

Millî Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi
Cahit NOMER

İnceleme Kurulu
BAŞKAN

Barbaros YALÇIN
ÜYE

Hüseyin YUNAK
ÜYE

Candan EVREN
ÜYE

Ali N. YÜCEL
ÜYE

Feridun ÖZÜNAL

Yazı İşleri Müdürü
Y. Kemal ÇUHACI

İnceleme Kurulu Sekreteri
Gonca GÜNEŞİK

Basın Yayın Koordinatörü
Ebru FERAY

Dizgi
Gonca GÜNEŞİK

Kapak Dizaynı
UMUT SİLE

Renk Ayrımı
OLUŞUR GRAFİK

Baskı
CEYMA MATBAASI

Merkez
Teşvikiye Cad.43/57
34367 Teşvikiye / İstanbul

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

3 ayda bir yayınlanır.

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

İÇİNDEKİLER

Kara Taşıtları Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası	4
Potansiyel Zorunlu Sigorta Alanı Olarak Özel Emeklilik Sistemi	19
Günümüzde Risk	48
Değişen Zamanlar	52
Yabancı Basından Derlemeler	59

Reasürör Gözüyle

Sigortacılığın gelişmesinde olumlu etkisi olacağına inandığımız zorunlu sigorta uygulamaları ile ilgili daha önceki sayılarımızda yayınlamış olduğumuz çalışmaların ardından, bu sayımızda da “Kara Taşıtları Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası” adlı çalışmaya yer verilmektedir. Bilindiği üzere, ülkemizde trafik kazaları sık olarak meydana gelmektedir. Buna bağlı olarak, kazalardan doğan maddî ve bedenî zararlar oldukça yüksektir. Bu zararların tazmin edilmesi ve zarara uğrayan kişilerin tazminatsız kalmaması açısından Kara Taşıtları Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası büyük önem taşımaktadır. Hakim Yüzbaşı Sayın Cemil Çelik tarafından hazırlanan bu çalışmada, Trafik Sigortası önce genel hatlarıyla ele alınmakta, daha sonra da ilgili sigorta sözleşmesinin hükümleri hakkında ayrıntılı bilgi verilmektedir.

Gerek tıp teknolojisindeki gelişmelere bağlı olarak insan ömrünün uzaması, gerekse çalışan kesim ile emekli kesim arasındaki dengenin bir takım ekonomik, sosyal ve siyasal nedenler dolayısıyla bozulması, tamamen devlet eliyle yürütülen sosyal güvenlik sistemlerinin yapısal sorunlar yaşamasına neden olmuştur. Kişilere emeklilik dönemlerinde malî destek sağlamak amacıyla özel hayat sigorta şirketleri tarafından oluşturulmuş sigorta poliçelerinin yanısıra, nispeten yeni bir sistem olan Bireysel Emeklilik Planları, devlet eliyle yürütülen sosyal güvenlik sistemlerinin yetersiz kalması karşısında geliştirilmiş yaklaşımlar olmaktadır. Sayın Murat Çiftçi, hazırlamış olduğu “Potansiyel Zorunlu Sigorta Alanı Olarak Özel Emeklilik Sistemi: Dünyada ve Türkiye’deki Mevcut Uygulamalar, Optimal Sistem Üzerine Öneriler” adlı çalışmasında, hâlihazırda ülkemizde de güncel bir gelişme olan Bireysel Emeklilik Planları konusundaki bir takım uygulamaları incelemekte ve sisteme ilişkin önerilerde bulunmaktadır.

Yabancı Basından Haberler bölümünde yer alan çevirilerden ilki; çok güncel bir sorun olan terör riski ve terör teminatlarıyla ilgili bir çalışmadır. Global bir sorun haline gelen ve şiddetini giderek arttıran terörizmin yarattığı sigorta teminatı ihtiyacı ve piyasanın bu ihtiyacı karşılama yolundaki çabalarını konu alan bu çalışmanın yıllardır terörle karşı karşıya olan ülkemiz sigortacıları için de ilginç olacağı kanısındayız.

Aynı bölümde yer alan “Değişen Zamanlar” başlıklı diğer çalışmada ise; uzun vadede başarılı olmak isteyen sigorta şirketlerinin reasürör seçerken göz önünde bulundurmaları gereken noktalara dikkat çekilmektedir. Bu noktalara değinilirken, reasürans sektörünün gelişimi ile ilgili bilgilere de yer verilmiştir. Son olarak çeşitli haberlerden özetlenmiş kısa bir derleme ile dünya sigorta ve reasürans piyasasının gündemine değinilmiştir.

Kara Taşıtları Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası

Giriş

Kara taşıtlarının sayısının çoğalması, bu çoğalmayla birlikte trafik kazalarının artması ve karayollarının da artan ihtiyacı karşılayamaması üzerine; karayollarında can ve mal güvenliğinin korunmasını sağlamak amacıyla 18.10.1983 tarihinde Karayolları Trafik Kanunu yürürlüğe konmuştur¹.

Ancak kanun koyucu, karayollarında trafik düzenini sağlamak için alınan önlemleri yeterli görmemiş, alınan önlemlere rağmen trafik kazası olması durumunda kaza sonucu meydana gelen zararların telâfisini kolaylaştırmak veya en aza indirmek amacıyla işletenlerin malî sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunluluğunu getirmiştir. Yapılacak si-

gortanın hükümleri Karayolları Trafik Kanunu'nun² 91. vd. maddelerinde düzenlenmiştir. Çalışmamızda da zorunlu sigortalardan olan bu zorunlu malî sorumluluk sigortasının genel hatları üzerinde duracağız³.

I. Genel Olarak Trafik Sigortası

1. Trafik Sigortasının Amacı, Niteliği ve Tanımı

a. Amacı ve Niteliği

Trafik sigortasının tanımını yapmadan önce, sorumluluk sigortalarının amacına bakmak gerekir. Sorumluluk sigortasının amacı, sigorta ettireni, bu sıfatı ile üçüncü bir şahsa vermiş olduğu zararlardan doğan tazminat taleplerinden beri kılmak, bu taleplere sigorta ettireni muhatap ettirmemektir⁴. Sorumluluk sigortası ile

sigorta ettiren "sorumluluğu"nu kabul etmekte ancak sorumluluğun neticesi olan "zararı karşılama" veya "tazminat ödeme" borcundan kurtulmaktır. Diğer bir deyişle sorumluluk sigortaları ile sigorta ettirenin zarar veya tazminat ödemesine konu davranışları, hile ve kasıt halleri hariç olmak üzere, kusurlu ve kusursuz sorumluluklarının maddî sonuçları, sigorta şirketince güvence altına alınmaktadır⁵.

Tazminat talebinde bulunabilmesi için bir zararın meydana gelmesi gerekmektedir. Bu nedenle sorumluluk sigortası zarar sigortaları içerisinde yer almaktadır. Sigortacı, sigorta ettirenin malvarlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması veya mevcut pasifin artması suretiyle uğrayacağı zararları karşılayacağı için, zarar sigortaları içerisinde pasif sigortalar arasında değerlendirilmektedir⁶.

¹ R.G. 18.10.1983, s. 18195, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'ndan önceki 11.05.1953 tarihli ve 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun yürürlükte olduğu dönemde sigorta akdinin kurulması ve feshi için bkz. Hayri Başer, Mecburî ve İhtiyarî Malî Mesuliyet Sigortaları Açısından Sorumluluk İlkesi, Trafik Sigortası V. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 2-28 Nisan 1973, s.147 vd.

² Bizim çalışmamızda bu Kanunu kısaca K.T.K. olarak adlandıracamız.

³ Uygulamada ve halk arasında bu sigorta trafik sigortası olarak da adlandırılmaktadır. Biz de zaman zaman bu sigortayı kısaca trafik sigortası olarak adlandıracamız.

⁴ Rayegan Kender, Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri, III. Si-

gorta Semineri, İstanbul 4-7 Nisan 1977, s.3.

⁵ Sadrettin Coşkun, Sorumluluk (Mesuliyet) Sigortaları, <http://www.tsrsh.org.tr/private/trk/sayi4/incele4.htm> 17.04.2003, s.1.

⁶ Rayegan Kender, Türkiye'de Sigorta Hukuku, İstanbul 1990, s. 146 vd.

b. Tanımı

K.T.K.'nun, işletenin ve işletenin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin sorumluluğunu düzenleyen 85/1 maddesi ve 91 maddesi göz önüne alındığında trafik sigortasını, motorlu bir aracın karayollarında işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasında sebep olması halinde, o aracı işletenin zarara uğrayan üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu, belli limitler dahilinde karşılamayı amaçlayan ve akit tarihinden itibaren bu rizikonun sigortacı tarafından üstlenmesini sağlayan zorunlu sigorta olarak tarif edilebilir⁷.

⁷ Bkz. *İşıl Ulaş, Sigorta Hukuku, Ankara 1992, s.325-326; aynı mahiyette tarif için bkz. Huriye Kubilay, Özel Sigorta Hukuku, İzmir 1999, s.95. Ancak T.T.K.'nun 1263 maddesinde; "...sigorta bir akittir ki, bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (bir rizikonun) meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut.... sair edalarda bulunmayı üzerine alır." şeklinde genel bir tarif yer almaktadır. Fakat bu tarif hakli olarak, sigortacının ifa edeceği borcun doğması için mutlaka belli bir olayın vuku bulmasının gerekmediği, sigortanın esasının rizikonun dağıtılması olduğu, rizikonun gerçekleşmesi sonrası tazminatın ödenebilmesi için sigorta şirketinin baştan itibaren belirli bir şekilde hareket etmekle mükellef olduğu, sigorta himayesinin sigortalı için baştan itibaren psikolojik değil, aynı zamanda ekonomik değer taşıdığı gerekçesiyle eleştirilmiştir. Eleştiriler için bkz. Kender (Hususi Sigorta), s. 120-121; Reşat*

2. Trafik Sigortasının Zorunlu Olması

Günlük hayatın her alanında insan bir takım tehlikelerle karşı karşıya kalmaktadır. Bilimin gelişmesiyle birlikte teknolojik alanda da gelişmeler olmakta, bunun doğal sonucu olarak günlük hayatta bir takım kolaylıklar da beraberinde gelmektedir. Fakat bu kolaylıklar insanı tehlikelerden kurtarmamaktadır. Aksine teknolojik gelişmeler, tehlikelerin varlığını artırmakta, hatta yeni tehlikeleri de günlük hayata sokmaktadır. Kanun koyucu da bu tehlikelerin sonuçlarını, insanlar üzerindeki aşırı olumsuz etkilerini nazara alarak bazı alanlarda sigorta yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. Karayolunda meydana gelen kazalarda, işletenin sorumluluğunu güvence altına alan trafik sigortası da bunlardan biridir. K.T.K.'nun 91/1 maddesinde; işletenlerin malî sorumluluk sigortasını yaptırmalarının zorunlu olduğu belirtilmiştir.

Karayollarında kullanılan araçların insanlığa getirdiği faydanın göz ardı edilmesi mümkün değildir. Ancak bu imkândan yararlanırken bir kaza vuku bulduğunda, her bütçenin bu kaza giderlerini, maddî ve manevî tazminat giderlerini karşılaması mümkün değildir. Özellikle ülkemizdeki kişi başına düşen millî gelir,

Atabek, Yeni Ticaret Kanunumuzda Kara Sigortaları, İstanbul Barosu Dergisi, 1957, s. 265.

hususî araç almak için sarf edilen gayret ve aracı satın aldıktan sonra geriye kalan maddî imkânlar dikkate alındığında, meydana gelen kaza, maddî açıdan kazaya sebebiyet veren işleten için bir yıkım oluşturmaktadır. Bu durum da toplum düzenini derinden etkilemektedir. İşte kanun koyucu bu menfi ağır sonuçları dikkate alarak trafik sigortasını zorunlu hale getirmiştir. Bu zorunluluk maddî bir külfet getirmekte ise de; sonuçları dikkate alındığında üzerinde durulması gerekli önemli bir husus teşkil etmemektedir⁸.

Doktrinde, sorumluluk hukukunun yerini genel kaza sigortasının alması gerektiği yönünde bir görüş öne sürülmüştür. Buna göre sosyal güvenlik ve yardım düşüncesine dayanan genel kaza sigortasında ödenen primlere devletin katkısı da eklenmekte ve zarara uğrayan herkes sigorta kurumundan tazminat alabilmektedir⁹.

Trafik sigortalarında sigorta ettiren açısından getirilen "sigorta ettirme mecburiyetine" paralel olarak, sigortacı açısından da "sigortalama mecburiyeti" getirilmiştir. Sigortalama mecburiyeti, zorunlu sigorta-

⁸ Aracın kullanılmasının getirdiği fayda ile tehlikeye katlanma zorunluluğu için bkz. Mehmet Özkan, *Sigorta İşlemleri ve Muhasebesi, Ankara 1998, s. 116 vd.*

⁹ Kubilay, s. 96; bu konudaki görüşler için bkz. Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 7. Bası, Ankara 2001, s. 477-478.*

larca hedeflenen sosyal himaye amacına uygun düşmektedir. Gerçekten de, belli bir rizikoyu sigorta ile teminat altına almak mecburiyetinde olan bir kimse, onu sigortalayacak bir sigortacı bulamazsa ne olacak? Bu husus, bir taraftan, zorunlu sigortalılarla hedeflenen sosyal himayeyi etkisiz bırakacak, diğer taraftan da, zorunlu sigorta mükellefini kanunu ihlâl eder duruma sokacak, dolayısıyla da onu, örneğin, icra ettiği faaliyetin yasaklanması gibi ağır bir müeyyideye maruz bırakacaktır¹⁰.

3. Trafik Sigorta Mukavelesindeki İlgililer

a. Sigortacı

Türkiye’de bugün sigortacılık, münhasıran sigortacılık veya reasürans işleri yapmak üzere anonim ortaklık şeklinde kurulan sigorta şirketleri tarafından yapılmaktadır (S.Mu.K. m.2/2).

Anonim şirketlerin kuruluş şartları Türk Ticaret Kanunu’nun şirketler bahsinde (m.269 vd.) açıklanmıştır. Ancak Sigorta Murakabe Kanunu, kuruluş bakımından iki istisna getirmiştir. Birincisi sermayesinin belirli bir limitin¹¹ altında

olmamasıdır. İkincisi, kuruluş sırasında asgari sermayenin nakit olarak yatırılmasıdır. Sigortalının menfaatlerinin korunması için kanun koyucu sigorta ettireni korumak maksadıyla böyle bir yola gitmiştir¹².

Daha önce de belirttiğimiz üzere trafik sigortası zorunlu bir sigortadır. Şartların oluşması halinde işletenin motorlu aracı sigorta ettirmesi zorunludur. Ancak bu sigortanın yaygın hale getirilmesinin sonucu olarak primler düşük tutulmuştur. Bu nedenle sigorta şirketlerinde bu sigortayı yapma hususunda bir çekingenlik oluşmuştur. Kanun koyucu da daha önce belirttiğimiz gibi bu durumu dikkate alarak kaza sigortaları branşında çalışma yetkisi bulunan sigorta şirketlerine bu sigortayı yapma zorunluluğu getirmiştir.

Kaza sigortası dalında çalışmaya yetkili olan sigorta şirketleri bu hükme uymadıkları takdirde müeyyide olarak para cezası ödemeleri gerekmektedir (K.T.K. m.101). Böylece sözleşme yapma serbestisi ilkesine kamu düzeni amacı ile bir sınırlama getirilmiş bulunmaktadır¹³.

Buradaki zorunluluk, sadece zorunlu sigortaya ait genel şartlar uyarınca yaptırılacak sigortaları kapsayabilir. Si-

gorta ettirenin sözleşmeye bazı özel şartlar koydurmak istemesi halinde, sigortacının sözleşme yapma zorunluluğu ortadan kalkmaktadır¹⁴.

b. Sigorta Ettiren

Sigorta mukavelesinin karşı tarafı sigorta ettiren adını taşımaktadır. Mukaveleden doğan borçlar sadece ona aittir. Haklar, özellikle sigortacının risk taşımasını isteme hakkı prensip itibarıyla sigorta ettirene aittir¹⁵.

Ancak trafik sigortalarında farklı bir durum oluşmaktadır. Sigorta ettiren, aracın işleteni¹⁶ olmakla beraber (m.91/1), zarar gören üçüncü şahıs ya da şahıslar sigorta mukavelesinde taraf olmamalarına rağmen, sigorta akdinden doğan bir talep hakkına sahiptirler. Rizikonun gerçekleşmesiyle birlikte doğrudan sigorta şirketlerine baş-

¹⁰ Merih Kemal Omağ, *Türk Hukuku’nda Mecburi Sigortalara ve Sorunlarına Genel Bir Bakış, Zorunlu Sigortalılar Paneli, 19 Kasım 1993, İstanbul, s. 22.*

¹¹ Bakanlık limiti, *Devlet İstatistik Enstitüsü toptan eşya fiyatları endek-*

*si artış oranını aşmamak kaydıyla artırmakla yetkilidir (S.Mu.K.m.2).
Asgari limit 2003 yılı için 6 trilyon olarak belirlenmiştir.*

¹² Kender, *(Hususi Sigorta) s.26.*

¹³ Ulaş, s.351.

¹⁴ Samim Ünan, *Yeni Zorunlu Sorumluluk Sigortalıları Öngörülürken Dikkate Alınması Gerekli Olan Hukuk İlkeleri, Zorunlu Sigortalılar Paneli, 19 Kasım 1993, İstanbul, s. 45.*

¹⁵ Kender *(Hususi Sigorta), s.151.*

¹⁶ İşleten: *Sigorta akdinde “sigorta ettiren” tarafı teşkil etmektedir. K.T.K.nun 3.maddesinde işleten; “aracın sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicile kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehin gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili taraftan başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır.” şeklinde tarif edilmiştir.*

vurabilmektedirler (K.T.K. m. 97).

Sigortalı aracın işleteninin değişmesi halinde, eski işleten on beş gün içinde sortacıya durumu bildirmek zorundadır. Sigorta şirketi de devir işleminin kendisine bildirilmesinden itibaren on beş gün içinde sigorta akdini isterse feshedebilecektir (K.T.K. m.94). Fesih hakkını kullanmadığı takdirde yeni işleten sigorta ettiren haline gelecektir.

4. Trafik Sigorta Aklının Kurulması

a. Taraf Ehliyeti

T.T.K.'nda sigorta akdini kuracak tarafların ehliyeti hususunda bir düzenleme yer almamaktadır. Ancak T.T.K.'nın 1264/1 maddesinde; bu kitapta hüküm bulunmaması halinde Borçlar Kanunu'nun genel hükümlerinin uygulanacağı belirtilmektedir¹⁷. Dolayısıyla tarafların akit yapmaya ehil olup olmadıkları hususunda Borçlar Kanunu'nun hükümleri uygulanacaktır.

Borçlar Kanunu'nda hüküm bulunmayan hallerde Medeni Kanun'un hükümleri uygulanacaktır. Buna göre ayırt etme gücü olmayanların yapacakları sigorta akitleri geçerli olmayacaktır. Ayırt etme gücü bulunan küçük ve mahcurların yapacakları sigorta akitleri kanu-

¹⁷ 1264.m. T.T.K.'nın sigorta hukukunu düzenleyen 5. kitabında yer almaktadır.

ni temsilcilerinin sonradan icazet vermeleri halinde geçerli olacaktır¹⁸.

b. Akdin Şekli

Sigorta akdi T.T.K.'nda hiçbir şekle tâbi tutulmamıştır. B.K.'nun 11/1 maddesinde ise; kanunda açık bir hüküm bulunmadığı takdirde akdin geçerliliğinin hiçbir şekle tâbi olmayacağı belirtilmektedir. Dolayısıyla sigorta akitleri için özel bir şekil şartı aranmamaktadır. Ancak taraflar yazılı bir şekil yapmaları durumunda akdin ispatı açısından önemli bir fayda sağlayacaktır. Gerek doktrinde, gerekse Yargıtay kararlarında akdin şekle tâbi olmaması hususunda hiç bir ihtilâf doğmamıştır¹⁹.

Sigorta aklının tarafları sözleşmenin kurulması için herhangi bir şekil şartına tâbi olmaksızın iradelerini beyan ettikleri an (icap-kabul) akit kurulmuş olacaktır²⁰.

c. Poliçe Düzenlenmesi

c.1. Poliçe Düzenlenmesi Zorunluluğu

¹⁸ Daha detaylı bilgi için bkz. Kemal Oğuzman-Özer Selici, *Kişiler Hukuku Dersleri*, 4.Bası, İstanbul 1998, s.43 vd.

¹⁹ Enver Özdemir, *Trafik Kazalarından Doğan Tazminat ve Sigorta Davaları*, İstanbul 1975, s.114.

²⁰ B.K. m.1 şu şekildedir; "iki taraf karşılıklı ve birbirine uygun surette iradelerini beyan ettikleri takdirde, akit tamam olur".

Sigorta akdi şekle tâbi olmadığı için poliçenin düzenlenmemesi akdi geçersiz hale getirmeyecektir²¹ Ancak poliçe, taraflar arasında bir sigorta mukavelesinin olduğuna ilişkin önemli bir ispat vasıtası olacaktır.

Bununla beraber sigortacı, sigorta ettirene sigorta mukavelesi gereğince her iki tarafın haiz olduğu hak ve borçları gösteren ve kendisi tarafından imza edilmiş bir sigorta ilmuhaberini ekleriyle beraber vermeye mecburdur. Sigortacı istediği takdirde sigorta ettiren de, poliçe veya ilmuhaberinin eklerin bir örneğini imzalayarak sigortacıya vermekle mükelleftir (T.T.K. m. 1265/D).

Trafik sigortalarında da poliçe düzenlenmesi zorunlu hale getirilmiştir. Ayrıca bir aracın trafik sigortasının bulunup bulunmadığının denetimi için poliçeden ayrı olarak trafik sigorta pulu alınması da zorunlu hale getirilmiştir. Buna göre

²¹ Yargıtay T.D.'nin 18.03.1969 gün E.67/3827, K.69/1221 sayılı kararında: "Türk Ticaret Kanunu'nun sigorta poliçesine dair 1265. Maddesinin gerekçesinde de belirtildiği gibi, sigorta poliçesi, sigorta akdi için bir geçerlilik şartı olmamakla beraber bir ispat belgesidir. Şu halde, davacı sigorta ortaklığının, davalı ile aralarında sigorta bağının varlığını (Hukuk Yargılamaları Usulü Kanunu'nun hükümlerine göre) ispat etmesi gerekir..." şeklinde bir hükme varılmıştır. (Erdoğan Moroğlu-Nazan Moroğlu, *Türk Ticaret Kanunu ve ilgili Mevzuat*, 3. Bası, İstanbul 1991, s.817 adlı eserden alınmıştır. s.799)

veya taksitle ödenen bir paradır. Sigorta ücreti de denmektedir²⁸.

T.T.K.'nin 1294/2 maddesi uyarınca primlerin para olarak ödenmesi gerekir. Trafik sigortasına ilişkin primler peşin ödenir. T.S.G.Ş.'nin C.1 maddesinde de; sigorta ücretinin tamamının sözleşme yapılır yapılmaz poliçenin teslimi karşılığında peşin ve nakden ödenmesi gerektiği belirtilmektedir. Ancak Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu Bakanlık primlerin taksitler halinde ödenmesine ilişkin düzenleme yapmaya yetkilidir (K.T.K. m. 91/2)

a.1. Primin Ödeme Zamanı

Sigorta ettirenin en önemli yükümlüğü primi zamanında ödemesidir. Çünkü sigortacının sorumluluğunun, primin veya ilk taksitin ödendiği tarihten başlayacağı belirtilmektedir (T.T.K. m. 1295/2). Sigorta akdi herhangi bir şekle bağlanmadığı için taraflar bunun aksini kararlaştırabilirler. Sigorta akdi geçerli olmakla ve hükümlerini doğurmakla beraber, primin ileriki bir zamanda ödenmesinin kararlaştırılmasına engel yoktur²⁹. Nitekim gü-

nümüzde de kredi kartlarının kullanımı yaygın hale gelmiştir. Prim kredi kartıyla ödendiği takdirde, sigortacı aynı gün bankadan bedeli tahsil edemese dahi taraflar arasında böyle bir anlaşma yapılmakla primin ödenmesinin sonraya bırakılması kararlaştırılmış olacağı için, slip'in post makinesinden çekildiği tarihten itibaren sigortacının sorumluluğu başlamış olacaktır.

Prim ödeme şekli taksitlere bağlanmışsa, sonraki primlerin ne zaman ödeneceğine dair kanunda hüküm bulunmamaktadır. Bu hususta taraflar arasında bir anlaşma yoksa, her bir taksitin ait olduğu sigorta devresinin ilk günü ödenmesi gerekmektedir (B.K. m.74)³⁰.

a.2. Primin Ödeme Yeri

Trafik sigortasında primin ödeneceği yer hususunda K.T.K.'nda bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak T.T.K.'nin 1296. maddesinde prim ödeme yerinin neresi olduğu ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Bu hükme göre, primin sigorta ettirenin ikametgâhında ödenmesi gerekir.

Taraflar bu hükmün aksini kararlaştırabilirler. Sigorta priminin, sigortacının veya acentesinin ikametgâhında ödeneceğine ilişkin poliçede düzenleme var ise bu şarta uymak gerekir. Taraflar aralarında;

primin, sigortacının veya acentesinin ikametgâhında ödeneceğini kararlaştırmalarına karşılık, ödemeler devamlı olarak sigorta ettirenin ikametgâhında yapılmış ise; bu durumda tarafların kararlaştırdıkları "primin sigortacının veya acentesinin ikametgâhında ödeneceği" şeklindeki düzenleme yok sayılacaktır (T.T.K. m. 1296).

b. İhbar Yükümlülüğü

b.1. Sözleşmenin Yapılması Sırasında

Sözleşme yapılırken sigorta ettirenin öncelikle M.K.'un 2. maddesinde belirtilen dürüstlük kuralına uygun olarak hareket etmesi gerekmektedir. Dolayısıyla sözleşme sırasında karşı tarafın iradesinin oluşumunu müspet ya da menfi yönde etkileyecek olguları karşı tarafa bildirmesi gerekmektedir. Bu husus T.T.K.'nin 1290. maddesinde de açık olarak belirtilmiştir³¹. Bu hükme göre; sigorta ettiren, sigortacının mukavele yapılırken gerçek durumları bildiği takdirde mukaveleyi yapmamasını veya daha ağır şartlarla yapmasını gerekli kılacak bütün hususları sigortacıya bildirmeye mecbur kılınmıştır.

Bu hükme rağmen sigorta ettirenin bilerek ya da bilmeyerek gerçek vakaları karşı

²⁸ *Kender (Hususi Sigorta) s. 168.*

²⁹ *Y.H.G.K. 26.09.1979 tarihli E 1978/11-320, K. 1979/1265 sayılı kararında (Moroğlu, s. 817); Tarafların, sigortacının sorumluluğunun primin veya ilk taksidin ödendiği tarihten başlayacağı hükmünün aksini kararlaştırılabileceği belirtilmiştir.*

³⁰ *Kender (Hususi Sigorta) s. 173.*

³¹ *T.S.G.Ş.'nin 6. maddesinde ayrıntılı olarak ihbar yükümlülüğü yer almaktadır.*