

MİLLETLERARASI MOTORLU TAŞIT SİGORTASI VE BU KONUDA ORTAK PAZARDAKİ SON GELİŞMELER

Doç. Dr. Akar ÖÇAL

I. GİRİŞ

6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun (KTK) muaddel 51/I. maddesi (1), motorlu taşıt, müteharrik makine ya da lâstik tekerlekli traktör sahiplerinin, bu araçların ve varsa römorklarının kullanılmasından üçüncü şahıslar aleyhine doğacak zararları temin etmek üzere malî mesuliyet sigortası akdine mecbur olduklarını öngörmektedir. Yapılan malî mesuliyet sigortaları Türkiye sınırları içinde geçerli olduğundan (2), yurt dışına çıkılması halinde, bu sigortadan yararlanmak mümkün olamamaktadır. Aynı şekilde, bir yabancı ülkede, o ülke kanunlarına göre yapılan malî mesuliyet sigortaları da, yine akdin yapıldığı ülkede geçerli olduğundan, bunlardan Türkiye'de yararlanmak imkânı mevcut değildir. Bu hususu göz önünde tutan kanun koyucu, turistlerin taşıtlarıyla milletlerarası çok taraflı ya da karşılıklı anlaşmalar şumulüne giren yabancı plâkalı taşıtların malî mesuliyet sigortalarının sınır giriş kapılarında yapılması esasını kabu etmiştir (KTK. 51/IV). Halbuki, gezeceği her ülkenin sınırında malî mesuliyet sigortası akdetmek için beklemek, turistler için bir güçlük teşkil eder (3). Turizmin teşviki unsurlarından birinin de turistlere ko-

(1) Düstur, 4. Tertip, C. I, s. 1512.

(2) Karayolları Trafik Kanunu Malî Mesuliyet Sigortası Umumi Şartları, Mad. 1/III.

(3) «Yeşil Kart - Green Card Sistemi», Sigortacılık Bülteni, 1963/1, s. 21, 23; *Bulletin des Communautés européennes*, 1970/8, s. 82.

laylık sağlamak olduğu hatırlanırsa, mecburî mesuliyet sigortasının bu şekli ile uygulanmasının, teşvik düşüncesine aykırı olduğu sonucuna ulaşılır. Turist, seyahata çıkmadan önce bütün sorunlarının çözümlenmesini, yolda bir güçlük ya da bir sıkıntı ile karşılaşmamayı arzular. İşte, turistin mecburî mesuliyet sigortası konusunda karşılaşacağı güçlükleri ortadan kaldırmak, özellikle ona, ülkesinde akdedilecek ve ziyaret edeceği ülkelerde de geçerli olacak bir sigorta sağlamak bakımından çalışmalara girişilmiştir. Bu çalışmaların amacını şöylece özetlemek mümkündür (4) : Her ülkede geçerli olacak ve talep edilecek sigorta taminatını verecek bir poliçe tanzim ve tertibi.

II. MİLLETLERARASI MOTORLU TAŞIT SİGORTASI

Her ülkede geçerli olacak bir sigorta poliçesi yaratmak bakımından 1948'de başlayan çalışmalar, bugün başarıya ulaşmış bulunmaktadır (5). Gerçekten sigortacılar her ülkede birer taşıt bürosu kurmuşlar, sonra da bu bürolar aralarında birer anlaşma imzalamışlardır (6). Buna paralel olarak da, hükümetler, bu anlaşmalara istinaden verilecek sigorta poliçelerinin geçerli olduğunu kabul ve başka bir ülkede hasar meydana geldiğinde bunu derhal ödeyeceklerini garanti etmişlerdir (7) (8). Bu bürolar vasıtasıyla verilen poliçeler **yeşil kart** olarak isimlendirilmektedir. Yeşil kartın özelliklerini, kısaca şu şekilde özetleyebiliriz (9) :

1) Yeşil kart, mecburî sigortanın mevcut olduğu ülkelerde, kanunen istenilen sigorta poliçesi yerine geçer;

(4) «Yeşil Kart...», s. 22.

(5) «Yeşil Kart...», s. 22.

(6) Bu konuda hazırlayan üniform anlaşmalar imzalanmaktadır. Çekoslovakya, Polonya, Macaristan, Romanya, Bulgaristan, Rusya, Doğu Almanya ve Arnavutluk anlaşmalara taraf olmadıklarından yeşil kart sisteminden bu ülkelerde yararlanmak bugün için mümkün olamamaktadır.

(7) «Yeşil Kart...», s. 22.

(8) Milletlerarası Motorlu Taşıtlar Sigortası işleriyle uğraşmak üzere Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'ne bağlı olarak «*Türk Motorlu Taşıtlar Bürosu*» kurulmuş ve bu Büro'nun faaliyetlerini tanzim etmek üzere hazırlanan yönetmelik Ticaret Bakanlığınca 27 Eylül 1963'de tasdik edilmiştir. Yönetmeliğin tasdikinden sonra faaliyete geçen Büro, ilk anlaşmayı Ocak 1964'de Londra ile imzalamıştır.

(9) «Yeşil Kart...», s. 22.

2) İbraz edildiği ülkede, o ülkenin kanunlarında yazılı mecburî meblâğlar üzerinden ve mer'î genel şartlara göre hüküm ifade eder.

III. ORTAK PAZAR'DA SİGORTACILIK (10)

Şahısların, hizmetlerin ve sermayelerin serbestce hareketini önleyen engellerin üye ülkeler arasında kaldırılması ve Ortak Pazar'ın işleyebilmesi için gerekli olan ölçüde millî mevzuatın birbirine yaklaştırılması, Avrupa Toplulukları'nın amacına ulaşılabilmesi bakımından yapılması gereken işlerden ikisini teşkil etmektedir (Roma And. 3/c,h). Sigortacılık, hem hizmet sektörüne dahil (11) ve hem de sermaye hareketleriyle ilgili bir faaliyet branş olması bakımından, Ortak Pazar'ın tesisi ile yakından ilgili bulunmaktadır. Gerçekten, Roma Andlaşması'nın yerleşme hakkına ilişkin 52. maddesi, bir üye devlet vatandaşının, diğer bir üye devlette yerleşme serbestisine konulan tahditlerin tedricen kaldırılmasını; bu kaldırma durumunun, bir üye devlet vatandaşınca diğer bir üye devlette tesis edilecek acenta ve şubelere konulan tah-

(10) Bu konuda bkz, Y. BASYN : «*L'assurance et le marché commun*», Revue du Marché Commun, S. 79, s. 169 vd; P. BRAESS : «*Les aspects économiques de la liberté d'établissement et de prestation de services dans le secteur des assurances*», Les aspects économiques de la liberté d'établissement et de prestation de services dans la communauté économique européenne, Pont-à-Mousson 1967, s. 130 vd; R. KENDER: *Türk Hukukunda Devletin Sigorta Şirketlerini Murakabesi, İstanbul* 1968, s. 9 vd; U. KUHN :«*Müşterek Pazarda Sigortalı, Sigorta Endüstrisi ve Sigorta Murakabesi*», Sigortacılık Bülteni, 1963/2, s. 5 vd; A. ÖÇAL : *Sigortacılık ve Sigorta Hukuku Hakkında Genel Bilgiler, Ankara* 1971, s. 55 vd; M. PICARD/A. BESSON : «*L'assurance et le marché commun*», Revue trimestrielle de droit européenne, 1965/4, s. 515 vd; G. TEKİNALP : «*Yabancı Sigortalar ve Ortak Pazar*», Milliyet, 15 Temmuz 1970, s. 7; «*Müşterek Pazarda Sigortacılığın Bağdaştırılması*», Sigortacılık Bülteni, 1964/2, s. 1 vd; «*Müşterek Pazarın Sigorta Endüstrisi Üzerine Etkileri*», Sigortacılık Bülteni, 1964/4, s. 12; *Deuxième rapport général sur l'activité des communautés 1968*, Bruxelles, No: 60; *Troisième rapport général sur l'activité des communautés 1969*, Bruxelles 1970, No: 57-59; *Quatrième rapport général sur l'activité des communautés 1970*, Bruxelles-Luxembourg 1971, No: 55-58; *Bulletin des communautés européenne*, 1970/6, s. 55; 1970/8, s. 82; 1971/2, s. 52-53; 1971/4, s. 75-76.

(11) BRAESS, s. 130.

ditlere de şâmil olduğunu öngörmektedir. Aynı maddenin III. fıkrasının (f) bendi de, yerleşme serbestisine getirilen tahditlerin kaldırılmasında, acentalar ve şubeler açılması şartları ile merkez müesseseler personelinin, bu acenta ve şubelerin idare ve denetleme oranlarına dahil olma şartlarının göz önünde tutulacağını ifade etmektedir. Öte yandan, 61/2. madde de, sigorta hizmetlerinin, sermaye hareketlerinin tedricen serbest bırakılması ile ahenkli olarak gerçekleştirilmesini âmirir.

Yerleşme hakkını ve hizmetlerin serbestce ifasını engelleyen tahditlerin kaldırılması, sigortacılığa ilişkin millî mevzuatın ahenkleştirilmesi gerçekleşmeden söz konusu olamayacağından, Avrupa Toplulukları bünyesinde her iki yönden de çalışmalara girişilmiştir⁽¹²⁾. Gerçekten Komisyon biri hayat sigortası dışındaki sahalardaki sigortacılık hizmetlerine ikincisi de sigorta prodüktörlerinin faaliyetlerine ilişkin tahditlerin kaldırılması bakımından iki direktif projesi hazırlamış, bunlardan birincisi 2 Şubat 1967'de ikincisi de 4 Aralık 1970'de Konsey'e sunulmuştur. Hayat sigortasıyla ilgili olan ve yerleşme hakkını engelleyen tahditlerin kaldırılması bakımından da çalışmalara girişilmiştir. Yerleşme hakkına ilişkin olan bu çalışmalardan ayrı olarak, sigortacılık sahasındaki millî mevzuatın ahenkleştirilmesi yolunda da çalışmalara başlanmıştır. Bunlardan başka, sigorta şirketlerinin tasfiye işlemlerini, sigortalıların haklarını teminat altına alabilmek için, basitleştirmek ve birbirleriyle ahenkleştirmek için de çaba gösterilmektedir.⁽¹³⁾

IV. MİLLETLERARASI MOTORLU TAŞIT SİGORTASI KONUSUNDA ORTAK PAZARDAKİ SON GELİŞMELER

Sigortacılık alanında Ortak Pazar'da yapılan çalışmalardan biri de, Topluluğa dahil ülkeler arasındaki sınırlardan geçişte aranmakta olan yeşil kartın kaldırılmasına ve bu suretle ülkeden ül-

(12) Bu konuda bkz, *Deuxième rapport...*, No: 60; *Troisième rapport...*, No: 57-59; *Quatrième rapport...*, No: 56-58.

(13) Bugüne kadar sadece reasürans ve retrosesyon konusundaki tahditlerin kaldırılmasına ilişkin 1964 tarihli bir direktif vardır. Bu husus için bkz. PICARD/BESSON, s. 516; *Réalisation de la libre prestation des services*, 1969, s. 139.

keye geçişin daha kolaylaştırılmasına ilişkin çalışmadır (14). Gerçekten bu konudaki hazırlık çalışmaları sonuçlanmış ve Komisyon, 24 Haziran 1970'de, Konsey'e, bir direktif projesi sunmuştur. (15) (15a). Projede öngörülen esasları şöylece özetlemek mümkündür (16) :

1. Motorlu taşıt kullanmadan doğan hukukî mesuliyetin sigortalıya prensibi, bütün üye devletlerde resmen tanınmakta, başka bir ifade ile mecburî kılınmaktadır;

2. Çeşitli üye devletlerin topraklarında meydana gelen zararlar, bu ülkelerin kanunlarına uygun şekilde tazmin edilecektir;

3. Motorlu taşıtlardan aranmakta olan yeşil kart, gerek topluluğun iç sınırlarında gerek dış sınırlarında bundan böyle aranmayacaktır; başka bir deyişle yeşil kart sistemi kaldırılacaktır. Bununla beraber yeşil kart tamamen yok olmayacaktır. Mecburî sigortanın millî sınırlar içinde ispatı yine söz konusu olacağından, yeşil kart, mecburî sigortanın mevcudiyetini ispatlamakta kullanılacak bir vasıta olarak yine mevcudiyetini muhafaza edecektir. Meselâ bir kaza anında malî mesuliyet sigortasının akdedilmiş olduğu, yeşil kartla ispat edilebilecektir. Bu sebeple kaldırılacak husus, sınırlardaki yeşil kart kontrolü olacaktır. Şunu da belirtelim ki, üye devletler, ayrıca, öteki üye ülkelerde yeşil kart dışında istenilmekte olan ispat edici belgeleri de tanımak zorunda olacaklardır;

4. Bütün üye ülkelerde, maruz kılınan ve fakat kazadan mesul olan vasıta için mecburî sigortanın akdedilmemiş olması sebebiyle giderilemeyen zararları kapatmak amacıyla başvurulabilecek bir teşkilât kurulacaktır.

5. Nihayet yeşil kartın kaldırılması, altı millî sigorta bürosu arasında akdedilecek bir anlaşma ile gerçekleştirilecektir. Bu anlaşma ile her millî müro, başka bir üye devlette kayıtlı bir aracın,

(14) *Quatrième rapport...*, No : 55; *Bulletin...*, 1970/6, s. 55; 1970/8, s. 82.

(15) *Quatrième rapport...*, No : 55.

(15a) Komisyon'un Konsey'e sunduğu bu direktif projesi, Avrupa Konseyi'nin 12 Şubat 1971 günlü 8. birleşiminde onaylanmış bulunmaktadır; *Bulletin...*, 1971/4, s. 75.

(16) JO 15 Nisan 1970, C. 105.

kendi sınırları içinde yapacağı kazalardan doğacak zararları karşılamayı garanti edecektir (16a).

V. SONUÇ

Sınırlarda yapılan yeşil kart kontrolünün, insanların ve malların motorlu taşıtlarla serbestçe taşınmasına engel olduğunda şüphe yoktur (17). Ortak Pazar'ın amaçlarından birinin altı millî ekonominin füzyonunu sağlamak olduğu (18) hatırlanırsa, yeşil kart sisteminin bu amacı gerçekleştirmede gerçekten bir engel teşkil ettiği sonucuna ulaşılır. Bu sebeple topluluk içindeki pazarlar açıldıkça ve iç sınırlarla sınır kontrolleri kaldırıldıkça (19), yeşil kart sistemini sürdürmenin bir anlamı olamaz. Hatta zaman, iş ve para kaybına sebep olan (20) yeşil kart sistemi, tesis edilmekte olan Avrupa iç pazarı ile uyumsuzluk halindedir (21) Bu sebeple direktif projesinin Konsey'ce kabulü, Ortak Pazar'ın, özellikle insanlar bakımından gerçekten var olması sonucunu doğuracaktır (22).

(16a) *Bulletin...*, 1971/4, s. 74-75.

(17) *Bulletin...*, 1970/8, s. 82.

(18) H. von der GROEBEN: «Ortak Pazar Ekonomi Politikasının Tamamlayıcı Bir Kısım Olarak Rekabet Politikası» (Çev. Akar Öçal), Avrupa Ekonomik Topluluğu Üzerine Çeviriler, II, Ankara 1968, s. 1.

(19) GROEBEN, s. 3.

(20) *Bulletin...*, 1970/8, s. 82.

(21) *Bulletin...*, 1970/8, s. 82.

(22) *Bulletin...*, 1970/8, s. 82.