerinde artış yapılmıştır. Otuzbir şirketin faaliyet gösterdiği kaza branşında 2005

---

<sup>61</sup> TSRŞB 2004 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (25.09.2010)

yılında prim gelirleri 3.717.878.412 TL'ye yükselerek bir önceki yıla göre cari fiyatlarla yüzde 21,84, ABD Doları bazında yüzde 21,43 oranında artış göstermiştir. Kaza branşında prim gelirlerinin toplam prim gelirleri içindeki payı 2005 yılında bir önceki yıla göre yüzde 44,97'den yüzde 47,56'ya yükselmiştir. 2005 yılında kaza branşında hasar oranı yüzde 80,73 olarak gerçekleşerek, 2004 yılının hasar oranına göre artış göstermiştir. Bu branşın eski hesap düzenindeki toplam teknik kar içindeki payı bir önceki yıl yüzde 10,68 iken, 2005 yılında yüzde 10,82 olarak gerçekleşmiştir.<sup>62</sup>

2006 yılı Kaza Branşı sonuçlarını önemli ölçüde etkileyen Otomotiv sektörü açısından kötü bir dönem olarak gerçekleşmiş ve 2005 yılında 717.000 olan araç satış adetleri, 2006 yılını 617.000 olarak yaklaşık % 16 azalma ile tamamlamıştır. Nisan, Mayıs aylarında yaşanan ekonomik dalgalanma ve artan faiz oranları bu durumun arkasındaki önemli faktörlerden biri olarak görülürken, otomotiv sektörünün daralmanın etkisini ortadan kaldırabilmek için yedek parça maliyetlerine yaptığı zamlar, araç sigortası hasarlarında ortalama dosya maliyetlerinin de tekrar artmasına neden olmuştur. Araç satışlarında yükselen faiz ortamının tetiklediği daralma, Sigorta bedellerinin artışını durdurduğu, dolayısıyla direkt prim girişinde düşüş yarattığı gibi, yedek parça maliyetlerinin artması ticari sonucunu getirdiği için, Türk Sigorta Sektörünün karlılığını tehdit eden en önemli ekonomik olay olarak göze çarpmaktadır. 2005 yılında Kaza branşında 150 milyon ABD Doları zarar eden Türk Sigorta Sektörü yine bu yılın sonlarına doğru kasko sigortalarında başlattığı “doğrudan maliyetlere göre fiyatlandırma” politikasını, 2006 yılı içinde de hızlandırarak devam ettirmiştir. Kasko fiyatlarının artması, hasar anındaki en önemli yükü oluşturan yedek parça maliyeti artışlarının sigortalılara yansımaları anlamını taşımaktadır. Fiyatlardaki bu artış trendi ve ekonomiden sıcak para çıkışlarına bağlı oluşabilecek yeni dalgalanmalar, 2001 krizinden bu yana kasko sigortalarında sürekli zarar eden ve bu trendi çevirmek için ilk etapta kasko fiyatlarını artırmaktan başka şansı olmayan Türk Sigorta sektörünün 2007 yılında sigortalı sayısında azalma yaşamasına neden olmuştur. Bununla birlikte 2006 yılı Sigorta sektörünün hasar maliyetlerini kontrol altında tutmaya güç ve kaynak harcadığı bir dönem olmuştur. Bu çerçevede TRAMER bünyesinde toplanmaya başlanan kasko poliçe ve hasar kayıtları ise gelecekte yapılabilecek analiz ve takip

---

<sup>62</sup> TSRSB 2005 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayınlar/Faaliyet+Raporları/>, (25.09.2010)



çalışmalarına temel teşkil edecek bir ortak bir veritabanının oluşması için atılan önemli bir adım niteliği taşımaktadır. 2006 yılı, her ne kadar hasar maliyetlerini kontrol altında tutma ve tarife fiyatlarının artırılması çabalarının sonucu olarak Kaza sigortalarında oluşan zararın azaldığı bir yıl olsa da kasko kaynaklı Kaza Branşı zararının halen devam ettiği bir yıl olarak tamamlanmıştır. Öte yandan tarife fiyatları yıllık olarak Hazine Müsteşarlığınca belirlenen ve bu yönüyle de ekonomik dalgalanmaların savuşturulmasına fırsat vermeyen Karayolları Zorunlu Sorumluluk Sigortalarında 2004 yılı sonunda devreye giren yeni rezerv uygulamaları (IBNR, IBNER), 2004 yılından bu yana artan limitlerin yanı sıra yetersiz primlendirme ile birleşen yüksek aracılık komisyonları (2005), yaptığı kar ile daha önceden Kaza Branşında oluşan zararın etkilerinin ortadan kalkmasına olanak sağlayan bu branşın da 2006 yılında zarara girmesine neden olmuştur. Her ne kadar gelişen teknolojik altyapı ve artan cirolar genel gider oranlarının düşmesine neden olsa da artan hasar/prim oranları ve aracılık komisyonları birleşik oranın %100'ün üzerinde oluşmasına yani bir başka deyişle operasyonel olarak zarar edilmesine neden olmuştur. Otuzbir şirketin faaliyet gösterdiği kaza branşında 2006 yılında prim gelirleri 3.098.688.000 TL'ye yükselerek bir önceki yıla göre cari fiyatlarla % 27,18, ABD Doları bazında % 19,16 oranında artış göstermiştir. Kaza branşında prim gelirlerinin toplam prim gelirleri içindeki payı 2006 yılında bir önceki yıla göre %31,17'den %32,05'e yükselmiştir. 2006 yılında kaza branşında hasar oranı %84,61 olarak gerçekleşerek, 2005 yılının hasar oranına göre düşme göstermiştir.<sup>63</sup> 2007 yılı Ağustos ayında Trafik Sigortalarında kısmi fiyat serbestisi başlamış, şirketler yayımlanan rehber tarife fiyatları üzerinde azami %5 indirim, azami %10 sürprim yapabilecek şekilde fiyatlarını ayarlayabilme imkanına sahip olmuşlardır. 26 şirketin faaliyet gösterdiği kaza branşında 2007 yılında prim gelirleri 3.606.117.000 TL'ye yükselerek bir önceki yıla göre cari fiyatlarla % 16,38, ABD Doları bazında % 28,03 oranında artış göstermiştir. Kaza branşında prim gelirlerinin toplam prim gelirleri içindeki payı 2007 yılında bir önceki yıla göre % 32,05'den % 32,99'a yükselmiştir. 2006 yılında % 84,61 olarak gerçekleşen hasar prim oranı 2007 yılında 11,23 puan azalışla % 73,38 olarak gerçekleşmiştir.<sup>64</sup> 2008 yılının ikinci yarısında ve özellikle de son çeyreğinde başlayan primde küçülme 2009 yılında

<sup>63</sup> TSRŞB 2006 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (25.09.2010)

<sup>64</sup> TSRŞB 2007 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (25.09.2010)

da devam etmiş %6 küçülme meydana gelmiştir. Aynı dönemde poliçe adetlerinde %2,6 artış olması küçülmenin yaşanan yoğun prim rekabeti sonucu gerçekleştiğinin işaretidir.

Trafik Sigortalarında poliçe adedinde %3,4 artış olmuş, tarifelerdeki küçük düzeltmelere bağlı olarak 2009 yılı prim üretimi %9,2 tır. 1 Nisan 2008 tarihinde yürürlüğe giren Kaza Tespit Tutanağı uygulamasının hasar adedini arttırmış ve trafik sigortalarında zarar meydana getirmiştir. 28 Şirketin faaliyet gösterdiği kaza branşında 2009 yılında prim gelirleri 3.196.266.000 TL' ye düşerek bir önceki yıla göre cari fiyatlarla %4,04, ABD doları bazında %19,37 oranında azalış göstermiştir. Kaza branşında prim gelirlerinin toplam prim gelirleri içindeki payı 2009 yılında bir önceki yıla göre %28,28' den %26,03' e düşmüştür. 2008 yılında %81,47 olarak gerçekleşen hasar prim oranı 2009 yılında 4,45 puan artışla %85,92 olarak gerçekleşmiştir.<sup>65</sup>

Tablo 3.3' te, Trafik sigortalarında 2008 yılında 1 milyar 702 milyon TL olan poliçe prim üretimi, 2009 senesinde yaklaşık 1 milyar 917 milyon TL prim üretimi gerçekleştirerek önceki yıla göre %12.61'lik bir büyüme sağlayarak enflasyonun üzerinde bir büyüme gerçekleştirmiştir. Poliçe adetleri ise bir önceki yıla göre % 5.12 artarak poliçe adedi farkı 560 bine ulaşmıştır. Poliçe başına prim tutarı ise 166.6 TL olarak gerçekleşmiştir. Ancak; 2009 yılı içerisinde 1,917 milyar TL prim üretimine karşılık 1,893 milyar TL hasar ödemesi yapılmıştır. Bu durumda, komisyon ve işletme giderleri de düşünülecek olursa (Ort. %25) sektörün 2009 yılı içerisinde 455 milyon TL zarar ettiği açıkça görülmektedir.

---

<sup>65</sup> TSRŞB 2009 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayınlar/Faaliyet+Raporları/>, (25.09.2010)

**Tablo 3.3: 2008-2009 Yılı Tarife Basamağı Bazında Trafik Sigortası Poliçe Adetleri ve Prim Üretimi Farkı (Ocak-Aralık Kümülatif)- Bin TL.**

BASAMAK	2008		2009		Fark			
	Poliçe Adeti	Poliçe Primi	Poliçe Adeti	Poliçe Primi	Adet Fark	Adet Yüzde	Prim Fark	Prim Yüzde
1.Basamak	359.978	65.968	43.892	25.271	-316.086	-87,81%	-40.697	-61,69%
2.Basamak	400.787	75.517	280.202	62.526	-120.585	-30,09%	-12.992	-87,81%
3.Basamak	523.611	102.025	436.971	104.166	-86.640	-16,55%	2.142	2,10%
4.Basamak	3.421.518	539.676	3.557.991	599.589	136.473	3,99%	59.604	11,04%
5.Basamak	2.104.688	326.679	2.321.150	380.069	216.462	10,28%	50.390	15,28%
6.Basamak	1.286.482	195.783	1.621.417	267.204	334.935	26,03%	71.421	36,48%
7.Basamak	2.846.091	393.585	3.242.368	478.448	396.277	13,92%	84.863	21,56%
<b>Genel Toplam</b>	<b>10.943.155</b>	<b>1.702.541</b>	<b>11.503.991</b>	<b>1.917.272</b>	<b>560.836</b>	<b>5,12%</b>	<b>214.731</b>	<b>12,61%</b>

Kaynak:Tramer Bilgi Merkezi,2010

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından yayımlanan Aralık 2009 araç verileri ile yine aynı döneme ait yürürlükte olan poliçe bilgileri araç türleri bazında karşılaştırıldığında TRAMER'in kuruluşu ile birlikte, 2003 yılı sonunda %31 olan sigortasızlık oranının, 2009 sonu itibariyle sektör genelinde sigortasızlık oranının % 28.63 olduğu görülmüştür. Bu oranın yüksek çıkmasında en önemli payın % 67'nin üzerinde sigortasızlık oranına ve yaklaşık olarak 3,6 milyon yürürlükteki poliçeye sahip Traktör ve Motosikletlerden kaynaklı olduğu görülmektedir. Traktör ve Motosiklet araç grubuna ait bilgiler dikkate alınmadığında ise Türkiye genelindeki sigortasızlık oranının % 10,32 seviyesindedir.

Tablo 3.4' te 2009 Ekim ayı verileri ile TÜİK tarafından yayınlanan Aralık 2009 araç adetlerinin kullanıldığı sigortasızlık oranı tablosu yer almaktadır.

**Tablo3. 4:Araç Türleri Bazında Trafik Sigortası Poliçe Üretimi ve Sigortasızlık Oranı (Aralık 2009)**

ARAÇ TÜRÜ	POLİÇE ADEDİ	ARAÇ ADEDİ	SİGORTASIZLIK ORANI
01-OTOMOBİL	7.062.402	7.093.964	7,68%
03-MİNİBÜS(SÜRÜCÜ DAHİL 9-15 KOLTUK)	334.894	384.053	17,27%
04-OTOBÜS(SÜRÜCÜ DAHİL 16-30 KOLTUK)	169.415	201.033	21,57%
06-KAMYONET	2.049.399	2.204.951	12,09%
07-KAMYON	599.049	727.302	21,64%
09-TRAKTOR	489.354	1.368.032	64,70%
11 MOTORSİKLET VE YÜK MOTORSİKLETİ	742.621	2.303.261	68,36%
14-OZEL AMAÇLI TAŞIT	12.775	34.104	58,86%
<b>SEKTÖR GENEL TOPLAMI</b>	<b>11.459.909</b>	<b>14.316.700</b>	<b>24,85%</b>
<b>TRAKTÖR VE MOTORSİKLET HARİÇ SEKTÖR GENEL</b>	<b>10.227.934</b>	<b>10.645.407</b>	<b>10,32%</b>

Kaynak:Tramer Bilgi Merkezi,2010

**Tablo 3.5: 2008-2009 Yılı Araç Grubu Bazında Trafik Sigortası Poliçe Adetleri ve Prim Üretimi Farkı (Ocak-Aralık Kümülatif)-Bin TL.**

ARAÇ TÜRÜ	2008		2009		FARK			
	Poliçe Adedi	Poliçe Primi	Poliçe Adedi	Poliçe Primi	Adet Fark	Adet Yüzde	Prim Fark	Prim Yüzde
OTOMOBİL	6.632.378	833.869	7.000.037	958.922	367.659	5,54%	125.023	15,00%
TAKSİ	74.456	35.440	75.029	40.475	-3.427	-4,37%	5.035	14,21%
MİNİBÜS(SÜRÜCÜ DAHİL 9-15)	335.534	100.875	340.900	99.765	5.366	1,60%	-1.110	-1,10%
OTOBÜS(SÜRÜCÜ DAHİL 16-30)	113.623	45.617	114.365	44.675	742	0,65%	-943	-2,07%
OTOBÜS(SÜRÜCÜ DAHİL 30 VE ÜSTÜ KOLTUK)	55.562	48.936	56.791	46.486	1.229	2,21%	-2.450	-5,01%
KAMYONET	1.910.558	388.821	2.054.068	454.014	143.510	7,51%	65.193	16,77%
KAMYON	468.524	171.341	446.365	182.589	-22.159	-4,73%	11.248	6,56%
İŞ MAKİNESİ	32.728	3.783	32.979	3.498	251	0,77%	-285	-7,53%
TRAKTÖR	469.884	10.974	489.571	14.026	19.687	4,19%	3.052	27,81%
RÖMORK	7.578	227	6.540	306	-1.038	-13,70%	79	34,94%
MOTORSİKLET VE YÜK MOTORSİKLETİ	703.209	18.626	742.669	21.379	39.460	5,61%	2.753	14,78%
TANKER	13.885	4.554	13.704	4.625	-181	-1,30%	71	1,57%
ÇEKİCİ	94.840	36.176	104.162	42.681	9.322	9,83%	6.505	17,98%
14-ÖZEL AMAÇLI TAŞIT	12.308	1.945	14.332	2.759	2.024	16,44%	814	41,84%
DİĞER ARAÇLAR	14.088	1.357	12.479	1.072	-1.609	-11,42%	-286	-21,04%
<b>GENEL TOPLAM</b>	<b>10.943.155</b>	<b>1.702.541</b>	<b>11.503.991</b>	<b>1.917.272</b>	<b>560.836</b>	<b>5,12%</b>	<b>214.731</b>	<b>154,72%</b>

Kaynak: Tramer Bilgi Merkezi,2010

Tablo 3.5’ te, 2008 yılında 10.943.155 adet poliçe basılmış buna karşılık 1.702.541 TL prim alınmıştır. 2009 yılında ise 11.503.991 adet poliçeye karşılık 1.917.272 TL prim alınmıştır. Otomobillerde prim yüzdesinde %15 artış olmasına rağmen diğer araç gruplarında %21,04 düşüş olmuştur. Taksi grubunda poliçe adetinde düşüş yaşanmasına karşılık primde artış yaşanmıştır.

**Şekil 3.3:Tüm Araç Grupları Dahil İken, Bölgeler Bazında Sigortasızlık Oranı**



Kaynak: Tramer Bilgi Merkezi, 2010

Şekil 3.3' te tüm araç grupları dahil iken bölgeler bazında bakıldığında % 23 ile Marmara Bölgesi sigortasızlık oranı en düşük bölge iken, % 37 ile Akdeniz Bölgesinin sigortasızlık oranının en yükseklerde seyrettiği bölge olduğu görülmektedir.

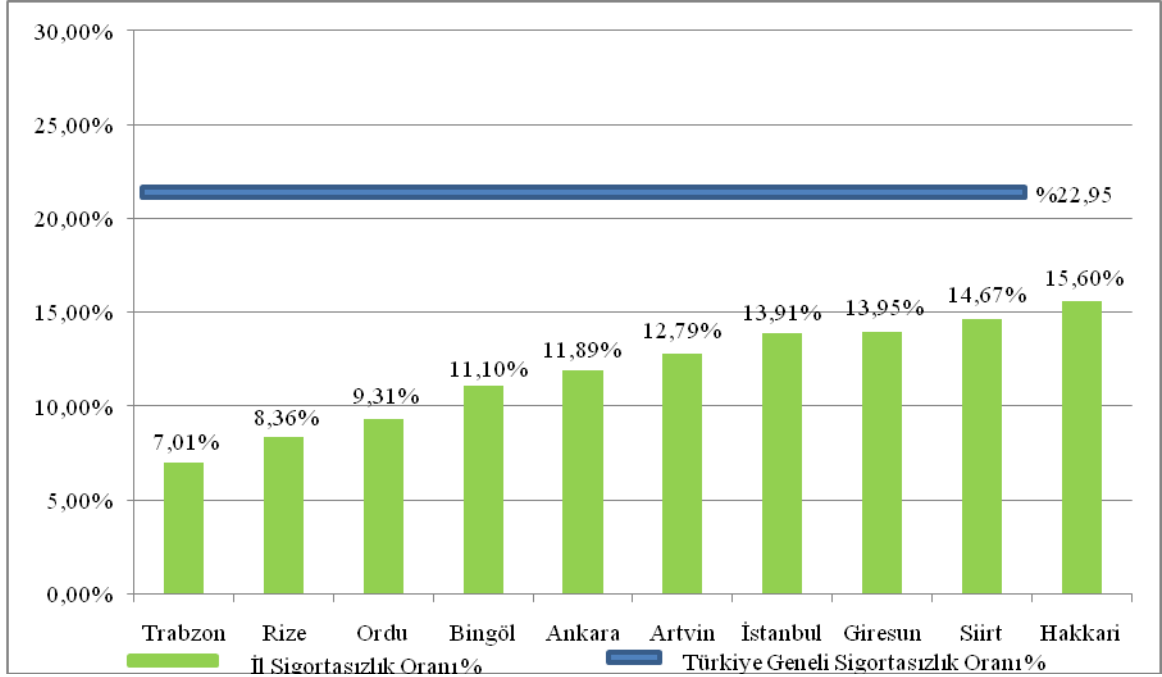
Şekil 3.4' te Marmara Bölgesine yakından baktığımız takdirde İstanbul %17 ile sigortasızlık oranının en düşük, Çanakkale ise %44 ile sigortasızlık oranının en yüksek görüldüğü şehirler olarak görülmektedirler.

**Şekil 3.4: Tüm Araç Grupları Dahil İken, Marmara Bölgesi Sigortasızlık Oranı**



Kaynak: Tramer Bilgi Merkezi, 2010

Şekil 3.5: Tüm Araç Grupları Dahil İken En Düşük Sigortasızlık Oranına Sahip İlk 10 İl

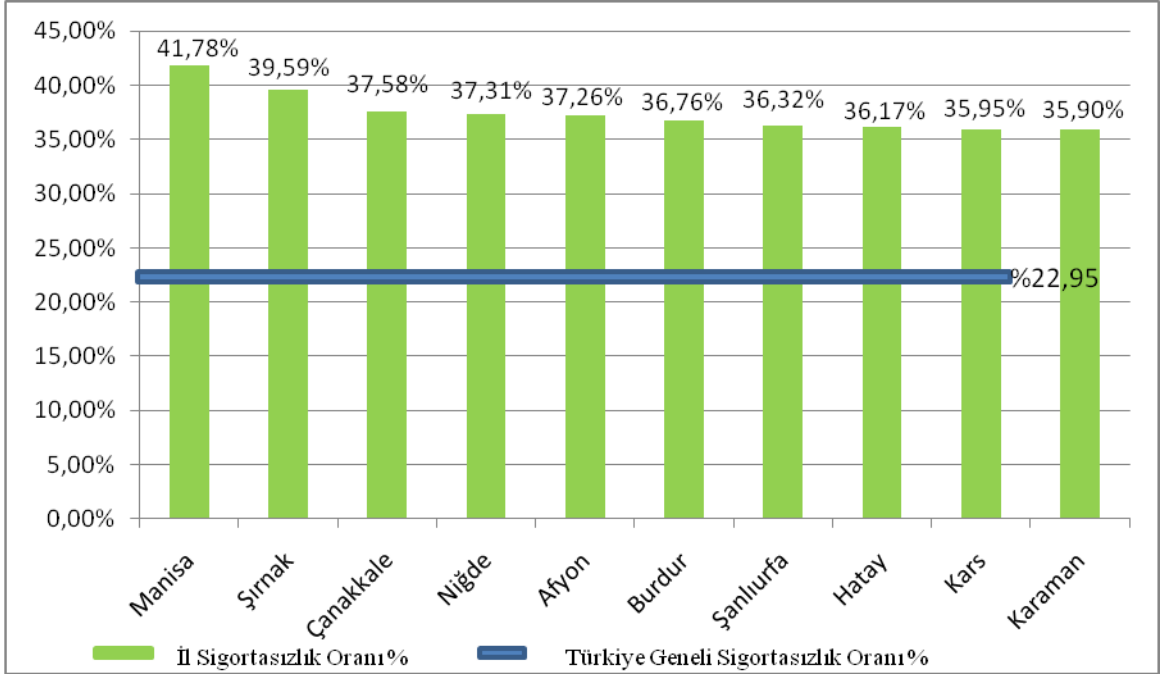


Kaynak: Tramer Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2010

Şekil 3.5’ te 2010 yılı Eylül ayı verilerine göre tüm araç grupları dahil iken Türkiye genelinde sigortasızlık oranı %22,95’ dir. Türkiye’deki sigortasızlık oranları illere göre incelendiğinde Karadeniz Bölgesi illerinin sigorta konusunda çok daha duyarlı olduğu görülmektedir.



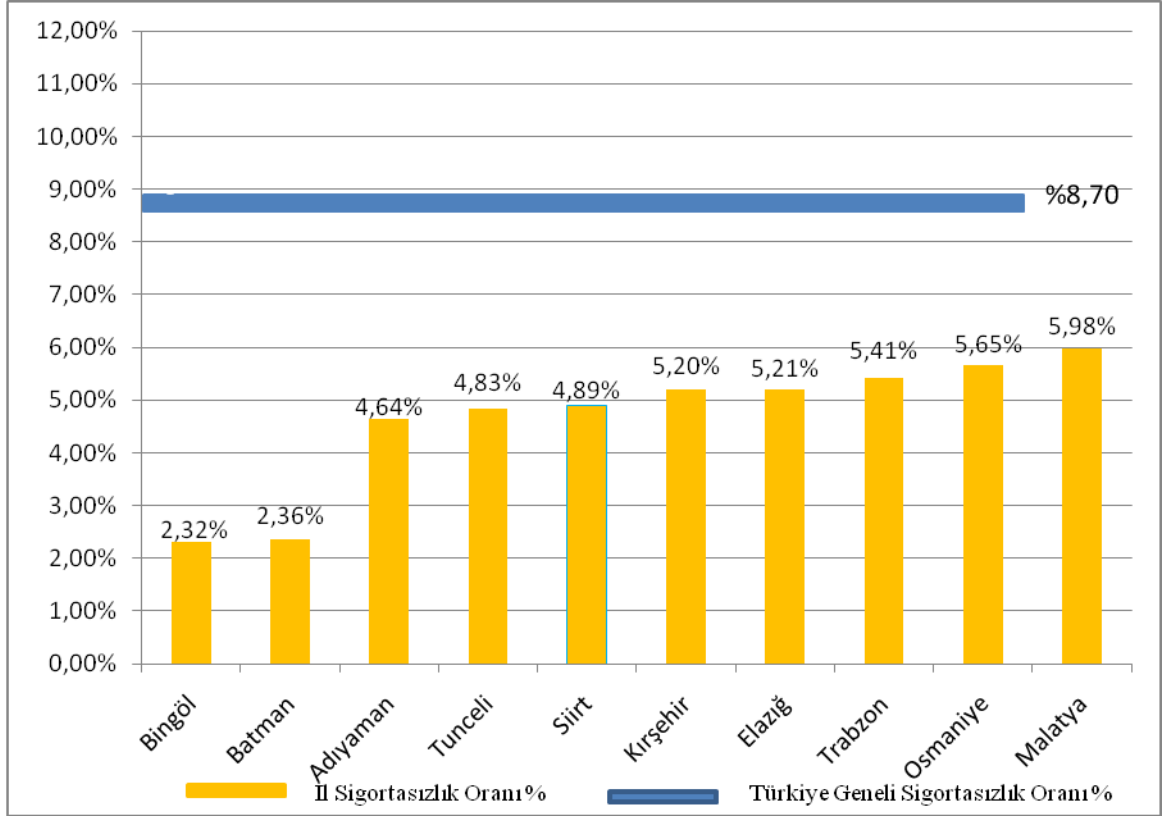
**Şekil 3.6: Tüm Araç Grupları Dahil İken En Yüksek Sigortasızlık Oranına Sahip İlk 10 İl**



Kaynak: Tramer Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2010

Şekil 3.6' da 2010 yılı Eylül ayı verilerine göre tüm araç grupları dahil iken en yüksek sigortasızlık oranına sahip ilk 10 ili incelediğimizde genel olarak Türkiye genelindeki sigortasızlık oranının çok üzerinde olduğu görülmektedir.

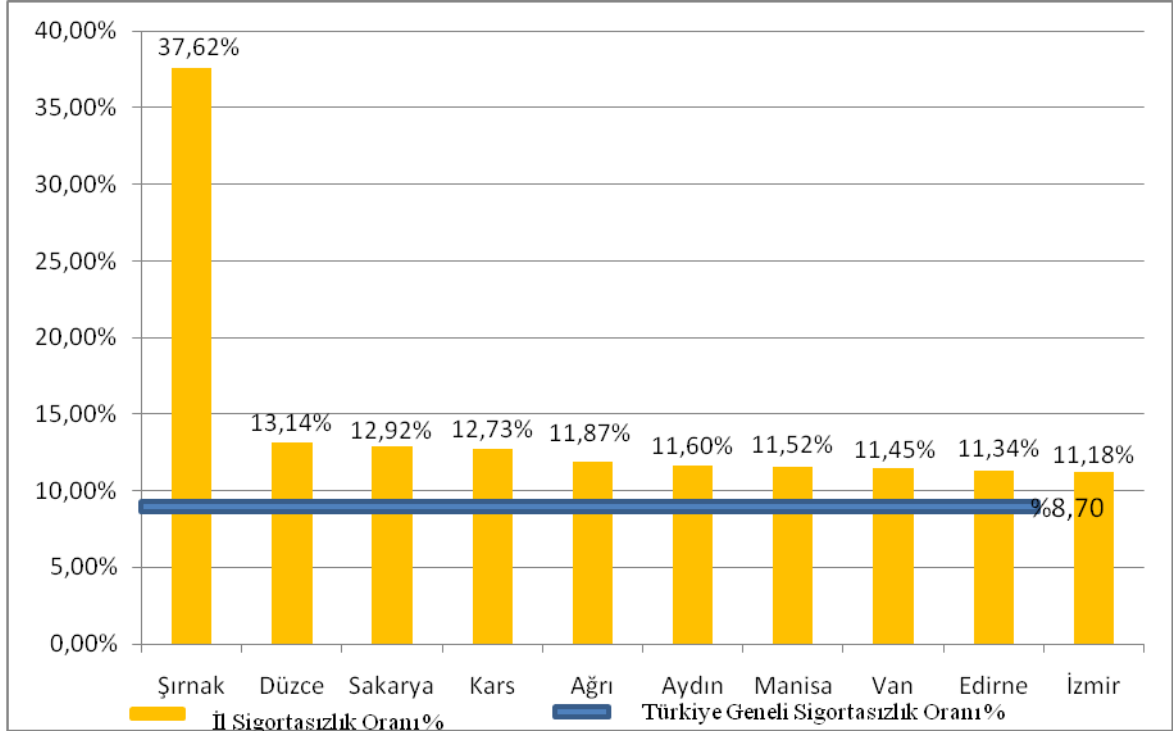
**Şekil 3.7: Motorsikler-Traktör Araç Grupları Hariç,En Düşük Sigortasızlık Oranına Sahip İller**



Kaynak: Tramer Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2010

Şekil 3.7.' de 2010 yılı Eylül ayı verilerine göre motorsikler-traktör araç grubu hariç iken Türkiye genelinde sigortasızlık oranı %8,70' dir. Motorsiklet ve Traktör Araç Grupları sigortasızlık oranının en yoğun yaşandığı araç grubudur.

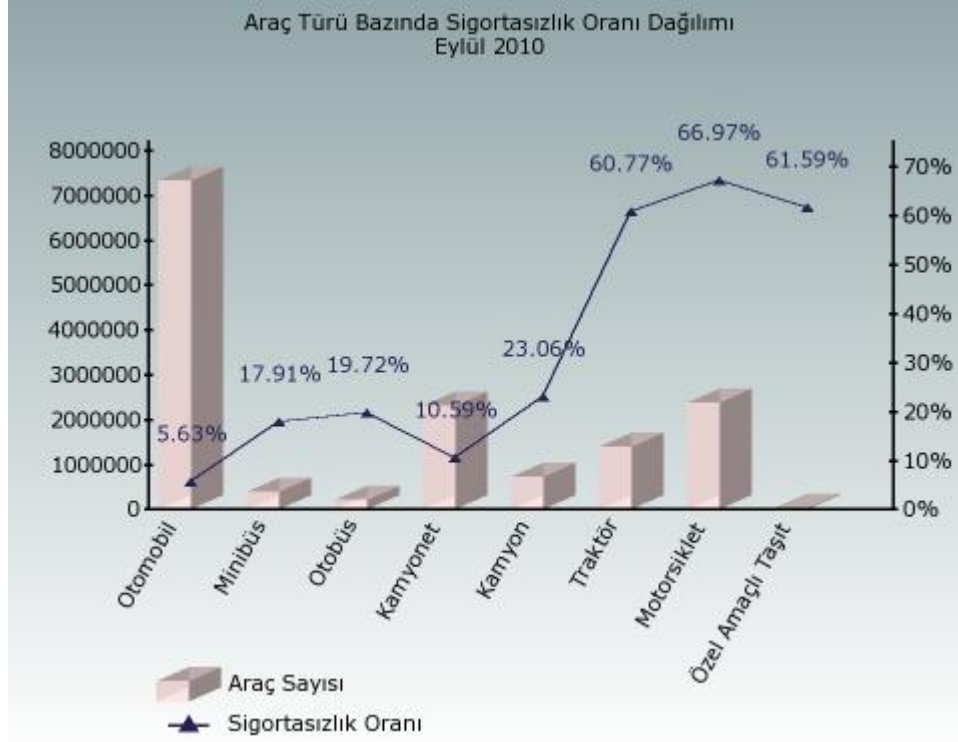
**Şekil 3.8: Motorsiklet-Traktör Araç Grupları Hariç,En Yüksek Sigortasızlık Oranına Sahip İller**



Kaynak: Tramer Bilgi Merkezi (TRAPORT), 2010

Şekil 3.8’ de 2010 yılı Eylül ayı verilerine göre tüm araç grupları dahil iken Manisa ili %41,78 ile sigortasızlık oranının en yüksek olduğu ilimiz olmasına karşın, motorsikler-traktör araç grubu hariç iken sigortasızlık oranı %11,52’ ye gerilemiştir.

Şekil 3.9: Araç Türü Bazında Sigortasızlık Oranı Dağılımı



**Kaynak:** [http://www.tramer.org.tr/raporlar.php?harita\\_suffix=\\_sigortasizlik](http://www.tramer.org.tr/raporlar.php?harita_suffix=_sigortasizlik) , 15 Eylül 2010

Şekil 3.9.' da görüldüğü gibi ülkemizde hala sigortasız seyreden çok sayıda araç bulunmaktadır. Trafikteki otomobillerin %5,63'ü sigortasızken, minibüs, otobüs gibi toplu taşıma araçlarında bu oranın %37,63'e çıktığı görülmektedir.

Bunun yanı sıra trafik sigortası poliçe üretimi ve ödenen birikimli tazminat hasar dağılımı tutarı Tablo 3.6' da gösterilmektedir.

**Tablo 3.6: Yıllar Bazında Ödenen Birikimli Hasar Raporu (Poliçe Yılı Bazında)**

Yıl	Prim Üretimi	Ödeme Durumu	0. Yıl	%	1.Yıl	%	2. Yıl	%	3. Yıl	%	4. Yıl	%	5. Yıl	%
2003	513.084	Muallak	5.074		15.510		18.715		20.796		23.675		25.675	
		Ödenen	86.592		327.692		380.785		393.735		403.566		413.503	
		<b>Toplam</b>	91.666	17,9	343.202	66,9	399.500	77,9	414.531	80,8	427.241	83,3	439.178	85,6
2004	869.263	Muallak	9.062		30.196		36.825		41.500		44.544		47.623	
		Ödenen	140.181		493.882		564.066		582.783		599.029		613.659	
		<b>Toplam</b>	149.243	17,2	524.078	60,3	600.891	69,1	624.283	71,8	643.573	74	661.282	76,1
2005	1.108.410	Muallak	30.438		80.989		93.719		100.176		106.467		112.408	
		Ödenen	193.637		666.340		755.732		783.455		807.910		826.321	
		<b>Toplam</b>	224.075	20,2	747.329	67,4	849.451	76,6	883.631	79,7	914.377	82,5	938.729	84,7
2006	1.281.783	Muallak	38.672		108.726		129.903		139.713		147.756			
		Ödenen	230.069		816.417		922.182		963.371		988.301			
		<b>Toplam</b>	268.741	21	925.143	72,2	1.052.085	82,1	1.103.084	86,1	1.136.057	88,6		
2007	1.508.553	Muallak	69.307		208.594		231.863		248.456					
		Ödenen	292.066		1.012.782		1.144.515		1.186.564					
		<b>Toplam</b>	361.373	24	1.221.376	81	1.376.378	91,2	1.435.020	95,1				
2008	1.736.998	Muallak	118.367		266.328		304.517							
		Ödenen	375.313		1.291.256		1.426.385							
		<b>Toplam</b>	493.680	28,4	1.557.584	89,7	1.730.902	99,7						
2009	1.953.338	Muallak	124.404		359.333									
		Ödenen	447.754		1.111.142									
		<b>Toplam</b>	572.158	29,3	1.470.475	75,3								
2010	1.778.070	Muallak	182.483											
		Ödenen	183.746											
		<b>Toplam</b>	366.229	20,6										

**Kaynak:** [http://www.tramer.org.tr/raporlar.php?harita\\_suffix=\\_sigortasizlik](http://www.tramer.org.tr/raporlar.php?harita_suffix=_sigortasizlik) , 15 Eylül 2010

Tablo 3.6.' da hasar verilerini daha detaylı inceleyecek olursak, sektör genelinde, 2003 yılında üretilen poliçelere ait 2010 yılı Eylül ayına kadar geçen toplam yedi yıl içinde ödenen hasar toplam tutarı 439.178 TL'ye ulaşarak birikimli hasar/prim oranı (yazım yılı esasına göre) %85,60'a ulaşmıştır. 2004 yılında üretilen poliçelere ait 2010 yılı Eylül ayına kadar geçen toplam altı yıl içinde ödenen hasar toplam tutarı 643.573 TL'ye ulaşarak hasar/prim oranı %76,1'e ulaşmıştır. 2005 yılında üretilen poliçelere ait 2010 yılı Eylül ayına kadar geçen toplam beş yıl içinde ödenen hasar toplam tutarı 914.377 TL'ye ulaşarak hasar/prim oranı % 84,70 olmuştur. 2006 yılında üretilen poliçelere ait 2010 yılı Eylül ayına kadar geçen toplam dört yıl içinde ödenen hasar toplam tutarı 1.136.057 TL'ye ulaşarak hasar/prim oranı % 88,60 olmuştur. 2007 yılında üretilen poliçelere ait 2010 yılı Eylül ayına kadar geçen toplam üç yıl içinde

ödenen hasar toplam tutarı 1.435.020 TL'ye ulaşarak hasar/prim oranı % 95,10 olmuştur. 2008 yılında üretilen poliçeler için ödenen hasar toplam tutarı 1.730.902 TL ulaşarak 2010 Eylül ayı itibariyle elde edilen hasar/prim oranı % 99,7' dir. 2009 yılında üretilen poliçeler için ödenen hasar toplam tutarı 1.470.475 TL ve hasar/prim oranı % 75,30 olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılı Eylül ayında ödenen hasar toplamı 366.229 TL olup hasar/prim oranı % 20,60 olarak gerçekleşmiştir.

### 3.12. Türkiye' de Motorlu Araç Dağılımları ve Kaza İstatistikleri

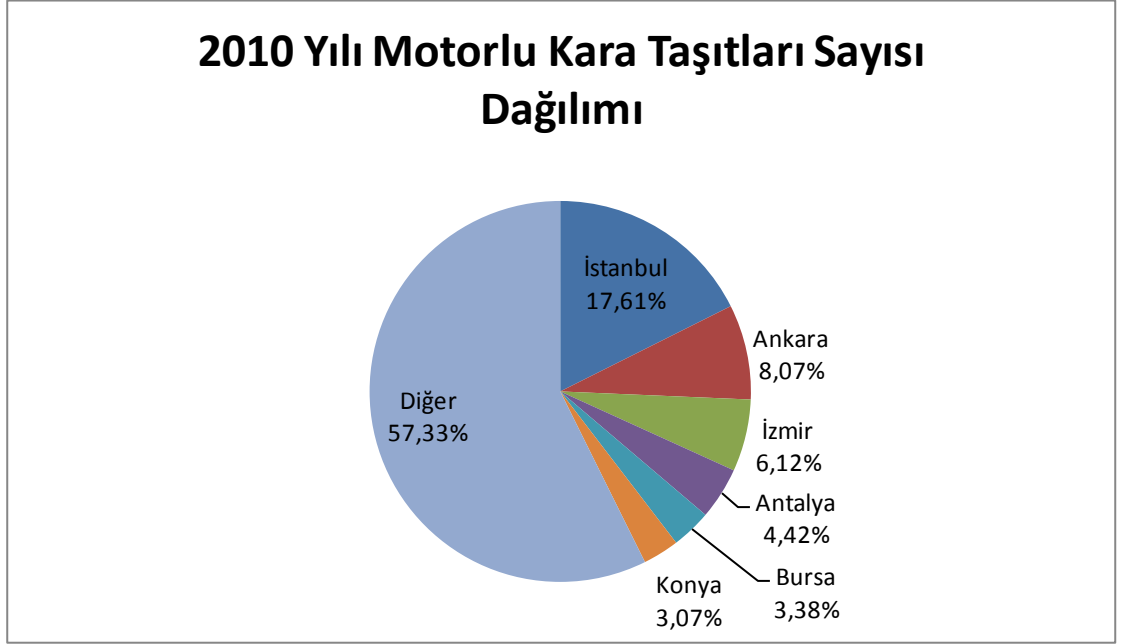
Tablo 3.7.' de 2000 yılında %2,4, 2001 yılında %3,1 artış gösteren motorlu araçlar 2002 yılında %2,6 oranında artmasına rağmen bir önceki yıla göre düşüş göstermiştir. 2007 yılında kendini göstermeye başlayan ekonomik kriz otomotiv sektörünü etkilemiş ve araç sayısında artış olmasına rağmen daha önceki yıllara göre düşüşler vardır.

**Tablo 3.7: Yıllara Göre Motorlu Araçların Cinslerine Göre Dağılımı**

ARAÇLARIN CİNSLERİNE GÖRE DAĞILIMI										
	OTOMOBİL	MİNİBÜS	OTOBÜS	KAMYONET	KAMYON	MOTOSİKLET	ÖZELAMAÇLITAŞIT	TRAKTÖR	TOPLAM	ARTIŞ %
2000	4.855.421	289.422	129.924	789.524	593.361	984.592	21.822	1.131.626	8.795.692	2,4
2001	4.975.733	293.697	133.944	877.563	598.481	1.011.160	22.939	1.148.391	9.061.908	3,1
2002	5.080.555	303.803	137.964	924.342	604.050	1.032.011	23.666	1.168.389	9.274.780	2,6
2003	5.124.254	309.545	141.987	1.045.776	616.940	1.096.777	24.468	1.178.929	9.538.676	2,8
2004	5.400.440	318.954	152.712	1.259.867	647.420	1.218.677	28.004	1.210.283	10.236.357	7,4
2005	5.772.745	338.539	163.390	1.475.057	676.929	1.441.066	30.333	1.247.767	11.145.826	8,9
2006	6.140.992	357.523	175.949	1.695.624	709.535	1.822.831	34.260	1.290.679	12.227.393	9,8
2007	6.472.156	372.601	189.128	1.890.459	729.202	2.003.492	38.573	1.327.334	13.022.945	6,6
2008	6.796.629	383.548	199.934	2.066.007	744.217	2.181.383	35.100	1.358.577	13.765.395	5,8
2009	7.093.964	384.053	201.033	2.204.951	727.302	2.303.261	34.104	1.368.032	14.316.700	4,0

Kaynak: www.trafik.gov.tr./istatistikler/motor.15.09.2010

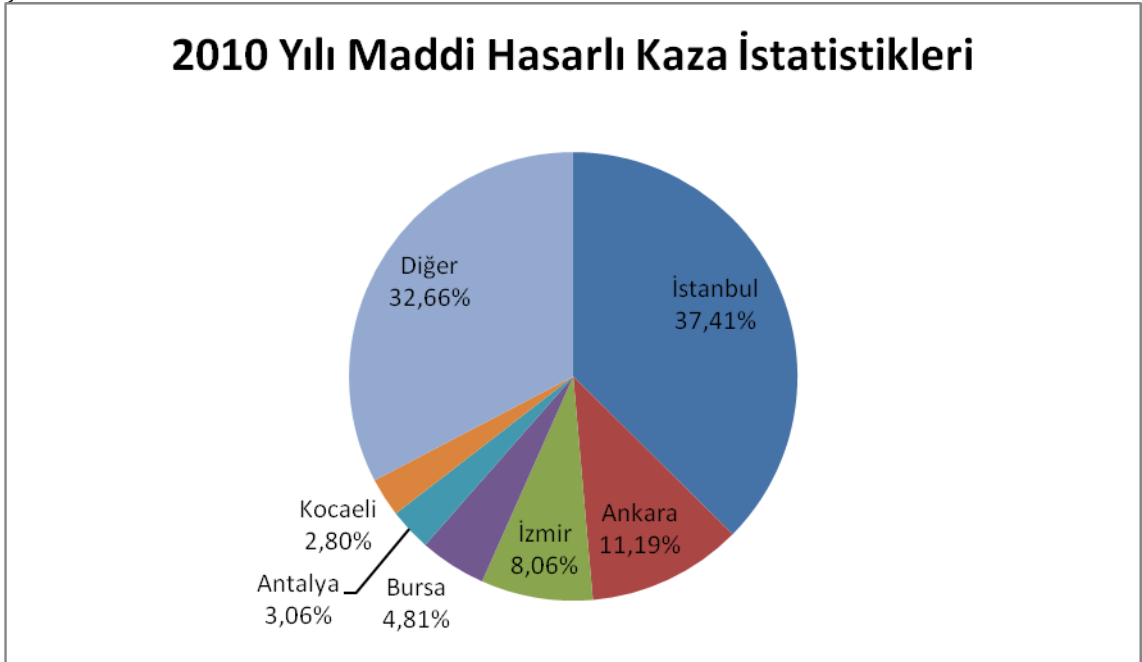
Şekil 3.10: 2010 Yılı Motorlu Kara Taşıtları Sayısı Dağılımı



Kaynak: www.tramer.gov.tr.15.09.2010

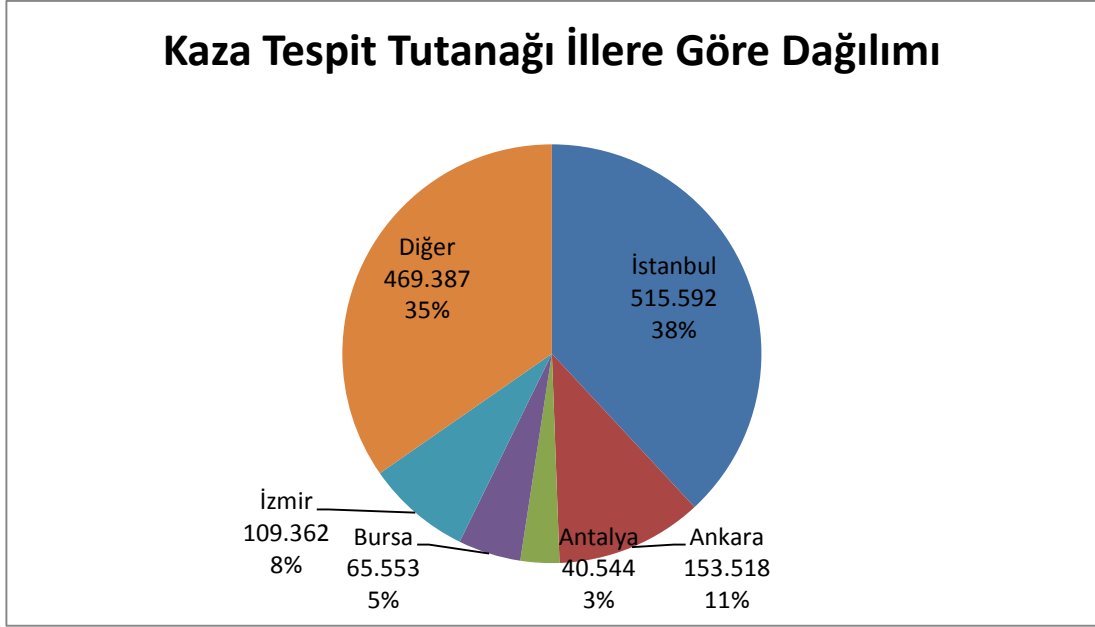
Şekil 3.10' da 2010 yılı motorlu kara taşıtları sayısına baktığımızda en çok aracın %17,61 ile İstanbul' da, bunları sırasıyla %8,07 ile Ankara, %6,12 ile İzmir, %4,42 ile Antalya, %3,38 ile Bursa, %3,07 ile Konya takip etmektedir.

Şekil 3.11: 2010 Yılı Maddi Hasarlı Kaza İstatistikleri



Kaynak: www.tramer.gov.tr.15.09.2010

Şekil 3.12: İl Bazında Maddi Hasarlı Kaza Tespit Tutanağı Adetleri Dağılımı (09.03.2010 Tarihi İtibariyle)



Kaynak: www.tramer.gov.tr.15.09.2010

Şekil 3.12.' de görüldüğü üzere 2008 yılında sürücülerin kendi aralarında tuttıkları kaza tespit tutanaklarından dolayı maddi hasarlı kazalarda artış meydana gelmiştir. Trafik sigortalarında hasarların artmasının bir nedeninde bundan kaynaklanmaktadır. Sürücüler Kaza Tespit Tutanağından önce büyük olmayan kazalarda kendi aralarında anlaşıyorlardı. Sahte hasarların son yıllarda çok artmasının bir nedeni olarakta Kaza Tespit Tutanağı gösterilmektedir.



**Tablo 3.8: Genel Kaza İstatistikleri**

YILI	KAZA SAYISI	ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI
2000	500.664	5.566	136.406
2001	442.960	4.386	116.202
2002	439.958	4.169	116.045
2003	455.637	3.959	117.551
2004	537.352	4.427	136.437
2005	620.789	4.505	154.086
2006	728.755	4.633	169.080
2007	825.561	5.007	189.057
2008	950.120	4.236	184.468
2009	1.034.435	4.300	200.405

\* Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı sorumluluk bölgesinde meydana gelen trafik kaza bilgilerini kapsamaktadır.

\* 2008-2009 Yıllarında tarafların anlaşarak kendi aralarında tutanak tanzim ettiği maddi hasarlı trafik kaza sayıları dahil edilmiştir.

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2010

Tablo 3.8’deki Türkiye İstatistik Kurumu’ nun verilerine baktığımızda trafik kazalarında her yıl artış yaşandığı görülmektedir. 2009 yılında 1.034.435 tane kaza meydana gelmiş, meydana gelen bu kazalarda 4.300 insanımız hayatını kaybetmiş, 200.405 kişi ise yaralanmıştır.

**Tablo 3.9: Trafik Kazası ve Sonuçlarının Bir Önceki Yıla Göre Değişim Oranı (Ölümlü, Yaralanmalı, Maddi Hasarlı Kaza)**

(%)

Yıllar	Kaza	Ölü	Yaralı	Trafiğe Kayıtlı Taşıt	Kazaya Karışan Taşıt	Nüfus
2007	13.28	8.07	11.82	6.51	13.26	-3.27
2006	17.39	2.84	9.73	9.70	16.82	1.26
2005	15.53	1.76	12.94	8.88	13.20	0.38
2004	17.93	12.19	15.42	14.97	17.21	2.23
2003	3.61	-3.59	1.55	2.87	4.16	0.87
2002	-0.72	-6.68	0.18	1.56	-0.51	1.60
2001	-11.53	-20.40	-15.03	2.42	-12.60	1.64
2000	7.46	-3.55	9.26	7.24	7.12	1.70
1999	1.58	-6.08	-0.50	5.25	-0.64	1.74
1998	18.35	18.69	18.40	7.40	12.94	1.78

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2010

Tablo 3.9’ da Trafik Kazası ve Sonuçlarının bir önceki yıla göre değişimlerini incelendiğinde 2001 yılında kaza sayısında ve kazaya karışan araç sayısında diğer yıllara göre azalma olduğu, 2004 yılında ise 2001 yılının tersine trafiğe kayıtlı araç sayısında ve kaza sayısında büyük bir artış görülmüştür.

**Tablo 3.10: Kazaya Karışan Sürücülerin Cinsiyete ve Yaşa Göre Dağılımları**

Yaş Grubu	Kazaya Karışan Sürücü Sayısı		Ölen Sürücü Sayısı		Yaralı Sürücü Sayısı	
	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın
15-17	3576	144	31		3102	127
18-20	6395	195	51	3	4014	116
21-24	12851	628	92	5	6358	320
25-64	101411	4893	1093	16	40463	2172
65 ve Üzeri	3057	40	53		1585	21
Bilinmeyen	578	10	12		243	6
<b>TOPLAM</b>	<b>127868</b>	<b>5910</b>	<b>1332</b>	<b>24</b>	<b>55765</b>	<b>2762</b>

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2010

Tablo 3.10.' da kazaya karışan sürücülerin yaşa ve cinsiyete göre dağılımları incelendiğinde 25-64 yaş arası erkek sürücülerin daha çok kaza yaptığı görülmektedir.

**Tablo 3.11: Kazaya Karışan Sürücülerin Eğitim Durumu ve Cinsiyete Göre Dağılımı**

Eğitim Durumu	Kazaya Karışan Sürücü Sayısı	
	Erkek	Kadın
İlkokul	45773	750
Ortaokul	10218	198
İlköğretim	5791	160
Lise	25256	1489
Üniversite	11569	1870
Bilinmeyen	29261	1443
<b>Toplam</b>	<b>127868</b>	<b>5910</b>

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2010

Ülkemizde görülen hızlı nüfus artışı, plansız büyüme ve motorlu taşıt sayısının hızlı artışına karşın, yetersiz alt yapı, toplu taşıma yerine küçük kapasiteli taşıtlarda ferdi taşımanın etkin olması, uzun vadeli ve köklü çözümler yerine kısa vadeli ve yüzeysel çözümlerin tercih edilmesi, ulaşım ve trafik sorunlarını her geçen gün ağırlaştırıran sebeplerden bazılarıdır.

Yolu kullanan olarak insanın, yaşı, beden yapısı, görme, işitme, algılama yeteneği, dikkat muhakeme, tepki hızı, göz-el-ayak koordinasyonu ve takip gibi fiziksel özellikleri, yorgunluk, hastalık, risk alma, saldırganlık, sorumluluk, öz kontrol gibi, tutum davranış alışkanlıklarına dayalı kişisel özelliklerinden kaynaklanan psikolojik durumu, sosyal yapı, eğitim düzeyi, zeka yapısı, çevre koşullarına uyabilme yeteneği, tecrübe ve bilgi düzeyi gibi özellikleri kazalara karışmada etkili olabilmektedir.

Yapılan çalışmalar, deneyimsizlik nedeniyle kazalardaki hata payının ilk yıl %30, ikinci yıl %17 ve üçüncü yıl %11 olduğunu belirtmiştir. Ayrıca güvenli araç kullanmada etkili olduğu bilinen, dikkat, konsantrasyon, el-ayak-göz koordinasyonu, hız-mesafe tahmini gibi doğuştan gelen yeteneklerin de araç kullandıkça ve zamanla geliştiği saptanmıştır.<sup>66</sup> İstatistikler incelendiğinde 25-64 yaş arasında sürücülerin kaza yapma oranı yükselmiştir. Eğitim açısından baktığımızda ise İlkokul mezunu sürücülerin kaza yapma oranı daha yüksektir. Erkeklerin kadınlara göre kaza yapma oranı daha yüksek. Bütün bunlara göre bekar, erkek ve 25-64 yaş arasında bulunan bir erkeğin kaza yapma olasılığı her zaman yüksek çıkmaktadır.

### **3.13. Trafik Sigortaları Hasar Değerlendirme İçin Öneriler**

Genel anlamda sektörün trafik branşlarındaki kayıpların nedenleri hasar maliyetlerinin olması gerekenin çok üzerinde olması ve sahte hasarların artması, amansız fiyat rekabetinin yanında, sigortalılara yansıtılmayan hasar maliyetleri ve

---

<sup>66</sup> TBMM Meclis Araştırma Komisyonu Trafik Raporu, Ankara, 2009, s.84

ücretsiz verilen ek teminatlar ile durumun iyice zora girmesi, hasarsızlık indirimlerinin sağlıklı uygulanamaması, hasar frekansı düşük ve yüksek sigortalının ayırt edilememesi, diğer ülkelerde uygulanan bonus-malus sisteminin ülkemizde iki taraflı uygulanamaması, poliçe primlerinin hasar maliyetlerine göre belirlenmemiş olması, fiyatlandırmada risk analizi yapılmadan portföyden pay alma kaygısının ön plana çıkması, araç yedek parçalarının kalite ve fiyat açısından farklılık göstermesi ve fiyatlarının enflasyon ve döviz kurları üzerinde artışı, pert total araçların illegal yollar ile sisteme geri dönmesi, araçlardan çıkan hasarlı parçaların iadeci firma adı altındaki şahıslarca toplanması, lüks araçların sahte ve kaçak evraklarla yurt dışına kolay çıkması ve kolay alıcı bulmasından dolayı araç çalınmaları ve change olaylarının artması olarak sıralanabilir.<sup>67</sup>

### **3.13.1. Kişiyeye Göre Prim Hesaplaması**

Sigortacıların gündeminde her zaman kasko ve trafik sigortaları yer almaktadır. Bunun nedeni sektörde en büyük rekabetin kasko ve trafik sigortalarında yaşanıyor olmasıdır. Toplam prim üretiminin yüzde 32'sini kasko, 14'ünü ise trafik sigortaları oluşturmaktadır. Yani toplam prim üretiminin neredeyse yüzde 50'si araç sigortalarından gelmektedir. Hal böyle olunca da tartışma bitmek bilmemektedir. Çünkü şirketler kasko ve trafik sigortalarından zarar etmektedir. Aşırı fiyat rekabeti, yedek parça ve servis ücretleri ile otomobil hırsızlıklarının artması da bu zararları artırmaktadır.

Trafik sigortalarında fiyatları artırmanın sigorta sektörünü mutlaka kârlılığa taşıyacağı anlamına gelmemektedir. Teknik anlamda yapılması gereken daha farklı şeyler vardır. Yüksek risk grubuna giren müşterilerin sektör içinde takibinin yapılabileceği bilgi paylaşım sistemi, ortak hafıza modülü gibi paylaşımcı alanlar yaratılmalıdır.

Sektörde yoğun rekabet, yeni ürünlerle birlikte kişiyeye odaklı prim sistemini de gündeme getirmiştir. Önümüzdeki dönemde herkesin bir risk primi olması planlanmaktadır. Trafik primlerini de buna göre ödenecektir. Aynı marka ve aynı model araç, aynı şehirde de kullanılsa farklı fiyatlarla sigortalanacaktır. Otomobil kullanıcının

---

<sup>67</sup> <http://www.traport.com.tr/sectordenhaberler.php?HaberID=208>, (15.08.2010)

evli ya da bekar olması belirleyici olacaktır. Hatta evliyse çocuğunun olup olmadığı da araç sahibinin ödeyeceği prim tutarını etkileyebilecektir. Bekar olanlar daha yüksek, evli ve çocuklu olanlar daha düşük primlerle trafik sigortası yaptırabilecektir. Örneğin, 20 yaşında ve babasının parasıyla lüks bir otomobile binen bir kullanıcı, aynı araca 45 yaşında ve kendi parasıyla binen birine göre neredeyse iki katı daha yüksek prim ödeyecektir.

Türkiye'de de şirketlerin otomobil kullanıcılarının özel durumlarına göre prim uygulamasına geçmesi gerekmektedir. Araç kullanıcılarının geçmişini inceleyip, kişinin hasar yoğunluğuna göre prim uygulayabilmek için önce bir müşteri takip sistemi oluşturulması gerekmektedir. Türkiye'de uygulanan havuz sistemi dünyada çoktan terk edilen bir uygulamadır. Bütün müşterilerin primlerini bir yerde, hasarlarını ayrı bir yerde toplayıp ortalama bir prim çıkarmak artık çok eskilerde kalmıştır. Kullanıcının ve aracın yaşına, cinsine, kullanım yılına, marka ve modeline, yaşanılan şehre göre değişen 1500'e yakın kriterden oluşan risk bazlı bir tarife sistemi uygulanması gerekmektedir.<sup>68</sup>

Bu sistem uygulanmazsa sigorta şirketlerinin bu işten kar etmesi çok zordur. Kişiye özel prim sistemi sadece şirketler değil tüketiciler için de faydalı olacaktır. Çünkü iyi sürücü ile kötü sürücü aynı primi ödemeyecektir. Örneğin Avrupa'da bir otobüs firması 5 defa büyük hasarlı kaza yapıp, ölümlere neden olduğu takdirde sigorta yaptıracak şirket bulması çok güçtür. Bu yüzden de hem arabasını hem de kullanıcılarını iyi seçmek zorunda kalmaktadır.<sup>69</sup>

### **3.13.2. Aracı Kullandığın Kadar Öde Sistemi**

İtalyan sigorta sektöründe üç yıl önce piyasaya sunulan “Otonu Kullandığın Kadar Prim Öde” sistemi her gün 1000 yeni müşteri ile hızlı büyüme göstermektedir. Bu alanda öncü olan İtalya'yı diğer Avrupa ülkeleri de örnek almaya başlamışlardır.

Sürücülerin profilini çıkarmak, sürüş tarzını tanımlamak, çalınan veya kaza yapan bir aracın yerini anında tespit etmek, bir kazanın meydana geliş şeklini temsili

---

<sup>68</sup> Öztürk, 136

<sup>69</sup> Barış Bekar, Bekarların Kasko Primi Yükselinecek, Para Dergisi, Mayıs 2008

olarak yeniden oluşturmak. Bütün bunlar sigorta şirketlerinin her zaman belirlemeye çalıştığı etkenlerdir. Teknoloji ile bunlar gerçeğe dönüşüp İtalya da uygulamaya koyulmuştur. İtalya Avrupa’da “Otonu Kullandığın Kadar Prim Öde” sistemini böylesine geniş kapsamlı olarak uygulayan ilk ülke olmuştur. Bu bilgisayar-GPS sistemi, araca yerleştirilen bir tür “kara kutu” sayesinde, her bir müşteriye aracını kullanma şekline göre farklı koşullar içeren bir poliçe sunulmasına imkân vermektedir.

2007 sonunda İtalya’da bu kara kutu ile teçhiz edilmiş yaklaşık yarım milyon araç bulunmaktadır ve her gün 1000 kadar yeni araç bu sayıya eklenmektedir.

İtalya Otomobil Kulübü’nün sigorta şirketi Sara Assicurazioni, 2005 yılında lanse ettiği Sara Free poliçesiyle bu tür sigortayı müşterilerine sunan ilk şirketlerden biri olmuştur. Sigortalı bu sistemi seçtiği takdirde, daha başlangıçta %10’luk bir indirimden yararlanmaktadır. Kalan tutarın %30’u peşin ödenmekte, %70’i ise kat edilen mesafeye göre değişmektedir. İtalya’da genelde yılda 12.000 km baz alınmaktadır, çünkü İtalya’da nüfusun %26’sı yani yaklaşık 15 milyon kişi yılda 10.000 km’den az yol yapmaktadır. Bu eşik değerinin üzerinde ise sigortalı normal poliçe primini ödemektedir. Bu limitin altında ise tarife kat edilen kilometreye göre hesaplanmaktadır. Zaten bu sistemi seçen insanların %70’i yılda 7.000 km’nin altında yol yapmaktadırlar.<sup>70</sup>

Türkiye’de ise Eureka Sigorta, “Kullandığın kadar kasko öde” sistemine dayanan “kaskometre” adını verdiği yeni ürününü 2008 yılı Mart ayında sektöre tanıtmıştır.

Türkiye’de bir ilk olan sistemle, araç sahipleri, araçlarına takılan kaskometre cihazı sayesinde her ay araçlarını kullandıkları ölçüde prim ödeyeceklerdir.

Kaskometre ile kullanıcının her ay ne kadar sigorta primi ödeyeceği aracın yol aldığı kilometre miktarına göre belirlenmekte, kilometre miktarı, araca takılan ve hizmete ismini veren ‘kaskometre’ cihazı ile kaydedilmektedir. Bu tür yenilikçi ürünler mevcut müşterilerin yanı sıra, arabasını çok az kullandığı için kasko sigortası

---

<sup>70</sup> David Kohen,Otonu Kullandığın Kadar Prim Öde Sistemi İtalya’da Çok Tutuldu,Sigortacı Gazetesi,Ocak 2008

yaptırmayı tercih etmeyen kişilere de hem geniş kapsamlı hem de ekonomik bir kasko poliçesi sunmaktadır.<sup>71</sup>

### 3.13.3. Doğru Fiyat Belirleme ve Etkili Hasar Yönetimi

Türkiye'de sigortacılık tarife dönemi ile başlamıştır. Primleri devletin belirlediği bu dönem 80'lerin sonuna kadar devam etmiştir. 90'lı yıllara gelindiğinde ise tarife dışı döneme geçilmiştir. Şirketler acımasız bir rekabete girmiş, fiyatlar aşağı çekilmiş ve kârlar düşmüştür. Doğru fiyatın belirlenememesi sektörün en büyük sorunu olmuştur. Genel anlamda Türkiye'de kasko ve trafik sigortalarında süre gelen kayıpların nedenleri müşteri bazında ve coğrafi bazda segmentasyon yapılamaması, hasar maliyetlerinin yeterli düzeyde kontrol edilememesi, pazar payı kapma gibi nedenlerle fiyatların düşürülmesi, nakit bazlı fiyatlama içgüdüğü, İngilizce deyişle "Cash flow underwriting" gibi gerekçelerle açıklanabilir. Sigorta şirketlerinin kontrolü dışında gelişen bazı konjonktürel faktörler de zararlı tetikleyen unsurlar arasında yer almaktadır. İkinci el araç piyasasında araç bedellerinin aşırı düşmesi ve hasar maliyetlerinin yükselmesi sonucu oluşan dengesizlikler, ülkemiz karayollarının durumu, sürücü alışkanlıkları bu tür konjonktürel faktörler arasında yer almaktadır. Bu konjonktürel faktörler de son tahlilde riske uygun fiyatlamasının yapılamamış olması sonucunu doğurmaktadır.<sup>72</sup>

Sigortacı Gazetesinin 2007 yılı sonunda sektörün önde gelenleri arasında yaptığı bir ankette sektörün en önemli sorununun rekabet kaynaklı doğru fiyatlama yapılmaması olduğu ortaya çıkmıştır.

Kasko ve Trafik branşlarında teknik karlılığa geçilebilmesi için müşteri gruplarına göre doğru fiyatlama (risk bazlı fiyatlama) ve hasar denetiminin etkin bir şekilde yapılması gerekmektedir.<sup>73</sup> Mevcut olan hasarlar doğru şekilde yönetildiği zaman hasar/prim oranları daha makul seviyeye gelecektir. Trafik sigortalarında ise

<sup>71</sup> Sigortacı Gazetesi, Eureko Sigortadan Bir İlk "Kaskometre", 04.04.2008

<sup>72</sup> Hande Süzer, Sigortacılıkta 3. Döneme Girdik, Capital Dergisi, 01.09.2006

<sup>73</sup> Dünya Gazetesi, Sektörün Fiyatlamasını En İyi ve Rasyonel Bazda Yapması Gereken Branş Kasko, www.dunyagazetesi.com.tr, (15.09.2010)



tarifelerdeki sigorta limitleri ile primler arasında uyumsuzluk söz konusudur. Buradaki hedef iş kabulünde teknik karlılığı ön plana çıkaracak şekilde seçici olmaktır.

Doğu Avrupa'da uygulanan Oto sigortaları alanında yapılan istatistiki çalışmalar sonucunda yakın dönemde serbest tarifeye geçmiş olan şirketler, pazardaki faaliyet süresince çok değişkenli hasar analizleri yapmıştır, faktörlere göre yüklemeler belirlemişler ve bu değişiklikler 2004 yılında yazılan tüm işlerde uygulanmış, neticede gerek hasar frekansı gerekse hasar/prim oranlarında olumlu sonuçlar elde edilmiştir. Farklı faktörler hasar frekansı ve hasar şiddeti üzerinde farklı etki yaparlar, bu nedenle bağımsız değerlendirilmeleri gerekir. Öte yandan sadece hasar analizi yapmak yeterli değildir, bir müşterinin teorik maliyeti ve mevcut tarifelerin yanı sıra rakiplerin uygulamaları da dikkate alınmalıdır.<sup>74</sup>

Başarılı bir hasar yönetimi sigortacılıkta en önemli başarı faktörlerinden birisidir. Başarılı bir hasar yönetiminin daha etkin ve hızlı hizmet vermek gibi müşteri memnuniyetini arttırıcı temel fonksiyonunun yanı sıra, underwriting, fiyatlama, hasar maliyetlerini iyileştirme, sahte hasarları önleme gibi alanlarda da olumlu yansımaları bulunmaktadır. Son yıllarda Türk sigorta şirketlerinin teknolojinin de sağladığı geniş olanaklarla hasar yönetimi amaçlı çalışmalara yöneldiği gözlemlenmektedir. Bu konuda bazı olumlu gelişmeler görülmekle birlikte, bu konuda alınması gereken önemli bir mesafe bulunduğu da bir gerçektir.

Hasar yönetimi denilince deneyim ve yeterlilik ön plana çıkmaktadır. Hasarı değerlendirecek ve yönlendirecek personelin yeterliliği, konusundaki uzmanlığı, deneyimi, hasara yaklaşımı sonucu belirleyen en önemli unsurlardan biridir. Personelin Türkiye ve dünyada piyasa koşullarındaki değişim ve gelişmelerden haberdar olup işini yaparken bunlardan yararlanması gerekmektedir. Bu amaçla, personele verilecek yurt içi - yurt dışı teknik ve davranış eğitimlerinin devamlı hale getirilmesi, personelin kendisini sürekli geliştirmesinin sağlanması gerekmektedir.

---

<sup>74</sup> Öztürk, s.146

Aynı şekilde hasarın tespitinde görev yapan eksperlerin konularında yetkin ve tecrübeli kişiler olması, sigortacılığı ve teknik konuları bilmesi, ayrıca sigortalının ve sigortacının haklarını koruyarak doğru sonucu ortaya koyabilmesi gerekmektedir. Şirketler yukarıdaki özelliklere sahip yeterli sayıda eksperle çalışmalı ve karşılıklı iletişimi sağlayabilmelidir.

Günümüz koşullarında sigorta sahtekarlıklarının ve haksız hasar taleplerinin önüne geçilmesi de önem kazanmıştır. Ancak, haksız talepleri önlemeye çalışırken sigortalıların haklarının da korunması gerekmektedir. Bunun için iyi bir istihbarat (araştırma) biriminin oluşturulması kısa sürede hak sahibine hakkının teslim edilmesi yerine getirilmesi gereken önemli bir görevdir. Doğal olarak tüm bu birikim ve yaklaşımların iyi bir teknik ve program alt yapısı ile desteklenmesi şarttır. Bölgeler ve branşlar bazında alınacak istatistiklerle çalışmalar yönlendirilmelidir, aksi takdirde istenilen sonucu almak mümkün olmayacaktır.

Hasar yönetiminde hız, müşteri memnuniyetinde ürün yeterliliği ve fiyatı kadar ön planda olan bir unsurdur. Hasar sürecinin hız kazanması, diğer pek çok sektörde olduğu gibi teknolojik alt yapı ile ilintilidir. Şirketlerin alt yapılarının güçlendirilmesinin yanı sıra, yasal mevzuat ve uygulamaların da süratle teknolojiye ayak uydurması önem taşımaktadır. E-devlet ve e-bankacılık uygulamalarının yaygınlaşması, hasar süreçlerinde hukuki gerekliliklerin getirdiği kısıtları süratle aşmada yardımcı olacaktır.<sup>75</sup>

#### **3.13.4. Otomotiv ve Sigorta Sektörü Arasındaki İlişiyi Güçlendirme**

Yıllar boyunca otomotiv firmaları sigorta konusunu kendilerinin para kazanacakları alan olarak görmüşlerdir. Oto satışından para kazanma olanakları aramak yerine daha çok hasarlı araç tamirinden para kazanmayı tercih etmişlerdir. Doğal olarak bu alanda da para kazanmaları gerekmektedir, fakat durum ne yazık ki biraz abartılmıştır. Bu durum parça ve işçilik maliyetlerinin yıllarca enflasyonun ve döviz

---

<sup>75</sup> Best Dergisi, Hasar Denetimi ve TAMER Sisteminde Kasko Poliçe ve Hasar Verilerinin İşlenmesi, 15.04.2006, Sayı 27, s.37

kurlarının çok üstünde artması sonucunu doğurmuştur. Bu anlayış sigorta şirketleri ile birlikte sigortalıları da mağdur etmiştir. Sigorta şirketleri bu maliyeti de fiyatlarına yansıtılmışlardır. Buna rağmen zarar etmişlerdir. Sigorta sektörü bu durumla mücadele ederek hasar maliyetlerini kontrol altına alabilmek için yedek parça tedarik sistemleri geliştirerek hasar maliyetini belirleyen tüm taraf ve unsurların denetlenmesi alanlarında birçok yeni uygulama oluşturmalıdır. Bu uygulamaları oluşturma aşamasında Otomotiv sektörü ile çok yakın bir ilişki içinde olunmalıdır.

Özellikle sigortacılık sektörünün ve sigorta bilincinin henüz gelişme döneminde olduğu pek çok ülkede benzer durum söz konusudur. Polonya, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Yunanistan gibi ülkelerde oto sigortalarının hayat dışı prim üretimi içerisindeki payı % 50 oranındadır. Oto sigortalarının pek çok ülkede geçerli olan bir diğer karakteristik özelliği de hasar oranlarının yüksekliği ve teknik kar rakamlarının düşüklüğüdür. Üretilen otomobillerin kazalara karşı dayanıklılığı, kaza güvenliği, dizaynı, karoseri yapısı ve onarılabirlik düzeyi, teknolojik ekipmanları, yedek parça fiyatları, işçilik maliyetlerindeki zaman ve emek katsayıları, gibi pek çok kriter, araçları üreten otomobil firmalarının insiyatifinde olan, ama sigorta şirketlerinin teknik sonuçlarını ve karşı karşıya oldukları riskleri direkt olarak etkileyen unsurlardır.

Özellikle gelişmiş ülkelerde bu alanda yaşanan gelişmeler incelendiğinde, otomotiv ve sigorta sektörleri arasındaki oldukça ciddi boyutta bir ilişki olduğu, hasar analizi ve tespiti konusunda sürat, doğruluk ve verimliği sağlamak üzere teknolojik olarak ciddi gelişmeler yaşandığı, hasar onarım teknikleri ve yöntemleri konusunda ciddi araştırma faaliyetleri yapıldığı görülmektedir.

Tüm bu veriler bir araya getirildiğinde, oto hasar araştırma, takip ve yönetim sistemleri açısından gelişmiş ülkelerde görülen başarılı örneklerin vakit geçirilmeden ülkemizde de uygulamaya sokulması hem kaçınılmaz hem de ülkemiz sigorta sektörü için son derece gereklidir.

Özellikle Avrupa ülkelerinde 1960'lı yıllardan itibaren başlayan bu çalışmaların paralelinde, pek çok ülkede, özellikle oto sigortaları konusunda ciddi bir uzmanlaşma, ar-ge faaliyetlerini yürütme ve sigorta sektörüne danışmanlık hizmeti vermek üzere

kurulmuş özel şirketler ve araştırma merkezleri bulunmaktadır. Özellikle oto sigortaları konusunda çalışan sigortacıların, zaman içerisinde otomotiv sektörü ile çok yakın bir ilişki içerisine girdiği ve bu alanda çok önemli araştırma ve geliştirme faaliyetlerini yürüttükleri görülmektedir.<sup>76</sup>

Genel olarak bakıldığında, bu alanda faaliyet gösteren kurumları 2 ana kategoriye ayırmak mümkündür.

Oto hasarlarının azaltılması, araç güvenliğinin artırılması ve onarım maliyetlerin düşürülmesi amacıyla çalışmalar yapan araştırma merkezleri, özellikle yedek parça fiyat kataloğu, hasar tespit ve hasar yönetim sistemi konusunda yazılım ürünleri geliştiren teknoloji şirketleri.

Oto sigortalarının en önemli örnekleri olan Zorunlu Mali Mesuliyet (Trafik) Sigortası ve Kasko Sigortası, poliçe sayısı olarak en geniş kitlelere hitap eden, hasar adedi ve boyutu en yoğun olan, poliçe tanzimi ve hasar organizasyonu coğrafik olarak en yaygın olan sigorta branşlarıdır. Bu sebeple, hem maliyet disiplini hem de müşteri tatmini sağlanması için sigorta sektörünün üretim faaliyetleri ile birlikte oto hasar organizasyonları açısından da ciddi çalışmalar yapması gerekmektedir.

Sigortacılık sektörü penceresinden konuya bakıldığında, otomotiv sektörü prim açısından çok önemli bir üretim kaynağıdır. Ancak buna karşılık, yukarıda sıralanan kriterler dikkate alındığında da, sigortacıların elde edecekleri teknik sonuçlar ve karlılık, önemli oranda otomotiv firmalarının aldığı kararlara endeksli bir yapıdadır.

Dünya genelinde sigorta sektörünün gelişmiş olduğu ülkelerde, oto hasarlarının onarım teknikleriyle ilgili araştırma ve geliştirme faaliyetlerinde bulunması, otomotiv sektörü ile işbirliği içerisine girilerek hasar maliyetlerinin azaltılması, hasar tespiti ve analizinde teknolojik ürünlerin geliştirilmesi ve benzeri konularda 1970 yıllarında başlatılan çalışmaların, artan bir yoğunluk ve önemle devam ettiği görülmektedir.

Ülkemizde bu açıdan büyük bir gereksinim olmasına ve şirketlerimizin ciddi sıkıntılar yaşamasına rağmen, yıllık maddi boyutu çok yüksek olan oto hasarları

---

<sup>76</sup> Okan Utkueri, Oto Sigortalarında Araştırma, Analiz ve Yönetim Sistemleri, İstanbul, 2004, s.14

konusunda, henüz çok kısıtlı düzeyde çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Son 5 yıllık süreç içerisinde gerçekleştirilmiş olan bu çalışmaların, diğer ülkelerde edinilen bilgi birikimi ve yapılan başarılı uygulamalardan faydalanılarak hızla geliştirilmesi ülkemiz sigorta sektörü açısından büyük önem taşımaktadır.<sup>77</sup>

Bu aşamada, ülkemizdeki sigorta şirketlerinin rekabet avantajlarına müdahalede bulunmadan, sektörel anlamda ortak bir platformda buluşması ve güç birliği yapmaları, hem daha başarılı ve kapsamlı çalışmalar yapılması hem de elde edilen sonuçların otomotiv sektörü nezdinde etkili olarak uygulamalara yansıtılabilmesi açısından büyük yarar sağlayacaktır.

### **3.13.5. Poliçe Hasar Verilerinin Ortak Bir Havuzda İşlenmesi**

Sigorta sektöründe son üç yılda sektördeki hasar oranının yüzde 30'lar seviyesinde artmış olduğu tahmin edilmektedir. Rekabetin çok yoğun yaşandığı sigorta sektöründe, hasar oranı ciddi oranda artarken, primlerin aynı oranda artması pek mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle, hasarı denetim altına almak şirketlerin karlılığı için en uygun çözüm olarak görünmektedir.

Sigorta şirketleri kasko ve trafik branşında teknik karlılık oranlarında önemli problemler yaşamaktadır. Poliçe fiyatlarının artması sektörde yaşanan kızgın rekabet nedeniyle kısa vadede çok mümkün gözükmemektedir. Dolayısıyla, şirketlerin karlılıklarını artırmaları için hasarın denetimi ve kontrolü en etkin çözüme işaret etmektedir.

Şirketler karlılıklarını artırmak için, istatistiklere göre daha fazla hasara sebebiyet veren araç markası, modeli, kullanım tarzını veya kullanıcı profilini daha az hasar yapanlardan ayırıp tarifelerini bu yolda düzenleyip kendi bünyeleri içinde hasar denetimi için özel departmanlar kurmalıdırlar. Hasar maliyetlerinin belli limitlere indirilmesi için sadece sigorta sektörünün değil, sektörle birlikte tüm otomotiv ve yedek

---

<sup>77</sup> Utkueri,s.15

parça imalatçı ve ithalatçıların da bir araya gelerek ortak çözümler aramaya başlaması gerekliliği ise farklı bir konu olarak sektörde tartışılmalıdır.

Sigorta Şirketleri güvencesi altında bulunan araçların hasarları, eksperler tarafından ve kullanılan özel yazılımlar aracılığıyla denetlenmelidir. Eksperler hasarları onarım aşamasında takip etmeli ve kullanımlarına sunulan yeni teknolojiler sayesinde değişen parçalara marka bazında katalog fiyatı uygulamasını gerçekleştirmelidirler. Diğer taraftan özel servis/tamirhane ve yetkili servislerde işçilik fiyatları ile ilgili detaylı bilgi havuzları oluşturulmalı ve takip eden dönemlerde parça fiyatlarında olduğu gibi işçilik fiyatlarının da standart hale getirilmelidir.

## SONUÇ

Trafik sigortası poliçeleri zorunlu poliçelerdir. Sigorta şirketleri bu branşla ilgili gelen her talebi değerlendirmek zorundadır. Sigorta şirketlerinin riski reddetme hakkı bulunmamaktadır. Ayrıca trafik sigortalarında sigorta şirketlerinin, hizmeti, teminat verilen sigortalıya değil de karşı tarafa vermesi hasar maliyetlerinin kontrol edilmesini güçleştirmektedir. Geçmişte prim tutarlarının, Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenmesi, sigorta şirketlerinin teknik kârlılık rasyoları üzerinde etkili olmasına engel olmaktaydı. Son yıllarda bu branşta zararın eskiye oranla daha da büyümesine neden olarak ise prim artışlarının, limit artışlarındaki oranı karşılamamasıdır. Zararın önüne geçilebilmesi için uygun riske uygun prim verilmesi önemlidir. Serbest tarife, risk primi hesaplamak için sigorta şirketlerine farklı parametreler uygulama şansı verdi. Sektördeki rekabet ortamı, primlerin istenilen seviyeye yükseltilmesine engel teşkil etmektedir. Genel olarak trafik sigortalarındaki zararın önlenmesi için öncelikle risk değerlendirmesinin çok iyi yapılması gerekiyor.

Uzun yıllardır trafik sigortasında hem primleri hem de teminatları Hazine belirlerken bu konuda yeni bir düzenlemeye gidildi ve primleri artık sigorta şirketlerinin kendileri belirlemeye başladı. Teminatlar ise eskisi gibi yine Hazine tarafından tespit ediliyor. Bir anlamda trafik sigortasında yarı serbest bir düzen uygulanmaya başladı. Ancak bu durum bile bu branştaki zararı telafi etmedi. Aksine zararın artmasına katkıda bulundu. Tabii zarara katkıda bulunan bir başka etken de maddi hasarlı kazalarda kaza tespit tutanağı tutulmasıdır.

Hasar maliyetlerinin olması gerekenin çok üzerinde gerçekleşmesi ve sahte hasarların artması sektörün en önemli sorunudur. Riziko seçimi iyi yapılmalı, anlaşmalı tamirhane sistemi yaygınlaştırılmalı ve tamirhaneler sigorta şirketlerinden hızlı tahsilat yapma avantajını müşteriye iyi hizmet olarak yansıtmalıdır.

Hasarsızlık indirimleri sağlıklı uygulanmamaktadır. Hasar frekansı düşük ve yüksek sigortalı mutlaka ayıredilmeli, diğer ülkelerde uygulanan bonus-malus sistemi iki taraflı uygulanmalıdır. Hasar suistimalleri önlenmelidir. Enflasyonist ortamda

belirlenen hasarsızlık indirimleri tekrar gözden geçirilmeli ve bugünün şartlarına uygun halde oranlar aşağı çekilmelidir. Poliçe priminin hasar maliyetlerine göre belirlenmemiş olması en büyük sorundur. Genellikle fiyatlandırmada risk analizi yapılmadan portföyden pay alma kaygısı ön plana çıkmakta, araç yedek parçaları kalite ve fiyat açısından farklılık göstermektedir. Denetim eksikliğinin yanında, araç sahipleri ve eksperlerin bilgi eksikliği ve sigorta şirketlerinin tazminat miktarlarını orijinal yedek parça fiyatları üzerinden belirlemeleri büyük sorundur.

Pert - Total araçlar illegal olarak sisteme geri dönmekte, araçlardan çıkan hasarlı parçalar iadeci firma adı altındaki şahıslarca toplanmaktadır. Lüks araçlar kaçak ve sahte evraklarla yurt dışına kolay çıkmakta ve kolay alıcı bulmaktadır. Yeni katılımlarla genişleyen eksper kadroları deneyimsizdir, deneyimli eksper kadroları ise aşırı yoğundur. Sonuçta; haksız kazanç sağlayan kesimler her geçen gün artmakta, sahte ve şaibeli hasarlar için uygun ortamlar oluşmaktadır.

Sigorta ve Reasürans Federasyonu'nun (CEA) yayımladığı ve Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin de (TSRŞB) Türkçeye çevirdiği 'Avrupa Motorlu Taşıt Sigortası Piyasası-2010' raporunu göre Avrupa'da motorlu taşıt sigortaları, yüzde 30,3'lük prim geliri oranı ile hayat dışı sigorta branşlarında kaza ve sağlık sigortaları ile birlikte en büyük paya sahip. 2007 yılında 129 milyar euro olan toplam motorlu taşıt sigortası prim gelirlerinin 2008 yılında 126.5 milyar euroya gerilediği tahmin ediliyor. Buna göre de toplam motorlu taşıt sigortası prim gelirlerindeki azalma oranı yüzde 0,2 düzeyinde. 2007 yılında sadece 7 ülkenin motorlu taşıt sigortası prim gelirlerinde negatif büyüme kaydedilirken. 2008 yılında prim gelirlerinde negatif büyüme kaydeden ülke sayısı 11'e yükselmiştir. . Motorlu taşıt sigortası primlerinde görülen enflasyon oranının altındaki artışın tek nedeni ise şirketler arasında yaşanan rekabetin önceki yıllardaki gibi yüksek olması.

2006 yılında 93.8 milyar euro olan toplam hasar masrafları; 2007 yılında 96.3 milyar euroya yükselmiştir. Toplam hasar masraflarında kaydedilen yüzde 2,9 oranındaki artış ise son on yıl içinde görülen en büyük artış oranıdır. Avrupa'da hasar ve primlerdeki artışı gösteren hasar-prim oranı ise 2007 yılında yüzde 76,8'e yükseldi. Bu oran, 2006'da yüzde 75,2 , 2005'te ise yüzde 74,6 olarak kaydedildi.



CEA'nın raporuna göre, motorlu taşıt hasar-prim oranları ülkeden ülkeye değişiklik göstermekle birlikte; birçok ülkenin hasar-prim oranları, Avrupa ortalaması olan yüzde 77'ye yakın. Türkiye ve İsveç gibi ülkelerin hasar-prim oranları ise Avrupa ortalamasının fazlasıyla üzerindedir. Öte yandan, Slovakya, Danimarka, İrlanda ve Malta gibi ülkelerin hasar-prim oranları ise yüzde 60'ın altında kalmıştır.

2008 yılında Avrupa'da, toplam trafik sigortası prim gelirleri 63.1 milyar euroya gerilerken, 2007 yılında trafik sigortası primlerindeki yüzde 0,3 olan düşüş oranı, 2008 yılında yüzde 1,4 düşüş oranına yükseliyor. Bu düşüş, son on yıl içinde görülen en büyük azalma oranı olmakla birlikte, sigorta şirketleri arasındaki pazar payını artırmaya yönelik yoğun rekabete ve yeni araç kayıtlarındaki azalmaya işaret ediyor.

Avrupa motorlu taşıt sigortası piyasasının yüzde 78'ini oluşturan ülkelerdeki trafik sigortası hasar masraflarına bakıldığında ise masrafların 2001-2004 yılları arasında hızla yükselmesine karşın; 2005 yılında yüzde 0,8, 2006 yılında ise yüzde 0,7 oranında azaldığı görülüyor. 2007 yılında ise motorlu taşıt üçüncü şahıs sorumluluk sigortası hasar masrafları, hasar sayısındaki yüzde 2,3 oranındaki artış nedeniyle yüzde 2,1 oranında büyüme gösteriyor.

Ülkemiz sigortacılık sektöründe şirketlerin kaza branşında etkili bir deneyim fiyatlandırma modelini uygulamaları hem sigortalıların gerçek riskine uygun prim ödemelerine, hem de şirketlerin portföylerinde optimal dengenin korunmasına imkân sağlayacaktır. Etkin bir deneyim fiyatlandırma modeli için ise öncelikle şirketlerin kendi portföy yapılarına ve hasar sonuçlarına uygun Ödül-Ceza sistemlerini uygulayabilmelerine izin veren yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Ancak şirketlerin Ödül-Ceza sistemini uygularken portföyün homojenliğini sağlamaya yönelik tedbirleri alması ve her ne kadar sistemi daha kompleks hale getirse de, hasar sıklığı ile birlikte hasar tutarını da analizlerine dâhil etmeleri gerekmektedir.

Ödül-Ceza sisteminde temel amaç, portföyün farklı risk sınıflarından kaynaklanan kalıntı heterojenliğini azaltarak, sigortalının geçmiş hasar deneyimi

yardımıyla primde bir düzeltme yapmaktır. Dolayısıyla önsel ve sonsal deneyim fiyatlandırması sürekli bir risk mekanizması içinde birbirini tamamlamalıdır. Başka bir deyişle, karakteristik özelliklerinden dolayı risk sınıflandırmasında “iyi sürücü” sınıfına giren, dolayısıyla baz primi düşük olan bireye Ödül-Ceza düzeltmesi ile az indirim, “kötü sürücü” sınıfına giren, dolayısıyla baz primi yüksek olan bireye ise Ödül-Ceza düzeltmesi ile çok indirim uygulanmalıdır.

Günümüz rekabetçi piyasa ortamında sigorta şirketlerinin, portföylerinde yer alan farklı risk grupları arasındaki dengeyi korumaları oldukça önemlidir. Kadınların erkeklerden daha az kaza yaptıklarının gözlemlendiği bir portföyde, bu veri göz ardı edilerek tüm poliçe sahiplerinden ortalama prim alındığında, birçok kadın sürücü, kadınlara düşük fiyat sunan başka şirketlere yönelecektir. Eşit fiyat veren şirketin portföyü ağırlıklı olarak riski yüksek olan erkek sürücülerden oluşacak ve ortalama prim yetersiz kalacaktır. Bu da aslında kendi risk modelini oluşturamayan şirketlerin kötü risklerden oluşan bir portföyde aldıkları ortalama prim düzeyinin çok üzerinde bir hasar tutarı ile karşı karşıya kalmalarına yol açacaktır. Piyasanın genelinde benzer bir uygulama yapıldığında bu durum tek bir şirketi çok fazla etkilemeyecek iken, poliçeleri risk gruplarına göre sınıflandırarak önsel fiyatlama yapabilen şirketlerin bulunduğu bir piyasada bunu yapamayan şirketlerin portföy yapılarında hızlı bir bozulma görülecektir. İşte bu noktada bu ve benzeri sorunların ortadan kaldırılması için aktüerya departmanları ile risk kabul departmanlarının önemi artmaktadır. Risk kabul departmanları mevcut bir riskin şirketin portföy yapısına ve risk kabul politikasına uygunluğunu analiz ederken, aktüerya departmanları olası hasarların yükünü tüm poliçe sahiplerine adil bir şekilde dağıtmak amacıyla poliçeleri öncelikle risk faktörlerine göre gruplandırarak, önsel fiyatlandırma yaparlar. Önsel fiyatlandırmada, genellikle sürücünün yaşı, cinsiyeti, mesleği ve medeni durumu gibi bireysel karakteristikler önsel değişkenler olarak kullanılmaktadır. Bunun yanında aracın kullanıldığı il, park edildiği bölge, aracın kullanım amacı da bu değişkenlere dâhil edilebilmektedir. Serbest rekabetin olduğu bir piyasada bir şirket, fiyatlandırmada daha önce dikkate alınmamış bir risk faktörünü kullanarak yeni bir fiyatlandırma sistemi belirlediğinde, diğer şirketler de bu risk faktörünü fiyatlandırma prosedürüne ilave etmelidir. Aksi takdirde iyi sürücülerini kaybetme riskiyle karşı karşıya kalırlar. Başka deyişle risk

sınıflandırılmasında kullanılan değişkenlerin artması serbest piyasanın bir gereğidir. Öte yandan sürücünün refleks hızı, içki içme alışkanlığı veya trafik kurallarına uyma konusundaki hassasiyeti gibi önsel fiyatlandırma yönteminde yer almayan ancak hasar davranışında önemli rol oynayan risk faktörleri de mevcuttur. Bu nedenle tarife sınıfları belirlenirken çok sayıda değişken kullanılsa dahi, bu sınıflarda hala kalıntı heterojenlik söz konusu olmaktadır. Bu durum istatistiksel bir modelde “rastgele etki” ile modellenir. Bu tür gizli özellikler poliçe sahipleri tarafından bildirilen hasar sayıları yardımıyla belirlenmektedir. Yapılan çalışmalar bir sürücünün gelecekteki hasar sayısına ilişkin en iyi tahmin edici göstergenin, sürücünün yaşı ya da kullandığı aracın tipinden ziyade geçmiş hasar sayıları olduğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, sadece önsel sınıflandırmaya dayalı bir fiyatlandırma politikasında hiç hasarı bulunmayan bir sürücü dahi, riskli sürücü kategorisinde yer alabilmektedir. Bu noktada, “şanssız iyi sürücüler” ile “gerçek kötü sürücüler” arasında bir dengenin kurulması ve önsel sınıflandırma sisteminin tek başına kullanılmasının ortaya çıkaracağı benzer sorunların önüne geçilmesi için aktüeryal kredibilite modelleri önem kazanmaktadır. Önsel sınıflandırma sisteminin yetersizliklerinin etkili bir deneyim fiyatlandırması modeliyle giderilmesi literatürde en ideal yöntem olarak görünmektedir. Bugün özellikle Avrupa ve Asya ülkelerinde Trafik Sigortaları’nda önsel fiyatlandırmadan kaynaklanan eksiklikleri gidermek amacıyla sigortalının geçmiş hasar deneyiminin baz alındığı, hasarsızlık indirimi ve deneyim fiyatlandırması gibi sonsal fiyatlandırma modelleri kullanılmaktadır. Sigortalıların kaza sayılarına göre sürprim (ceza) ödedikleri, buna karşın kazasız geçen bir/birkaç yıla karşılık prim indiriminin (ödül) yapıldığı bu tür derecelendirme sistemlerine Ödül-Ceza (Bonus-Malus) sistemi de denilmektedir. Bu modeller sürücüyü daha dikkatli araç kullanmaya teşvik etmenin yanında, uzun vadede herkesin kendi hasar sıklığına göre prim ödemesini de sağlamaktadır.

## KAYNAKÇA

- Acınan, Hilmi, Sigortanın Temel Prensipleri, İstanbul, Aviva, 2006
- Alpay, Timuçin, Temel Sigortacılık Bilgileri ve Uygulamaları Hasar Yönetimi I, Yüce Yayınları, İstanbul, Kasım 2001
- Arslan, Özge, Avrupa Birliği ve Türkiye’de Sigorta Şirketlerinde Yükümlülük Karşılama Yeterliliği, İstanbul, 2003.
- Baydar, Murat, Risk Değerlendirmesi, Ölçülmesi ve Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2000
- Berk, Niyazi, Sigortacılıkta Risk Yönetimi, İstanbul, Emek Sigorta Yayını, 1992
- Berk, Niyazi Finansal Yönetim 4.B., İstanbul, Türkmen Kitapevi, 1999
- Bolak, Mehmet, Sermaye Piyasası-Menkul Kıymetler ve Portföy Analizi, İstanbul, Beta Yayınları, 1991
- Bölükbaşı, Ayşe Gül, Pamukçu, E. Baturalp, Sigortacılıkta Risk Yönetimi, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 2008
- Can, Mertol, Sigorta Hukuku Ders Kitabı, İmaj Yayıncılık, Ankara, 2005
- Çeliktaş, İlyas, Türk Hukukunda Zorunlu Sigortalar, İstanbul, 2003
- Çipil, Mahir, Dünyada Zorunlu Sigorta Uygulamaları ve Türkiye Örneklerinin İncelenmesi, Ankara, Milli Reasürans T.A.Ş., 2004
- Durak, N. Tuba, Erdoğan, Koray, Reasürör Dergisi, İstanbul 2010
- Elbeyli, M. Ünsal, Sigorta ve Sigorta Pazarlaması, İstanbul, 2001
- Eşdur, Ebru, Özel Sigortacılık Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri, Ankara, 1999
- Gençosmanoğlu, Ebru, Trafik Sigortası Bilgi Merkezinin Trafik Sigortasına Etkisi Üzerine Ekonometrik İnceleme, Ankara, 2006
- Gökben, Sema, Balta, İnal, Türkiye’de Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomideki Yeri ve Önemi, Ankara, 1997
- Gençosmanoğlu, Ebru, TRAMER Bir Yenilik Mi?, Tramer E-Bülten, İstanbul, 2004
- Güvel, Enver Alper, Güvel, Afıtap Öndas, Sigortacılık, Ankara, 2008

Hızlı, Perçem Başak, Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi ve Türkiye Uygulaması, Adana, 2007

Kahya, Mehmet, Sigorta ve Reasürans Şirketlerinde Finansal Analiz,Sentez Reklam ve Danışmanlık,İstanbul 2001

Kender, Rayegan, Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku I,İstanbul,7. Baskı Beta Yayınevi,2001

Kender, Rayegan, Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri, III. Sigorta Semineri, Ankara, 1977

Kuşçu, Sinan, Sigorta Talep Teorisi ve Türkiye Uygulaması, Erzurum, 1996

Metezade, Zihni, Zorunlu Sigortalar, İstanbul, 2006

Nomer, Cahit, Yunak,Hüseyin, Sigortanın Genel Prensipleri, İstanbul,2000

Oksay, Suna, Avrupa Birliği ve Sigorta, İstanbul, 2005

Oktay, Fergan, Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası (Yeşil Kart) Sisteminin Genel Yapısı ve Türkiyedeki Uygulamasının Ana Hatları, İstanbul, TSRŞB, 1998.

Özbolat, Murat, Temel Sigortacılık, Ankara,2009

Özkan, Turgut, Sigortacılık Sektöründe Elementer Branşlarda Her Yönüyle Hasar,Haliç Üniversitesi Yayınları,İstanbul 2002

Özkan, Yunus Motorlu Araçlar Zorunlu Sorumluluk Sigortası ve Çözüm Önerileri,M.Ü.Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi,İstanbul,1998

Özşar, Berna, 15 Soruda Avrupa Birliği ve Avrupa Birliği Tek Sigorta Piyasası, İstanbul, 2006.

Özşar, Berna, Avrupa Birliği Sigorta Müktesebat Rehberi, TSRŞB Yayın No:3, İstanbul, 2005

Öztürk, Umut Avrupa ve Türkiye’de Motorlu Taşıt Sigortaları’nın Durumu,Yüksek Lisans Tezi,İstanbul,2008

- Süer,Alp, Türk Sigorta Sektörü'nün Büyüme Hızı, İstanbul, 2008
- Şener,Habibe Yelda, Sigorta Sektörünün Avrupa Birliği ile Türkiye Arasında Karşılaştırması ve Türk Sigorta Sektörünün İstatistiksel Analizi, Kütahya, 2002.
- Ulaş, Işıl, Uygulamalı Can Sigortası Hukuku, Hayat ve Kişisel Kaza Sigortaları, Ankara, 1997
- Uralcan, Şebnem, Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi, İstanbul, 2004
- Utkueri, Okan, Oto Sigortalarında Araştırma, Analiz ve Yönetim Sistemleri, İstanbul, 2004
- Utkueri, Okan, Trafik Sigortalarına İlişkin Rakamsal Veriler,Birlikten Dergisi Ocak-Mart 2006
- Levent Atakan, Sigorta Teknik Karşılıklarının Vergisel Etkileri, 2009, [http://www.vergidegundem.com/Makale.aspx?publication\\_paper\\_id=1135](http://www.vergidegundem.com/Makale.aspx?publication_paper_id=1135) (28.10.2010)
- Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu, Türkiye'de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 2006
- Türkiye Reasürörler ve Sigortacılar Birliği,www.tsrbsb.gov.tr,18 Temmuz 2010
- Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü, 100 Soruda Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Matbaası, 1995
- TSRŞB Avrupa Birliği ve Uluslararası İlişkiler Birimi, Avrupa Motorlu Taşıtlı Sigortaları Piyasası Raporu, Mart 2008
- Ceylan, Ali, Pay Senedi Değerlemesi,Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt No:IV,Sayı No:1,1983
- Asunakutlu, Tuncer, Sigorta İşletmelerinde Maliyet Unsurları ve Maliyet Oluşumu,Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,Cilt 1,Sayı 3,İzmir 2000
- Bekar, Barış, Bekarların Kasko Primi Yükselinecek, Para Dergisi, Mayıs 2008
- Best Dergisi, Hasar Denetimi ve TRAMER Sisteminde Kasko Poliçe ve Hasar Verilerinin İşlenmesi, 15.04.2006 Sayı: 27
- Best Dergisi, Türkiye'de Sigorta Dolandırıcılığı, 01.02.2007

Birlik'ten Dergisi, 2007 Yılı İlerleme Raporu ve Sigorta Sektörünün Değerlendirilmesi, 06.03.2008

Kohen, David, Doğu Avrupa'ya Hücum, Sigortacı Gazetesi, 02.04.2008

Kohen, David, Otonu Kullandığın Kadar Prim Öde (Pay As You Drive) Sistemi İtalya'da Çok Tutuldu, Sigortacı Gazetesi, Ocak 2008

Dünya Gazetesi, Sektörün Fiyatlamasını En İyi ve Rasyonel Bazda Yapması Gereken Branş "Kasko", 25.05.2007

Süzer, Hande, Sigortacılıkta 3. Döneme Girdik, Capital Dergisi, 01.09.2006

Yiğit, Selçuk, Sorumluluk Sigortaları Sigorta Sektörünü Büyütecek, Capital Dergisi, Kasım 2005

Aydoğdu, Mehmet, Üzerimizden Haksız Kazanç Sağlayan Kesimler Çoğalıyor, Dünya Gazetesi, 14.06.2006

Üst, Mehmet, Poliçe Yılı Bazında Hasar Verileri, Tramer E-Bülten, Şubat 2010

Doğan, Noyan, Türk Sigorta Sektörünün Büyümesi, Referans Gazetesi, 29.02.2008

Akkoyunlu, Okan, Ülke Bazında Sigorta Şirketi Sayıları, Best Dergisi, İstanbul, 15.06.2007.

Sabah Gazetesi, Kaskoda Trendler Değişecek, 27.06.2007

Sigortacı Gazetesi, Eureko Sigorta'dan Bir İlk "Kaskometre", 04.04.2008

Sigortacı Gazetesi, Türk Sigorta Sektörü AB'ye Ne Kadar Hazır, 30.07.2006

Sigortacı Gazetesi, Türk Sigorta Sektöründeki Başlıca Sorunlar, 29.11.2007

Takvim Gazetesi, Kasko Sigortasında Risk Bazlı Fiyatlama, 22.07.2007  
BDDK, Sigortacılık ve BES Faaliyet Raporu 2006, www.bddk.org.tr, (12.06.2010)

TRAMER, Neden Tramer?,  
[http://www.tramer.org.tr/neden\\_tramer.php](http://www.tramer.org.tr/neden_tramer.php), (12.07.2010)

TRAMER, Tramer Organizasyon Yapısı, <http://www.tramer.org.tr/organizasyon.php>, (12.07.2010)

TSRŞB, 2004 Faaliyet Raporu,  
<http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (25.09.2010)

TSRŞB, 2005 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (25.09.2010)

TSRŞB, 2006 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (25.09.2010)

TSRŞB, 2007 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (25.09.2010)

TSRŞB, 2009 Faaliyet Raporu, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/>, (25.09.2010)

TSRŞB, Avrupa Birliği Sigorta Sektörü, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/AB+ve+uyum/AvrupaBirligiTekSigortaPiyasasi/ABSigortaMevzuati/>(14.07.2010)

TSRŞB, Branş Bazında 2007 Sonu Prim Üretimleri, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Istatistikler/Genel+Sektör+verileri/Türk+sigorta+sektörü+verileri/> (11.07.2010)

TSRŞB, Sektörel Organizasyon Yapısı, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Sigorta/Sektörel+organizasyon+yapisi/>, (15.07.2010)

TSRŞB, Sigortanın Tarihi, <http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Sigorta/Sigortanın+tarihi/>(15.07.2010)

<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=bilgiTalebi>(18.09.2010)

<http://www.tramer.org.tr/sigortasizlik.php>(18.09.2010)

Sigortacılık Eğitim Merkezi, Sigorta Acenteleri Teknik Personel Eğitim Programı Ders Notları, <http://www.segem.org.tr/acentesinav.asp>