

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI

**YABANCI PLAKALI MOTORLU KARA
TAŞITLARININ SEBEP OLDUĞU ZARARLARIN
TAZMİNİ AMACIYLA OLUŞTURULAN
YEŞİL KART SİSTEMİ**

Yüksek Lisans Tezi

Tezi Hazırlayan

DERYA KÜÇÜKKESKİN

İstanbul, 2022

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI

**YABANCI PLAKALI MOTORLU KARA
TAŞITLARININ SEBEP OLDUĞU ZARARLARIN
TAZMİNİ AMACIYLA OLUŞTURULAN
YEŞİL KART SİSTEMİ**

Yüksek Lisans Tezi

Tezi Hazırlayan

DERYA KÜÇÜKKESKİN

1955018020

ORCID ID: 0000 0003 2876 7142

DANIŞMAN: Dr. Öğr. Üyesi CAHİT AĞAOĞLU

İstanbul, 2022

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunmuş bulunduğum “**Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Sebep Olduğu Zararların Tazmini Amacıyla Oluşturulan Yeşil Kart Sistemi**” başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ahlak ve geleneklere uygun şekilde tarafımdan yazıldığını, bu tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiğini ve çalışmanın içinde kullanıldıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını, patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım. 31.10.2022

Derya KÜÇÜKKESKİN

T.C.
BEYKENT ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ
TEZLİ YÜKSEK LİSANS SINAV TUTANAĞI

31.10.2022

Enstitümüz *Hukuk* Anabilim Dalı *Özel Hukuk* Programı yüksek lisans öğrencilerinden **1955018020** numaralı **Derya KÜÇÜKKESKİN**'in "*Beykent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim – Öğretim Yönetmeliği*"nin ilgili maddesine göre hazırlayarak, Enstitümüze teslim ettiği "*Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Sebep Olduğu Zararların Tazmini Amacıyla Oluşturulan Yeşil Kart Sistemi*" konulu tezini, Yönetim Kurulumuzun 11/10/2022 tarih ve 2022/39 sayılı toplantısında seçilen ve Taksim yerleşkesinde toplanan biz jüri üyeleri huzurunda, Beykent Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliğinin 29. maddesinin 3. fıkrası gereğince 45 dakika süre ile aday tarafından savunulmuş ve sonuçta adayın tezi hakkında "*OYBİRLİĞİ*" ile "*KABUL*" kararı verilmiştir.

İşbu tutanak, 2 nüsha olarak hazırlanmış ve Enstitü Müdürlüğü'ne sunulmak üzere tarafımızdan düzenlenmiştir.

DANIŞMAN
Dr. Öğr. Üyesi Ca*** AĞ***
(Beykent Üniversitesi)

ÜYE
Dr. Öğr. Üyesi De*** De*** KI***
(Sakarya Üniversitesi)

ÜYE
Dr. Öğr. Üyesi Du*** SA***
(Anadolu Üniversitesi)

Tezi Hazırlayan : Derya KÜÇÜKKESKİN
Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Cahit AĞAOĞLU
Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans Tezi, 2022
Alanı : Özel Hukuk
Anahtar Sözcükler : Yabancı plakalı motorlu araç, Uluslararası Motorlu Araç Sigortası, Yeşil Kart Sistemi, Beyaz Kart.

ÖZ

YABANCI PLAKALI MOTORLU KARA TAŞITLARININ SEBEP OLDUĞU ZARARLARIN TAZMİNİ AMACIYLA OLUŞTURULAN YEŞİL KART SİSTEMİ

Yeşil Kart Sistemi, motorlu araçlarla turistik ve/veya ticari amaçla karayoluyla gerçekleşen ülkelerarası dolaşım esnasında oluşabilecek kazalarda, yabancı plakalı motorlu araçlarca üçüncü kişilerin mallarına ve beden tamlıklarına verilen zararların güvenceye alınması amacıyla oluşturulmuştur.

Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarında, sisteme üye ülkelerde geçerli olmak üzere düzenlenen “Yeşil Kart”, zorunlu trafik sigorta poliçesine eşdeğer nitelikte bir belgedir. Kazanın gerçekleştiği ülkede yürürlükte bulunan mevzuat doğrultusunda, hasar tarihinde geçerli sigorta limitleri dahilinde ve kusur esasına göre sebebiyet verilen zarar karşılanmaktadır.

Üye ülkelerde geçerlilik yönünden sorunsuz işleyen sistemde, zararın gerçekleştiği ülkenin mevzuatının uygulanması nedeniyle, tazmin edilen teminat türleri ve limitleri farklılıklar göstermektedir. 2020 yılından itibaren bu farklılıklara beyaz kâğıda basılı yeşil kart düzenlenmesi de eklenmiştir.

Çalışmada Yeşil Kart Sistemi, Türkiye ve sisteme üye diğer ülkelerde uygulanması ile karşılaşılan farklılıklara ve sorunlara da işaret edilerek anlatılmış, yabancı plakalı motorlu araç kavramının sisteme kattığı yabancılik unsuru nedeniyle, MÖHUK düzenlemeleri kapsamında incelenmiştir.

Thesis Writer : Derya KÜÇÜKKESKİN
Thesis Advisor : Assist. Prof. Cahit AĞAOĞLU
Degree and Date : Master Thesis, 2022
Area : Private Law
Key Words : Motor vehicle with foreign license plates, International Motor Vehicle Insurance, The Green Card System, White Card.

ABSTRACT

FOR THE COMPENSATION OF DAMAGES CAUSED BY MOTOR VEHICLES WITH FOREIGN LICENSE PLATES THE GREEN CARD SYSTEM

The Green Card System was established in order to compensate for the damage caused the property and bodily integrity of third parties by motor vehicles with foreign license plates, in accidents that may occur during inter-county movement by road for touristic and/or commercial purposes.

The “Green Card”, which is valid in member countries of the system in Europe, Asia and Africa, is a document equivalent to a compulsory traffic insurance policy. In line with the legislation in force in the country where the accident occurred, the damage caused is covered within the insurance limits valid on the date of damage and on the basis of fault.

In the System which operates smoothly in terms of validity in member countries, the types and limits of coverage indemnified vary due to the application of the legislation of the country where the damage is incurred. As of 2020, the issuance of the green card printed on white paper has been added to these differences.

In the study, the Green Card System is explained by pointing out the differences and problems encountered with its implementation in Turkey and other member countries of the system, and the concept of motor vehicles with foreign license plates is analyzed within the scope of the provisions of the MÖHUK due to the foreignness element that the concept of foreign - registered motor vehicles adds to the system.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

ÖZ

ABSTRACT

TABLolar LİSTESİ	v
ŞEKİLLER LİSTESİ	vi
KISALTMALAR	vii
SÖZLÜK.....	ix
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇ KAVRAMI VE İLGİLİ İÇ HUKUK DÜZENLEMELERİ İLE YEŞİL KART SİSTEMİNİN AMACI, KURULUŞU VE İŞLEYİŞİ

A) YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇ KAVRAMI VE İLGİLİ İÇ HUKUK DÜZENLEMELERİ	5
1. YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇ KAVRAMI	5
2. YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇLARA İLİŞKİN İÇ HUKUK DÜZENLEMELERİ.....	8
3. YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇLARIN TÜRKİYE'YE GİRİŞ YAPMASI VE TÜRKİYE'DE KALMA SÜRECİ.....	9
4. YABANCI PLAKALI MOTORLU ARACI KULLANABİLECEK KİŞİLERİN TESPİTİ	13
5. YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇLARIN TÜRKİYE'YE GİRİŞ YAPABİLMESİ İÇİN GEREKLİ BELGELER	15
B) YEŞİL KART SİSTEMİNİN AMACI, SİSTEMİ OLUŞTURAN HUKUKİ DÜZENLEMELER VE SİSTEMİN İŞLEYİŞİ	16
1. SİSTEMİN AMACI.....	16
2. SİSTEMİ OLUŞTURAN HUKUKİ DÜZENLEMELER	18
2.1. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu 5 No'lu Tavsiye Kararı18	
2.2. Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi	19

2.3. İç Düzenlemeler / Bürolar Arası Tek Tip Anlaşma.....	20
2.4. Sahte Plakalara İlişkin Anlaşma	22
2.5. Ziyaretçilerin Korunması Hakkında Bürolar Arası Anlaşma	22
3. SİSTEMİN İŞLEYİŞİNE ESAS KAVRAMLAR VE BÜROLAR ARASI İÇ DÜZENLEMENİN İÇERİĞİ.....	23
3.1. Tedvir Bürosu ve Ödeme Bürosu Kavramları	23
3.2. İç Düzenlemelerin İçeriği	25
3.3. Uluslararası Hasar Temsilciliği	27
4.YEŞİL KART POLİÇESİNİN UNSURLARI	28

İKİNCİ BÖLÜM

YEŞİL KART SİSTEMİNİN YABANCILIK UNSURUNUN TESPİTİ İLE MÖHUK VE SİGORTA HUKUKU KURALLARI BAKIMINDAN İNCELENMESİ, SİGORTA TAHKİM SİSTEMİ

A) YABANCILIK UNSURU, KANUNLAR İHTİLAFA KURALLARI VE SİSTEMİN MÖHUK HÜKÜMLERİ BAKIMINDAN İNCELENMESİ	32
1. YABANCILIK UNSURU	32
2. KANUNLAR İHTİLAFA KURALLARI, BAĞLAMA KONUSU VE BAĞLAMA NOKTASI	34
3. MÖHUK KURALLARI BAKIMINDAN İNCELEME	38
3.1. Özel Hukuk Alanındaki Düzenlemeler Kapsamında.....	38
3.1.1. Sözleşme Niteliği; MÖHUK m. 24.....	38
3.1.2. Haksız Fiil Niteliği; MÖHUK m. 34	40
3.2. Usul Hukuku Alanında Düzenlemeler Kapsamında.....	44
3.2.1. Milletlerarası Yetki	44
3.2.1.1. Genel Olarak	44
3.3.1.2. MÖHUK m. 46	45
B) YEŞİL KART SİSTEMİNİN SİGORTA HUKUKU İÇERİSİNDEKİ YERİ SİGORTA KAVRAMI, SORUMLULUK SİGORTASI, ZORUNLU SİGORTALAR, KARAYOLLARI ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI İLE GENEL ŞARTLARI VE SİGORTACILIKTA TAHKİM SİSTEMİ	47

1. SİGORTA KAVRAMI, TÜRK HUKUKUNDA SİGORTALARIN AYRIMI VE SİGORTA SÖZLEŞMELERİ.....	47
1.1. Genel Tanım	47
1.2. Türk Hukukunda Sigortaların Ayrımı	49
1.3. Sigorta Sözleşmesi, Tarafları.....	51
1.4. Sigorta Sözleşmesinde Tarafların Yükümlülükleri Kapsamında Sigortacının Aydınlatma Yükümlülüğü ve Sigorta Ettirenin Beyan Yükümlülüğü	53
2. SORUMLULUK SİGORTASININ NİTELİĞİ VE ANA İLKELERİ.....	55
3. ZORUNLU SİGORTALAR, KARAYOLLARI ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI VE GENEL ŞARTLARI	59
3.1. Zorunlu Sigorta.....	59
3.2. Karayolları Zorunlu Trafik Sigortası ve Genel Şartları.....	60
C) SİGORTACILIKTA TAHKİM SİSTEMİ HAKKINDA GENEL BİLGİ... 71	

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
YEŞİL KART SİSTEMİNİN
TÜRK HUKUKU VE KARŞILAŞTIRMALI HUKUK
BAKIMINDAN İNCELENMESİ

A) TÜRKİYE MOTORLU TAŞIT BÜROSU İLE GÜVENCE HESABI.....	73
1. TÜRKİYE MOTORLU TAŞIT BÜROSU	73
1.1. Genel Bilgi.....	73
1.2. Yeşil Kart Reasürans Havuzu	76
1.3. Riskli Sigortalılar Havuzu	76
1.4. TMTB'ye Başvuru Şekli, Zararın Karşılanması, Dava Açılması.....	77
1.4.1. Türkiyede Meydana Gelen Kazalarda Başvuru Şekli	77
1.4.2. Yurt Dışında Meydana Gelen Kazalarda Başvuru Şekli.....	78
1.4.3. Zararın Tazmini.....	79
1.4.4. Dava Açılması.....	80
1.5. Yeşil Kart Poliçe Sayıları ve Ödenen Tazminatlar Hakkında Veriler	80
2. GÜVENCE HESABI	82
B) YEŞİL KART SİSTEMİNE ÜYE ÜLKELER, SİSTEMİN İŞLEYİŞİ İLE İLGİLİ FARKLAR KARŞILAŞILAN SORUNLAR.....	84

1. YEŞİL KART SİSTEMİNE ÜYE ÜLKELER	84
2. YEŞİL KART BELGE RENGİ, POLİÇE BEDELLERİ, TEMİNATLAR VE TEMİNAT MİKTARLARI YÖNÜNDEN ÜYE ÜLKELER ARASI UYGULAMA VE FARKLAR.....	88
2.1. Yeşil Kartın Rengi Bakımından (Beyaz Kart).....	88
2.2. Poliçe Bedeli ve Süreler.....	89
2.3. Tazmin Edilen Teminat Türleri Bakımından Farklar	91
2.4. Manevi Tazminat Taleplerinin Karşılmasına İlişkin Farklar.....	95
2.5. Tazminat Miktarının Belirlenmesi Konusunda Aktüer Hesaplamalarda Uygulanan Kriterlere İlişkin Farklar	96
3. YEŞİL KART SİSTEMİNE İLİŞKİN KARŞILAŞILAN SORUNLAR	97
3.1. Sahte Poliçeler	97
3.2. Sigorta Poliçesi Düzenlemeye Yetkisi Olmayan Sigorta Şirketleri	99
3.3. Yeşil Kart Reasürans Havuzu Kaynaklı Sorunlar	99
SONUÇ	101
KAYNAKÇA.....	103

TABLÖLAR LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 1. Ülkemizde Yük ve Yolcu Taşımacılığına İlişkin Yıllara Göre Artış Oranı....	5
Tablo 2. 2021 Yılında Türkiye Sınır Kapılarından Giriş Çıkış Yapan Araçlar Listesi .	7
Tablo 3. Yeşil Kart Sistemi Prim Üretimi ve Ödenen Tazminat Tutarı	81
Tablo 4. Güvence Hesabı Kapsamında Yapılan Tazminat Ödemeleri.....	83
Tablo 5. Üye Ülkelerin Sisteme Giriş Tarihlerine Dair Liste	86
Tablo 6. Büroların Yeşil Kart/Beyaz Kart Renk Tercih Listesi	89
Tablo 7. Türkiye’de Geçerli Yeşil Kart Fiyat ve Süre Bilgileri	90
Tablo 8. Üye Ülkelerde Minimum Teminat Limitleri.....	91

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa No.
Şekil 1. Yeşil Kart Sigorta Poliçesi Ön Yüzü.....	29
Şekil 2. Yeşil Kart Sigorta Poliçesi Arka Yüzü.....	30
Şekil 3. Yeni Şekil QR Kodlu Yeşil Kart Sigorta Poliçesi.....	31
Şekil 4. Yeşil Kart Üye Ülkeler Sistem Haritası	87



KISALTMALAR

1 Seri No.lu Tblğ	: Geçici İthal Edilen Kara Taşıtlarına İlişkin Gümrük Genel Tebliği (Seri No.1)
a.g.e.	: adı geçen eser
a.g.m.	: adı geçen makale
a.g.r.	: adı geçen rapor
a.g.t.	: adı geçen tez
a.g.s.	: adı geçen seminer
AB	: Avrupa Birliği
AÇA	: Avrupa Çevre Ajansı
AEA	: Avrupa Ekonomik Alanı
ASTB	: Avrupa Serbest Ticaret Birliği
A.Ş.	: Anonim Şirketi
AÜEHFD	: Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi
bkz.	: bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
Clt.	: Cilt
CIS	: Uluslararası Otomobil Sigortası Sertifikası
CoB	: Bürolar Konseyi
DEÜ	: Dokuz Eylül Üniversitesi
DSÖ	: Dünya Sağlık Örgütü
E.	: Esas
EUPI	: Avrupa Tüketici Fiyat Endeksi
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu (6100 sayılı)
HKÜHFD	: Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
HÜFF	: Hacettepe Üniversitesi Fen Fakültesi
İBÜ	: İstanbul Bilgi Üniversitesi
K.	: Karar
KTK	: Karayolları Trafik Kanunu (2918 sayılı)
KTY	: Karayolları Trafik Yönetmeliği
KZMMS	: Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası

KZMMSGŞ	: Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası Genel Şartları
m.	: madde
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (5718 sayılı)
NCTS	: Transit rejimleriyle ilgili işlemlerin yürütüldüğü bilgisayar sistemi (<i>New Computerized Transit System</i>)
OYAK	: Ordu Yardımlaşma Kurumu
PDF	: Portable Document Format (Taşınabilir Belge Biçimi)
QR Kod	: Karekod, makinelerle okutulabilen iki boyutlu barkod
RG	: Resmi Gazete
s.	: sayfa
S.	: Sayı
SEDDK	: Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurulu
SGK	: Sosyal Güvenlik Kurumu
SK	: Sigortacılık Kanunu ((5684 sayılı)
T.	: Tarih
TC	: Türkiye Cumhuriyeti
TBK	: Türk Borçlar Kanunu (6098 sayılı)
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TGB	: Türkiye Gümrük Bölgesi
TMTB	: Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu
TR	: Türkiye
TRAMER	: Türkiye Sigortaları Bilgi Merkezi
TRH – 2010	: Türkiye Kadın Erkek Yaşam Tablosu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TTOK	: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve diğerleri
Y.	: Yargıtay
YHGK	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
YTGG	: Yabancı Taşıtlar Geçici Giriş

SÖZLÜK

1. No.lu Taşıt Takip Programı: Ülkemiz vatandaşı olsun veya olmasın, Türkiye Gümrük Bölgesi (TGB) dışında yaşamını sürdüren kimselerce Türkiye'ye getirilen yabancı plakalı araçların kayıtlarının tutulduğu bilgisayar programıdır.

2. No.lu Taşıt Takip Programı: Ticari kullanıma özgü olan, boş, eşyalı veya taşımakta olduğu malı iç gümrüğe bıraktıktan sonra başka gümrüğe mal almak amacıyla boş olarak gönderilen yabancı plakalı araçlar dolu ya da boş şekilde ülkemize giren yabancı plakalı otobüslerin kayıtlarının tutulduğu yazılım programıdır.

Avrupa Karşılıklı Kaza Beyannamesi: Trafik kazasına karışan taraflara ve taşıtlarına ait bilgilerin bulunduğu, kazanın ne şekilde gerçekleştiğini gösteren belgedir.

Broker: Bir sigorta şirketi elemanı olmayan, sigorta yaptırmak isteyen kişi veya kuruluşlar ile sigorta şirketleri arasında bağlantı sağlayan, sözleşme düzenleyen, prim tahsili yapan ve hasar halinde sigortalıya izleyeceği yolu gösteren, bunun karşılığında komisyon alan kimsedir.

Covid - 19: Çin'in Vuhan kentinde 17 Kasım 2019 tarihinde baş gösteren bir korana virüs türü olup, ülkemiz dahil 225'den çok ülke ve bölgeye yayılmıştır. Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) virüsü "pandemi" (salgın) olarak sınıflandırmış olup Ekim 2022 tarihi itibarıyla dünyada 626.337.158 onaylanmış vaka tespit edilmiş, 6.566.610 hasta virüs nedeniyle ölmüştür. Aşı sayısı 12.830.378.906 dozdur.

Garame: Herkese eşit olarak, paylaştırarak anlamındadır.

Garameten ödeme ilkesi: Gerçekleşen bir rizikodan dolayı zarar görenlerin bir kişiden fazla olduğu ve yine tazminat alacakların da sözleşmede ileri görülen sigorta bedelinden çok olduğu durumlarda, zarar görenlerin sigortacıya yöneltebilecekleri tazminat talebinden, sigorta bedelinin hak sahipleri toplamına oranına göre indirim yapılması anlamına gelmektedir.

Katılım Sigortacılığı: Sigortacılık ve bireysel emeklilik işlemlerinin katılım esaslarına göre yürütüldüğü, dine uygun risklerin teminat altına alındığı sigortacılık faaliyetleridir.

Jeran: Sigorta edilen riskin çeşitli taraflar arasında bölüşülmesi olarak tanımlanan “Koasürans” işleminde, reasürans şirketlerinin birlikte yüklendiği riskin teminat altına alınması aşamalarına dair süreci yöneten taraftır.

Mavi Kart: Türk vatandaşlığından ayrılmış olsa da, doğduğu günden ayrıldığı zaman süresinde Türk vatandaşı olan bireylere verilen, Türk vatandaşlarına tanınan hakların birçoğundan yararlanmayı sağlayan, kimlik belgesidir.

Memorandum: Uzlaşi belgesi, mutabakat zaptı anlamına gelen iki veya çok taraf arasında ikili veya çok taraflı anlaşmadır.

Ödeme Bürosu: Üyesi durumundaki sigorta kuruluşlarının yeşil kart belgesi düzenlediği poliçe sahiplerinin sebebiyet verdikleri trafik kazaları nedeniyle oluşan maddi ve bedeni zararlarda, tedvir (düzenleme) bürosunun zarar gören üçüncü kişiye ödeyeceği bedeli ödemekle yükümlü bürodur.

Sigorta Havuzu (Pool): Sigorta şirketlerinin kabul ettikleri risklere ortak teminat vermesi şeklinde tanımlanabilen bir uygulamadır.

Tedvir Bürosu: Zararlandırıci trafik kazasının meydana geldiği ülkede bulunan, hasarın çözömlenip, zararın giderimi işlemlerini yüröten bürodur.

TIR Karnesi: Uluslararası kara taşımacılığı yapan taşıtların gümrük işlemlerini hızlı ve kolay şekilde gerçekleştirmeleri amacıyla oluşturulan gümrük transit belgesidir.

Transit Rejimi: İthalat vergileriyle ticaret politikası tedbirleri dışında kalan, serbest dolaşıma dahil edilmemiş ve ihracatla alakalı gümrük muameleleri sona ermiş emtianın, gümrük gözetiminde TGB’nde bir yerden bir başkasına taşınması sistemidir.

Türkiye Gümrük Bölgesi: TC toprakları, kara ve iç sularıyla, hava sahasından oluşan siyasi sınırlarıdır.

Uniform: Değişmez şekilli, aynı, bir örnek.

YTGG Karnesi (Mavi Karne): Çift uyruklu Türk vatandaşları dışında, ölkemize belli bir zaman için görev ya da öğrenim yapmak amacıyla gelenlerle, geçici oturma iznine sahip emekli yabancıların sürekli kalma niyetiyle bulundukları

yerde kendileri adına kaydı yapılmış taşıtlarını, Gümrük Vergisi, Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi'nden muaf şekilde bulundurmalarına imkân veren kefalet evrakıdır. Ülkemizde bu kefaleti sağlayan TTOK olup ilgili evrakı düzenlediği taşıtın kural dışı davranışında tahsis olunacak vergiler için hazineye garanti sağlamaktadır. Belgenin düzenlendiği taşıtın vergilerinin bir bölümü, depozito kabilinde, sistemin işleyişinin de sağlanması bakımından TTOK' ya bırakılmaktadır.

YTGG Formu: Çift uyruklu Türk vatandaşları haricinde, TGB dışında yerleşmiş olanlardan ülkemize belli bir zamanda görev ya da öğrenim yapmak amacıyla gelenlerle, geçici oturma iznine sahip emekli yabancılara sürekli kalma niyetiyle bulundukları yerde kendileri adına kaydı yapılmış taşıtları için, teminat karşılığında, gümrük idarelerinin düzenlediği ve sadece Türkiye'de geçerliliği bulunan belgedir.

Zeyilname: Sözleşmelerde yapılan değişiklikler zeyil olarak adlandırılmakta olup zeyil yapıldığını gösteren belge anlamına gelmektedir.

GİRİŞ

Motorlu taşıtların kullanılması 19. yüzyıl sonlarında başlamış ve I. Dünya Savaşından sonra kullanımları büyük ölçüde artmıştır. Bu tür araçların sebep olduğu zararlar hakkında önceleri kusura dayanan sorumluluk hükümleri, yani genel sorumluluk kuralları uygulanmış ve zarara kusuruyla sebep olan sürücü ve sürücüyü çalıştıran motorlu taşıt sahibi sorumlu tutulmuştur. Ancak, motorlu araçların gitgide artması, bunların sebep olduğu zararların maddi ve manevi anlamda büyümesi, bunu önlemenin her zaman mümkün olmaması, trafik kazalarında kusurun ispatının kolay gerçekleşmemesi, sorumluluğu olanların çoğu zaman ödeme gücüne sahip bulunmaması nedenleriyle, bu tür zararlar hakkında özel sorumluluk kavramları geliştirilerek kusursuz sorumluluk esasının benimsenmesi zorunluluğu doğmuştur.

Avrupa Konseyi'nin hazırlamış olduğu “Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi” (bundan sonra Avrupa Sözleşmesi olarak anılacaktır) gereğince yurt dışına çıkan ve yine Karayolları Trafik Kanunu (KTK) hükümleri kapsamında, ülkemize giren araçların trafik sigorta sözleşmesi yaptırmaları zorunludur.

Yeşil Kart (*Green Card/Carte Verte*) Sistemi (kısaca Sistem olarak da anılacaktır), pek çok ülkede uygulanan, sorumluluk sigortası kapsamında zorunlu mali sorumluluk sigortasının koşullarını taşıyan bir sigorta şeklidir. Yabancı ülkede kazaya sebep olan araç sahibi veya aracı kullananın mali sorumluluğunu kazanın gerçekleştiği ülkedeki zorunlu mali sorumluluk sigorta teminat limitleri kapsamında güvence altına almaktadır.

Çalışmalarına 1949 senesinde “BM Avrupa Ekonomik Komisyonu İç Ulaştırma Komitesi, Karayolu Ulaşım Çalışma Grubu” tarafından düzenlenen bir konferansla başlayan, 01.01.1953 tarihinde uygulamaya giren bu sistemin terminolojideki adı “Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası”dır.

Sistemin amacı iki şekilde açıklanabilir; birincisi ülkeler arasında dolaşımda bulunan motorlu taşıt kullanıcılarına yardımcı olmak, ikincisi de seyahat ettikleri ülkelerde sebebiyet verdikleri kazalar neticesinde zarara uğrayanları koruyarak onlara güvence sağlamaktır.

Düzgün ve doğru bir işleyiş için her ülkede yeşil kart büroları kurulmuştur. Büroların idaresi, merkezi Brüksel’de bulunan “Bürolar Konseyi/*Council of Bureaux* (CoB)” tarafından yerine getirilmektedir.

Türkiye’nin de sisteme dahil olmasını takiben, ülkemizde ki sigorta şirketlerinin üyesi bulunduğu, “Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu (TMTB)” kurulmuştur. TMTB’nin iki temel görevi vardır. Bunlardan ilki Yeşil Kart Sistemine üye ülkelerde Türk plakalı motorlu araç işletenlerinin neden olduğu trafik kazaları sebebiyle uluslararası hasar işlemlerini Türk Sigortacıları adına yönetmektir. Diğeri de sisteme dahil ülkelerin plakalarını taşıyan motorlu taşıt işletenlerinin Türkiye’de sebebiyet verdiği trafik kazalarından kaynaklanan hasar tazminat sürecini poliçeyi düzenleyen yabancı sigortacı nam ve hesabına yürütüp sonuçlandırmaktır.

Mensubu oldukları ülkede zorunlu trafik sigortası bulunan motorlu taşıt işletenlerinin, sisteme üye bir başka ülkeye geçtiklerinde ayrıca bir sigorta yaptırmasına gerek yoktur. Üye ülke sınırında bulunan sigorta şirketleri sadece bunu tespit ederek, olmadığı durumda, adını kullanılan evrakın renginden alan, “BM Avrupa Ekonomik Komisyonu İç Ulaştırma Komitesi”nin yayınladığı 5 no’lu Tavsiye Kararı (*Recommendation No 5*)’na uygun olarak her ulusal yeşil kart bürosu adına “*Green Card / Yeşil Kart*” isimli sertifikayı düzenlerler.

Yeşil kart sertifikasına sahip olan araç sisteme üye ülkede bulunduğu sırada bir kaza yaptığında, ölüm yahut yaralanma şeklinde bir zarara sebep verdiğinde veya sorumluluk gerektiren bir duruma düştüğünde, zarara uğrayan üçüncü kişiler tazmin taleplerini aracın plakasının ait olduğu ülkedeki yabancı sigorta şirketine ya da üye ülke sınırında yeşil kart sertifikasını düzenleyen yerel sigorta şirketine değil, zararın meydana geldiği ülkedeki yeşil kart bürosuna yöneltirler. Oluşan zararın tazmini ise, Büro üyesi ve trafik sigorta branşında poliçe düzenleme ruhsatı olan sigorta şirketlerinin katılma payı sağladıkları reasürans havuzdan (*pool*), kazanın meydana geldiği ülkede geçerli olan yasal düzenlemeler ve kaza tarihinde geçerli sigorta limitleri içinde kalmak koşulu ile gerçekleştirilmektedir.

Kuruluş amacı ve işleyişi açısından bir örnek uygulamayı amaçlayan sistem gerçekte birtakım farklılıkları içinde barındırmaktadır. Üye ülkelerde tazmin edilen

zararların farklılığı yanında, klasik yeşil kartın renginin kimi üye ülkelerde beyaz olarak da kullanılması bu farklara örnek gösterilebilir.

2019 yılında getirilen yenilikler sonucu 01.07.2020 tarihinden itibaren poliçe, sisteme üye Avrupa ülkelerinde sadece yeşil değil beyaz kâğıda basılı olarak alınabilmektedir ve aynı derecede geçerlidir. Uluslararası sigorta sertifikası olarak adlandırılan yeşil kartların beyaz kâğıda basılması sonrasında “Uluslararası Otomobil Sigortası Sertifikası (CIS)” olarak da ifade edilmeye başlanmıştır.

Sistemde öne çıkan başlıca diğer sorunlar ise, yetkili olmayan sigorta şirketlerinin düzenlediği poliçelerin geçersizliği ile sahte poliçelerle karşılaşılması olarak gösterilebilir.

Rizikonun gerçekleştiği ülkenin yeşil kartın düzenlendiği ülkeden farklı olması, zarar gören üçüncü şahıs ile yeşil kart sahibi araç sürücüsünün değişik uyrukta olmaları, yine bu kişilerin yerleşim yeri veya mutad meskenlerinin farklı ülkede bulunması olaya “yabancılik unsuru” katmaktadır.

Bilindiği üzere hukuki bir uyuşmazlığın bir ya da birden çok ülke hukukuyla ilgili olması yabancılik unsurunun varlığını ortaya çıkarır. Türk hukukunda, yabancılik unsuru barındıran uyuşmazlıklara uygulanacak kurallar, 5718 sayılı MÖHUK hükümlerinde yerini bulan “kanunlar ihtilafı kuralları” gereğince tespit edilmektedir.

Yabancılik unsurunun olduğu sigorta sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıkların çözümünde, sözleşmeye dair uluslararası anlaşmaların olması, toplumun tümünü ilgilendiren düzenin müdahalesi ve doğrudan uygulanan kaidelerin bulunması durumunda MÖHUK m. 1/II. bendi gereğince, uluslararası sözleşme maddeleri önceliklidir ve bu hükümlere tabi olarak çözüme kavuşturulur. Sigorta sözleşmesine uygulanacak hukukun hükümlerinin ülkemiz toplumunu ilgilendiren düzenle aykırılık oluşturduğu hallerde MÖHUK m. 5 düzenlemesi gereği, ilgili hüküm uygulanmaz. Yine, sözleşme yabancı hukuka tabi dahi olsa, düzenlenmesindeki amaç ve uygulandığı alan itibariyle Türk hukukunun doğrudan geçerli kurallarının kapsamına giren durumlarda Türk hukukundaki ilgili kural doğrudan uyulama alanı bulur

Yeşil Kart Sisteminde, kazanın meydana geldiği ülkede geçerli olan yasal düzenlemeler ve kaza tarihinde geçerli sigorta limitleri içinde kalmak koşulu ile zararın tazmini gerçekleştirilmektedir.

Ancak Sistemin özünde yer alan sigorta sözleşmesi unsuru gözetildiğinde kanunlar ihtilafı kuralları başta olmak üzere, sözleşmeden doğan borç ilişkilerinde uygulanacak MÖHUK 24. maddesi hükümleri; trafik kazası nedeniyle oluşan bedensel ve malvarlığı zararlarının tazminine ilişkin davaların hukuki dayanağı haksız fiil sorumluluğu olduğundan haksız fiilden doğan borçların düzenlendiği MÖHUK 34. maddesi; Türk Mahkemelerinin milletlerarası yetkisini belirleyen MÖHUK 40. maddesi ile sigorta sözleşmelerinden kaynaklanan ihtilaflarda yetkili mahkemenin belirlenmesi bakımından özel hüküm niteliğindeki MÖHUK 46. maddesi kapsamında incelenmesi imkânı olabileceği düşüncesiyle böyle bir çalışma yapma kararı verilmiştir.

Tüm bu hususlar gözetilerek tezin ilk kısmında öncelikle yabancı plakalı kara taşıtı (bundan böyle yabancı plakalı motorlu araç olarak da kullanılacaktır) kavramı hakkında bilgi verilerek Türk hukukunda yabancı plakalı motorlu araçlarla ilgili hukuki düzenlemeler ile Sistemin amacı ve kuruluşu tanımlanmıştır.

Tezin ikinci bölümünde Sistem, yabancılık unsuru barındırması nedeniyle MÖHUK düzenlemelerine, sorumluluk sigortası kapsamında bulunmasından ötürü 6102 sayılı TTK'nın sigorta hukukuyla ilgili hükümlerine yer verilmiştir.

Son bölümde ise karşılaştırmalı hukuk bağlamında Türkiye ile sisteme üye diğer ülkelerden ulaşabildiğimiz kaynaklarda yer alan birkaç tanesine değinilmek suretiyle Yeşil Kart Sisteminin işleyişi anlatılmış, ayrıca sistemde karşılaşılan başlıca farklılıklar ve ortaya çıkan sorunlara da işaret edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇ KAVRAMI VE İLGİLİ İÇ HUKUK DÜZENLEMELERİ İLE YEŞİL KART SİSTEMİNİN AMACI, KURULUŞU VE İŞLEYİŞİ

A) YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇ KAVRAMI VE İLGİLİ İÇ HUKUK DÜZENLEMELERİ

1. YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇ KAVRAMI

Dünyada ve ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığında karayolu her zaman ön plandadır. Karayolunun payı, demiryolu, denizyolu ve havayolu ile taşımacılığın çok üzerinde bir orana sahiptir. Türkiye’de yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin yıllara göre artış oranı aşağıdaki tabloda net bir şekilde görülmektedir.

**Tablo 1. Ülkemizde Yük ve Yolcu Taşımacılığına İlişkin
Yıllara Göre Artış Oranı**

Yıl	Yük				Yolcu			
	KARA YOLU	DEMİR YOLU	DENİZ YOLU	HAVA YOLU	KARA YOLU	DEMİR YOLU	DENİZ YOLU	HAVA YOLU
1950	25,0	68,2	6,8	---	50,3	42,2	7,5	---
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	72,9	24,3	2,0	0,8
1970	75,4	25,8	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	90,1	5,3	6,4	0,1	96,0	2,2	0,0	1,8
2010	89,9	5,3	5,0	--	97,8	1,6	0,7	--
2015	89,8	3,9	6,3	---	89,2	1,1	0,6	9,1
2020	88,3	5,0	6,7	0,0	93,6	0,5	0,4	5,5
2021 ¹	92,5	4,2	3,3	0,0	92,8	0,6	0,2	6,4

Kaynak: Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin yıllara göre artış oranı TC Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı “On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023), Ulaştırma, Özel İhtisas Komisyonu Raporu”, Ankara, 2018, s. 20, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

¹ TC Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesindeki, Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, Trafik Kazaları Özeti 2021, s. 12, grafik 1, Haziran, 2022, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzeti2021.>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Karayolu ile yük ve yolcu taşımacılığının artmasına bağlı olarak dolaşımdaki motorlu taşıt sayısı da fazlalaşmakta, bununla birlikte kazalarda da artış meydana gelmektedir. Dünya üzerinde ilk trafik kazasının 1897 yılında meydana geldiği kayıtlara geçmiştir².

Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK)³ Emniyet Genel Müdürlüğü ile Jandarma Genel Komutanlığı idari kayıtlarından derlenen sonuçlarını gösteren 2021 Karayolu Trafik Kaza İstatistik verilerine göre; trafiğe kayıtlı araç sayısı 25.249,119, 2022 Ocak – Eylül dönemi 26.129.004'tür. 2021 yılında Türkiye karayolu ağında toplam 1.186.353 trafik kazası gerçekleşmiştir. 998.390 tanesi maddi hasarlı olan kazaların, 187.963 tanesi de ölümlü yaralanmalıdır. Kaza yerinde ve yaralı sevk edildikleri sağlık kuruluşunda 30 gün içinde ölenlerin sayısı 5.362, yaralı sayısı 274.615 olarak belirlenmiştir⁴. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı'nın verilerinde Ocak - Eylül 2022 döneminde toplam 357.931 kaza meydana geldiği, ölümlü-yaralanmalı trafik kazasına karışan motorlu/motorsuz araç sayısının 237.320, ölümlü kaza sayısının 1.394, yaralanmalı kazaların 144.785, tarafların anlaşarak kendi aralarında tutanak tanzim ettikleri kaza sayılarının ise dahil olmadığı maddi hasarlı kaza sayısının 211.752, kaza yerinde ölenlerin sayısının 1.683, yaralı sayısının 217.328 olduğu açıklanmıştır⁵.

İstatistiklerde yer alan kazalara karışan araçların elbette ki bir kısmı da yabancı plakalıdır. Ülkemizde yaşayan ya da turist olarak gelenler yanında, karayolu ile nakliyat yapan firmaların sürücüleri de bu kazaların oluşumunda rol oynamakta, kimi zaman da hayatını kaybeden, yaralanan kişiler arasında yer almaktadırlar.

Pandemi (Covid-19) döneminde esnetilen giriş çıkış kuralları, Orta Doğu'da meydana gelen çatışmalardan doğan göç ve yabancı öğrenci sayısında artış nedeniyle ülkemize giren yabancı plakalı motorlu araç sayısında çoğalma gözlemlenmektedir.

² Etem Kara, Sınır ötesi Trafik Kazaları, Avrupa Birliğinde ve Türk Hukukunda Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, HKÜHFD, 2016, S.11, s. 216.

³ Türkiye İstatistik Kurumu <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2021-45658>, Erişim Tarihi : 10.10.2022.

⁴ TC Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, "Trafik Kazaları Özeti 2021", s. 3, tablo 1, Haziran, 2022, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzeti2021>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

⁵ Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı "Ülke Geneli Trafik İstatistik Bülteni", Eylül 2022, <http://www.trafik.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

2021 yılında Türkiye’ye sınır kapılarından giriş çıkış yapan araçları gösteren tablo aşağıdadır.

Tablo 2. 2021 Yılında Türkiye Sınır Kapılarından Giriş Çıkış Yapan Araçlar Listesi

2021 YILI												
KARA SINIR KAPILARI TRAFİK BİLGİLERİ												
SINIR KAPILARI	GİRİŞ-ÇIKIŞ YAPAN YILLIK TOPLAM ARAÇ SAYISI						YILLIK ORTALAMA GÜNLÜK TRAFİK (YOGT)					
	OTOMOBİL	OTOBÜS	KAMYON KAMYONET	KMY+RÖM., ÇEKİCİ+ Y. RÖM.	DİĞER	TOPLAM	OTOMOBİL	OTOBÜS	KAMYON KAMYONET	KMY+RÖM., ÇEKİCİ+ Y. RÖM.	DİĞER	TOPLAM
AKÇAKALE (TÜRKİYE-SURİYE)	82.008	3	48.024	32.103	3.561	165.699	225	0	132	88	10	455
AKTAŞ (TÜRKİYE-GÜRCİSTAN)	17	0	980	47.058	1	48.056	0	0	3	129	0	132
CEYLANPINAR (TÜRKİYE-SURİYE)	14.335	40	18.975	8.056	436	41.842	39	0	52	22	1	114
CİLVEGÖZÜ (TÜRKİYE-SURİYE)	360	27	12.898	224.608	30	237.923	1	0	35	615	0	651
ÇOBANBEY (TÜRKİYE-SURİYE)	36.966	724	30.413	77.981	145	146.229	101	2	83	214	0	400
DEREKÖY (TÜRKİYE-BULGARİSTAN)	169.281	7.501	3.952	843	2.359	183.936	464	21	11	2	6	504
DİLÜCÜ (TÜRKİYE-NAHCİVAN)	54.238	2.524	7.038	66.913	64	130.777	149	7	19	183	0	358
ESENDERE (TÜRKİYE-İRAN)	727	0	4.809	45.108	13	50.657	2	0	13	124	0	139
GÜRBULAK (TÜRKİYE-İRAN)	3.906	635	4.733	254.911	67	264.252	11	2	13	698	0	724
HABUR (TÜRKİYE-İRAN)	288.793	21.827	103.806	1.067.675	638	1.482.739	791	60	284	2.925	2	4.062
HAMZABEYLİ (TÜRKİYE-BULGARİSTAN)	269.839	2.105	10.668	373.769	1.596	657.977	739	6	29	1.024	4	1.802
İPSALA (TÜRKİYE-YUNANİSTAN)	134.546	2.278	3.968	175.070	3.565	319.427	369	6	11	480	10	876
KAPIKÖY (TÜRKİYE-İRAN)	6.677	0	322	73	1.974	9.046	18	0	1	0	5	24
KAPIKULE (TÜRKİYE-BULGARİSTAN)	1.272.486	38.373	52.428	869.935	9.812	2.243.034	3.486	105	144	2.383	27	6.145
KARKAMIŞ (TÜRKİYE-SURİYE)	8.780	7	28.386	60.293	28	97.494	24	0	78	165	0	267
NUSAYBİN (TÜRKİYE-SURİYE)	29	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0
ÖNCÜPINAR (TÜRKİYE-SURİYE)	77.912	75	38.211	83.643	109	199.950	213	0	105	229	0	547
PAZARKULE (TÜRKİYE-YUNANİSTAN)	32.091	192	355	403	467	33.508	88	1	1	1	1	92
SARP (TÜRKİYE-GÜRCİSTAN)	63.080	2.987	23.391	349.128	1.954	440.540	173	8	64	957	5	1.207
TÜRK GÖZÜ (TÜRKİYE-GÜRCİSTAN)	54	0	1.199	43.681	1	44.935	0	0	3	120	0	123
ÖZÜMLÜ (TÜRKİYE-İRAN)	15.989	115	2.664	4	7	18.779	44	0	7	0	0	51
YAYLADAĞI (TÜRKİYE-SURİYE)	12	49	14	6.174	0	6.249	0	0	0	17	0	17
ZEYTİNDALİ (TÜRKİYE-SURİYE)	13.600	953	21.594	30.775	45	66.967	37	3	59	84	0	183
GENEL TOPLAM	2.545.726	80.415	418.828	3.818.204	26.872	6.890.045	6.974	221	1.147	10.460	71	18.877

Kaynak : Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ocak 2022

247

Kaynak, TC Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü, “2021 Trafik ve Ulaşım Bilgileri”, s. 217, Mayıs,2022.

<https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/TrafikveUlasimBilgileri/21TrafikUlasimBilgileri>. Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Yabancı plakalı motorlu araç; kaydının yapıldığı ülkeyi gösteren tescil belgesi ve plakası olan, bir süreliğine Türkiye'ye giriş yapmasına izin verilen araçları ifade etmektedir. Buna göre: karayoluyla uluslararası eşya taşıması yapan araçlar⁶, Yabancıların Türkiye'de İkamet ve Seyahatleri Hakkında Kanun⁷ kapsamında sürekli olarak oturma ve seyahat etmek hakkını haiz yabancıların kullandıkları araçlar ile yurt dışında yaşayan vatandaşlarımızın ülkemize izne geldiklerinde kullandıkları araçlar yabancı plakalı motorlu araç kapsamında sayılmaktadır.

2. YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇLARA İLİŞKİN İÇ HUKUK DÜZENLEMELERİ

Uluslararası karayolu taşımacılığı bir yandan hızla gelişen teknolojiye paralel olarak sürekli değişim içinde bulunmakta, diğer taraftan yerli ve yabancı mevzuat düzenlemelerinden önemli ölçüde etkilenmektedir. Türkiye'nin de Avrupa ve Asya kıtasını karayolu ile bağlayan coğrafi konumu gözetildiğinde, ülkemizde belirli sürelerde kalan veya transit geçiş yapan araçların giriş çıkışını kontrol eden yasal düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur.

İç hukukumuzda yabancı plakalı motorlu araçlarla ilgili işlemlerin yürütüldüğü mevzuat hükümleri;

- *4458 sayılı Gümrük Kanunu⁸,
- *4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu⁹,
- *2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu¹⁰,
- *5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu¹¹,
- *5901 sayılı Türk Vatandaşlığı Kanunu¹²,
- *5326 sayılı Kabahatler Kanunu¹³,
- *Geçici İthalat Sözleşmesi¹⁴,

⁶ RG: T. 16.04.1993, S. 21554.

⁷ RG: T. 24.07.1950, S. 7564.

⁸ RG: T. 04.11.1999, S. 23866.

⁹ RG: T. 19.07.2003, S. 25173.

¹⁰ RG: T. 18.10.1983, S. 18195.

¹¹ RG: T. 31.03.2007, S. 26479.

¹² RG: T. 12.06.2009, S. 27256.

¹³ RG: T. 15.09.1981, S. 17459.

¹⁴ RG: T. 21.10.2004, S. 25620.

*29.09.2009 tarihli 2009-15481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın ekinde yer alan 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun Bazı Maddelerinin Uygulanması Hakkında Karar¹⁵,

*Gümrük Yönetmeliği¹⁶,

*Karayolları Trafik Yönetmeliği¹⁷,

*Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Ülkemizde İşletilmesinden Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk için Yaptırılacak Sigortaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik¹⁸,

*Yabancı Plakalı Araçlara Verilen İdari Para Cezalarının Tahsiline İlişkin Yönetmelik¹⁹,

*Geçici İthal Edilen Kara Taşıtlarına İlişkin Gümrük Genel Tebliği (Seri No:1)²⁰, (Bundan sonra 1 Seri No.lu Tblğ olarak anılacaktır),

*Yabancı Plakalı Kara Taşıtlarının Gümrük İşlemlerine İlişkin 2011/10 sayılı Genelge şeklinde sıralanabilir²¹.

3. YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇLARIN TÜRKİYE'YE GİRİŞ YAPMASI VE TÜRKİYE'DE KALMA SÜRECİ

Farklı yönde bir anlaşma bulunmadıkça, bir ülkenin başka ülke vatandaşlarını (yabancıları) kabul etme zorunluluğu söz konusu değilse de, topraklarında bulunan yabancıları, kendi ülke vatandaşları gibi koruyacak bir hukuki düzeni oluşturma ve koruma zorunluluğu vardır.

Buna karşılık yabancılar da, bulundukları ülkede geçerli kurallara uymakla yükümlüdür. Kimi zaman ise yabancıları, bulundukları ülke vatandaşlarına göre bazı yönlerden daha farklı uygulamalar yapılabilir. Oy kullanma ve kamu hizmetlerine

¹⁵ RG: T. 07.10.2009, S. 27369.

¹⁶ RG: T. 07.10.2009, S. 27369 (Mükerrer).

¹⁷ RG: T. 18.07.1997, S. 23053 (Mükerrer).

¹⁸ RG: T. 13.07.2011, S. 27993.

¹⁹ RG: T. 13.02.2018, S. 30331.

²⁰ RG: T. 22.04.2011, S. 27913.

²¹Yabancı Plakalı Kara Taşıtları İçin Yolcu Rehberi,
<http://www.mfa.gov.tr/data/KONSOLOSLUK/yolcu-rehberi.>, Erişim Tarihi: 10.10.2022,
<https://www.mfa.gov.tr/araclarla-ilgili-hususlar.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

girme imkânlarının tanınmaması, bulundukları ülkede kalma süreleri ve koşullarının ayrı bir rejime tabi tutulması bu uygulamalara örnek gösterilebilir²².

Yabancı motorlu araçların Türkiye'ye getirilme ve çıkarma şartları ile Türkiye'de kalma süreleri ile ilgili düzenlemeler de bu kapsamda oluşturulmuştur. Ülke sınırlarını aşan salgın hastalıklar ile savaş durumu gibi beklenmeyen haller, herkesçe bilinen olağan dışı durumlarda giriş çıkış şartlarında değişiklik yapılabilmektedir²³.

Kişisel kullanıma yönelik taşıtların Türkiye'ye girişindeki işlemler 1. No.lu Taşıt Takip Programı'na, ticari kullanıma özgü olanların ise 2. No.lu Taşıt Takip Programı'na kaydedilmek suretiyle gerçekleştirilir²⁴.

Yurt dışında oturan kişiler, Türkiye'ye giriş yapmak istedikleri günden itibaren geçmişe doğru bir yılda en az 185 gün süreyle fiilen yurt dışında bulunmaları kaydıyla, yaşadıkları yerde üzerlerine kayıtlı bir tane yabancı plaka taşıyan kara taşıtını turistik kolaylıklar kapsamında bir süreliğine Türkiye'ye getirebilirler²⁵. Vergi başta olmak üzere çeşitli muafiyetlerden faydalanarak²⁶ Türkiye'ye yabancı plakalı taşıt getirecek olan kimsenin ülkemiz dışında ikametgâhı olmalıdır.

Gemilerde çalışan, şantiyede geçici süre görevde bulunan ya da otelde konaklayan kimseler son bir yılın 185 günü fiilen yurt dışında da olsalar, orada ikametgâhları olmadığından yerleşik sayılmazlar²⁷.

²² Aslan Gündüz, Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar, (Geliştirilmiş 3. Bası), Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., İstanbul, 1998, s. 557.

²³ Pandemi süresince geçici ithal edilen kara taşıtlarının sürücülerinin sağlık sorunları ve ülkelerarası dolaşım kısıtlamaları nedeniyle Türkiye'de kalma süreleri uzatılması gibi kolaylıklar sağlanmıştır. <https://ticaret.gov.tr/haberler>, Erişim Tarihi: 10.10.2022. <http://lahey.be.mfa.gov.tr/Mission/ShowAnnouncement/384161>, Erişim Tarihi: 10.10.2022. Yine Rusya'nın Ukrayna'yı işgali sonrasında yaşanan savaş hali ve olağan dışı durum nedeniyle başlayan göç hareketliliğinden dolayı Türkiye'ye giriş çıkış sürelerine ilişkin düzenleme getirilmiştir. Yolcu Beraberi Taşıtlar. <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/bireysel/yolcu-beraberi-tasitlar>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²⁴ 1 Seri No.lu Tblğ.

²⁵ 1 Seri No.lu Tblğ (m.5-6), 2009/15481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, <https://www.mfa.gov.tr/araclarla-ilgili-hususlar.tr.mfa> (m.1-23), Erişim Tarihi: 10.10.2022, <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/bireysel/yolcu-beraberi-tasitlar>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²⁶ 2009/15481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve 1 Seri No.lu Tblğ.

²⁷ <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/bireysel>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

185 günlük sürenin tespiti Emniyet Genel Müdürlüğü'nden pasaport giriş-çıkış kayıtlarıyla yapılmaktadır. Araçlı/araçsız, deniz, hava, kara ya da demiryolu ile gerçekleşen tüm giriş ve çıkışlar 185 günün belirlendiği süreye dahil olup bu zamanın kesintisiz olması gerekmez. TGB dışından emekliye ayrılmış kişilerin emekli oldukları tarihten sonra ilk kez getirecekleri şahsi kullanımlarına özgü kara taşıtları bakımından 185 gün yurt dışında olma şartı aranmamaktadır.

Avrupa Birliği (AB) ile Avrupa Serbest Ticaret Birliği (ASTB)'ne dahil devletlerde ikamet eden kişiler, ikamet ettikleri yer dışında bulunan AB ve ASTB ülkelerinden aldıkları, adlarına tescilli kara taşıtlarını da geçici süreyle Türkiye'ye getirebilirler.

Başka birine ait yabancı plakalı taşıtlar vekâletname ya da kiralama yoluyla Türkiye'ye giriş yapabilir. Bunun için taşıtı vekâletnameyle getiren kişinin ve taşıt sahibinin TGB dışında yerleşik olma koşulunu sağlamalı, AB ve ASTB ülkelerinde ikamet edenler hariç taşıt, getiren kimsenin ikamet ettiği ülkede kayıtlı olmalı, kiralama yoluyla getirilen taşıtlar içinse kira sözleşmesi bulunmalıdır²⁸.

Son bir yılının asgari 185 gününde yurt dışında kalmış kişiler Türkiye'ye getirdikleri aracı en fazla 730 gün boyunca süreyle bulundurabilir ve kullanabilirler. 730 günün sonrasında araçlarını Türkiye sınırları dışına çıkarmaları gerekmektedir²⁹.

TGB dışında yerleşik olan Türk vatandaşları ile çifte vatandaş olan ya da mavi kart sahibi şahısların (emekliler dahil) taşıtları 730 gün süreyle ülkemizde kalabilir³⁰.

Diğer taraftan, TGB dışında emekli olmuş mavi kart sahiplerinin, YTGG Karnesi ya da YTGG Formu kapsamı gereğince taşıt getirmelerine izin verilmemişken, tüzel kişiliği temsil ve ilzama yetkili olanlar ile bu hususun şirket ana sözleşmesinde yazılı olduğunu ispatlayan şirket ortakları trafiğe tescil edilmek üzere yabancı plakalı taşıt getirebilirler³¹.

²⁸ 1. Seri No.lu Tblğ (m.5).

²⁹ <https://www.mfa.gov.tr/araclarla-ilgili-hususlar.tr.mfa> (m.1), Erişim Tarihi: 10.10.2022.

³⁰ <https://www.mfa.gov.tr/araclarla-ilgili-hususlar.tr.mfa> (m.6), Erişim Tarihi: 10.10.2022.

³¹ <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/bireysel>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Yabancı uyruklu şahısların (mavi kart sahibi olanlar dışında) taşıtları için verilecek mühlet, bu kimselerin Türkiye’de kalacakları süreyi aşamaz. Oturma izni olmayan yabancılara ise 180 günlük sürede verilecek mühlet doksan gündür³². Türkiye’de oturma izni olan şahısların taşıtlarına verilecek süreyle, ikamet tezkeresinde yazılı süre kadar olabilir ve bu sürenin de 730 günü geçmesi söz konusu değildir. Ticari kullanıma özgü kara taşıtlarına otuz güne kadar, tüzel kişilere ait otomobil, minibüs, arazi taşıtı, kamyonet ve motosiklet gibi araçların vekâletnameyle Türkiye’ye getirilmeleri durumunda doksan güne kadar süre verilir³³.

730 günlük süreyi tamamlayan ya da yerleşim yeri koşulunu yerine getiremeyenler, gerekli şartları sağlayıncaya kadar taşıt getiremezler. Bu kişiler AB ve ASTB ülkelerinde yerleşikler, bulundukları ülkelerde kendileri adına tescil edilmiş kişisel kullanıma özgü kara taşıtlarını senede bir defa ve sadece bir ay için Türkiye’ye getirebilirler.

Türkiye’de yerleşik kişilerin yurt dışından geçici kaydıyla araç ithal etmelerinin olanağı bulunmamaktadır. Yurt dışı göreve tayin olma, eğitim veya çalışma sebebiyle yurt dışına gidenlerden, kesin dönüş yapanlar yerleşim yerlerini Türkiye’ye nakletmelerinden sonra geçici bir süre (2 yıl) yabancı plakalı araçlarını getiremezler.

Yabancı plakalı araçla giriş yapan kimsenin taşıtsız olarak yurt dışına geçici çıkması durumunda, taşıtın kimse tarafından kullanılmayacağına dair taahhütname ile birlikte aracı herhangi bir gümrük idaresi denetimine bırakılması gerekmektedir. Bu kişinin pasaportuna gerekli açıklama yapılarak taşıtın giriş kaydı kapatılır³⁴.

Geçici ithal edilmiş olan kişisel ve ticari kullanıma özgü yabancı plakalı araçların getiriliş amacına aykırı şekilde kullanılması, kiralanması, ödünç verilmesi, izin alınmadan başkasına devredilmesi, satışının yapılması, hak sahibi olmayan kişiler tarafından kullanılması, yine taşıtla birlikte giren ve belgelerinde kayıtlı parçaların izin olmadan değiştirilmesi, kişisel kullanıma özgü araçların yurttan kalış süreleri dışında yurt dışına çıkarılması ya da herhangi bir gümrük idaresine teslimin

³² <https://www.mfa.gov.tr/araclarla-ilgili-hususlar.tr.mfa>, (m.7), Erişim Tarihi: 10.10.2022.

³³ 1. Seri No.lu Tblğ (m.15), <https://www.mfa.gov.tr/araclarla-ilgili-hususlar.tr.mfa>, (m.8), Erişim Tarihi: 10.10.2022.

³⁴ <https://www.mfa.gov.tr/araclarla-ilgili-hususlar.tr.mfa>, (m.15), Erişim Tarihi: 10.10.2022.

gerçekleşmemesi durumunda, GK m. 238. uyarınca gümrük vergilerinin dörtte biri kadar para cezası kesilerek, geçici ithal izninin de iptali suretiyle gümrük idaresi tarafından yurt dışı edilir³⁵.

Taşıtın, yurt dışına getiren kişi tarafından herhangi bir şekilde çıkarılamaması ya da geçici kaydı ile yurt dışına giden kişinin ülkeye dönmemesi durumunda, usulüne uygun düzenlenen vekâletnameyle yetki verilmiş başka birinin Transit Rejimi kapsamında aracı yurt dışına çıkarması mümkündür.

Taşıt sahibinin, taşıtın yurttan kalma süresi geçtikten sonra veya geçici kaydı ile yurt dışına çıktıktan sonra ölmesi durumunda ise taşıt mirasçılık belgesi ibraz eden varisleri tarafından yurt dışına çıkarılabilir. Taşıtın gümrük vergileri, mirası reddetmemiş varislerinden tahsil edilirken, para cezası uygulanması söz konusu değildir.

Gümrük mevzuatı ve uygulamalarında bireysel kullanım kuralları dışında, ulusal transit rejimi kapsamında ticari kullanım kuralları yine ülkemiz sınır kapılarında bulunan birimler marifetiyle yürütülmektedir³⁶.

4. YABANCI PLAKALI MOTORLU ARACI KULLANABİLECEK KİŞİLERİN TESPİTİ

Türkiye’de yabancı plakalı motorlu araç kullanımı ile ilgili yasal düzenlemeler; Geçici İthalat Sözleşmesi ile 4458 sayılı GK ve 2009/15481 sayılı karara dayanılarak hazırlanan 1. Seri No.lu Tebliğ ile getirilmiştir.

Bu düzenlemeler gereğince yabancı plakalı araçlar Türkiye’de sadece taşıt programına kaydı gerçekleştirilen izin hak sahibi ile bu şahsın ikamet yeri TGB dışında bulunan, diğer anlatımla yurt dışında yerleşik, annesi, babası, eşi ve çocukları tarafından kullanılabilir³⁷. Yurt dışında yerleşik şirketin üzerinde kayıtlı olup da

³⁵ <https://www.mfa.gov.tr/araclarla-ilgili-hususlar.tr.mfa>, (m.22), Erişim Tarihi: 10.10.2022.

³⁶ T. 14.11.1975, “TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR Sözleşmesi)”, T. 22.06.2012, S. 6333 kanunla ülkemizin katılması uygun bulunan 20.05.1987 tarihli Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme, 26.06.1990 tarihli Geçici İthalat Sözleşmesi ve 19.06.1951 tarihli “Kuzey Atlantik Anlaşmasına Taraf Devletler Arasında Kuvvetlerin Statüsüne dair Sözleşme”, <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular>. Erişim Tarihi: 10.10.2022.

³⁷ <https://www.mfa.gov.tr/araclarla-ilgili-hususlar.tr.mfa>, (m.14), Erişim Tarihi: 10.10.2022.

turistik kolaylıklar kapsamında Türkiye'ye getirilen taşıtların şirketin merkez, şube ya da acente faaliyetinde kullanılmaları yasaktır.

İzin hak sahibi dışında aracı kullanabilecek olan bu kişilerin izin hak sahibi ile yakınlığını ve yurt dışında ikamet ettiklerini ispatlayan nüfus kayıt örneği ile pasaport vb. belgeleri yanlarında bulundurmaları gerekir. Türkiye'de yaşayan eşi, annesi, babası ve çocukları aracı kesinlikle kullanamaz. Bunun dışında acil durum halinde ve bu halin devam ettiği süre içinde, araç sahibinin de taşıtta olması şartıyla, aracın başka kimselerce kullanılmasına izin verilir³⁸.

Türkiye'ye geçici ithalat izni kapsamında giriş yapmış olan araçların sahipleri vekâletname vermek suretiyle taşıtın kullanımını bir başkasına bırakamazlar. Taşıt sahibi yurt dışındayken Türkiye'de kalan taşıt, park halinde kalır. Aksi halde “geçici ithalat izninin ihlali” nedeniyle araç sahibine cezai işlem uygulanır.

Trafik denetimlerinde tespit edilen usulsüz kullanım durumunda, araç en yakın gümrüğe çekilerek para cezası uygulanır ve taşıtın yurt dışı işlemleri başlatılır. Verilecek cezanın türü trafik idari para cezasıdır. 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun m. 238/1 uyarınca verilen cezalar, m. 238/2. bendi gereğince Kanun'un m. 241/6. fıkrasında belirtilen miktardan az olamaz. Bu düzenlemeye göre usulsüzlük cezasının sekiz katı uygulanmaktadır³⁹.

İdari para cezası aracı Türkiye'ye kim üzerine alarak geçmiş ise ona kesilmekte olup para cezasının ödenmesini takiben aracın en geç yedi gün içinde Türkiye'den çıkış yapması gerekir. Aksi takdirde aracın trafikten men edilerek gümrüğe çekilmesi söz konusu olacaktır⁴⁰.

³⁸ 2009/15481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, 17. madde 1. fıkrası (c) bendi.

³⁹ Yabancı Plakalı Araçlara Verilen Trafik İdari Para Cezalarının Tahsiline İlişkin Yönetmelik, (m.4), 6101 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Hizmetleri Hakkında Kanun (RG: T. 13.07.2010, S. 27640), 7417 sayılı Devlet Memurları Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve 375 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, (RG: T. 05.07.2022, S. 31887), 2022 yılında idari para cezası miktarı usulsüzlük cezasının sekiz katı (235,00 TLx8=) 1.880,00 TL dir. (Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) (Seri No:181), (m.2), RG: T. 17.12.2021, S. 31692).

⁴⁰ İlgili haber için bkz: <https://www.sabah.com.tr/galeri/yasam/yabanci-plakali-aracta-ruhsat-sahibi-yoksa-basiniz-derde-girebilir>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

5. YABANCI PLAKALI MOTORLU ARAÇLARIN TÜRKİYE'YE GİRİŞ YAPABİLMESİ İÇİN GEREKLİ BELGELER

Kişisel veya ticari amaçla kullanıma özgülenmiş yabancı plakalı kara taşıtlarının Türkiye'ye girişi için gerekli olan belgeler: aracın yerleşim yerinin bulunduğu ülkede kaydına ilişkin mülkiyet belgesi (ruhsat), araç yurda giriş yapacak kişiye ait değilse usulüne uygun düzenlenmiş vekâletname ya da kiralamaya dair sözleşme, aracı kullanan kişinin ehliyeti, yurt dışı yerleşim yerini tespiti yarayacak belge (pasaport, kimlik, oturma izni), Türkiye'de geçerli Trafik sigorta poliçesi, yurt dışından emekli olanlar bakımından konsolosluk ya da elçiliğin onayladığı Türkçe tercümesi yapılmış emeklilik belgesi, tüzel kişiliklerin sahibi bulunduğu taşıtları getirecek şahısların şirketin ortağı yahut çalışanı olduğunu ispata yarayan noter ya da konsolosluk onayı taşıyan Türkçe tercümesi yapılmış belge şeklinde sıralanmaktadır⁴¹. Taşıtların gümrük kayıt işlemlerinden hiçbir ücret alınmamaktadır.

Yabancı plakalı motorlu taşıtların Türkiye'ye girmelerini takiben karayollarında diğer araç ve kişilere vermeleri muhtemel zararların sigorta güvencesine alınması zaruridir⁴². Bundan dolayı Türkiye'ye giriş esnasında aracın Türkiye'de geçerli trafik sigorta poliçesinin ibrazı gerekmektedir⁴³. Sigorta teminatı olmayan motorlu kara taşıtlarının ülkemize girmelerine yasak olduğundan⁴⁴, aracın poliçesi bulunmuyorsa veya Türkiye'de geçerli değilse, sınır gümrük idaresinin yakınında bir yerden sigorta poliçesi düzenlettirilmelidir.

Ülkemizin tarafı olduğu uluslararası andlaşmalar gereğince sigorta teminatına sahip olduğu belgelenen yabancı plakalı motorlu taşıtların Türkiye'ye girişi sırasında zorunlu sorumluluk (trafik) sigortası yaptırma mecburiyeti bulunmamaktadır⁴⁵.

İşte mevzuatta kastedilen bu poliçe çalışmamızın da konusunu oluşturan ve kısaca “Yeşil Kart” olarak adlandırılan sertifikadır.

⁴¹ 1. Seri No.lu Tblğ, Yabancı Plakalı Kara Taşıtları İçin Yolcu Rehberi, <http://www.mfa.gov.tr/data/KONSOLOSLUK/yolcu-rehberi>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

⁴² Işıl Ulaş, Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku, (8. Bası), Turhan Kitabevi, Ankara, 2012, s. 912.

⁴³ Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Ülkemizde İşletilmesinden Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk İçin Yaptırılacak Sigortaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, (m. 4).

⁴⁴ Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Ülkemizde İşletilmesinden Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk İçin Yaptırılacak Sigortaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, (m. 5/3).

⁴⁵ Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Ülkemizde İşletilmesinden Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk İçin Yaptırılacak Sigortaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, (m. 6).

B) YEŞİL KART SİSTEMİNİN AMACI, SİSTEMİ OLUŞTURAN HUKUKİ DÜZENLEMELER VE SİSTEMİN İŞLEYİŞİ

1. SİSTEMİN AMACI

Birçok yönüyle hayatımızı etkileyen trafik, yaşam belirtisi olma özelliğine sahipse de, her geçen gün insan yaşamını daha fazla tehlikeye sokan evrensel bir sorun haline almıştır. Dünya Sağlık Örgütü'nün "halk sağlığı problemi" şeklinde tarif ettiği trafik kazalarının dünya üzerinde yaklaşık 1,3 milyon kişinin hayatını kaybetmesine ve 20 – 50 milyon kişinin de yaralanmasına sebebiyet verdiği açılanmıştır⁴⁶. Meydana gelen kazalar bireylere, ailelerine ve ülkelere önemli ekonomik kayıplar doğurmakta, ölen veya sakat kalanlar ile yakınlarının tedavi maliyeti anında üretkenlik kaybına neden olmaktadır.

Her gün tüm dünya üzerinde birçok araç ülke içinde ve uluslararası dolaşımdadır. Ticari ve turistik amaçlı seyahatler gerçekleştirilmektedir. Kısa ve uzun süreli kalışlar yanında transit geçişler kapsamında bir ülkeden bir başka ülkeye geçilirken meydana gelen kazalarda, gerek araçlarda bulunan sürücüler ve yakınları gerekse bulunulan ülkedeki üçüncü kişilerin zarar görmesi söz konusudur. Oluşan kaza sonrasında olaya sebebiyet verenlerin kazanın gerçekleştiği ülkede kalmayıp kendi ülkelerine dönmeleri söz konusu olduğundan zararın tazmini bakımından muhatap bulunamaması en önemli sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Trafik kazalarında üçüncü kişileri korumayı amaçlayan sorumluluk sigortaları sistemi ülkemizde ve diğer pek çok devlette var olan düzenlemeler içermektedir. Araç sayısının ve dolaşımının artması, sınır dışına taşması nedeniyle ulusal düzenlemeler sorunları çözmede yeterli olmadığından, beynelmilel çözüm yolları arayışına gidilmiştir⁴⁷.

Sadece turistik amaçlı değil, ticari faaliyetler (nakliyat vb.) nedeniyle transit geçişlerde ülke sınırları arasında her devlette geçerli olan sorumluluk sigortası

⁴⁶ Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization), Karayolu Güvenliğine İlişkin Küresel Durum Raporu 2018, <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf?ua=1>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

⁴⁷ Etem Kara, a.g.m., s. 216.

yaptırma zorunluluğunun maliyetli ve zaman kaybettirici olması da, bu konuya uluslararası boyutta bir formül getirilmesine neden olmuştur⁴⁸.

Dünya üzerinde bu amaçla bölgesel kapsamda oluşturulmuş çok sayıda motorlu taşıt sigortası sistemi bulunmaktadır. Yeşil Kart Sistemi, ülke sınırları dışına çıkan sürücülerin gittikleri yerlerde araçlarıyla zararına sebebiyet verdikleri üçüncü kişilere kolaylık sağlanması amacıyla getirilmiş ilk düzenlemedir⁴⁹. Batı Afrika ülkeleri Kahverengi Kart (*The Brown Card System*), Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkeleri Turuncu Kart (*The Orange Card System*), Güneydoğu Asya ülkeleri Mavi Kart (*The Blue Card*), Orta Afrika'da Pembe Kart (*The Pink Card*), Doğu Afrika ülkeleri Sarı Kart (*The Yellow Card System*) sistemleriyle benzer uygulamayı yürütmektedir⁵⁰.

01.01.1953 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanan Sisteminin kuruluşundaki ana amaç, ülke sınırları içinde zorunlu mali sorumluluk (Trafik) sigortası bulunan araç sahiplerinin gidecekleri ülkelerde yeniden bir poliçe düzenletmelerine gerek kalmamasını sağlamak yanında, bu sürücülerin sebebiyet verdiği zarara maruz kalan üçüncü şahısların uğradıkları zararın tazmininde doğrudan muhatap bulmalarına olanak vermek ve mağduriyetlerini önlemektir⁵¹. Yeşil kart sistemi, uluslararası anlaşmalarla zorunlu hale getirilen sigorta çeşidi olarak tanımlanabilir.

Yurt dışına araçları ile çıkacak olan sürücüler kendi ülkelerindeki sigorta kuruluşlarıyla yapacakları sigorta sözleşmesi sonucu yeşil kart poliçesini alarak gittikleri ülkeye kolaylıkla giriş yapmaktadırlar.

⁴⁸ Şenol Serkan Şentürk, Uluslararası Yeşil Kart (Green Card) Sistemi ve Türkiye Uygulaması, Reasürör Dergisi, S. 42, 2001, s. 8, <https://www.millire.com/degi/minisuror42.jpg>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

⁴⁹ Oktay Fergan, Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası Yeşil Kart Sisteminin Genel Yapısı ve Türkiye'deki Uygulamasının Ana Hatları, İstanbul, 1998, s. 1.

⁵⁰ Oktay Fergan, a.g.e., s. 6, Şenol Serkan Şentürk, a.g.m., s. 9.

⁵¹ Yasemin Tufan, Uluslararası Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Yeşil Kart Sistemi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı Özel Hukuk Programı, 2008. s. 53.

2. SİSTEMİ OLUŞTURAN HUKUKİ DÜZENLEMELER

2.1. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu 5 No'lu Tavsiye Kararı

Dünya barışını, güvenliğini sürekli kılmak, uluslararası ölçekte sosyal gelişmeyi arttırmak, toplumsal ve kültürel işbirliğini sağlamak amacıyla 24.10.1945'te kurulmuş olan Birleşmiş Milletler (BM) örgütünün yapısında çeşitli konsey ve bu konseylere bağlı komisyonlar bulunmaktadır. BM'nin bölgesel kuruluşlarından biri de Kuzey Amerika ve Avrupa ülkelerinde ekonomi alanında ilişkilerin geliştirilmesi için 28 Mart 1947 tarihinde kurulan BM Avrupa Ekonomik Komisyonu'dur⁵².

Yaşanan dünya savaşları döneminde Avrupa'da artış göstermeye başlayan yabancı plakalı araç sürücülerinin sebebiyet verdiği trafik kazalarında bedeni ve maddi zarara uğrayan üçüncü şahısların zararlarını gidermenin zorlukları karşısında kayıtsız kalamayan Komisyon'un "Karayolu Taşımacılığı Alt Komitesi"⁵³ 1949 yılında, 5 no'lu Tavsiye Kararı'nı (*Recommendation No 5*) çıkarmıştır⁵⁴.

I. Dünya Savaşından sonra İskandinav ülkelerinin kendi aralarında uyguladıkları sistemin diğer Avrupa ülkelerini kapsaması amacını da taşımakta olan bu Karar'da, mevzuatında karayolu zorunlu mali sorumluluk sigortası ile ilgili hükümler bulunan ülkelere giriş yapan sürücülerin tek bir sigorta sözleşmesine tabi olabilecekleri, standart bir kartın bunu sağlayabileceği, her ülkedeki sigorta şirketlerinin kendi aralarında katılacağı ve ülkenin resmi makamlarınca yetkileri tanınan "Büro" adı verilen merkezi organizasyonun diğer ülkelerdeki komisyonlarla imzalanacak karşılıklı anlaşmalar çerçevesinde sistemin işleyişini ve oluşacak zararın tazminini karşılayabileceği belirtilmiştir.

1949 yılı Mayıs ayında Londra'da düzenlenen Uluslararası Motorlu Taşıt Sigortacıları Konferansı'nda, 5 no'lu Tavsiye Kararı uyarınca belirlenen sistemin

⁵² <https://ticaret.gov.tr/dis-iliskiler/cok-tarafli-ve-bolgesel-iliskiler/cok-tarafli-iliskiler/birlesmis-milletler-avrupa-ekonomik-komisyonu>, Erişim Tarihi: 10.10.2022, <https://unece.org/mission#>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

⁵³ *The Sub-Committee for Road Transport for the Economic Commission for the Europe.*

⁵⁴ Oktay Fergan, a.g.e., s. 1, Yasemin Tufan, a.g.t., s. 53.

kurulması için “Bürolar Konseyi/*Council of Bureaux (CoB)*⁵⁵” adıyla bir kurul oluşturulmuştur. Konsey ilk toplantısını 1951 yılında gerçekleştirmiş, kuruluşunu izleyen uzun süreler yazılı bir yönetmeliği olmadan faaliyet göstermiştir⁵⁶.

CoB, ulusal sigorta bürolarının, garanti fonlarının, bilgi merkezlerinin ve tazminat kuruluşlarının bağlı olduğu şemsiye kuruluş niteliğinde olup kâr amacı gütmemektedir.

2.2. Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi

Ülkemizin de üyesi bulunduğu, Avrupa Konseyi üyesi ülkelerin temel amaçlarından biri de iktisadi, toplumsal, kültürel, sistematik, hukuki ve yönetsel platformlarda imzalanacak çeşitli anlaşmalarla, üye ülkelerin ekonomik ve sosyal ilerlemelerini kolaylaştıran ve daha sıkı ilişkileri olan bir birlik meydana getirmelerini sağlayan düzenlemeler getirmektir. Bu amaç doğrultusunda trafik kazalarında zarar gören şahısların hakları, bir tür zorunlu sigorta sistemi kurularak, korunmak istenmiştir.

İstenen korumanın sağlanması için üye ülke yasalarının birleştirilmesi güç olduğundan, üye devletlerin kendi sınırları içinde gerçekleşen kazalar nedeniyle zarara uğrayanlara sağlanan teminatları arttırıcı düzenlemeler yapmak konusundaki serbestisini muhafaza etmek suretiyle, zorunlu sayılan temel kuralların Konsey üyeleri için bir örnek hale getirilmesinin yeterli olacağı kanaatiyle 20 Nisan 1959 günü Strazburg’da “Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi”ni imzalamışlardır⁵⁷.

Sözleşme gereğince, sadece Avrupa Konseyi ülkeleri değil, aynı zamanda Konseye üye olmayan diğer Avrupa ülkelerinin de sözleşmeye katılabilecekleri kabul edilmiştir.

Türkiye sözleşmeyi 26.06.1974 tarihinde imzalanmıştır. Ancak bilindiği üzere, uluslararası bir anlaşmanın kanun hükmünü kazanarak yürürlüğe girmesi için

⁵⁵ <https://www.cobx.org/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

⁵⁶ Oktay Fergan, a.g.e., s. 3.

⁵⁷ *European Convention on Compulsory Insurance Against Civil Liability In Respect Of Motor Vehicles*, <https://rm.coe.int/16800656cd>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

sadece imzalanması yeterli değildir. Aynı zamanda her ülkenin kendi mevzuatına göre onaylanması da gerekmektedir. 244 sayılı “Milletlerarası Andlaşmaların Yapılması, Yürürlüğü ve Yayınlanması ile Bazı Andlaşmaların Yapılması İçin Bakanlar Kuruluna Yetki Verilmesi Hakkında Kanun”un yürürlükte olduğu dönemde⁵⁸ “Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi” 04.11.1999 kabul tarihli 4477 sayılı Kanun’la, bir kısım çekinceler konulmak suretiyle, onaylanmıştır⁵⁹.

2.3. İç Düzenlemeler / Bürolar Arası Tek Tip Anlaşma

Yeşil Kart Sisteminin her ülkeye sağlayacağı fayda ve kolaylıklar düşünüldükçe “Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi”nin onayı dahi beklemeden anlaşmada söz edilen bürolar kurulmaya başlanmıştır.

Sistemin temel yapısını bürolar ve bu büroların üyesi olan sigorta kuruluşları oluşturmaktadır. Bürolar kendi aralarında “*Uniform Agreement Between Bureaux*” denilen, Yeşil Kart Sisteminin esasını oluşturan, tek tipte “Bürolararası Tek Tip Anlaşma”ları imzalayarak, yeşil renkte ve tek tipte tanzim olunacak bir “Yeşil Kart Mali Mesuliyet Poliçesi”nin, anlaşmaya dahil bütün ülkelerde geçerliliğini sağlamışlardır.

Türkiye’de de 19.10.1963 tarihi itibarıyla Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Motorlu Taşıtlar Bürosu kurularak faaliyete geçmiş ve Yönetmeliğin⁶⁰ 5. maddesindeki yetkisi gereğince, 1964 yılından bu yana Avrupa ülkelerinde kurulmuş bürolarla “*Uniform Agreement Between Bureaux*/Bürolar Arası Tek Tip Anlaşma” imzalamıştır.

⁵⁸ 2018 yılında Anayasa’da yapılan değişiklikle Parlamenter Sistemin yerini alan Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemiyle beraber, uluslararası antlaşmaların yapım sürecine dair mevzuat hükümleri de değişmiştir. Bakanlar Kurulu’nun sahip olduğu yetkilerin tamamı Cumhurbaşkanı’na geçtiğinden 244 sayılı Kanun, “Bazı Andlaşmaların Yapılması İçin Cumhurbaşkanı’na Yetki Verilmesi Hakkında Kanun” şeklinde değiştirilmiştir. Ülkü Halatçı Ulusoy, Türk Hukukunda Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine Göre Uluslararası Antlaşmaların Yapımı ve Sona Ermesi, Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş., Kasım, 2021.

⁵⁹ RG: T. 11.11.1999, S. 23873, Motorlu Taşıtlar Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, https://inhak.adalet.gov.tr/Resimler/Dokuman/2712020103906029_tur.pdf, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

⁶⁰ Türkiye Motorlu Taşıtlar Bürosunun Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik, RG: T. 28.06.2008, S. 26920.

Ülkemizde büronun jeranlığı başlangıçta Doğan Sigorta A.Ş.’ye ve bilahare Güneş Sigorta A.Ş.’ye⁶¹ verilmiştir⁶². Büro halen “Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu / *Turkish Motor Insurers’ Bureau*”⁶³ olarak faaliyet göstermekte olup çalışmamızın ileriki bölümlerinde işleyişi hakkında geniş bilgiler verilecektir.

Büroların ana sorumluluğu, sistem üyesi ülkelerde gerçekleşen trafik kazalarında zarar gören üçüncü şahısların zararının zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında tazmini olup bu bağlamda “Ödeme Bürosu” (*The Paying Bureau*) ve “Tedvir Bürosu” (*The Handling Bureau*) olarak çift işlevi bulunmaktadır.

Bürolar Arası Tek Tip Anlaşma, büroların hasar taleplerinin tedvir ve tazminine, bürolar arasındaki ekonomik ve mali ilişkilerden her Büro’nun üyesi olan sigorta şirketleri ile ilişkilerine kadar tüm ilişkileri düzenlemektedir.

Sisteme dahil olan büroların imzalamak zorunda olduğu anlaşmalar Bürolar Konseyi’nin genel kurullarında alınan kararlar sonrası “İç Düzenlemeler/*Internal Regulation*” adını almıştır.

Bürolar Arası Tek Tip Anlaşma metninde, 15.03.1991 tarihinde, “Çok Taraflı Garanti Anlaşması / *Multilateral Guarantee Agreement*” adı verilen anlaşma ile birtakım iyileştirmeler yapılmıştır. Aslına sadık kalarak düzenlenen metne ek olarak özellikle Avrupa Topluluğu Yönergeleri’nin öngördüğü hususlar eklenmiştir.

Söz konusu düzenleme ile “Çok Taraflı Garanti Anlaşması”na katılan ülkelerin kodunu bulunduran motorlu taşıt plakaları yeşil kart belgesi yerini almıştır. Bu sebeple anlaşma “Plaka Anlaşması” olarak anılmaktadır. Anlaşma hükümlerine gereğince ödeme bürosu, ülke plakasını taşıyan ve ülke sınırları dışına çıkan araçların, geçerli yeşil kartı bulunmasa da, anlaşma kapsamında olan ülkelerde sebebiyet vereceği zararlardan, geçerli bir poliçesi varmış gibi sorumludur. Ülkemiz bakımından bu anlaşma koşulları uygulanmaz.

⁶¹ Güneş Sigorta A.Ş. 27.08.2020 tarihinden bu yana, Türkiye Varlık Fonu bünyesindeki diğer kamusal sigorta şirketleri olan Ziraat Sigorta A.Ş., Halk Sigorta A.Ş. ile bir çatı altında birleştirilerek “Türkiye Sigorta” adıyla faaliyet göstermektedir.

⁶² Mustafa Baltacı, Feyyaz Tekand, Bülend Ünaltuna, Türkiyede Mesuliyet Sigortalarında Uygulama, (Seminer Tebliği), Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları III. Sigorta Semineri, İstanbul, 4 -7 Nisan 1977, Bildiriler – Tartışmalar, Sevinç Matbaası, Ankara 1977. s. 45.

⁶³ Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu’nun Çalışma Esası Ve Usulleri Hakkında Yönetmelik, RG: T. 26.10.1991, S. 21033.

Büroların birbirleriyle olan ilişkilerini düzenleyen şartların düzenlendiği anlaşmaların bir belgede toplanması amacıyla, Bürolar Konseyi'nin 30.05.2002 tarihli Genel Kurulunda “İç Düzenlemeler / *Internal Regulations*” i kabul edilmiştir. 01.07.2003 tarihinde yürürlüğe giren İç Düzenlemeler bu tarihten sonra Tek Tıp Anlaşma ve Çok Taraflı Garanti Anlaşması'nın yerini almıştır.

28.05.2008 tarihli Genel Kurulda 5. Motorlu Taşıt Sigorta Talimatı'nın uygulanması ile ilgili düzenlemeler yapılmış, son olarak Temmuz 2022'de “İç Yönetmelik Açıklayıcı Memorandumu / *Explanatory Memorandum to the Internal Regulations*” ile güncellenmiştir.

2.4. Sahte Plakalara İlişkin Anlaşma

1991 tarihli “Ulusal Sigortacılar Arası Ortak Garanti Anlaşması” nı imzalayan bürolar, sahte plakayla trafiğe çıkan araçların sebebiyet verdikleri kazalardan doğacak sorunları gidermek için 1993 yılı Ekim ayında bu anlaşmayı düzenlemişlerdir.

Anlaşmanın konusu, sahte plakayla dolaşımda olan motorlu araçların sebep olduğu zararlar dolayısıyla ödenecek tazminatın, söz konusu taşıta düzgün şekilde düzenlenen plakanın verildiği son ülke bürosu tarafından ödenmesidir⁶⁴.

2.5. Ziyaretçilerin Korunması Hakkında Bürolar Arası Anlaşma

Avrupa Ekonomik Topluluğu üyesi ülkelerinden birinde sigortalı olmuş motorlu taşıtın, ziyaret amaçlı bulunduğu bir başka ülke karayolunda ve o ülkede yerleşik durumdaki araç tarafından zarara uğratılması halinde, korunması amacıyla kabul edilmiştir. “Ziyaretçilerin korunması sistemi” Bürolar Konseyi tarafından 31 Aralık 2012'de “Ziyaretçilerin Korunması Anlaşması” ile Yeşil Kart Sistemine üye ülkeleri de kapsayacak biçimde düzenlenerek sisteme üye ülke Bürolarının imzasına açılmıştır.

Ziyaretçilerin Korunması Anlaşması büroların imzaladığı Yeşil Kart Sisteminden ayrı, ancak onun tamamlayıcı niteliğinde olup temel anlaşma ve isteğe bağlı anlaşma olarak iki bölüme ayrılmıştır. Temel anlaşma bir başka ülkede ziyaret

⁶⁴ Şenol Serkan Şentürk, a.g.m., s. 11.

amaçlı bulunanlara motorlu bir taşıt tarafından zarar verilmesi durumunda sigortacının tespiti ve tazminat talebinin iletilmesi konusunda yardım amacı taşımaktadır. İsteğe bağlı anlaşma hükümleri ise, zarar gören ziyaretçinin giderilmesi istediği zararın kendi ülkesindeki temsilci aracılığı ile diğer ülkedeki sigortacıya aktarılmasına olanak sağlamaktadır.

Bu anlaşma ile ziyaretçi olarak yabancı ülkede bulunan zarar gören kişi, ziyaret ettiği ülke mali sorumluluk sigortası limitleri dahilinde zararını tazmin imkânı elde etmiştir. En önemli faydası da ziyaretçinin, ziyaret amacıyla bulunduğu ülkede gerek zarar vereni gerekse onun sigortacısını belirlemek konusunda karşılaşılabileceği zorlukların giderilmesi yönündedir⁶⁵.

3. SİSTEMİN İŞLEYİŞİNE ESAS KAVRAMLAR VE BÜROLAR ARASI İÇ DÜZENLEMENİN İÇERİĞİ

3.1. Tedvir Bürosu ve Ödeme Bürosu Kavramları

Yeşil Kart Sistemi araçların ziyaret ettiği ülkelerde geçerli olan üçüncü şahıs zorunlu sorumluluk sigorta kriterlerini yerine getirmeyi amaçlamaktadır. Böylelikle motorlu taşıtların uluslararası dolaşımının kolaylaştırılmasını ve bir kaza meydana geldiğinde kazanın gerçekleştiği ülkenin yasa ve yönetmeliklerine uygun şekilde mağdurun zararının giderilmesini garantilemektedir.

“Garanti Sağlama” ve “Hasar Yönetimi” olarak adlandırılan bu ilkeler, Bürolar arası Tek Tip Anlaşmanın yerini alan “İç Düzenlemeler” metnine de gerektiği gibi yansıtılmış olup sistemin ayrıntılarını, tanımlarını, işleyişinin kurallarını, taleplerin ele alınmasını ve geri ödeme koşullarını düzenlemektedir.

Buna göre trafik kazasının gerçekleştiği ülkedeki motorlu taşıt bürosu “Tedvir Bürosu”dur. Yeşil kart poliçesini kendi üzerinde düzenlettiren yabancı plakalı motorlu araç sigortalısı, bulunduğu ülkede kazaya neden olduğunda tedvir bürosu, poliçeyi düzenlemiş gibi olaya ilişkin belgeleri toplayarak kaza nedenlerini araştırmaya başlamalı ve hasar dosyasını hazırlayarak bir an önce yeşil kartı düzenleyen sigortacı ile yabancı büroyu bilgilendirmelidir. Eğer sigortacı bir

⁶⁵ <https://www.tmtb.org.tr/YK/ZiyaretcilerinKorunmasi>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

muhabir atamışsa büro talebini en kısa sürede muhabire de iletmelidir. Böylece kazaya neden olan sigortalıyı kendi ülkesindeki sigortacıyla bağlantıya geçme zahmetinden kurtarmakta ve zararın kısa zamanda tazmin edilmesine imkân sağlamaktadır.

“Ödeme bürosu” ise yeşil kartın düzenlendiği ülke bürosudur. Ödeme bürosu, üyesi olan sigorta şirketlerinin düzenlediği poliçeler nedeniyle, sigortalının sebebiyet verdiği maddi zarar ve bedeni kayıplarda üçüncü kişiye ödemeyi gerçekleştirecek olan tedvir bürosunun tazmin ettiği bedeli karşılamakla yükümlüdür. Poliçeyi düzenleyen sigorta şirketinin ekonomik anlamda zorda olması veya iflas etmiş durumda bulunması halinde bile tazminat tutarını ödemek zorunluluğu vardır. Bu ödemeyi “Riskli Sigortalılar Havuzu” karşılamaktadır.

Trafik kazasının gerçekleştiği ülke bulunan motorlu taşıt bürosu (tedvir bürosu) hasara ilişkin işlemleri yaparken kural olarak poliçeyi düzenleyen büroya (ödeme bürosu) danışmalıysa da, bulunduğu ülkenin hukuki düzenlemelerinin yorumlanmasında ve hasarın giderilmesiyle ilgili hususlarda tek başına yetkili olduğu kabul edilmektedir. Bu yetki kapsamında tedvir bürosu, tazminat talebini aldığı anda işlemlerin sonuçlandırılması, hasarın sulh yoluyla giderilmesi ya da muhtemel tazminat ödemesini içeren adli işlemlere ilişkin hizmetleri kabul etmelidir. Herhangi bir ihmal halinde tedvir bürosuna sorumluluk yüklenemez.

Tedvir bürosu veya atadığı temsilci tarafından hasar tedvir edildiğinde, buna ilişkin işlemler belgelendirilerek poliçeyi düzenleyen ülkedeki büronun ya da sigorta şirketinin ödeme yapması talep edilecektir. Ödenecek miktar Euro cinsinden olup para cezası ve kefalet ödemeleri dışında içeriği; sulhen veya mahkeme kararı sonucu zarar görenlere ödenen bedelin tamamı, tazminat talebinin tedviri için yapılan dış hizmetler tutarı ve yargılama işlemleri kapsamında ortaya çıkan harcamalar ile Bürolar Konseyi’nin belirlediği koşullara uygun biçimde hesaplanacak ve tüm öteki giderlerin de karşılayan bir tedvir ücretinden oluşmaktadır. Tedvir ücreti, hasarın tazmini karşılığı ödenen meblağ üzerinden hesaplanan düzenleme ücreti olup bu kalem tedvir bürosunun en önemli gelir kaynağıdır.

Ödeme bürosu başvuruyu takiben iki ay içinde tedvir bürosuna ödemeyi gerçekleştirmelidir. Temerrüt halinde Euro cinsinden yıllık yüzde 12 gecikme faizi ödenmesi hüküm altına alınmıştır⁶⁶. Diğer taraftan zarar gören kişilerin talebi herhangi bir ödeme yapılmadan ortadan kaldırılmış dahi olsa, tedvir bürosu asgari limite kadar bir hizmet ücreti ile yapmış olduğu masrafları ödeme bürosundan talep edebilecektir.

Yeşil kart bürolarının “Ödeme Bürosu” (*The Paying Bureau*) ve “Tedvir Bürosu” (*The Handling Bureau*) olarak çift işlevi bulunduğunu şu örnekle açıklayabiliriz: yeşil kart poliçesine sahip bir A ülkesi plakalı motorlu taşıt, Yeşil Kart Sistemine üye B ülkesinde kazaya sebebiyet verdiğinde maddi veya bedeni zarar gören üçüncü şahıs B ülkesi motorlu taşıt bürosuna başvuracaktır.

B ülkesi motorlu taşıt bürosu, hasar ve tazminat incelemelerini başlatarak mevzuat hükümlerine göre eksper ve aktüer raporlarıyla belirleyeceği tazminat miktarını zarar görene ödeyecek, ödediği bu bedeli A ülkesi motorlu taşıt bürosundan tahsil edecektir. Bu örnekte A ülkesi ödeme bürosu, B ülkesi tedvir bürosudur. Olayı tersten incelediğimizde B ülkesinde düzenlenen poliçeyle yola çıkan sigortalı araç, A ülkesinde kazaya sebebiyet verdiğinde aynı işleyiş çerçevesinde bu kez B ülkesi ödeme bürosu, A ülkesi tedvir bürosu olur⁶⁷.

3.2. İç Düzenlemelerin İçeriği

Yeşil Kart Sisteminin işleyişini belirleyen düzenlemeler özetle şu şekilde tanımlanabilir:

Bütün yeşil kartların geçerli olduğu süre, sigorta teminatının başladığı tarihten itibaren en az on beş gündür. Daha kısa süreler için yeşil kart düzenlenmiş ise, bu duruma imkan sağlayan büro, kartın geçerli olduğu ülkelerdeki bürolara, kartın yürürlüğe girdiği tarihinden başlayarak on beş gün süre ile geçerli olduğu garantisini vermektedir.

Bürolar arası tek tip anlaşmaya imza koyan ülkelerden birindeki büronun üyesi olan sigorta şirketinin tanzim ettiği yeşil kart poliçesine sahip motorlu araç,

⁶⁶ Şenol Serkan Şentürk, a.g.m., s. 10.

⁶⁷ Oktay Fergan, a.g.e., s. 9.

üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortasının zorunlu olduğu ve anlaşmaya taraf bir ülkede seyir halindeyken kazaya sebebiyet verdiği halde ve bu kazada zarar gören üçüncü şahıslar sigortalıya karşı bir tazminat talebinde bulunduğu takdirde, yeşil kart poliçesi o ülkede tanzim edilmiş gibi kabul edilecektir. Kazanın meydana geldiği ülkenin bürosu kendisine yapılmış bir tazminat talebini beklemeksizin, kaza ve hasar hakkında gereken incelemeyi başlatacak ve yeşil kart poliçesinin düzenlendiği ülkenin bürosunu da derhal haberdar edecektir.

Yine kazanın meydana geldiği ülke bürosu, yabancı büro ve sigortalıya yapılacak her türlü tebligatı almaya yetkili olacak, açılacak tazminat davalarında, kendi ülkesindeki zorunlu sigorta mevzuatının belirlediği limitler dahilinde pasif husumet ehliyetine sahip sayılacak, yabancı büronun iznini alarak sulh yoluyla veya dava sonucu kesinleşmiş mahkeme ilamları gereğince, gereken tazminatları zarar gören üçüncü şahıslara ödeyecek, gerektiğinde bir hukukçudan danışmanlık alabilecek, sonuçta yeşil kart sigortalısı kendi sigortalısıymış gibi yabancı büronun ve kendi sigortalısının menfaatlerini korumak için gereken her türlü işlemleri yapacaktır.

İç Düzenlemeler 'in “Taleplerin Tedviri” başlıklı 3. maddesinin 5. fıkrası gereğince, zararın meydana geldiği ülke sigorta teminatlarının karşılamadığı tazminat talebi olduğunda, tedvir bürosu, ödeme bürosuna poliçenin kapsamında zarar görenin talep ettiği teminatın olup olmadığını danışarak ve ödeme bürosu da ülkenin düzenlemelerinde poliçe kapsamında yer alan teminat kapsamında onay verdiğinde ödemedede bulunacaktır. Tedvir bürosu sözleşmeye bağlı garantileri aşan hususları dikkate almalıdır. Kazanın gerçekleştiği ülkede geçerli yasal düzenlemeler, zorunlu trafik sorumluluk sigortası kanunu ve genel şartları yeşil kartı düzenleyen ülkedeki sigortacının çıkarlarına uygunsu tedvir bürosu münhasıran yetkili olup sigortacının onayı aranmaz. Bu madde, hasar halinde zararın kazanın meydana geldiği ülkede geçerli sigorta limitleri dahilinde karşılanmasına ilişkin “istisnai düzenleme” niteliğindedir.

Yerleşik halde olduğu ülkenin bürosunun izniyle bir ya da birden çok sigortacı, o ülkede gerçekleşen trafik kazalarına ilişkin başvurunun tedvir ve tasfiyesini için rastgele bir sigortacıyı veya bir kimseyi atayabilir. “Muhabir” adı

verilen bu kişi veya kuruluşlar kaza sonucu oluşan zararın tedvir ve tasfiyesini motorlu taşıt bürosunun yetkileri dahilinde gerçekleştirir.

Kayıtlı olan bir yeşil kartın geçerliliği konusunda kazanın meydana geldiği ülkedeki büro veya bu amaçla görevlendirilmiş bir temsilcinin, kartın düzenlendiği ülkedeki büroya yaptığı her başvuru, başvuruyu takip eden üç ay içinde cevaplandırılmalıdır. Aksi halde yeşil kart geçerli sayılır.

Sistemin uygulandığı bir ülkede sunulan ve düzenlendiği ülke bürosunun izni ile verilmiş olduğu bildirilen yeşil kart belgesi, sahte ya da tahrifatlı dahi olsa, izni veren büronun garantisi altındadır. Ancak, bu garanti büronun bulunduğu ülkede ki yasalara uygun olarak kaydı gerçekleşmeyen araçlarla ilgili bir yeşil kart için geçerli değildir.

Ulusal bürolar arasında kendi aralarında yapacakları çok taraflı anlaşmalarla İç Düzenlemeler'in zorunlu ve ihtiyari hükümleriyle bağlı kalacaklarına ilişkin olarak birbirlerine sorumluluk yüklerler.

İç Düzenlemeler'den kaynaklanan veya İç Düzenlemeler'le bağlantılı olan tüm uyuşmazlıklar, Bürolar Konseyi tarafından belirlenecek usule uygun olarak arabuluculuk ya da hakemlik yoluyla çözümlenir.

3.3. Uluslararası Hasar Temsilciliği

Sigorta şirketlerinin düzenlemiş oldukları belgeler nedeniyle bir başka ülkelerde ileri sürülecek tazminat isteklerinin karşılanması için yeşil kartı düzenleyen sigortacının üyesi bulunduğu ülke bürosunun teklifi ve zararlandırıcı olayın gerçekleştiği ülke bürosunun onaylaması suretiyle atanan, motorlu kara taşıtlarının işletilmesiyle ilgili üçüncü şahıs zorunlu mesuliyet sigorta sözleşmesi düzenleme izni bulunan sigortacıyı ifade etmektedir.

Uluslararası Hasar Temsilcisi'nin onaylanması ya da onayın geri alınmasıyla ilgili kurallar ülke büroları tarafından belirlenmekte olup yapmış olduğu işlemler yine büro tarafından denetlenmektedir.

4. YEŞİL KART POLİÇESİNİN UNSURLARI

Yeşil Kart Sözleşmesi şeklinde de tanımlanan yeşil kart, ziyaret edilen ülkede mecburi olan zorunlu sigorta kapsamının bir kanıtıdır. Motorlu taşıtın kullanıcısı, kartı göstererek bunu kanıtlayacaktır. Yeşil kartlar, her üye devlet tarafından BM Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından onaylanan bir metinle ve formatta basılır. Kartın başlığı (Uluslararası Motorlu Taşıt Sigorta Kartı), kartın verildiği ülkenin dili yanında İngilizce ve Fransızca olarak basılmıştır.

Bürolar Arası Tek Tip Anlaşma ve devamında İç Düzenlemeler'in esaslarına uygun olarak, anlaşmaya taraf ülkelerin motorlu taşıt bürolarının üyesi durumundaki sigorta şirketlerince düzenlenen yeşil kart sigorta poliçelerinde; poliçenin vadesiyle numarası, sigortalı motorlu taşıtın plaka numarası ve markası, poliçenin geçerli olduğu ülkelerin tanındığı harfler (Örneğin Avusturya (A) harfi ile, Almanya (D) harfi ile, Türkiye (TR) harfi ile), sigorta ettiren ile sigortacının ad ve adresiyle imzası, sigorta ettirenin altını imzaladığı poliçe şartları ve kimi ülkeler için o ülkelerde sigortalı vasıtayı kullanabilecek olanların da imzaları yer almaktadır.

Ziyaret edilen her ülkenin bürosu, poliçede bilgileri yazılı sigortalı motorlu aracın kullanılması ile ilgili olarak, o ülkedeki zorunlu mali mesuliyet (Trafik) sigortası ile ilgili kanunlar gereğince sigortalının sorumluluğunu üstlenir.

İşbu kartın vadesinin sona ermesi takiben, ziyaret edilen ülkedeki kanun ve hükümet tarafından sorumluluğun devamı zorunlu tutuluyorsa, bu sorumluluk o ülkenin bürosu tarafından yerine getirilir. Bu hale göre, bahsi geçen sigortalı, sigorta kartı vadesinin sona erdiği tarihten sona ermesine kadar geçecek zaman için prim farkını ödemeyi kabul eder.

Poliçede adı geçen sigortalı motorlu taşıt bürosunu ve bahsi geçen ülkelerde onun yetki verebileceği büroları, o ülke veya ülkelerdeki zorunlu sigorta mevzuatı gereğince temin edilmesi için gereken ve taşıtın o ülke veya ülkelerde kullanılmasından ileri gelen üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluk zararıyla ilgili gereken işleri kendi namına takip ve hasar bedeli ödemekle yetkili kılmaktadır.

Yeşil kart poliçesinde yazılı bu şartlar Bürolar arası anlaşma / İç düzenleme hükümleri paralelinde kaleme alınmıştır.

Yeşil kart poliçesinin şekline ait ön ve arka yüzü ile QR kodlu yeni şekli aşağıda yer almaktadır⁶⁸.

SERTİFİKA ASLI



1. Uluslararası Motorlu Taşıt Sigorta Kartı 1. International Motor Insurance Card 1. Carte Internationale d'Assurance Automobile		TÜRKİYE MOTORLU TAŞIT SİGORTASI'NIN VERİLDİ YETKİ İLE TANIM EDİLMİŞTİR																																																	
3. Başlangıç V A S E Sıra		4. Sigorta Kodu, Polisi Numarası																																																	
Baş	Ay	Yıl	TR / /																																																
5. Plaka No, Şasi ve Motor No.		6. Tipler (Kategori)*																																																	
7. Marka ve Model																																																			
8. Geçerli Etilerler Bu kart hiç kimse için yapılmamış, diğer bir geçerli etilere bina bir kişi için www.csb.org.tr adresi üzerinden alınmıştır. Diğer etiler her ülke kurulu, kuruluştan diğer etilerden farklıdır. Bu etiler, zorunlu sigorta ile ilgili kurullar tarafından onaylanmıştır.																																																			
9. Sigorta Etilerleri																																																			
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>A</td><td>S</td><td>BG</td><td>CY</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td><td>GB</td><td>GR</td><td>H</td><td>I</td><td>IRL</td> </tr> <tr> <td>IS</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td><td>N</td><td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td><td>BIH</td> </tr> <tr> <td>BY</td><td>HR</td><td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td>RUS</td><td>SRS</td><td>TN</td><td>TR</td><td>UA</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table>				A	S	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	I	IRL	IS	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH	BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	RUS	SRS	TN	TR	UA				
A	S	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	I	IRL																																				
IS	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH																																				
BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	RUS	SRS	TN	TR	UA																																								
(1) Kimsin (2) Uluslararası Yeşil Kart Kartı, Avrupa Birliği Hükümetleri tarafından onaylanmıştır. (2) Sözleşme (3) Uluslararası Yeşil Kart Kartı, Avrupa Birliği Hükümetleri tarafından onaylanmıştır. (3) Sözleşme (4) Uluslararası Yeşil Kart Kartı, Avrupa Birliği Hükümetleri tarafından onaylanmıştır.																																																			
10. Bu kartın düzenleniş Sigortası																																																			
(1) Zorunlu etiler her ülkenin kurulu, bu kartla birlikte diğer etilerden farklıdır. Diğer etiler, zorunlu sigorta ile ilgili kurullar tarafından onaylanmıştır. (2) Bu kartla birlikte diğer etilerden farklıdır. Diğer etiler, zorunlu sigorta ile ilgili kurullar tarafından onaylanmıştır.																																																			
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>1. Cihazlar</td> <td>2. Kuvvetli (YTA) SİGORTA</td> <td>3. Cihazlar</td> <td>4. Zorunlu</td> </tr> <tr> <td>5. Kuvvetli (YTA) SİGORTA</td> <td>6. Kuvvetli (YTA) SİGORTA</td> <td>7. Kuvvetli</td> <td>8. Kuvvetli</td> </tr> </table>				1. Cihazlar	2. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	3. Cihazlar	4. Zorunlu	5. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	6. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	7. Kuvvetli	8. Kuvvetli																																								
1. Cihazlar	2. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	3. Cihazlar	4. Zorunlu																																																
5. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	6. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	7. Kuvvetli	8. Kuvvetli																																																
SERTİFİKA KOPYASI																																																			
1. Uluslararası Motorlu Taşıt Sigorta Kartı 1. International Motor Insurance Card 1. Carte Internationale d'Assurance Automobile		TÜRKİYE MOTORLU TAŞIT SİGORTASI'NIN VERİLDİ YETKİ İLE TANIM EDİLMİŞTİR																																																	
3. Başlangıç V A S E Sıra		4. Sigorta Kodu, Polisi Numarası																																																	
Baş	Ay	Yıl	TR / /																																																
5. Plaka No, Şasi ve Motor No.		6. Tipler (Kategori)*																																																	
7. Marka ve Model																																																			
8. Geçerli Etilerler Bu kart hiç kimse için yapılmamış, diğer bir geçerli etilere bina bir kişi için www.csb.org.tr adresi üzerinden alınmıştır. Diğer etiler her ülke kurulu, kuruluştan diğer etilerden farklıdır. Bu etiler, zorunlu sigorta ile ilgili kurullar tarafından onaylanmıştır.																																																			
9. Sigorta Etilerleri																																																			
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>A</td><td>S</td><td>BG</td><td>CY</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td><td>GB</td><td>GR</td><td>H</td><td>I</td><td>IRL</td> </tr> <tr> <td>IS</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td><td>N</td><td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td><td>BIH</td> </tr> <tr> <td>BY</td><td>HR</td><td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td>RUS</td><td>SRS</td><td>TN</td><td>TR</td><td>UA</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table>				A	S	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	I	IRL	IS	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH	BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	RUS	SRS	TN	TR	UA				
A	S	BG	CY	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GB	GR	H	I	IRL																																				
IS	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	BIH																																				
BY	HR	IL	IR	MA	MD	MK	RUS	SRS	TN	TR	UA																																								
(1) Kimsin (2) Uluslararası Yeşil Kart Kartı, Avrupa Birliği Hükümetleri tarafından onaylanmıştır. (2) Sözleşme (3) Uluslararası Yeşil Kart Kartı, Avrupa Birliği Hükümetleri tarafından onaylanmıştır. (3) Sözleşme (4) Uluslararası Yeşil Kart Kartı, Avrupa Birliği Hükümetleri tarafından onaylanmıştır.																																																			
10. Bu kartın düzenleniş Sigortası																																																			
(1) Zorunlu etiler her ülkenin kurulu, bu kartla birlikte diğer etilerden farklıdır. Diğer etiler, zorunlu sigorta ile ilgili kurullar tarafından onaylanmıştır. (2) Bu kartla birlikte diğer etilerden farklıdır. Diğer etiler, zorunlu sigorta ile ilgili kurullar tarafından onaylanmıştır.																																																			
<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>1. Cihazlar</td> <td>2. Kuvvetli (YTA) SİGORTA</td> <td>3. Cihazlar</td> <td>4. Zorunlu</td> </tr> <tr> <td>5. Kuvvetli (YTA) SİGORTA</td> <td>6. Kuvvetli (YTA) SİGORTA</td> <td>7. Kuvvetli</td> <td>8. Kuvvetli</td> </tr> </table>				1. Cihazlar	2. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	3. Cihazlar	4. Zorunlu	5. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	6. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	7. Kuvvetli	8. Kuvvetli																																								
1. Cihazlar	2. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	3. Cihazlar	4. Zorunlu																																																
5. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	6. Kuvvetli (YTA) SİGORTA	7. Kuvvetli	8. Kuvvetli																																																

Şekil 1. Yeşil Kart Sigorta Poliçesi Ön Yüzü

⁶⁸ <https://www.tmtb.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.



1. Uluslararası Motorlu Taşıt Sigorta Kartı 1. International Motor Insurance Card 1. Carte Internationale D'assurance Automobile		TÜRKİYE MOTORLU TAŞIT BÜROSU'NUN VERDİĞİ YETKİ İLE TANZİM EDİLMİŞTİR.																																																				
3. V A D E Gün Ay Yıl Gün Ay Yıl (Her iki gün dahildir)		4. Sigortacı Kodu. Poliçe Numarası TR / /																																																				
5. Plaka No., Şasi ve Motor No. - - -		6. Taşıtın Kategorisi *	7. Marka ve Modeli																																																			
8. Geçerli Ülkeler: Bu kart ilgili bölümde üzeri kapatılmamış ülkeler için geçerlidir (Daha fazla bilgi için lütfen www.cobz.org sayfasını ziyaret ediniz). Ziyaret edilen her ülke bürosu, burada belirtilen taşıtın işletilmesinden dolayı, o ülkenin zorunlu sigortası ile ilgili kanunlar gereğince sigortacının sorumluluğunu üstlenir. Yeşil Bülgenin tasatı için ayrı sayfa bulunur.																																																						
<table border="1"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>BG</td><td>CY^(*)</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td><td>GR</td><td>H</td><td>HR</td><td>I</td><td>IRL</td><td>IS</td> </tr> <tr> <td>L</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td><td>N</td><td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td><td>AZ^(*)</td><td>BIH</td> </tr> <tr> <td>BY</td><td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td>MNE</td><td>RUS</td><td>SRB^(*)</td><td>TN</td><td>TR</td><td>UA</td><td>UK</td><td colspan="4"></td> </tr> </table>				A	B	BG	CY ^(*)	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GR	H	HR	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	AZ ^(*)	BIH	BY	IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB ^(*)	TN	TR	UA	UK				
A	B	BG	CY ^(*)	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GR	H	HR	I	IRL	IS																																						
L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	AZ ^(*)	BIH																																						
BY	IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB ^(*)	TN	TR	UA	UK																																										
(*) Azerbaycan, Kıbrıs ve Sırbistan Cumhuriyeti için düzenlenen Yeşil Kartlar'a sağlanan teminat, bu ülke Hükümetlerinin kontrolü altında bulunan coğrafi alanlar ile sınırlıdır. Daha fazla bilgi için bakınız: http://lgo-territorial-validity.cobz.org																																																						
9. Sigortalının veya Sigorta Ettirenin İsim ve Adresleri																																																						
10. Bu kartı düzenleyen Sigortacının:		11. Sigortacının imzası																																																				
- Adı: - Adresi: - Sigorta şirketinin logosu: - Telefon ve/veya faks numarası: - Web sayfası: - E-mail adresi:																																																						

ULUSLARARASI MOTORLU TAŞIT SİGORTA KARTI
INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD
CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

(1) Ziyaret edilen her ülkenin Bürosu, iş bu sertifikada belirtilen taşıtın işletilmesinden dolayı, o ülkenin zorunlu sorumluluk sigortası ve ilgili yasalar gereği sigortacının sorumluluğunu yüklenir.
(2) İşbu sertifika ile sigortalı olan ben, Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nu ve ziyaret edilen ülkelerde onun yetki vereceği Bürolar'ı; o ülkenin zorunlu sigorta yasaları uyarınca yapması gereken ve taşıtın ziyaret edilen ülkede işletilmesinden ötürü oluşacak üçüncü şahıs sorumluluk sigortası hasarları bakımından gereken işlemlerin benim adına ifadenmesi ve hasar miktarını ödeme yetkili buldum.

* Taşıt Kategorisi
A. OTOMOBİL
B. MOTORBİKLET
C. KAMYON VEYA ÇENİCİ
D. TAKRİA MOTORLU BİKLET
E. OTOBÜS
F. RÖMÖRK
G. DİĞER

SERTİFİKA KOPYASI

1. Uluslararası Motorlu Taşıt Sigorta Kartı 1. International Motor Insurance Card 1. Carte Internationale D'assurance Automobile		TÜRKİYE MOTORLU TAŞIT BÜROSU'NUN VERDİĞİ YETKİ İLE TANZİM EDİLMİŞTİR.																																																				
3. V A D E Gün Ay Yıl Gün Ay Yıl (Her iki gün dahildir)		4. Sigortacı Kodu. Poliçe Numarası TR / /																																																				
5. Plaka No., Şasi ve Motor No. «plakaNo» – «sasiNo» – «motorNo»		6. Taşıtın Kategorisi *	7. Marka ve Modeli																																																			
8. Geçerli Ülkeler: Bu kart ilgili bölümde üzeri kapatılmamış ülkeler için geçerlidir (Daha fazla bilgi için lütfen www.cobz.org sayfasını ziyaret ediniz). Ziyaret edilen her ülke bürosu, burada belirtilen taşıtın işletilmesinden dolayı, o ülkenin zorunlu sigortası ile ilgili kanunlar gereğince sigortacının sorumluluğunu üstlenir. Yeşil Bülgenin tasatı için ayrı sayfa bulunur.																																																						
<table border="1"> <tr> <td>A</td><td>B</td><td>BG</td><td>CY^(*)</td><td>CZ</td><td>D</td><td>DK</td><td>E</td><td>EST</td><td>F</td><td>FIN</td><td>GR</td><td>H</td><td>HR</td><td>I</td><td>IRL</td><td>IS</td> </tr> <tr> <td>L</td><td>LT</td><td>LV</td><td>M</td><td>N</td><td>NL</td><td>P</td><td>PL</td><td>RO</td><td>S</td><td>SK</td><td>SLO</td><td>CH</td><td>AL</td><td>AND</td><td>AZ^(*)</td><td>BIH</td> </tr> <tr> <td>BY</td><td>IL</td><td>IR</td><td>MA</td><td>MD</td><td>MK</td><td>MNE</td><td>RUS</td><td>SRB^(*)</td><td>TN</td><td>TR</td><td>UA</td><td>UK</td><td colspan="4"></td> </tr> </table>				A	B	BG	CY ^(*)	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GR	H	HR	I	IRL	IS	L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	AZ ^(*)	BIH	BY	IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB ^(*)	TN	TR	UA	UK				
A	B	BG	CY ^(*)	CZ	D	DK	E	EST	F	FIN	GR	H	HR	I	IRL	IS																																						
L	LT	LV	M	N	NL	P	PL	RO	S	SK	SLO	CH	AL	AND	AZ ^(*)	BIH																																						
BY	IL	IR	MA	MD	MK	MNE	RUS	SRB ^(*)	TN	TR	UA	UK																																										
(*) Azerbaycan, Kıbrıs ve Sırbistan Cumhuriyeti için düzenlenen Yeşil Kartlar'a sağlanan teminat, bu ülke Hükümetlerinin kontrolü altında bulunan coğrafi alanlar ile sınırlıdır. Daha fazla bilgi için bakınız: http://lgo-territorial-validity.cobz.org																																																						
9. Sigortalının veya Sigorta Ettirenin İsim ve Adresleri																																																						
10. Bu kartı düzenleyen Sigortacının:		11. Sigortacının imzası																																																				
- Adı: - Adresi: - Sigorta şirketinin logosu: - Telefon ve/veya faks numarası: - Web sayfası: - E-mail adresi:																																																						

ULUSLARARASI MOTORLU TAŞIT SİGORTA KARTI
INTERNATIONAL MOTOR INSURANCE CARD
CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

(1) Ziyaret edilen her ülkenin Bürosu, iş bu sertifikada belirtilen taşıtın işletilmesinden dolayı, o ülkenin zorunlu sorumluluk sigortası ve ilgili yasalar gereği sigortacının sorumluluğunu yüklenir.
(2) İşbu sertifika ile sigortalı olan ben, Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nu ve ziyaret edilen ülkelerde onun yetki vereceği Bürolar'ı; o ülkenin zorunlu sigorta yasaları uyarınca yapması gereken ve taşıtın ziyaret edilen ülkede işletilmesinden ötürü oluşacak üçüncü şahıs sorumluluk sigortası hasarları bakımından gereken işlemlerin benim adına ifadenmesi ve hasar miktarını ödeme yetkili buldum.

Şekil 3. Yeni Şekil QR Kodlu Yeşil Kart Sigorta Poliçesi

İKİNCİ BÖLÜM

YEŞİL KART SİSTEMİNİN YABANCILIK UNSURUNUN TESPİTİ İLE MÖHUK VE SİGORTA HUKUKU KURALLARI BAKIMINDAN İNCELENMESİ, SİGORTA TAHKİM SİSTEMİ

A) YABANCILIK UNSURU, KANUNLAR İHTİLAFI KURALLARI VE SİSTEMİN MÖHUK HÜKÜMLERİ BAKIMINDAN İNCELENMESİ

1. YABANCILIK UNSURU

Globalleşen dünyada kişilerin dolaşımı ve ilişkileri artmış, ülke sınırlarını adeta ortadan kaldıran ve buna bağlı olarak yabancılık unsuru içeren uyumsuzlukların sayısı da çoğalmıştır.

Yabancılık unsuru kavramı birçok hukuki düzenlemelerde yer almaktadır. Anayasa'nın⁶⁹ 125. maddesinde yabancılık unsuruna vurgu yapılmış ancak, net tanım verilmemiştir.

MÖHUK m.1'de⁷⁰ kanunun kapsamı açıklanmış ancak yabancılık unsurundan anlaşılması gerekenin ne olduğu hususunda tam bilgi sunulmamıştır⁷¹. Bu nedenle, milletlerarası özel hukuka dair olaylarda yabancılık unsuru bulunup bulunmadığı somut olay kapsamında değerlendirilmektedir.

4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu⁷² 2. maddesinde yabancılık unsurundan anlaşılması gereken açıkça ifade edilmiş ve yabancılık unsuru, yer ve sermaye yönünden iki grupta toplanarak açıklamalarda bulunulmuştur⁷³.

Mevzuat hükümleri ve doktrinde yer alan açıklamalar birlikte değerlendirildiğinde, taraflar arasındaki hukuki uyumsuzluk yargılamanın

⁶⁹ 2709 sayılı TC Anayasası, RG: T. 09.11.1982, S. 17863 Mükerrer.

⁷⁰ Kanunun kapsamı, yabancılık unsuru içeren özel hukuk işlem ve ilişkilerine uygulanacak hukuk ile Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisiyle, yabancı kararların tanınması ve tenfizi olarak çizilmiştir.

⁷¹ Melis Avşar, Milletlerarası Usul Hukukunda Mahkemelerin Yetkisinin Belirlenmesinde Tarafların İrade Serbestisi, (1. Baskı), On İki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, Temmuz, 2021, s. 15.

⁷² RG: T. 05.07.2001, S. 24453.

⁷³ Ersin Erdoğan, Medeni Usul Hukukunda Yabancılık Unsuru ve Sonuçları, Doktora Tezi, İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi, Ankara, 2015, s. 9, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

yürütüleceği ülke hukukundan başka bir hukuk sistemiyle bağlantılı olduğunda yabancılık unsurunun var olduğu belirtilmektedir⁷⁴.

Yabancılık ögesi kişi ve yer yönünden varlık bulmaktadır. Kişi yönünden incelendiğinde, taraflardan en az bir tanesinin yabancı ülke vatandaşı veya mukimi olması ya da mutlak meskenin bulunması halinde gerçekleşmektedir. Yer yönünden incelemede ise hukuki olayın gerçekleştiği, tamamlandığı veya sonuç doğurduğu yer anlaşılmalıdır.

Hukuki olayın kaynağında sözleşme bulunuyorsa, sözleşmenin kurulduğu ya da ifa edileceği yer yabancı bir ülkeyse yabancılık unsuru gerçekleşmiş olur.

Hukuki bir uyuşmazlıkta yabancılık unsuru bulunması halinde maddi hukuka ilişkin inceleme yapılması gerekeceğinden öncelikle olayın milletlerarası medeni usul hukukuna ilişkin problemleri çözülmeli, sonrasında uygulanacak hukuk belirlenmelidir⁷⁵.

Bu arada belirtmek isteriz ki, hukuki uyuşmazlığın bütün unsurları ve sonuçları itibarıyla, çekişmeyi giderecek ülke hukuk sistemine tabi olması halinde, olayın çözümünde hem esas hem de usulle ilgili o ülke hukuk kuralları uygulanacaktır⁷⁶.

İleride etraflıca değineceğimiz yeşil kart sigortası niteliği itibarıyla, ülkeler arası dolaşıma çıkan motorlu kara taşıtları için düzenlenmesi zorunlu bir üçüncü şahıs sorumluluk sigortasıdır. Sigortalanan aracın yabancı plakalı olması, sözleşmenin kurulduğu yer ile zararlandırıcı olayın gerçekleştiği yerin farklı ülkeler

⁷⁴ Ergin Nomer, Devletler Hususi Hukuku, Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., (Yenilenmiş 20. Bası), Nisan, 2013, s. 5, Aysel Çelikel – Bahadır Erdem, Milletlerarası Özel Hukuk Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., (16. Bası), s. 13, Gülören Tekinalp - Ayfer Uyanık Çavuşoğlu, Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları, Vedat Kitapçılık Basım Yayın Dağıtım Ltd. Şti., (11. Bası), İstanbul, 2011, s. 22, Cemal Şanlı- Emre Esen – İnci Ataman Fıganmeşe, Milletlerarası Özel Hukuk, Vedat Kitapçılık, (2. Bası), İstanbul, 2014, s. 59, Vahit Doğan, Milletlerarası Özel Hukuk, (Güncelleştirilmiş 8. Baskı), Savaş Yayınevi, Ankara, 2022, s. 7, Mesut Aygün, Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü, DEÜ Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt.16, S. Özel, 2014, s.1025, YHGK., T. 26.03.2019 E. 2017/367, K. 2019/350 sayılı kararı <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/hukuk-genel-kurulu-e-2017-367-k-2019-350-t-26-3-2019>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

⁷⁵ Ergin Nomer, a.g.e., s. 87. YHGK., T. 10.10.2019, E. 2017/143, K. 2019/1055 sayılı kararı, <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/arama>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

⁷⁶ Ersin Erdoğan, a.g.t., s. 7.

olması, yabancı bir sigorta şirketi tarafından yapılması nedeniyle, bizim de katıldığımız görüşe göre, yabancılık unsuru taşımaktadır⁷⁷.

2. KANUNLAR İHTİLAFI KURALLARI, BAĞLAMA⁷⁸ KONUSU VE BAĞLAMA NOKTASI

Hukuk kurallarının kimi belirli olay ve ilişkileri ele alarak düzenlerken kimi de bu düzenlemeyi yapmaya hangi hukuk kurallarının yetkili olduğunu belirlemektedir.

“Kanunlar ihtilafı kuralı” yabancılık unsuru taşıyan bir hukuki uyumsuzlıkla ilgili olan birden fazla hukuk düzeninin hangisinin uygulanacağına işaret etmektedir. Söz konusu kuralların meydana getirdiği hukuk dalı ise “kanunlar ihtilafı hukuku” olarak tanımlanır⁷⁹.

Yabancılık unsurunun bulunduğu hukuki olaya uygulanacak hukukun belirlenmesine dair problemler kanunlar ihtilafı hukukunun odak noktasını oluşturmaktadır.

Bu kuralların işleyişinde düzenleyici unsurlar; Milletlerarası Özel Hukuk Kuralları, bağlama kuralları, doğrudan uygulama alanı bulan kurallar ve yardımcı uyumsuzluk kuralları (kamu düzeni, atıf, yabancı hukukun tatbiki) şeklinde sıralanabilir.

Kanunlar ihtilafı kurallarının, belirli bir hayat ilişkisi (bağlama konusu) ve bu ilişkinin belirli bir hukuk kuralına tabi tutulmasında göz önüne alınan olay (bağlama noktası) olmak üzere iki unsuru vardır⁸⁰. Kanunlar ihtilafı hukukunun, yabancılık unsuru taşıyan özel hukuk ilişkilerinde bağlama noktaları aracılığıyla uygulanacak hukuku belirlediği kabul edilmektedir⁸¹.

⁷⁷ Yasemin Tufan, a.g.t., s. 119.

⁷⁸ Doktrinde kimi yazarlar “bağlanma” kelimesini kullanmakta ise de (bkz. Nomer), çalışmamızda bizim tercihimiz yaygın kullanım alını bulan “bağlama” kelimesi kullanılması yönünde olmuştur (bkz. Çelikel/Erdem, Tekinalp - Çavuşoğlu Uyanık, Şanlı –Esen - Ataman Figanmeşe, Özel).

⁷⁹ Ergin Nomer, a.g.e., s. 3, Aysel Çelikel – Bahadır Erdem, a.g.e., s. 23, Gülören Tekinalp - Ayfer Uyanık Çavuşoğlu, a.g.e., s. 23, Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe, a.g.e., s. 23. Mesut Aygün,, a.g.m., s.1028, “Yasa Çatışması” terimi için bkz. Rona Aybay – Esra Dardağan, Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı), (1. Baskı), İBÜ Yayınları, İstanbul, Mart, 2015, s. 4.

⁸⁰ Ergin Nomer, a.g.e., s. 95.

⁸¹ Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe, a.g.e., s. 24.

Gösterici nitelikte hukuk kuralları olan “bağlama kuralları”, uyuşmazlığa maddi çözümü sağlayacak hukuku işaret etmektedir. Her sözleşme türünün aynı bağlama kuralı ile yönetilmesinin pek mümkün olamayacağı gerekçesiyle özel tip sözleşmeler için farklı bağlama kuralları getirilmiştir. Söz konusu kuralların temelinde “milletlerarası özel hukuk hakkaniyeti ilkesi” yer almaktadır. Buna göre uyuşmazlığın özü ve taraflarıyla en sıkı ilişkiyi barındıran maddi hukukun uygulanması sağlanır.

Uyuşmazlığın maddi hukuk anlamındaki niteliği belirlendikten sonra, hangi bağlama kuralının uygulanacağı aşamasına, ardından hangi maddi hukukun uygulanacağını tespiti safhasına ve nihayetinde uyuşmazlığın çözümlenmesi evresine geçilmektedir.

Bağlama noktası tüm uyuşmazlıklar için farklılık göstermiyorsa “tek yanlı”, uyuşmazlığın tarafları bakımından değişkenlik gösteriyorsa “çift yanlı” bağlama kuralıdır. Yeşil Kart Sistemi bakımından incelendiğinde bağlama noktası tek yanlı bağlama kuralına tabidir.

Bağlama kuralında atıf varsa, atıf yapılan ülke kanunlar ihtilafı kurallarına götürüyorsa “atıf yapan” bağlama kuralı, doğrudan o ülkenin maddi hukuk kurallarının incelenmesi gerekiyorsa “maddi hukuk kurallarına atıf yapan” bağlama kuralı olarak tanımlanır.

Hâkime takdir yetkisi tanınıp tanınmadığı yönünden incelendiğinde takdir yetkisi bulunuyorsa “alternatifi olan” bağlama kuralı, takdir yetkisi yoksa “alternatifi olmayan” bağlama kuralları ayrımı karşımıza çıkar.

Bir başka ayrım olarak, “bağımlı” bağlama kuralı milletlerarası unsurlu uyuşmazlıklara uygulanacak hukuku dolaysız şekilde belirlemesi anlamına geliyorken, bağlama noktasının diğer bağlama konusu için oluşturulmuş kurala bağlanmışsa “bağımlı” bağlama kuralıdır.

MÖHUK bakımından uyuşmazlığa uygulanacak hukukun belirlenmiş olması, hukuki sorunu çözmenin anahtarıdır. Kanunlar ihtilâfı kurallarından hangisinin uygulanacağını tespiti aşaması oldukça sancılı bir dönem olup bu aşamada ortaya çıkacak çeşitli tereddütlerin giderilmesi gerekecektir. Böyle bir durumda hâkim,

ortaya çıkan sorunu çözmek amacıyla yoruma başvuracaktır. Hukuki olayın bir kalıba oturtulmasına milletlerarası özel hukukta “vasıflandırma” adı verilmektedir⁸².

Türk mahkemelerinde açılan milletlerarası uyuşmazlıklara ilişkin davalarda hâkimin öncelikle taraflar arasındaki ilişkinin özel hukuka dair olduğunu ve yabancılık unsuru barındırdığını tespit etmeli, sonrasında uyuşmazlık konusunun belirlenmesi için vasıflandırma yapmalıdır.

Vasıflandırma konusunda çeşitli yöntemler vardır. Her birinin değişik şekilde ifade edildiği görüşler mevcutsa da, temelde üç ayrım benimsenmiştir. Bunlar, “*lex fori* (hâkimin hukuku)”, “*lex causae* (ihtilafın esasına çözüm sağlayacak olan hukuk)” ve “bağımsızlık teorisi” dir⁸³.

Lex fori kavramına göre, dava nerede görülüyorsa hukuki olayın vasıflandırması da o yerin hukukuna göre yapılmaktadır. Bu husus devletin yargı organları ile ülke sınırlarındaki hâkimiyetinin doğal sonucudur. *Lex causae* ise, uyuşmazlığın esasına uygulanacak hukuka göre vasıflandırma yapılması anlamı taşır. Bağımsız teorisi ise bu iki yasal çözüm yolu dışında doktrinde benimsenen bir yöntemdir⁸⁴.

Türk hukukunda genel eğilim, Yargıtay kararlarında da çoklukla işaret edildiği üzere⁸⁵, *lex fori* yöntemine tabi vasıflandırmadır. Türk kanunlar ihtilafında yer alan bağlama noktaları, Türk Hukukuna göre yorumlanmaktadır⁸⁶. Hâkimin hukukunda bulunmayan veya farklı sistem kavramlarında düzenlenen uyuşmazlıklar söz konusu olduğunda bu yöntemin yetersiz kaldığı savunulmaktadır⁸⁷.

⁸² Ergin Nomer, a.g.e., s. 96, Gülören Tekinalp - Ayfer Uyanık Çavuşoğlu, a.g.e., s. 40, Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe, a.g.e., s. 48, Vahit Doğan, a.g.e., s. 220, Salim Serdar Yağcı, Milletlerarası Özel Hukukta Vasıflandırma, DEÜ Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof Dr. Şeref Ertaş’a Armağan Cilt 19, S. Özel, 2017, s. 2635.

⁸³ Ergin Nomer, a.g.e., s. 99, Gülören Tekinalp - Ayfer Uyanık Çavuşoğlu, a.g.e., s. 42, Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe, a.g.e., s. 49 -50, Aysel Çelikel-Bahadır Erdem, a.g.e., s. 79-83.

⁸⁴ Ergin Nomer a.g.e., s. 101, Gülören Tekinalp - Ayfer Uyanık Çavuşoğlu, a.g.e., s. 43, Aysel Çelikel-Bahadır Erdem, a.g.e., s. 83.

⁸⁵ Konuya ilişkin Yargıtay kararları için bkz., Salim Serdar Yağcı, a.g.m., s. 2640.

⁸⁶ Ergin Nomer, a.g.e., s. 99. Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe, a.g.e., s. 51, Vahit Doğan, s. 224. Rona Aybay-Esra Dardağan, a.g.e., s. 99.

⁸⁷ Gülören Tekinalp - Ayfer Uyanık Çavuşoğlu, a.g.e., s. 42.

Yabancılık unsuru içeren sözleşmelerin taraflarla, işlemin yapıldığı yer ve borçların ifa edildiği yer arasındaki bağlantısının çeşitlilik göstermesi nedeniyle, bağlama noktası tespit etme imkânının daha fazla olduğu kabul edilmektedir⁸⁸.

Kanunlar ihtilafı işleyişi içinde yer bulan “maddi milletlerarası özel hukuk kuralları”, yalnızca yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklar bakımından çözüm getirmektedir.

“Doğrudan uygulanan kurallar” ise devletin düzenleniş şekli, kamusal fayda ve nizamı, esenliği bakımından üstün çıkarların korunması amacıyla getirilen, hukuki uyuşmazlığın maddi çözümünü sağlayan, özel hukuk, kamu hukuku ve karma nitelikli kurallar (gri bölge) olabileceği gibi, yabancı hukukun tatbikini önleyen iç hukuk kaideleri şeklinde açıklanabilir. Buna göre, Rekabetin Korunması Hakkında Kanun, Bankacılık Kanunu, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun, Sigortacılık Kanunu ile yabancılar hukuku alanına ilişkin kanunlar “doğrudan uygulanan kurallar” kapsamına giren hukuki düzenlemelere örnek gösterilebilir.

Kanunlar ihtilafı hukukunun tamamlayıcısı konumunda olan düzenlemeler Milletlerarası Usul hukuk kuralları olarak adlandırılır. Bu ilkeler yabancı unsurlu hukuki uyuşmazlıklara ilişkin usul hukuku kurallarına duyulan ihtiyaç nedeniyle oluşturulmuştur. MÖHUK’ta usul hukukuna dair düzenlenen konuları; Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, yetki sözleşmeleri, yabancı ülkelerinin yargı muafiyeti, yabancıların teminat gösterme mecburiyeti, yabancı mahkeme kararları ve yabancı hakem kararlarına ülke içi hukuki sonuç bağlanması (tanıma - tenfiz) şeklinde sıralamak mümkündür.

Yabancı unsurlu uyuşmazlığın çözümü için başka ülkelerin hukuku uygulanabilir. Yani, MÖHUK başka bir ülke hukuku kuralının hukuki olayın çözümü için uygulanması gerektiğine işaret edebilir. Fakat bundan her zaman o ülke hukukunun uygulanacağı anlamı çıkartılmamalıdır. Uygulanacak hukuk ile elde edilecek netice Türk toplumunu ilgilendiren düzene açıkça aykırılık teşkil ediyorsa, bu kural değil Türk hukuku geçerli olacaktır. MÖHUK m. 5 hükmünde yerini bulan

⁸⁸ Sibel Özel - Mustafa Erkan, Milletlerarası Özel Hukukta Sözleşmesel Meseleler, *Contractual Issues In Private International Law*, Uluslararası Konferans, Sibel Özel Açılış Konuşması, 11 Ekim 2018, Oniki Levha Yayıncılık A.Ş., 1. Baskı, Aralık, 2018.

“açıkça aykırılık” kavramından anlaşılması gereken, yabancı hukukun ya da ilgili hükümlerinin uyuşmazlığa uygulanmasından sonra varılan sonucun, Türk kamu düzenine göre tahammül edilemez olmasıdır⁸⁹. Kamu düzeninin bir başka özelliği de hâkime yabancı hukukun uygulanmaması yönünde takdir yetkisi tanınmasıdır.

Türkiye, AB’ne aday ülke konumunda olduğundan yabancılik unsuru barındıran sigorta sözleşmelerine ilişkin uyuşmazlıkları giderecek hukuku belirlemeye yönelik olarak Roma I Tüzüğü⁹⁰ ile birlikte AB’nin, Avrupa Sigorta Sözleşmesi Hukuku İlkeleri’nin karşılaştırmalı hukuk kapsamında incelenmesi gerekmekte olup biz de bu tespiti benimsemekteyiz⁹¹.

3. MÖHUK KURALLARI BAKIMINDAN İNCELEME

3.1. Özel Hukuk Alanındaki Düzenlemeler Kapsamında

3.1.1. Sözleşme Niteliği; MÖHUK m. 24

Özel hukukun en önemli kavramları arasında yer alan ve sorumluluk hukukunun başta gelen öğelerinden olan sözleşme, tarafların karşılıklı olarak, birbirleriyle uyumlu irade açıklamaları yapmalarıyla vücut bulan hukuki işlem türüdür⁹². Ancak bu yeterli olmayıp hukuk sisteminin açıklanan irade bildirimini ve ortaya çıkacak sonucu benimsemesi gerekir⁹³. Sözleşmenin kaynağında karşılıklı güven ve dürüstlük yatar⁹⁴.

Günümüzde gelişen dünyada tek bir ülkenin sınırlarında kalmayan çeşitli aşamalarının farklı ülkelerde görüleceği birçok sözleşme kurulmaktadır. Sözleşmeden doğan borç ilişkileri MÖHUK m. 24 kapsamında düzenlenmiş olup

⁸⁹ Ergin Nomer, a.g.e., s. 180, Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe. a.g.e., s. 73.

⁹⁰ Roma I. Tüzüğü, AB Hukukunda sözleşmesel borç ilişkilerine tatbik edilecek hukuka dair kuralları içerir. Taşıma sözleşmelerine, sigorta sözleşmelerine, tüketici sözleşmelerine ve bireysel iş sözleşmelerine uygulanacak hukuka dair düzenlemeler içerir.

⁹¹ Selahattin Kaya, Yabancı Unsurlu Sigorta sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, (1.Baskı), On İki Levha Yayıncılık A.Ş., Mart, 2016, s. 11-12.

⁹² Kemal Oğuzman –Turgut Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, (14. Baskı) Cilt I, Vedat Kitapçılık Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti., İstanbul, 2016, s. 36, Safa Reisoğlu, Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, (23 Baskı), Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 2012, s. 52.

⁹³ Haluk N. Nomer, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, (15. Baskı), Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, Ekim, 2012, s. 33.

⁹⁴ Erol Cansel, Çağlar Özel, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, (2. Baskı), Cilt. 1, Seçkin Yayıncılık San. Ve Tic. A.Ş., Ankara, Ekim, 2017, s. 62.

madde içeriği itibariyle yabancı unsurlu sözleşmelere uygulanacak hukuku tespit eden genel bir bağlama kuralıdır. Böylece, çeşitli sözleşmelere dayalı ilişkiler ortak bir paydada toplanmıştır.

Sözleşmeye dayalı borç ilişkileri (örneğin sigorta sözleşmesi) yönünden uygulanacak hukuk MÖHUK 24. madde gereğince belirlenir. MÖHUK içeriğinde sözleşme çeşitlerine uygulanacak hukukun saptanmasına ilişkin bağlama kurallarının farklı şekilde düzenlenmiş olduğu görülmektedir. Bunlar, taşınmazlarla ilgili hukuki işlemler (MÖHUK m. 25), tüketici işlemlerine dair sözleşmeler (MÖHUK m. 26), iş sözleşmeleri (MÖHUK m. 27), fikri mülkiyet haklarını düzenleyen sözleşmeler (MÖHUK m. 28) ve eşyanın taşınmasıyla ilgili sözleşmelerdir (MÖHUK m. 29).

“Hukuk seçimi” şeklinde özetlenebilecek MÖHUK m. 24/1 kapsamında, sözleşme kaynaklı borç ilişkilerine konu kuralların tayininde “ tarafların örtüsüz iradeleriyle seçtikleri” kanunun önemli olduğu belirtilmiştir. Taraflarca uygulanacak hukuk seçilmediği durumlarda, borcun ifa edileceği yer hukuku sözleşmeye uygulanmakta, ifa yeri birden fazla ise sözleşmenin karakteristik unsurunu oluşturan edimin ifa edileceği yer hukuku anlaşmazlığın çözümünde uygulama alanı bulmaktadır.

Taraflar, tercih ettikleri hukukun sözleşmenin tümüne yahut bir kısmına uygulanabileceği hususunu da belirleyebilirler (MÖHUK m.24/2). Bu düzenleme kısmi hukuk seçiminin mümkün olduğu anlamına gelmekte olup sözleşmenin farklı kısımlarına farklı hukukun uygulanmasının olumsuz netice doğurduğu, kısmi hukuk seçiminin hukuki güvenliği tehdit edeceği görüşü açıklanmıştır⁹⁵.

Hukuk seçiminin belirlenmesi zamanı ise maddenin üçüncü fıkrasında düzenlenmiştir. Tarafların bu konuda serbest bırakıldıklarını söylemek mümkündür. Hukuk seçimi tarafların isteğine göre geçmişe veya geleceğe etkili olarak her zaman yapılabilir. Sözleşme taraflarının isteğinin hangi yönde olduğu konusu net olarak anlaşılamıyorsa, hukuk seçiminin yapıldığı andan itibaren etkili hale geldiği kabul

⁹⁵ Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Fıganmeşe. a.g.e., s. 251, Vahit Doğan, a.g.e.. s. 406, Hatice Özdemir Kocasakal, Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları, Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Cilt. 30, S. 1-2, Ocak, 2010, s. 42.

edilir. Uygulanacak hukukun sonradan değişikliğe uğraması, sözleşmenin şekli geçerliliği ile üçüncü kişilerin hakları konusunda etkili değildir⁹⁶.

MÖHUK m. 24/4 hükmü gereğince taraflarca aksine bir anlaşma olmadıkça, seçilen hukukun maddi hukuk hükümleri uygulanır ki, bu hükmün amacının sözleşmenin taraflarına yabancı bir hukukun kanunlar itilafı kurallarını da yetkili kılabilme imkânını sağlamak olduğu benimsenmiştir. Madde niteliği itibariyle gerçek bir istisna kuralı olarak tanımlanmaktadır⁹⁷.

Sözleşmelerde uluslararası alanda uygulanan çeşitli yönetmeliklerle, diğer kurallara yer verilebilir. Bu hususun sözleşme özgürlüğü kapsamında değerlendirilebileceğine işaret edilirken, pozitif geçerliliği olmayan kuralların sözleşme statüsü olarak seçilmesinin çok da tavsiye edilmediği görüşü baskındır⁹⁸.

3.1.2. Haksız Fiil Niteliği; MÖHUK m. 34

Bir kimsenin vücut bütünlüğünü ya da malvarlığını hukuka aykırı olarak zarara uğratan eylemler “haksız fiil” olarak tanımlanmaktadır. Haksız fiil, türü itibariyle borç doğuran bir ilişki biçimidir. Zararlandırıcı eylemi yapan kişi, durumdan olumsuz etkilenene karşı kusuru oranında veya kusursuz sorumluluk kapsamında maddi ve/veya manevi tazminat ödemekle karşı karşıya kalabilmektedir.

Haksız fiilin gerçekleştiğinden bahsedebilmek için dört öge gerekmektedir. Bunları; hukuka aykırı eylem, kusur, zarar ve nedensellik bağı şeklinde sıralayabiliriz. Dört unsuru birlikte var olması gerekmektedir. Haksız fiile uygulanacak hukuk, haksız fiil sorumluluğunun bu dört koşulunu, gereklerini, sonuçları, kusuru, kast ve ihmal olarak belirlenecek kusurun kademelerini, hukuka aykırılık özelliğini, nedensellik bağını, tazminatın çeşidini (maddi/ manevi) ve miktarını tayin edecektir⁹⁹.

⁹⁶ Ergin Nomer, a.g.e., s. 316, Aysel Çelikel - Bahadır Erdem, a.g.e., s. 396, Vahit Doğan a.g.e., s. 407.

⁹⁷ Aysel Çelikel - Bahadır Erdem, a.g.e., s. 398, Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe, a.g.e., s. 271.

⁹⁸ Vahit Doğan, a.g.e., s. 406, Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe, a.g.e., s. 261.

⁹⁹ Musa Aygül, Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Karıştıkları Kazalardan Dolayı Yeşil Kart Sigortası Kapsamında Türkiye Motorlu Taşıt Bürosuna Dava Açılması, İstanbul Hukuk Mecmuası, 2021, S. 79, s.538, <https://doi.org/10.26650/mecmua.2021.79.2.0005>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

MÖHUK'un "Haksız Filler" başlıklı 34. maddesinde, haksız fiilden doğan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk düzenlenmiştir. Haksız fiil sözleşme dışı borç ilişkilerinden biri olup diğerleri de sebepsiz zenginleşme ve vekâletsiz iş görmedir¹⁰⁰.

MÖHUK kapsamında tanımlanan diğer haksız fiil türleri; kişilik haklarının ihlaline ilişkin sorumluluk (MÖHUK m. 35), imalatçının sözleşme dışı sorumluluk halleri (MÖHUK m. 36), haksız rekabetten kaynaklı olanlar (MÖHUK m. 37) ve rekabetin engellenmesiyle ilgili olanlar (MÖHUK m. 38) şeklinde sıralanmaktadır.

Milletlerarası unsur içeren haksız fiilden kaynaklanan borç ilişkilerine uygulanması gereken hukukun belirlenmesi konusunda karşılaştırmalı hukukta, haksız fiilin işlendiği yer hukuku geniş kullanım alanı bulmaktadır.

MÖHUK 34. maddesi I. bendinde haksız fiil nedeniyle oluşan borçların bu eylemin işlendiği ülke hukukuna tabi olduğu belirtilmiştir. Burada önemli olan husus haksız fiilden doğan borç ilişkisine uygulanmak üzere bir hukuk seçiminin yapılmamış olmasıdır¹⁰¹. Haksız fiil sorumluluğuna *lex fori* (hâkimin hukuku) yerine, haksız fiilin işlendiği yerin (*les loci delicti commissi*) bağlama noktası olarak benimsendiği savunulmaktadır¹⁰².

MÖHUK 34 maddesi II. bendi ise hukuka aykırı eylemin işlendiği yerin zararın oluştuğu yer dışında bir ülke olması durumunda uyuşmazlığın çözümünde zararın meydana geldiği ülke hukukunun uygulanması gerektiğini düzenler. Türk Mahkemeleri önüne gelen uyuşmazlık bakımından incelendiğinde, haksız fiillere ilişkin davalarda 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu¹⁰³ m. 53 ve 54 kapsamında olan; cenaze gideri, ölüm anına kadar yapılan tedavi masrafları, çalışabilme kabiliyetinin azalmasından veya tamamen kaybedilmesinden doğan ziyanlar, ölen kişinin desteğinden yararlanamayacak olanların kayıpları, ekonomik geleceğin belirsiz hale

¹⁰⁰ Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe, a.g.e., s. 291.

¹⁰¹ Vahit Doğan, Uluslararası Ticarette Gözetim Şirketlerinin Sorumlulukları, Sibel Özel, Mustafa Erkan a.g.e., s.10., Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe, a.g.e., s. 293.

¹⁰² Sibel Özel, Haksız Fillere Uygulanacak Hukukun "Daha Sıkı İlişkili Hukuk" Temelinde Belirlenmesi, İstanbul Üniversitesi Yayınevi, *Public and Private International Law Bulletin*, 2021, Cilt. 41, S. 2, s. 487. Emsal nitelikte New York Mahkemesi Temyiz Mahkemesi, Babcock v. Jackson, kararında New York Mahkemesi, trafik kazasının gerçekleştiği yer Kanada olmasına rağmen, mutad mesken yeri olan ilgili eyaletin hukukunun uygulanmasını kabul etmiştir. <https://casetext.com/dist/assets/images/logo-dark.png>, Erişim Tarihi 10.10.2022.

¹⁰³ RG: T. 04.02.2011, S. 27836.

gelmesinden ileri gelen kayıplar, “zarar yeri” hukukunu tespit etmeye yarayan “zarar” kavramının içini dolduran unsurlardır. Bu yöndeki talepler uygulanacak hukukun Türk Hukuku olması durumunda giderilmesi istenecek zarar kalemlerini oluşturmakta ise de, uygulanacak hukuku belirleyen “zarar” kavramını tam olarak karşılamamaktadır.

Olaya ilişkin emsal Yargıtay kararında Türkiye’de gerçekleşen trafik kazasında hayatını kaybeden kimsenin hak sahiplerine yapılan ödemenin bir başka ülkede gerçekleşmiş olmasının zararın, ödemenin yapıldığı yerde gerçekleştiği anlamına gelmeyeceği, uyuşmazlığın zarar yeri olan Türk Hukukunun uygulanması gerektiği benimsenmiştir¹⁰⁴.

Aynı şekilde, yeşil kart poliçesinden kaynaklı trafik kazası nedeniyle açılan davada, haksız fiilin gerçekleştiği yer farklı ülke de olsa, davacıların Türkiye’de ikamet etmeleri ve dava konusu ettikleri ve giderilmesini istedikleri yoksunluklarının Türkiye’de meydana gelmesi nedeniyle MÖHUK 34/II. maddesi gereğince Türk Hukuku’nun uygulanması gerektiğine işaret edilmiştir¹⁰⁵.

Yeşil kart sertifikasına sahip bir aracın bu belgeyi edinmesinin en büyük sebebi sürücüsünün farklı ülkeye seyahat etmesidir. Böyle bir aracın sebebiyet verdiği olayın haksız fiil kapsamında olduğu hallerde, zarar veren sürücünün, zarar görenin, fiilin meydana geldiği yerin ve aracın zorunlu trafik sigorta poliçesini tanzim eden sigorta şirketinin birbirinden değişik tabiiyete sahip olduğu görülmektedir.

Örneğin Almanya plakalı aracın Türk işleteni/sürücüsü, İtalyan arkadaşı ile birlikte Yunanistan’a gittiklerinde Yunanistan plakalı bir araçla kazaya karışmaları veya Yunan vatandaşı bir kimseye ya da Yunanistan’da yerleşik Alman uyruklu birine çarparak yaralanmasına veyahut ölmesine sebebiyet vermeleri mümkündür.

Bu aracın sebep olduğu zararın karşılanması konusunda aracın sorumluluk sigorta sözleşmesi sözleşmeyi düzenleyen sigortacı konumundaki şirketin faaliyet gösterdiği ülke bürosunun (ödeme bürosu) hukukuna tabiyken, sözleşmeyle

¹⁰⁴ Sibel Özel, a.g.m., s. 491, Y. 11. HD., T. 21.03.2005, S. 2004/5829 E., 2005/2562 K.

¹⁰⁵ İstanbul Anadolu 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, T. 26.04.2018, S. 2014/788 E., 2018/504 K, <https://emsal.uyap.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

sağlanmak istenen hukuki korumanın içeriği trafik kazasının yaşandığı ve kazaya ilişkin belgeleri düzenleyen büronun (tedvir bürosu) devlet hukukuna tabi olduğu kabul edilir. Tespiti zor olan, zarar görenin zorunlu sorumluluk kapsamında olup olmadığıdır¹⁰⁶.

Zarar yerinin tespitinde doğrudan zarar ve dolaylı zarar ayrımı da uygulanacak hukuk açısından önemlidir. Zarar yeri tayin edilirken dolaylı sonuçların gerçekleştiği yerden önce doğrudan zararın olduğu yerin esas alınması gerekir. Bedensel kayıplarda zarar yeri zarara maruz kalınan ülke, mallara verilen hasarda da malın zarar gördüğü yer “zarar yeri” olarak tespit edilecektir. Buna göre, trafik kazalarında zarar yeri olayın gerçekleştiği ülkedir¹⁰⁷.

MÖHUK 34. maddenin III. bendi, hukuka aykırı fiilden kaynaklan borç ilişkisinin başka ülkeyle daha sıkı ilişkisi olması durumunda o ülke kurallarının uygulanacağı düzenlemesini içerir. Zararın olduğu yerle sonuçlarının görüldüğü yerin farklı olduğu hallerde, örneğin bir ülke vatandaşının başka bir ülkede trafik kazası geçirmesi ve tedavisinin kendi ülkesinde yapılması, haksız fiil ilişkisinin kazazedenin kendi ülkesiyle daha sıkı bağlantılı olduğu, bunun da uygulanacak hukuku belirleyen bağlama noktasını oluşturacağı savunulmaktadır¹⁰⁸.

Kimi durumda hukuka aykırı eylemin yapıldığı yer ile zararın doğduğu yer farklı olabilirken, kimi zaman da hukuka aykırı eylemi işleyen ve zarar görenlerin vatandaşlıkları farklı ülkelere tabi olabilir. Yine haksız fiil kapsamında gerçekleşen olayda taraf olan sigorta şirketinin bulunduğu ülkenin farklı olması halinde ya da haksız fiilin birden fazla ülkede sonuç doğurması durumunda, olaya katılanlar yönünden yetersiz sonuçlar ortaya çıkmaktadır. İşte, MÖHUK m. 34/IV bu olumsuzlukları en aza indirmek amacıyla kabul edilmiştir¹⁰⁹.

Kanaatimizce çalışmamızın konusu olan yeşil kart sigortasının kuruluş amacı MÖHUK 34/IV maddesi hükmü ana fikri ile uyum içerisindedir.

¹⁰⁶ Musa Aygöl, a.g.m., s. 538.

¹⁰⁷ Sibel Özel, a.g. m., s. 494.

¹⁰⁸ Sibel Özel, a.g.m., s. 506.

¹⁰⁹ Aysel Çelikel – Bahadır Erdem, a.g.e., s. 461.

3.2. Usul Hukuku Alanında Düzenlemeler Kapsamında

3.2.1. Milletlerarası Yetki

3.2.1.1. Genel Olarak

Yargılamanın yürütülmesi, taraf olma ve davayı takip etme yetkisi gibi; taraf ehliyeti, dava şartları, deliller, delillerin ispat gücü, ispat yükünün hangi tarafta olduğu, yabancıнын teminat göstermesine gerek olup olmadığı, yabancı mahkemelerle hakemlerin verdiği kararın tanınması / tenfizi, milletlerarası yetki, usul hukuku konularını oluşturmaktadır.

Yetki kavramıyla yabancılık unsuru barındıran olaylarda bir ülkenin mahkemelerinin, diğer ülke mahkemelerine göre yetkili olup olmadıkları belirlenmektedir¹¹⁰. Yetki kuralları, bağlama kurallarının aksine tek taraflıdır.

Türk mahkemelerinin yabancı unsurlu uyuşmazlıklar açısından yetki kuralları MÖHUK 40 – 49. Maddelerinde düzenlenmiştir.

MÖHUK m. 40 gereğince Türk yargı kurumlarının yetkisi, iç hukukta düzenlenen “yer bakımından yetki” kuralına bağlanmış olup 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK)¹¹¹, 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu (TMK)¹¹², TTK ile diğer bazı kanunlar ve kanun hükmünde kararnamelerde düzenlemeler bulunmaktadır¹¹³.

Genel yetki kuralını düzenleyen MÖHUK m. 40 dışında; Türklerin kişi hallerinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda (MÖHUK m. 41), yabancıların kişi hallerine ilişkin davalarda (MÖHUK m. 42), yabancılık unsuru içeren miras davalarında (MÖHUK m. 43), iş sözleşmelerine ilişkin davalarda, (MÖHUK m. 44), tüketici sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlara ilişkin davalarda (MÖHUK m.

¹¹⁰ Ergin Nomer, a.g.e., s. 411.

¹¹¹ RG: T. 04.02.2011, S. 27836.

¹¹² RG: T. 08.12.2001, S. 24607.

¹¹³ 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu (RG: T. 19.06.1932, S. 2128), 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu, (RG: T. 17.12.2004, S. 25673), 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu (RG: T. 13.12.1951, S. 7981), 6769 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile yürürlükten kaldırılan “555 sayılı Coğrafi İşaretlerin Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 556 sayılı “Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”ler, <https://www.mevzuat.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

45.), sigorta sözleşmesinden doğan davalarda (MÖHUK m. 46), Türk mahkemelerinin yetki kurallarını düzenleyen hükümler yer alır.

MÖHUK 47. maddesi “Yetki anlaşması ve sınırları” başlıklı olup yer bakımından yetkinin münhasır yetki kuralı gereğince belirlenemediği durumlarda tarafların, yabancılık unsuru içeren ve borç ilişkilerinden doğan uyuşmazlığın yabancı bir ülkenin mahkemesinde açılacak dava ile çözümlenmesi konusunda anlaşabileceklerini ve anlaşmanın şekli ile esas bakımından geçerlilik şartlarını düzenlemektedir¹¹⁴. Maddenin (2). bendinde iş, tüketici ve sigorta sözleşmelerin de mahkemelerin yetkisinin tarafların anlaşmasıyla bertaraf edilemeyeceği hüküm altına alınmıştır.

3.3.1.2. MÖHUK m. 46

Sigorta sözleşmelerinde yabancılık unsurunun varlığını ortaya koyan ilkeleri; uyuşmazlığın taraflarının yabancı ülke vatandaşı olmaları, yerleşim yeri veya mutad meskeninin yabancı ülkede bulunması, rizikonun yurt dışında meydana gelmesi ve sigortalananın menfaatinin yurt dışında olması şeklinde sıralayabiliriz.

MÖHUK’ta sözleşmeden doğan borç ilişkilerine uygulanacak hukuka dair düzenlemeler için getirilen 24. madde, sigorta sözleşmelerine ilişkin özel düzenleme getirilmeden önce bu konudaki uyuşmazlıklar için de uygulanmaktaydı¹¹⁵.

MÖHUK tasarısı çalışmalarında yabancılık unsuru barındıran sigorta sözleşmelerine ilişkin uyuşmazlıkların çözümü için özel düzenleme getirilmesi gerektiği tartışılmış ise de, sigorta sözleşmelerinin çeşitliliği nedeniyle bu konuda düzenleme yapılmamıştır¹¹⁶. Farklı bir kanunlar ihtilafı kuralı getirilmesi düşüncesi de, AB mevzuatı uygulamalarında görülen aksaklıklar nedeniyle hayata geçirilmemiştir¹¹⁷.

Fakat, MÖHUK 24. madde yabancı unsurlu sigorta sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıkların çözümü için tek başına yeterli olmadığından ve sigorta

¹¹⁴ Cemal Şanlı - Emre Esen - İnci Ataman Figanmeşe, a.g.e., s. 385.

¹¹⁵ Y. 11. HD, T. 10.07.2007, S. 2016/7645 E, 2007/10526 K., <https://www.hukukmedeniyeti.org/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

¹¹⁶ Gülören Tekinalp - Ayfer Uyanık Çavuşoğlu, a.g.e., s. 403-404.

¹¹⁷ Nuray Ekşi, Türk ve Avrupa Birliği Hukukunda Yabancı Unsurlu Sigorta Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., (1. Baskı), Ocak, 2012, s. 3.

sözleşmesinin tarafı olan sigorta şirketlerinin hakim konumda bulunduğu, sigorta ettiren, sigortalı veya lehtarın ise zayıf durumda olduğu kabul edildiğinden, MÖHUK 46. maddesiyle özel bir düzenleme yapılarak bunların korunması amaçlanmıştır¹¹⁸.

İlgili hüküm, sigortacının asıl işyeri ya da sigorta sözleşmesini düzenleyen şubesinin yahut acentesinin Türkiye’de faaliyet gösterdiği yer mahkemesinin yetkili bulunduğunu, gelgelelim sigorta ettirene, sigortalı ya da lehtar aleyhine açılacak davalarda yetkili mahkemenin, onların Türkiye’deki yerleşim yeri veya mutad meskeni mahkemesi olacağını öngörmektedir.

Yasa koyucu HMK’da (m.15) zarar, can ve deniz sigortaları hakkında ayrı yetki kuralı getirmiş ise de, MÖHUK m. 46’da ki düzenleme sigorta sözleşmelerinden doğan davalarda herhangi bir ayırım yapılmaksızın tek bir milletlerarası yetki kuralı öngörmüştür¹¹⁹.

MÖHUK’un da, HMK’da olduğu gibi benzer ayrımı benimsemesinin, TTK Sigorta Hukuku düzenlemeleri doğrultusunda zarar ve can sigortaları için farklı yetki kurallarının düzenlenmesinin uygulamadaki problemlerin çözümü için daha faydalı olacağı görüşüne biz de katılıyoruz¹²⁰.

Sigorta sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda yetki kurallarını düzenleyen MÖHUK m. 46 hükmünün sigorta ettirenin tacir ve tüketici konumunda olduğu tüm sigorta sözleşmelerine uygulanmasına ilişkin bir diğer eleştiri de, MÖHUK m. 45 tüketici sözleşmeleri konusunda düzenleme getirmiş olduğundan, sigorta sözleşmesinin tarafının tüketici olması halinde Türk mahkemelerinin yetkisinin ne şekilde belirleneceği yönünden getirilmiştir¹²¹. Sigorta sözleşmesinin tarafı tüketici konumunda olsa dahi, daha özel nitelikteki MÖHUK m. 46 uygulanması gerektiği

¹¹⁸ Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Tasarısı ve Adalet Bakanlığı Raporu <https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d23/c005/tbmm23005024ss0047>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

¹¹⁹ Cemile Demir Gökyayla, Ticari Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi, (1. Baskı), Vedat Kitapçılık Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti., Nisan, 2021, s. 55.

¹²⁰ Sema Çörtoğlu Koca, Zayıf Tarafın Korunduğu Sözleşmelerde Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi, (1.Baskı), Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş., Ankara, Nisan, 2016, s. 250.

¹²¹ Melis Avşar, a.g.e., s. 386.

savunulmaktadır¹²². Kanatimizce bu görüş, normlar hiyerarşisi bakımından daha uygundur.

MÖHUK m. 46 hükmünde sigorta sözleşmesinin tanımı yapılmamıştır. Sigorta sözleşmesi, niteliği gereğince tarafların her birine borç yükleyen bir akit olduğundan coğrafi sınırı, sözleşmenin düzenlendiği ülke içinde geçerli olacak şekilde çizilmiştir. Buna göre motorlu araçlar için düzenlenen zorunlu mali mesuliyet sigortaları da sadece o ülke sınırları içinde geçerlidir.

Yeşil kart sigortasının en önemli özelliği, motorlu aracın bulunduğu ülkede geçerli zorunlu mali sorumluluk sigortasının seyahat edilecek ve Yeşil Kart Sistemine üye ülkelerde de geçerli olmasıdır.

B) YEŞİL KART SİSTEMİNİN SİGORTA HUKUKU İÇERİSİNDEKİ YERİ SİGORTA KAVRAMI, SORUMLULUK SİGORTASI, ZORUNLU SİGORTALAR, KARAYOLLARI ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI İLE GENEL ŞARTLARI VE SİGORTACILIKTA TAHKİM SİSTEMİ

1. SİGORTA KAVRAMI, TÜRK HUKUKUNDA SİGORTALARIN AYRIMI VE SİGORTA SÖZLEŞMELERİ

1.1. Genel Tanım

İnsanın varoluşu ile birlikte can ve mallarının güvenliği itibariyle karşılaştığı tehlikeler artan şekilde devam etmektedir. Doğal afet olarak adlandırılan fiziksel veya toplumsal bir olaydan meydana gelen ve geniş kitleleri etkileyen genel tehlikeler yanında, uygarlığın gelişmesiyle gerçekleşen icatlardan biri olan motorlu araçların sebebiyet verdiği trafik kazası gibi olaya karışan bireyleri etkileyecek durumlarda özel tehlikeleri oluşturur.

Sigorta fikri, gelecekte karşılaşılabilecek tehlikelere karşı önlem almak, herhangi bir olumsuzluk durumunda emniyette hissetmek düşüncesiyle ortaya çıkmıştır¹²³. Can ve mal güvenliğini tehdit eden olayların ne zaman ve ne şekilde gerçekleşeceği bilinemese de, muhtemel tehlikenin oluşturacağı zarardan kaynaklı kayıpların giderilmesi gerekecektir. Sigorta, tehlikelerin oluşmasını önlemekten çok,

¹²² Sema Çörtoğlu Koca, a.g.e., s. 225.

¹²³ Ali Bozer, Sigorta Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1981. s. 4.

gerçekleşen tehlikenin ortaya çıkaracağı ekonomik olumsuzluğun giderilmesini amaçlar. Bu amaç gelişerek sigortanın hukuki bir kurum halini almasını sağlamıştır¹²⁴.

Sigortacılıkta tehlike kavramının karşılığı rizikodur. Sigorta hukuku kapsamında kesin sınırlı bir tanımını yapmak güç ise de riziko; irade dışında bulunan ya da beklenenden çok daha farklı gelişerek zarar meydana getiren olay şeklinde ifade edilebilir¹²⁵. Zarar doğma tehlikesi olan ve tazmin sonucu doğuran durumlar riziko olarak kabul edilir ve bunlar sigorta ettirilebilir. Riziko, sözleşme kurulurken henüz gerçekleşmemiş olmalı, zamanı ve gerçekleşip gerçekleşmeyeceği bakımından belirsiz olmalı, tarafların iradesi dışında ve sigorta süresinin içinde gerçekleşmiş bulunmalıdır¹²⁶.

Sigorta kavramını, birbirinin aynısı ya da benzeri rizikolara maruz kalabilecek kişilerin tespit edilmiş bir bedel (prim) mukabilinde, rizikonun gerçekleşmesi halinde ortaya çıkacak ekonomik ihtiyacının karşılanmasını amaçlayan sistem olarak tanımlanmak mümkündür¹²⁷. Diğer bir tanımda sigorta, mali kayba ilişkin riskin belirli parasal değer karşılığında (prim) bir başkasına (sigorta şirketine) devredilmesi olarak ifade edilmiştir¹²⁸.

Sigorta sisteminin ekonomik ve sosyal bakımdan çeşitli işlevleri vardır. Risk yönetimi aracı olduğundan, bir risk yönetim fonu oluşturmak suretiyle benzer durumda olanlar arasında dayanışma ve güven sağlama, oluşabilecek risk halinde bunların ne şekilde giderileceği konusunda fikir vererek yatırım kararlarını etkileme,

¹²⁴ Mertol Can, Türk Özel Sigorta Hukuku (Ders Kitabı), (1. Baskı), Adalet Yayınevi, Ankara 2018, s. 1, Şaban Kayıhan-Özcan Günergök, Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri (Gözden Geçirilmiş 6. Baskı), Umuttepe Yayınları, İstanbul, Ağustos 2021, s. 6.

¹²⁵ Ali Bozer, Sigorta Hukuku Genel Hükümler – Bazı Sigorta Türleri (Gözden Geçirilmiş 2. Baskı) Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2007. s. 35, Rayegan Kender, Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku (17. Bası), On İki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, Kasım, 2021, s. 184, Merih Kemal Omağ, Türk Hukukunda Sigortacının Hukuki Halefiyeti (TTK m.1301) Yayınlanmış Doktora tezi, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Yayını, İstanbul, 1983 s. 23., Samim Ünan, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku C.I, Birinci Kısım: Genel Hükümler (Madde 1401-1452), On İki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 2016, s. 14.

Mertol Can, a.g.e., s. 5. Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, Sigortacılık, (Gözden Geçirilmiş ve Güncellenmiş 8.Baskı), Seçkin Yayıncılık San ve Tic. A.Ş., Ankara, Ekim, 2018, s.47.

¹²⁶ Zihni Metezade-Nurettin T. Güleli, (Yeni) Türk Ticaret Kanunu Altıncı Kitap Sigorta Hukuku, Gürer Yayınları, İstanbul, Mart, 2011, s. 5.

¹²⁷ Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Ögüz, Sigorta Hukuku (3.Baskı), Filiz Kitabevi, İstanbul 2020, s.1.

¹²⁸ Mahir Çipil, Sigortacılık ve Risk Yönetimi (3.Baskı) Seçkin Yayıncılık San. ve Tic. A.Ş., Ankara, Ağustos, 2019, s. 41.

tasarruf fonksiyonu sayesinde borç verilebilir fonların artışını sağlayarak yatırım sermayesi bulma imkânı verdiği kabul edilmektedir¹²⁹.

Yine olası riskler için kenarda tutulan fonların değerlendirilmesine katkı vermek, finans kuruluşlarından alınacak kredilere teminat sağlamak suretiyle bireylere ve girişimcilere kredi olanağı sunmak gibi “mikro” işlevi yanında, ekonomide tasarruf kaynağı yaratmak, toplumu etkileyen mali çöküntü ve kayıpların önlenmesini sağlamak, refah seviyesini arttırmak, uluslararası ölçekte iktisadi faaliyetleri ve ticareti geliştirmek, vergi kaynağı olması bakımından ekonomiye katkı vermek şeklinde “makro” işlevi bulunmaktadır¹³⁰.

Sigortanın ekonomik ve sosyal işlevlerini gereği gibi yerine getirmesi için yasal olarak düzenlenmesi ve denetlenmesi gerekmektedir. Böylelikle risk altında olduğunu düşünen bireylerin sisteme güvenmesi suretiyle, sigortacılık faaliyetlerinin yaygınlaşması mümkün olacaktır.

1.2. Türk Hukukunda Sigortaların Ayrımı

Sigorta, sisteme katılanlara sağladığı güvencenin kapsamı bakımından özel sigorta ve sosyal sigorta olarak iki kısımda incelenebilir. Özel sigortalar; kendi kendine yardım fikrinden doğan, ekonomik nitelikte ve para ile ölçülebilen, kural olarak isteğe bağlı ve sözleşme esasına dayanan, herkese açık olan, prim oranı tehlike derecesine göre belirlenen, kâr amacı güden sigorta biçimidir. Sosyal sigortalar ise; kamu çıkarlarını koruyan, yasaya dayalı ve zorunlu olan, bir kısım meslek gurupları ve ekonomik açıdan güçlü olmayanlarla sınırlı, prim oranının sigortalının uzmanlığına ve kazancına göre belirlendiği, kâr amacı gütmeyen sigorta türüdür¹³¹.

Özel sigorta süresi anlaşmayla belirlenir ve genelde bir yıldır. Sigorta ettiren/sigortalı tarafından yatırılan primle finanse edilir ve özel sigorta hukukuna tabidir. Özel sigorta faaliyeti, özel girişimcilerce kurulan bağımsız sigorta

¹²⁹ Mahir Çipil, a.g.e., s. 44, Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, a.g.e., s.32.

¹³⁰ Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Ögüz, a.g.e., s. 5, Ferudun Kaya, Mehmet Kahya, Sigorta ve Sigortacılık, (1.Baskı), Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş. İstanbul, Nisan, 2017, s. 50.

¹³¹ Mahir Çipil, a.g.e., s. 103, Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, a.g.e., s. 31, Ferudun Kaya, Mehmet Kahya, a.g.e., s. 26.

şirketlerince gerçekleştirilir. Sosyal sigortaların süresi bir yıldan uzun olup sigortalı çalışan, işveren ve devletçe finanse edilir. Sosyal sigortalar faaliyeti, kanunla kurulmuş kurumlar (Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK), Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK) vb.) eliyle yürütülmektedir¹³².

Sigorta Hukuku, sigortacılık faaliyetinin sürdürülmesi için gerçekleştirilen hukuki ilişkileri düzenleyen kurallar bütünü olarak ifade edilmekte olup mahiyeti itibariyle hususi (özel) sigorta hukuku ve sosyal sigorta hukuku olarak iki kısım halinde incelenir¹³³.

Kişilerin bireysel menfaatlerinin çeşitli rizikolara karşı güvence altına alınması için özgür iradeleriyle (akdî) gerçekleştirdikleri sigortacılık işlemlerini düzenleyen hukuk kuralları hususi (özel) sigorta hukuku olarak tanımlanırken¹³⁴, sigortacılık faaliyetine ait kamu hukuku kuralları da sosyal sigorta hukuku kavramını karşılamaktadır¹³⁵.

Hususi sigorta hukukunun başlıca kaynağını oluşturan 6102 sayılı TTK¹³⁶ “Altıncı Kitap”ı “Sigorta Hukuku”na ayırmış ve 1401-1520. maddelerde düzenlenmiştir. “Altıncı Kitap” “İkinci Kısım” sigorta çeşitleriyle ilgili özel hükümler içermekte olup “Birinci Bölüm” mal sigortasıyla sorumluluk (ihtiyari/zorunlu) sigortasından oluşan “zarar sigortaları”, “İkinci Bölüm” hayat, kaza ve hastalık- sağlık sigortalarından oluşan “can sigortaları” şeklinde tasnif edilmiştir. KTK “Sekizinci Kısım” “İkinci Bölüm”ü sigorta hukukuna yönelik hükümler içermekte olup yine SK, sigorta sözleşmelerine ilişkin uyuşmazlıkların çözümünde özel düzenleme niteliğindedir.

¹³² Ferudun Kaya, Mehmet Kahya, a.g.e., s. 27, Mustafa Çeker, Sigorta Hukuku, (11. Baskı), Karahan Kitabevi, Adana, Şubat, 2015, s. 12.

¹³³ Ali Bozer, Sigorta Hukuku, s.12, Rayegan Kender, a.g.e., s. 25, Mustafa Çeker, a.g.e., s. 12, Selahattin Kaya, a.g.e., s.20. Sigorta Hukukunu, sigortacılığın tâbi olduğu ana ilkelerle işleyişin kurallara uygun şekilde yürütülmesinin denetlemesi nedeniyle sigorta denetim hukuku ve sigorta sözleşmesini düzenleyen kurallarından ötürü sigorta sözleşmesi hukuku olarak yapılan ayırım için bkz. Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Öğüz, a.g.e. s. 11.

¹³⁴ , Ali Bozer, Sigorta Hukuku Genel Hükümler – Bazı Sigorta Türleri, s.2, Rayegan Kender, a.g.e., s. 25, Şaban Kayıhan-Özcan Günergök, a.g.e., s. 25.

¹³⁵ İnci Deniz Kaner, Sigorta Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020, s. 1. Mehmet Özdamar, Sigortacının Sözleşme Öncesi Aydınlatma Yükümlülüğü, Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş., Ankara, 2009, s. 50.

¹³⁶ RG: T. 14.02.2011, S. 27846.

Bilimsel öğretilerde, ödenecek tazminatın belirlenmesi bakımından ihtiyacın karşılanması kıstası esas alındığında “zarar (aktif / pasif) sigortası” ile “meblağ sigortası”, rizikonun konusu bakımından “şahıs sigortası” ve “malvarlığı sigortası”, isteğe bağlılık kıstasına göre “zorunlu sigorta” ve “isteğe bağlı sigorta” olarak çeşitli sınıflandırmalar da yapılmaktadır¹³⁷.

Ayrıca, sigorta ettirenin kişisel yararını sigorta korumasına aldırması anlamı taşıyan “kendi hesabına sigorta” ile başkasının menfaatini sigorta ettirme hali olan “başkası hesabına sigorta” sınıflandırması¹³⁸ yanında pirim ödeme sistemi bakımından “sabit primli sigortalar” ve prim miktarının rizikonun gerçekleşme oranına göre azalıp arttığı “değişir primli sigortalar” ayrımı da mevcuttur¹³⁹. Çalışmamızın kapsamı itibarıyla sadece sorumluluk sigortaları hakkında genel bilgi verilmiş, diğer sigorta türleri inceleme konusu yapılmamıştır.

1.3. Sigorta Sözleşmesi, Tarafları

Hususi sigorta güvencesi sözleşme ile sağlanır. Sigorta sözleşmesi TTK 1401. maddesinde: Sigortacının bir prim karşılığında, kişinin parayla ölçülebilen bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin (rizikonun) oluşması durumunda, gerçekleşen zararı tazmin etmeyi veya bir ya da birden fazla kişinin hayat sürelerinden ötürü yahut hayatlarında meydana gelecek bir takım olaylar sebebiyle bir para ödemeyi ya da sair edimlerde bulunmayı üstlendiği sözleşme olarak tarif edilmiştir.

Sigortanın işlem bilim, sayı bilim ve ekonomi bilimleriyle irtibatlı olması nedeniyle tatminkâr bir tanımlama yapmanın güçlüğü gözetildiğinde TTK m. 1401 hükmünde sözleşmenin objektif esaslı unsurlarının belirlenmesinin amaçlandığı savunulmakta ise de¹⁴⁰ tüm sigorta türlerini kapsamadığı, kelime hataları bulunduğu ve önemli noksanlıklar içerdiği, amacına uygun olmadığı gibi isabetsiz ve hatalı olduğu gerekçeleriyle eleştirilmektedir¹⁴¹.

¹³⁷ Mehmet Özdamar, a.g.e., s. 50, Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Ögüz, a.g.e., s. 83.

¹³⁸ Rayegan Kender, a.g.e., s. 237, M. Barış Günay, Sigorta Hukuku (4. Baskı), Seçkin Yayıncılık San. ve Tic. A.Ş. Ankara, 2022, s.69.

¹³⁹ Mustafa Çeker, a.g.e., s.22, Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, a.g.e., s.32.

¹⁴⁰ Zihni Metezade, Nurettin T. Güleli, a.g.e., s. 2.

¹⁴¹ Rayegan Kender, a.g.e., s. 184, Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Ögüz, a.g.e., s. 72, Selahattin Kaya, a.g.e., s. 26, Barış Günay a.g.e., s. 61.

TBK 1. maddesinde ifade edilen özellikleri taşımakta olan sigorta sözleşmesini taraflarını sigorta himayesini üzerine alan sigortacı ile prim ödeme borcunu üstlenen sigorta ettirenin oluşturduğu¹⁴², her iki tarafın yükümlülüklerinin bulunduğu, rızai nitelikte bir sözleşme olarak tanımlamak mümkündür¹⁴³. Bu özellikleri gereği, sigorta sözleşmesi ile ilgili konularda TTK’da hüküm bulunmadığı takdirde TBK hükümleri uygulanır (TTK m.1451). Ancak bu hüküm, diğer genel ve özel kanunlardaki düzenlemelerin dikkate alınması gerekliliğini ortadan kaldırmamakta olduğundan, TBK hükümlerine gidilmeden önce SK başta olmak üzere özel konumdaki kanunlarda yer alan hükümlere başvurulmalıdır.

Belirli bir prim karşılığında güvence sağlayan ve rizikonun gerçekleşmesi durumunda sigorta bedeli olarak ifade edilen tazminatı ödemeyi taahhüt eden, ilgili kanun ve mevzuat hükümlerine uygun şekilde sigortacılık faaliyetinde bulunmaya yetkili kuruluşlar “sigortacı” olarak adlandırılmaktadır. Sigorta ettiren ise belirli rizikolara karşı sigorta sözleşmesi yaptıran ve sigorta primini ödemekle yükümlüdür (TTK m. 1430).

Sigorta sözleşmelerinde üçüncü şahsın menfaatinin sigorta edildiği durumda, lehine sözleşme yapılan üçüncü kişiye “sigortalı” denilmektedir¹⁴⁴. Sigorta ettiren ile sigortalı kavramları ayrı anlama gelmekteyse de çoğu sigorta sözleşmelerinde aynı kişiyi ifade eder şekilde kullanılmaktadır. Örneğin, yangına karşı malını sigorta ettirmek amacıyla sigorta sözleşmesinin tarafı olan kişi sigorta ettiren ve sigortalı unvanlarının ikisini de karşılamaktadır.

Sigorta ettirenin sözleşmeden doğan borçların sahibi olduğu gözetildiğinde fiil ehliyetine haiz bulunması gerekirken, sigorta tazminatını talep hakkını elinde bulunduran sigortalının fiil ehliyeti aranmaz¹⁴⁵. Sigorta sözleşmesi hiçbir şekle tabi tutulmamıştır¹⁴⁶.

¹⁴² Rayegan Kender, a.g.e., s. 247, Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Öğüz, a.g.e., s. 86, Mustafa Çeker, a.g.e., s. 62.

¹⁴³ Rayegan Kender, a.g.e., s. 191, Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, a.g.e., s. 28, Sigorta sözleşmesinin niteliği itibarıyla bir iş görme sözleşmesi olduğu, sigortacının başkasına ait bir işi (rizikoyu taşıma işini) üzerine almak suretiyle sigorta ettirenin işini gördüğü yönünde görüş ve değerlendirmeler için bkz. Rayegan Kender a.g.e., s. 188.

¹⁴⁴ Mustafa Çeker, a.g.e., s. 63, İnci Deniz Kaner, a.g.e., s.6.

¹⁴⁵ Mustafa Çeker, a.g.e., s.63.

¹⁴⁶ YHGK, T. 28.09.1983, S. 1982/11-929 E., 1983/853 K., Selahattin Kaya, a.g.e., s.29.

Tarafların sigorta menfaati, riziko, sigorta bedeli ve primden oluşan temel unsurlarda anlaşması sonucunda sigorta sözleşmesi kurulmuş sayılır¹⁴⁷. TTK m. 1405 ve SK m. 11/2 hükmünde sigorta kuruluşu ile sigorta sözleşmesi yapmak isteyen sigorta sözleşme kurulması için sunduğu teklifnamenin, veriliş tarihinden itibaren otuz gün içinde sigortacı tarafından reddedilmemiş olması durumunda sözleşmenin kurulduğu açıklanmıştır.

Sigorta sözleşmesinin varlığını ve şartlarını ispatta yarayan belgeye “poliçe” adı verilir¹⁴⁸. Sigorta poliçesi, sözleşmenin taraflarının haklarıyla birlikte temerrüt konusundaki düzenlemeler yanında genel şartlar ile varsa özel şartları içermektedir. Sözleşmenin kurulmasından itibaren yirmi dört saat (aracı acenta veya broker vasıtasıyla gerçekleştiğinde on beş gün) içerisinde sigorta ettirene verilmesi gerekmektedir. Geç verilmesinden doğan zarar için sigortacı sorumlu tutulmuştur (TTK m. 1424). Poliçenin yürürlükte olduğu süre içinde poliçe şartları ve konusunda bir değişiklik yapılmak isteniyorsa “zeyilname” düzenlenmelidir.

Sigorta sözleşmeleri, sigortacıya göre güçsüz durumda olduğu kabul edilen sigortalıyı koruma amacıyla getirilen hükümler dışında, sözleşme özgürlüğüne tabidir. Emredici hükümlere, ahlak kurallarına, toplum değerlerine ve kişilik haklarına aykırılık teşkil etmediği sürece taraflar, sigorta poliçesinin kapsamını ve istisnalarını tespit etmek bakımından olabildiğince özgürdür¹⁴⁹.

1.4. Sigorta Sözleşmesinde Tarafların Yükümlülükleri Kapsamında Sigortacının Aydınlatma Yükümlülüğü ve Sigorta Ettirenin Beyan Yükümlülüğü

Sigorta sözleşmesinde sigortacının borç ve yükümlülükleri TTK m. 1421 – 1429 arasında sıralanmış olup bunlar; rizikoyu taşıma yükümlülüğü, aydınlatma yükümlülüğü, poliçe verme yükümlülüğü, giderleri ödeme borcu ve tazminat ödeme borcudur.

¹⁴⁷ Mustafa Çeker, a.g.e., s. 64.

¹⁴⁸ Rayegan Kender, a.g.e., s. 203, Ferudun Kaya, Mehmet Kahya, a.g.e., s. 83, Enver Alper Güvel, Afitap Öndaş Güvel, a.g.e., s.81.

¹⁴⁹Sigorta hukukunda sözleşme serbestisi ilkesi açıklamaları için bkz. Selahattin Kaya, a.g.e., 36, Mustafa Çeker, a.g.e., s. 69.

Sigorta sözleşmesinin kuruluş aşamasında sigortacı, sigortalı/sigorta ettirenlerle sözleşmenin esaslı unsurları üzerinde anlaşılır. Sözleşme metni içerik itibarıyla teknik terimler içerdiğinden, sigortalı/sigorta ettirenlerin sözleşmenin kurulması ile yükleneceği yükümlülükleri anlayabilmekte zorlandıkları, korunması gerektikleri kanaatiyle TTK m. 1423. hükmü sigortacıya aydınlatma yükümlülüğü getirmiştir¹⁵⁰. Sözleşme öncesi ve sonrasında aydınlatma yükümlülüğüne uyulmamasın sonuçlarından en önemlisi sigortalı/sigorta ettirenlere sözleşmeyi fesih hakkı tanınması ve varsa uğradığı zararın tazminini talep hakkıdır¹⁵¹.

Sigorta ettirenin sorumluluklarının başında ise önceki bölümde yer verdiğimiz prim ödeme borcu yanında, beyan yükümlülüğü, bilgi verme ve araştırma yapılmasına izin verme yükümlülüğü, zararı önleme, azaltma ve sigortacının rücu haklarını koruma yükümlülüğü gelmektedir (TTK, m. 1430 – 1448).

Sözleşmenin kurulmasında sigortalının beyanı esas olup sigortacının bu beyana istinaden yükümlülük altına gireceği gözetildiğinde, taraflardan her birinin diğer tarafa sözleşmenin kurulup kurulmayacağı ya da hangi şartlarda düzenleneceği konusundaki kararına etki edecek bütün bilgileri doğru olarak verme yükümlülüğü vardır (azami iyi niyet ilkesi)¹⁵².

Sigortalının aydınlatma yükümlülüğünün ihlalinin benzer sonuçları sigorta ettirenin sözleşme kurulması ve devamı aşamasında beyan yükümlülüğü, bilgi verme ve araştırma yapılmasına izin verme, zararı önleme, azaltma yükümlülüklerine uymaması hallerinde sigortalıya sözleşmeyi fesih veya prim farkı talep etme hakkı yanında tazminattan ödeme borcundan kurtulma imkanı vermesidir¹⁵³.

Sigorta sözleşmesi ile taraflara getirilen yükümlülüklerle, sözleşmenin ve dolayısı ile sigorta kurumunun devamlılığının sağlanması amaçlanmaktadır.

¹⁵⁰ Mehmet Özdamar, a.g.e. , Şaban Kayıhan-Özcan Günergök, a.g.e., s. 208, Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Ögüz, a.g.e., s 112.

¹⁵¹ Mustafa Çeker, a.g.e., s. 82, M. Barış Günay, a.g.e., s. 79, Raif Karasu, Yargıtay ve Sigorta Tahkimi İtiraz Hakem Heyeti Kararları Işığında Karayolları Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş., Ankara, 2016, s. 79.

¹⁵² İnci Kaner, a.g.e., s. 25, Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Ögüz, a.g.e., s. 73, Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, a.g.e., s. 46, Ferudun Kaya, Mehmet Kahya, a.g.e., s. 135.

¹⁵³ Mustafa Çeker, a.g.e., s. 112,

2. SORUMLULUK SİGORTASININ NİTELİĞİ VE ANA İLKELERİ

Zarar sigortalarının, malvarlığının pasif kısmının sigorta güvencesi altına alan sigorta türüne “sorumluluk sigortası” denilmektedir¹⁵⁴. TTK 1473 – 1486. maddelerinde düzenlenmiş olup ana ilke, sorumluluğu himaye edilen kişinin üçüncü şahıslara vermesi mümkün olduğu zararların karşılanması aşamasında malvarlığındaki azalmanın önlenmesi ve fiilinden zararı doğan kimselerin zararının tazmin edilmesidir¹⁵⁵.

Sorumluluk sigortaları, sigortalının üçüncü şahıslara vereceği zararı sigorta şirketi karşıladığından ve böylelikle bir anlamda zarar verenin ekonomik olarak altından kalkamayacağı durumlarda güvence sağladığından, üçüncü kişiler bakımından önem arz etmektedir¹⁵⁶.

TTK’da mal/zarar sigortaları bölümünde düzenlenmesine rağmen, zarar sigortalarıyla ilgili tüm hükümlerin sorumluluk sigortalarına uygulanacağını söylemek doğru değildir¹⁵⁷. Ödenecek tazminatın belirlenmesine uygulanacak yöntem ve ilkeler, mal sigortaları ile sorumluluk sigortaları için farklılık göstermektedir¹⁵⁸. Belli bir sigorta bedeli ve değerinden bahsedilmediğinden, mal sigortalarında tazminatın belirlenmesi için söz konusu olan tam sigorta, aşkın sigorta ve eksik sigorta ilkeleri¹⁵⁹ sorumluluk sigortasında uygulanmaz¹⁶⁰.

TTK m. 1473 hükmüne göre sorumluluk sigortasında sigortacı, sigorta sözleşmesi süresi boyunca doğan zararlardan, sözleşmede aksine bir hüküm yoksa, zarar daha sonra ortaya çıksa dahi sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar

¹⁵⁴ Rayegan Kender, a.g.e., s. 240, İnci Kaner, a.g.e., s. 43, Mustafa Çeker, a.g.e., s. 255, Işıl Ulaş, a.g.e., s. 764, Barış Günay, a.g.e., s. 209,

¹⁵⁵ Raif Karasu, a.g.e., s. 22, Raif Karasu, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, S. Özel, Cilt. 2, 2015, s. 685.

¹⁵⁶ Mustafa ÇEKER, a.g.e., s. 255.

¹⁵⁷ Işıl Ulaş, a.g.e., s. 764, Raif Karasu, a.g.m., s. 686.

¹⁵⁸ Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, a.g.e., s.61.

¹⁵⁹ Tam sigorta durumunda sigorta bedeli sigorta değerine eşittir. Sigorta değeri üzerinde bir mal sigortası yapılmışsa aşkın sigorta, sigorta değeri altında bir bedel ile mal sigortası yapılmışsa eksik sigorta durumu söz konusudur. (TTK m. 1462 – 1463), Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, a.g.e., s.62.

¹⁶⁰ Bilimsel öğretilerde sigorta değerinin evvelce bilinmesinin mümkün olduğu durumlarda, söz gelimi kiracının, ev sahibinin tazminat istemlerini karşılamak amacıyla kiracısı olduğu konutu sigorta ettirmesi örneğinde olduğu gibi, sigorta değerinin mevcut olduğu ve bunun neticesinde eksik ve aşkın sigorta ilkelerinin sorumluluk sigortalarında da uygulama alanı bulabileceği görüşü de tartışılmaktadır. Işıl Ulaş, a.g.e., s. 765.

tazminat ödemeyi üstlenir. Burada önemli olan husus, poliçe kapsamı dışında kalan durumlar ile poliçe kapsamında olsa dahi sigorta süresi sona erdikten sonra oluşan rizikonun sigortacının sorumluluğuna girmemesidir¹⁶¹.

TTK m. 1473/2 gereğince sigorta, sigortalının işletmesiyle alakalı sorumluluğu konusunda yaptırılmışsa, sözleşmede aksine düzenleme olmadığı durumlarda, sigortalının temsilcisi yanı sıra işletmenin veya işletmenin bir kısmının yönetiminde, denetiminde ve işletmede çalıştırılan kişilerin sorumluluğunu da karşılamaktır. Böyle bir halde sigortanın bu kişiler lehine yapıldığı kabul edilir. Bu düzenleme, sigorta sözleşmesinde sigortacının sorumluluk alanının genişletilmesi anlamını taşımaktadır¹⁶².

Sorumluluk sigortasının amacı, üçüncü kişilerin maruz kaldığı gerçek zararın giderilmesidir. Sorumluluk sigortalarında zarar kavramı; cismani zarar (üçüncü şahsın ölümü veya yaralanması), mal zararı ile mal varlığı zararı şeklinde üç alt başlığa ayrılır¹⁶³. Manevi zararlar ilgili tazminat talepleri sorumluluk sigortasının teminatı kapsamına dahil değildir¹⁶⁴.

Sözleşme kapsamında teminat altına alınan riziko gerçekleştiğinde, zarara uğrayan kimse tarafından sigortalıya karşı ileri sürülen tazminat talebine ilişkin giderler de sigortacı tarafından karşılanır (TTK m.1474). Sigortacının karşılaması gereken giderlerin olağan ölçüde olması ve aksine düzenleme bulunmuyorsa sigorta bedelini aşmıyor olması gerekir. Sigortalının istemesi durumunda sigortacı, bu gibi giderleri karşılamaya yetecek miktarda avans ödemesi yapmakla yükümlüdür. Böylelikle zararın önlenmesi ve azaltılması yükümlülüğünün yerine getirilmesi sağlanmaktadır¹⁶⁵.

Tüm sigortalarda olduğu gibi, sorumluluk sigortasında da rizikonun gerçekleştiği zaman dilimi büyük önem taşımaktadır. Sözleşmeyle sigortalıya, rizikonun gerçekleşmesi durumunda riziko ve zarar hakkında gerekli bilgi ve

¹⁶¹ Raif Karasu, a.g.m., s. 689. Mustafa Çeker, a.g.e., s. 256.

¹⁶² Mustafa Çeker, a.g.e. s. 257.

¹⁶³Rayegan Kender, Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri (Seminer Tebliği), Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, III. Sigorta Semineri, İstanbul 4-7 Nisan 1977, Bildiriler ve Tartışmalar, Sevinç Matbaası, s.12.

¹⁶⁴ Raif Karasu, a.g.m. s. 694

¹⁶⁵ Raif Karasu, a.g.m., s. 690, Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, a.g.e., s.67.

belgelerle beraber, sigortacıya bildirimde bulunma zorunluluğu getirilmiştir. TTK m. 1475 gereğince sigortalı, sorumluluk gerektiren halleri on gün zarfında sigortacıya bildirmesi gerekir.

Sigortalı ayrıca farklı bir düzenleme bulunmuyorsa, kendisine yöneltilen talepler konusunda da gecikmeksizin sigortacıyı haberdar etmelidir. Bu bildirim takiben ya da zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurduğu hallerde, TTK 1427 madde hükmüne yapılan gönderme gereğince, sigortacı gereken tüm araştırmaları yapmak ve en geç kırkbeş gün sonra tazminat ödemekle yükümlüdür (TTK m. 1475/2). Bildirim yükümlülüğüne uyulmaması veya geç bildirimde bulunulması, ödenecek tazminatta yahut bedelde artışa sebebiyet verirse, kusurun ağırlığına uygun şekilde, tazminattan veya bedelden indirim yapılabilecektir. Bu düzenlemenin kaynağı TTK m. 1446 hükmüdür. Şu var ki, sigortacı rizikonun gerçekleştiğini önceden öğrenmişse tazminattan indirim yapma imkânı ortadan kalkar¹⁶⁶.

TTK m. 1477 hükmü, sigorta hukukunun ana ilkeleri içinde yer alan riskin kasten gerçekleştirilmesine ilişkin genel maddeye uygun düzenlenmiştir. Buna göre sigortacı, sigortalının sorumluluk doğuran olayı kasten gerçekleşmesinden meydana gelen zararları karşılamak durumunda değildir. Ancak, sorumluluk sigortalının sigortalıdan ziyade zarar görenin, bir anlamda kamu menfaatinin korunması amacı belirtmeye başladığından, TTK m. 1484 /1 ile sigortacının, sigortalıya karşı ifa borcundan kurtulmuş olsa da zarar görene karşı bunu ileri süremeyeceği düzenlenmiştir¹⁶⁷.

Sigorta sözleşmesine taraf olmayan zarar görenle sigortacı arasındaki haller TTK 1478 – 1480 maddelerinde; zarar görenin sigortacıya karşı doğrudan dava açma hakkı, sigortacının zarar görenden bilgi isteme hakkı ve sigortacının zarar görene yapacağı tazminat ödemesini sözleşmeden kaynaklanan alacaklarıyla takas yasağı olarak düzenlenmiştir. Zarar görenin zararının bir an evvel tazmin edilmesi ve

¹⁶⁶ Mustafa Çeker, a.g.e., s. 257.

¹⁶⁷ Raif Karasu, a.g.m., s. 695, Madde eleştirisi için bkz. Birgül Sopacı Öztuna, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt 18, S. 12, Aralık 2012, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/802573>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

sigortalının ödeme güçsüzlüğüne karşı üçüncü kişilerin korunması amacı taşıyan bu hükümler, sorumluluk sigortasını üçüncü kişi lehine sözleşme durumuna sokmaz¹⁶⁸.

TTK m. 1472 gereğince sigortacı, hasar tazminatını ödedikten sonra sigorta ettirenin yerine geçer (halefiyet kuralı). Sigorta ettirenin oluşan zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı bulunuyorsa bu hak, tazmin ettiği bedel miktarınca sigortacıya ait olacaktır¹⁶⁹. Buna göre halefiyet prensibinin amacı sigortanın fazladan bir kâr sağlama aracı olmaması ilkesine dayanmaktadır.

Sorumluluk sigortalarında halefiyet ile ilgili hüküm TTK 1481 maddesinde düzenlenmiştir. Böylelikle sorumluluk sigortalarında halefiyet ilişkisinin geçerli olup olmadığı tartışması da sona ermiştir¹⁷⁰. Sigortacının, halefiyet esasına dayanarak zarardan sorumlu kişiye açacağı davada teminat kapsamında yer alamayan ödemelerle, gerçek zararı aşan tutarda ödeme yapması halinde fazladan tutarı talep edemez¹⁷¹.

TTK m. 1481 düzenlemesinde, sigortacının kendi sigortalısına rücu hakkı tanımlanmadığı, diğer kanunlarda aksine düzenleme yoksa, yalnızca zarardan sorumlu olan ve sigortalının dava yoluyla talepte bulunabileceği kişilere karşı talepte bulunma olanağı getirildiği belirtilerek, söz konusu düzenleme de işaret edilen “aksi yönde hüküm” için, KTK m. 95/2’de tanımlanan trafik kazasının, sürücünün alkollü olması ya da ehliyetinin bulunmamasından kaynaklanması durumunda sigortacının ödediği tazminat miktarınca kendi sigortalısına rücu hakkı örnek gösterilmektedir¹⁷²

Mal sigortalarında sigortacıya yöneltilebilecek taleplerde zaman aşımı süresi TTK m. 1420 hükmünde belirlenmiştir. Düzenleme gereğince sigorta sözleşmesinden kaynaklı bütün istemler, rizikonun gerçekleşmesinden itibaren iki yıl ve sigorta tazminatı ile sigorta bedeline dair talepler altı yıl geçmekle zamanaşımına

¹⁶⁸ Madde gerekçesi için bkz. Mustafa Çeker, a.g.e., s. 261, Rayegan Kender, a.g.e., s. 260.

¹⁶⁹ Rayegan Kender, a.g.e., m. 405.

¹⁷⁰ 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde bilimsel öğretide söz konusu tartışma için bkz. Raif Karasu a.g.m., s. 699, Ferudun Kaya, Mehmet Kahya, a.g.e., s.143.

¹⁷¹ Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Ögüz, a.g.e., s. 73.

¹⁷² Raif Karasu, a.g.m., s. 700, Mustafa Çeker, a.g.e., s. 266.

uğramaktadır¹⁷³. Sorumluluk sigortalarında sigortacıya yöneltilecek tazminat talepleri için zamanaşımı süresi, TTK 1482. maddesi hükmüne göre sigorta konusu olayın gerçekleştiği tarihten itibaren on yıldır¹⁷⁴.

3. ZORUNLU SİGORTALAR, KARAYOLLARI ZORUNLU TRAFİK SİGORTASI VE GENEL ŞARTLARI

3.1. Zorunlu Sigorta

Can ve mal güvenliğini tehdit eden pek çok tehlikeyle karşı güvence sağlamak amacıyla yaptırılan sigortaların, bir kısmı tamamen kişisel tercihe bağlıyken (ihtiyari), bir kısmı da kanunlar yoluyla zorunludur¹⁷⁵.

Ne zaman, nerede ve ne şekilde gerçekleşeceği bilinmemekle birlikte oluşabilecek zararın karşılanması amacıyla sigortanın yaptırılmasını emreden “zorunlu sigorta”, hususi sigortalarla sosyal sigortalar arasında bir konumda bulunmaktadır¹⁷⁶. TTK 1483 – 1484 maddelerinde yer alan düzenlemelerde bir sigorta sözleşmesi bulunması ve sözleşmenin Türkiye’de faaliyet gösteren bir sigorta şirketiyle yapılması olmak üzere iki tür zorunluluk sınıflandırması yapılmıştır¹⁷⁷.

Zorunlu sigortalarda hem sigorta ettirenler hem de sigortacılar yönünden zorunluluk getirilmiştir. Bu şekilde, kişilerin ihmal ve erteleme riski güvence altına alınarak, çok sayıda risk, kaza, afet karşısında mağdurların zararının giderilmesi, ulusal varlığın korunması, toplumsal fayda ve güvenliğin tesis edilmesi amaçlanmıştır.

Sigorta sözleşmesinin yapılmasında isteğe bağlılık esas olmasına rağmen zorunlu tutulması Anayasa’nın m. 48 hükmünde yerini bulan sözleşme özgürlüğünün

¹⁷³ Kanun metninde “üst zamanaşımı süresi” öngörülmesinin gerekçesi olan, sigorta sözleşmesinden doğan alacak hakkının muaccel hale gelmesinin rizikonun gerçekleştiğinin bildirilmesine bağlanması ve sigorta ettiren ya da sigortadan yararlanan kişilerin rizikonun gerçekleştiğini olay tarihinden çok sonra öğrenme ihtimali olarak gösterilmiş olması konusunda, rizikonun gerçekleştiğinin geç öğrenilmesinin çok rastlanan durum olmadığı yönündeki, kanaatimize göre haklı, gerekçe için bkz. Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Öğüz, a.g.e., s. 174.

¹⁷⁴ KTK m. 109 hükmü bakımından zaman aşımı süresi hakkında bilgiler çalışmamızın ileriki bölümlerinde verilecektir.

¹⁷⁵ Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Öğüz, a.g.e., s. 86.

¹⁷⁶ Yaşar Karayalçın, Mesuliyet ve Sigorta Hukuku Bakımından Başlıca İşletme Kazaları, Güzel İstanbul Matbaası Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1960, s. 50.

¹⁷⁷ Rayegan Kender, a.g.e., s. 223, Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Öğüz, a.g.e., s. 91.

sınırlandırılması olarak değerlendirilmektedir¹⁷⁸. Anayasa 48. madde gerekçesinde sözleşme hürriyetlerinin kamu yararı amacıyla sınırlanabileceği belirtilmiştir. Bu nedenle zorunlu sigorta ile ilgili düzenlemelerin kanun hükmü ile yapılması¹⁷⁹ ve belirli sorumluluğun sigortasının zorunlu hale getirilmesi gerektiğine işaret edilmektedir¹⁸⁰.

Birçok risk, kaza ve afet hallerinde koruma getiren zorunlu sigorta türü mevcuttur. Bunlar sırasıyla;

- * Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası (KZMMS),
- * Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası,
- * Zorunlu Deprem Sigortası (DASK),
- * Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası,
- * Özel Güvenlik Mali Sorumluluk Sigortası,
- * Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası,
- * Tıbbi Kötü Uygulamaya Karşı Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası,
- * Tehlikeli Maddeler ve Tehlikeli Atıklar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası
- * Yeşil Kart Sigortası'dır.

3.2. Karayolları Zorunlu Trafik Sigortası ve Genel Şartları

Çalışmamızın konusunu oluşturan “Uluslararası Mali Sorumluluk Sigortası / Yeşil Kart Sistemi”, sorumluluk sigortası kapsamında yer alan zorunlu mali sorumluluk (trafik) sigortasının koşullarını taşıyan bir sigorta türü olduğundan, bu bölümde KZMMS ve “Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sözleşmesi Genel Şartları (KZMMSGŞ)¹⁸¹”ndan da kısaca bahsetmekteyiz.

Sigorta sözleşmeleri, kural olarak sözleşme serbestisi ilkesine tabidir. Bu niteliği bakımından sigorta poliçesinde yer alan genel ve özel şartlar TBK sözleşme hükümleri kapsamında incelenmekte ve genel işlem şartı niteliğinde olduğu

¹⁷⁸ Işıl Ulaş, a.g.e., s.873.

¹⁷⁹ Mahir Çipil, a.g.e., s. 107.

¹⁸⁰ Rayegan Kender, a.g.e., s. 223, Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Öğüz, a.g.e., s. 91.

¹⁸¹ RG: T. 14.05.2015, S. 29355.

belirtilmekte¹⁸² ise de, devletin yetkili kurumları tarafından hazırlanmış olması sebebiyle idarenin düzenleyici nitelikte işlemi olduğu da tartışılmaktadır. Konuya ilişkin Anayasa Mahkemesinin 17.07.2020 tarihli kararında¹⁸³ yer alan ifadelerle genel şartların “idarenin düzenleyici nitelikte işlemi” olarak ifade edilmiştir.

Karayolu ile ulaşım faaliyetinin artması ve sebep olduğu zararların her geçen gün fazlalaşarak tüm toplumu etkileyen seviyeye ulaşması nedeniyle bir yasal düzenlemeye ihtiyaç duyulmuş, can ve mal güvenliğinin sağlanması bakımından trafik düzeni oluşturmak, trafik güvenliğiyle ilgili tüm hususlarda alınması gereken önlemleri belirlemek için KTK kabul edilmiştir¹⁸⁴. Yine bu Kanun hükümlerine dayanılarak Karayolları Trafik Yönetmeliği (KTY) çıkarılmıştır.

KTK’ da işleten ve bağlı olan teşebbüsün sahibi için öngörülen sorumluluk “tehlike sorumluluğu¹⁸⁵” olarak tanımlanır ve TBK md. 71/3’teki ifadeyle “belirli bir tehlike hali için öngörülen özel sorumluluk hükümleri” niteliğinde olduğuna işaret edilmektedir. İşletilme durumunda olmayan motorlu aracın sebebiyet verdiği zararlar için kusur sorumluluğu ilkeleri geçerlidir¹⁸⁶.

Trafik Kanunu m. 85 gereğince, bir motorlu aracın işletilmesi sırasında bir kişinin ölümüne, yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olunursa, işleten sayılan kişi veya kişiler bu zarardan sorumludur. Bu düzenlemede sigorta kapsamına giren araçların motorlu taşıt olduklarına işaret edilmiş, motorsuz taşıtlar KZMMS kapsamı dışında bırakılmıştır¹⁸⁷.

KTK’ de motorlu aracın tanımı, karayolunda kullanılmaya elverişli olan, insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan ve makine gücü ile hareketi sağlanan taşıtlar şeklinde yapılmıştır. Motorlu aracı işletenin sorumluluğu ise, kusura dayanmayan bir tehlike sorumluluğu kapsamındadır.

Trafik sigortası, karayolunda motorlu araç işleten kimsenin üçüncü şahıslara vermesi muhtemel bedensel (cismani) ve eşya zararlarından ötürü mali ve hukuki

¹⁸² Tekin Memiş, Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Yargısal Denetimi (1. Baskı) Oniki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, Haziran 2016, s. 2.

¹⁸³ Anayasa Mahkemesi T., 17.07.2020, S. 2019/40 E., 2020/40 K.

¹⁸⁴ Işıl Ulaş, a.g.e., s. 876.

¹⁸⁵ Safa Reisoğlu, a.g.e., s. 200.

¹⁸⁶ Işıl Ulaş, a.g.e., s. 894, Raif Karasu, a.g.e., s.26.

¹⁸⁷ KTK m 103 hükmü gereğince motorsuz taşıtlar ve motorlu bisiklet sürücülerinin hukuki sorumluluğu genel hükümler kapsamındadır.

sorumluluğu güvence altına alındığından, pasif ve aynı zamanda zarar sigortası niteliği taşımakta olduğu kabul edilmektedir¹⁸⁸.

Motorlu araçların işletilmesinin zarar doğurmaya müsait olması ve oluşacak tehlikenin büyüklüğü nedeniyle araç işletenlerine yüklenen hukuki sorumluluk uyarınca yasa koyucu, karayolunda çok sık meydana gelen kazalardan doğan zararın kısa sürede tazmin edilebilmesi için sigorta sisteminden yararlanılmasını gerekli görmüş ve KZMMS sözleşmesi düzenlenmesi zorunlu kılınarak (KTK m. 91), bu sigortayı yaptırmayanlara para cezası uygulanması öngörülmüştür¹⁸⁹. Trafik görevlilerinin yapacağı kontrollerde aracın KZMMS sigortası bulunmadığı belirlendiğinde, araç trafikten men edilir, ek olarak para cezası da uygulanır ve araç muayene bakımı da yapılmaz.

Ancak, trafik sigortasında etkin bir kontrol sisteminin olmayışı sebebiyle mevcut poliçe sayısı ile toplam araç sayısı arasında ne yazık ki büyük bir fark vardır. Meydana gelen zararın giderilmesindeki ekonomik kayıplar da gözetildiğinde, zorunlu sigortalarda hedeflenen kamu yararı tam olarak sağlanamamaktadır. Kanaatimizce sistemdeki kaçağın giderilmesi bakımından kontrol sisteminin de ıslahı gerekmektedir.

Araç işletenler, sigorta sözleşmelerini bitiş tarihini takip edecek şekilde her yıl yenilemek zorundadır. Yenileme işleminin gerçekleştirilmediği her otuz gün için, ardıl sigorta sözleşmesinin primi yüzde beş ilave edilerek hesaplanmakta olup bu oran yüzde elli ile sınırlıdır.

KTK anlamında, aracı bulunan herkesin trafikte seyredebilmesi bakımından bu sigortayı yaptırmakla mükellef olmasının yanı sıra, kaza branşında ruhsatlı sigorta şirketleri de poliçe düzenlenmesi için başvuranlara bu sigorta sözleşmesini düzenlemekle yükümlü tutulmuştur (KTK m. 101)¹⁹⁰.

¹⁸⁸ Işıl Ulaş, a.g.e., s. 876, Raif Karasu, a.g.e., s.21.

¹⁸⁹ 2022 yılında sigortasız araç kullanma cezası 196,00 TL dir. Cezanın kesildiği tarihi takiben on beş gün içinde ödenmesi halinde yüzde 25 indirim uygulanmaktadır.

¹⁹⁰ Sigorta sektöründe hayat - dışı branşında en fazla payı bulunan motorlu taşıt sigortaları ülkemizde ve Avrupa da teknik kârlılığın en az olduğu ya da bilanço dönemlerinin sürekli zararlar kapatıldığı sigorta çeşididir. Son yıllarda, bazı sigorta şirketlerinin çeşitli yöntemlerle trafik sigorta poliçesi düzenlemekten kaçındığı şikayetleri arttığı yönünden tespitler içeren, KZMMS (Trafik Sigortası) Hakkında Basın Duyurusu için bkz., <https://seddk.gov.tr/upload/Ana%20Sayfa%20g%C3%BCncel/karayollari-motorlu-aracilar-zorunlu-mali-sorumluluk-sigortasi-hakkinda-basin-duyurusu>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Trafik sigorta sözleşmesinin tarafı olan sigorta ettiren KTK m. 91 gereğince sadece araç sahibi değil, aracı işletenler olarak belirtilmiştir. Sigorta ettiren kavramı içine girenler; araç sahibi, aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan kişi, uzun süreliğine aracı kiralamış bulunan kiracı, yine aracı uzun süreli ariyet alan ve aracı rehin alandır.

KZMMS de diğer sözleşmelerin özellikleri içinde yer alan karşılıklı ve birbirine uyan irade açıklamaları ile kurularak bir poliçeye bağlanır. Sözleşmenin sosyal fonksiyonu nedeniyle sigortacının sorumlu olacağı zarar miktarının asgari tutarı tarafların iradesine bırakılmamıştır¹⁹¹.

Trafikte seyir halinde olan araçların dolaşımın evrensel olması nedeniyle¹⁹² gün geçtikçe daha fazla yabancı plakalı araç ülkemize giriş çıkış yapmaktadır. 13.02.2011 tarihli 6111 sayılı Kanunun 58. maddesi ile değişik, KTK 91/ değişik 5. bendi gereğince Hazine Müsteşarlığı'nın bağlandığı Bakanlık tarafından belirlenecek hükümler uyarınca yabancı plakalı araçları Türkiye'de geçerli sigortaları bulunmadığı durumda, ülke sınırlarına girişleri esnasında zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırmaları mecburi tutulmuştur.

KZMMSGŞ'nin "Sigortanın Kapsamı" başlıklı m. A.3 hükmünde açıklandığı üzere: Sigortacı, poliçede belirtilen motorlu taşıtın, karayolunda işletildiği esnada, üçüncü şahısların ölümüne, yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet verdiğinde, KTK gereğince sigortalıya/işletene düşen hukuki sorumluluk sınırları içinde ve nitelikleri Genel Şartlar'da gösterilmiş tazmin talepleri doğrultusunda, olay tarihinde geçerli zorunlu sigorta teminat limitleri içinde zararı karşılamalıdır¹⁹³. Karayolu tanımına, bağlantılı yollar da girmektedir (örnek AVM otoparkında meydana gelen kazalar).

¹⁹¹ Işıl Ulaş, a.g.e., s. 877.

¹⁹² İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi m.13. **Universal Declaration of Human Rights/Declaration Universelle des Droits de l'Homme*". BM Genel Kurulu T. 10.12.948, S: 217 A (III). <https://www.ihd.org.tr/insan-haklari-evrensel-beyannames/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

¹⁹³ KTK'da 2016 yılında yapılan düzenlemeyle tazminatın belirlenmesinde KTK'da hüküm yoksa öncelikle Genel Şartlara, burada da düzenleme yoksa TBK hükümlerine başvurulması gerektiği düzenlemesi Genel Şartların idari işlem niteliğinde olması sebebiyle iptal edilmiştir. Anayasa Mahkemesi kararı T. 17.07.2020 , S. 2019/40 E., 2020/40 K.

KZMMSGŞ m. A.3 hükmünde yer alan ve KTK'ye göre sigortalıya/işletene yüklenen sorumluluk, motorlu aracı işletenin üçüncü kişilere olan sorumluluğunun hepsi değil, Kanun'un m.85/1 kapsamıyla sınırlıdır.

Sigorta sözleşmesinde sigortacının sorumluluğu için gereken şartlar şu şekilde sıralanabilir; karayolunda işletim halinde motorlu araç olmalı ve bu nedenle bir zarar doğmalıdır. Yani zararlar aracın işletilmesi arasında nedensellik bağının varlığı gerekmektedir.

KZMMS'de zararın tazmininde uygulanacak esas kriterler; sınırlı sorumluluk, gerçek zararın giderilmesi, kusur esasına göre sorumluluk ve birden çok zarar gören bulunduğu durumlarda garameten ödeme ilkesi olarak sayılabilir¹⁹⁴.

Genel Şartların A.5 maddesinde teminat türleri; “araç hasarı ve araçta meydana gelen değer kayıplarını içeren - maddi zararlar teminatı-”, “sağlık giderleri teminatı”, “sürekli sakatlık teminatı” ve “destekten yoksun kalma (ölüm) teminatı” şeklinde belirlenmiştir¹⁹⁵.

Motorlu araçların işletilmesi sırasında, üçüncü kişilerin bedeni sağlığı yanında sahip olduğu mal ve hayvanlara zarar gelmesi de mümkündür. Bu çıkış noktasından hareket edildiğinde maddi zararlar; sigorta ettirenin fiili sebebiyle oluşan riziko ve üçüncü kişilerin parayla ölçülebilen hakları ya da eşyalarında oluşan hasarlar şeklinde ifade edilmektedir. Trafik sigortasıyla, aracı işletenin üçüncü kişiye zarar vermesi durumunda oluşabilecek maddi zarara dair sorumluluklar güvence altına alınmaktadır ki sorumluluk sigortası niteliğinde olması bunu gerektirir. Aracın tamamen kullanılamaz hale gelmesi yahut kısmen hasar oluşması halinde maddi zarardan söz edilir¹⁹⁶.

Sağlık giderleri güvencesine dahil olanlar ise; tedaviye esas olan (hastane, hekim, ameliyat ve bunlarla dair) her türlü harcamalar, özel bakıma ödenen bedeller,

¹⁹⁴ Raif Karasu, a.g.e., s. 85.

¹⁹⁵ Raif Karasu, a.g.e., s. 87.

¹⁹⁶ KZMMSGŞ'de araç değer kaybının tespiti için kullanılan hesap formülünün gerçek değer kaybını belirlemeye uygun olmadığı, hasar sonrası bazı hallerin değer kaybı teminatı dışında tutulmuş olmasının gerçek zarar ilkesine aykırı olduğu, sigorta ettirenin görevlendirdiği sigorta eksper tarafından düzenlenen raporların delil niteliği taşıdığı belirlenmesi gerektiği eleştirileri için bkz. Raif Karasu, a.g.e., s. 91, Sigorta eksperinin hazırladığı raporun bağlayıcılığı bulunmadığı yönünde görüş için bkz. Emine Yazıcıoğlu, Zehra Şeker Ögüz, a.g.e., s. 170.

beslenmeye ait giderler, tedavi kapsamında gerçekleştirilen yol ve barınma giderleri, tedavi sonrasında yapılan iyileşme giderleriyle protez vb. nedenlerle yapılan giderlerin oluşturduğu bedensel bütünlüğün kısmen veya tamamen yitirilmesinden doğan zararlardır.

KZMMSGŞ m. A.5/c bendinde “sürekli sakatlık” hali ile birlikte belli bir süre çalışmamaktan kaynaklanan geçici iş göremezlik zararların da teminat altına alındığına işaret edilmiştir. Buna göre, üçüncü kişinin trafik kazası nedeniyle bedenen eski hale dönmesi amaçlanmıştır. Geçici iş göremezlik tazminatının Genel şartlar A.2/d maddesindeki zarar tanımına girmediği ve A.5. maddesindeki teminat türlerinde sayılmadığından teminat dışı olduğu yönünde yargı kararları mevcuttur¹⁹⁷.

Destekten yoksun kalma (ölüm) teminatları ise; ölen kişinin desteğinden yoksun kalanların maddi zararlarıyla cenaze giderlerini kapsamaktadır.

Sakatlık tazminatında sakat kalanlar bakımından olduğu gibi, bu tazminat miktarı da kazada ölen kimsenin yaşına, elde ettiği gelire göre farklılık göstermektedir.

Destekten yoksun kalma tazminatı talep hakkı miras hukukundan ayrı ve hayatta kalanların kişiliklerinden doğan, asli ve bağımsız hak niteliğindedir.

Genel şartlarda değişiklik yapılmadan önceki düzenlemelere göre verilen YHGK kararlarında, araç sürücüsünün desteğinden mahrum kalan hak sahiplerinin üçüncü kişi konumunda oldukları kabul edilerek, tazminat talep edebilecekleri benimsenmiştir¹⁹⁸.

KTK m. 92. maddesi zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına dahil olmayan haller belirlenmiştir. KZMMSGŞ A.6 maddesi teminat dışında kalan hususları düzenlemektedir.

¹⁹⁷ Adana Bölge Adliye Mahkemesi 3. Hukuk Dairesi T. 27.11.2018, S.2018/1120 E., 2018/1228 K.

¹⁹⁸ Ölenin yakınlarının destek zararının, üçüncü şahıslar üzerinde doğan dolaylı ve yansıma yolu ile oluşan bir zarar olduğu gerekçesiyle, talep edilebileceği hakkında YHGK. Kararları hakkında eleştiri için bkz. Atilla Altop, Trafik Kazaları Nedeniyle İleri Sürülen Destekten Yoksun Kalma Taleplerine İlişkin Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 15.06.2011 Tarihli E.2011/17-142, K.2011/4111 Sayılı ve 22.02.2012 Tarihli E.2011/17-787, K.2021/92 Sayılı Kararları İle Yargıtay 17. Hukuk Dairesi’nin 05.06.2012 Tarihli E.2011/11551, K.2012/7391 Sayılı Kararının Değerlendirilmesi, Yaşar Üniversitesi e-dergi, 2013, Cilt.8, S. Özel.

Trafik kanunu 3. maddesindeki “trafik kazası” tanımına uygun olarak, hareket halinde bulunmayan araçların sebebiyet verdiği zararlar teminat dışıdır. Ayrıca hak sahibinin kusuruna karşılık gelen istemleri, ilgililerin sigortalının sorumluluk riski dahilinde olmayan talepleri, sigortalının, usul ve fûrunun, evlat edindiği kimselerin, beraber yaşadığı kardeşlerinin, eşinin mallarında oluşan zararların giderilmesine dair istemler, destekten yoksun kalan kimselerin sigortalının sorumluluk riski kapsamı dışında kalan talepleri, zarar görenlerin yanında olan eşyalar dışında sigortalı araçta ya da bu araçla çekilen römorklar ve yarı römorklarda olan eşyalara gelen zararların tazmini istemleri, manevi tazminata ilişkin talepler, KTK uyarınca sigortalının eylemlerinden sorumlu tutulduğu şahıslara yöneltebileceği istekler, çalınan veya gasp edilen araçlar yanında terör ve sabotaj eylemlerinde kullanılan araçların sebep olacağı zararlar ile bu bilgiyle araca binen kimselerin zarar görmeleri sebebiyle ileri sürecekleri talepler, motorlu bisikletlerin sebep olacağı zararlar, bir kısım çevresel zararlardan ileri gelen talepler, gelir ve kâr kayıpları, iş durması ve kira gelirinden mahrum kalınmasından kaynaklı giderim istemleri, cezai kovuşturma sebebiyle yapılan giderlerle, adli ve idari para cezaları teminat dışı kalan hallere ilişkin düzenlemelerdir. Elbette ki, genel şart ve ekleri ile tanımlanan teminat kapsamına dahil olmayan istemler de kesin olarak teminat dışı sayılmıştır.

Poliçede aksi kararlaştırılmamışsa, trafik sigortası Türkiye saatiyle öğlen 12.00’de başlamakta ve yine öğlen 12.00’de bitmektedir. Vade başlangıcının poliçenin düzenlendiği gün olduğu durumlarda, tanzim edildiği gün ve andan itibaren başladığı, bir dahaki sene aynı tarihte öğlen saat 12.00’de bittiği belirlenmiştir. Vade başlangıcı ileri bir tarih olarak belirtilmişse, belirlenen bu tarihte saat 12.00’de başlayarak bir sonraki senede saat 12.00’de sonlanır (KMZSSGŞ m. A.7). Hasar, belirlenen bu zamanlar dışında gerçekleşirse tazmin edilmez.

Sigortalı aracın işleteninin değiştiği hallerde, devreden şahsın bu durumu on beş günlük sürede sigortacıya iletmesi gerekir. Sigortacı, aracın devrinin bildirilmesini takiben on beş gün içinde sözleşmeyi feshedebilirse de sözleşme, fesih tarihini takip eden on beş gün sonrasına kadar geçerli sayılır (KTK m. 94).

KZMMSGŞ halefiyet hakkını da düzenlemekte olup sigortacının tazmin ettiği miktara kadar sigorta ettiren yerine geçeceği hükme bağlanmıştır (m. B.3).

Trafik kanunu m. 95. hükmünde sigortacının rücu hakkı genel düzenlemeye tabi tutulmuştur. Zorunlu sigortalara güveni korumak amacı taşıyan hükme göre sigortacı, zarar görene ödeme gerçekleşmesini takiben olayın kasti ve ağır kusurla işlenmesi durumunda, ehliyetsiz araç kullanıldığında, uyuşturucu ve alkol etkisi söz konusu olduğunda, istiap haddi üzerinde yolcu ve yük bulunduğunda, aracın çalınma ve gasp edilmesi sonucu kullanılması halinde, kaza sonrası tutanak düzenlenmesi yükümlüğüne aykırı davranışlar ve olay yerinin zorunlu haller dışında terk edilmesi durumlarında tazminatın kaldırılmasını ve azaltılmasını temin edeceği oranda motorlu aracı işletene rücu edebilir (KZMMSGŞ m. B.4)¹⁹⁹. Sigortacının zarar görene ödediği tazminatı sigorta ettirene rücu edebilmesinin koşulu, zararın doğumuna neden olay ile araç işleteninin kusuru arasında uygun nedensellik bağının olmasıdır²⁰⁰.

Sigorta ettirenin en önemli yükümlülüğü prim ödeme yükümlülüğüdür. Bu yükümlülük ve borcun ifa edilmemesinin neticeleri TTK m. 1430 – 1434. maddelerde düzenlenmiştir. KTK primle ilgili düzenleme m. 91/2’de, KZMMSGŞ’de ise “Sigorta Ücretinin Ödenmesi” başlıklı C.1. maddesinde yer almaktadır. Madde metninde sözleşme yapıldığında poliçenin teslimini takiben sigorta ücretinin tamamının ödeneceği belirtilerek, sözleşme taraflarının priminin asgari dörtte birinin poliçe tesliminde peşin ödenmesi şartıyla, kalan miktarın taksitlere bölünerek ödenebileceği hükmüne de yer verilmiştir.

Ülkemizde sigortacılık faaliyetinde bulunan kişi ve kurumların, kamu adına denetimi amacıyla 1963’te kurulmuş olan “Sigorta Murakabe Kurulu”, 1994 yılı itibariyle “Sigorta Denetleme Kurulu” adıyla Hazine Müsteşarlığı’nın bünyesine katılmış ve yine eş zamanlı olarak “Sigortacılık Genel Müdürlüğü” faaliyetine başlamıştır. Sektöre ilişkin düzenleme, gözetim ve denetleme faaliyetleri bu iki kurum aracılığı ile yerine getirilirken, 47 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi²⁰¹ ile her iki birim tek çatı halinde birleştirilmiş ve “Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu (SEDDK)” adı altında faaliyete geçirilmiştir.

¹⁹⁹ Işıl Ulaş, a.g.e., s. 1009.

²⁰⁰ Raif Karasu, a.g.e., s. 116.

²⁰¹ Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumunun Teşkilat ve Görevleri Hakkında 47 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, RG: T. 18.10.2019, S. 30922.

“Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik²⁰²” 4. maddesi gereğince trafik sigortasına ilişkin primler, sigorta şirketleri tarafından il bazında serbestçe tespit edilebilir. Ancak benzer riske sahip araçlarla aynı durumdaki işletenler için eşit oranda prim üzerinden sigorta sözleşmesi düzenlenmelidir. Riski yüksek olan sigortalılar bakımından prim SEDDK tarafından tespit edilir.

Trafik sigortası limitlerinden daha yüksek oranda hasar olduğu durumlarda, teminatı aşan miktarın ödenebilmesi bakımından, ilave limitler kapsamında teminat verebilen ihtiyari mali mesuliyet sigortasından yararlanılabileceği gibi, bir başka poliçe ile kasko sigortası yaptırılması mümkündür.

Hasarla ilgili verilen teminat limitlerini aşan miktarda zararın ortaya çıkması durumunda önce trafik sigortasından ödeme yapılacak, daha sonra aşan kısım kasko sigorta poliçesi kapsamında karşılanacaktır. Bu arada belirtmek isteriz ki, trafik sigortaları ile kasko sigortası arasındaki fark, trafik sigortaları üçüncü şahısların zararını karşılar, kasko işletenin kendi aracında oluşan zararları kapsamasıdır.

KTK m. 109 hükmüne göre zamanaşımı süresi, zararın olduğu hususuyla tazminat ödemek durumunda olan kimsenin öğrenildiği tarihi takip eden iki yıl ve her durumda kaza gününden başlayarak on yıl olarak belirlenmiştir.

KZMMSGŞ’de C.8 maddesi ikinci bendinde, zarar doğuran olayın cezayı gerektiren bir eylemden oluşması halinde 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu (TCK)²⁰³ kapsamında söz konusu eylem hakkında daha uzun bir süre öngörülmüşse bu sürenin maddi tazminat istekleri için de uygulanacağı belirtilmiştir. İşbu düzenleme de kaynağını KTK m.109/2 hükmünden almaktadır²⁰⁴. Bilindiği üzere haksız fiilin aynı zamanda suç tekil etmesi halinde hukuki sorumlulukla birlikte ceza sorumluluğu oluşmaktadır. Sorumluluğun giderilmesine ilişkin hukuk davası bakımından söz konusu zamanaşımı ile ceza davası yönünden zamanaşımı süreleri birbirinden farklıdır. Failin ceza davası dolayısı ile sorumluluğu daha uzun sürede zamanaşımına tabiyken, hukuk davasının konusunu oluşturan tazminat davası daha kısa sürede

²⁰² RG: T. 14.07.2007, S. 26582.

²⁰³ RG: T. 12.10.2004, S. 25611.

²⁰⁴ Işıl Ulaş, a.g.e., s. 1069.

zamanaşımına uğrayabilmektedir. Hal böyle olunca aynı fiilden dolayı fail, ceza davası açısından sorumluluktan kurtulamazken, faile karşı yöneltilen tazminat taleplerinin zamanaşımına uğramasının hakkaniyet ve hukuk ilkelerine ters düşeceğinden TBK’de tazminat davalarının ceza hukukuna göre daha uzun bir zamanaşımına tabi olan bir fiilden doğması halinde, ceza zamanaşımının uygulanacağı kabul edilmiştir²⁰⁵. KTK 109. maddesinin 2. fıkrası 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu²⁰⁶ (TBK) m. 72/c-2 hükmüne koşut bir düzenlemedir.

TCK gereğince zamanaşımı süresi bir ya da daha fazla ölen bulunduğu hallerde on beş sene, bedensel bütünlük ile ilgili yaralanmalarda aynı şekilde bir veya daha fazla yaralı varsa sekiz senedir. Hem ölü hem de yaralının olduğu kazalarda bu süre tümü için on beş sene olarak belirlenmiştir. Yargıtay kararlarında trafik kazasından kaynaklı tazminat talebiyle açılan davada belirlenen zamanaşımı süresinin sorumluların her biri yönünden aynı şekilde uygulanacağına işaret edilmiştir²⁰⁷.KMZSS kaynaklı uyuşmazlıklarda zarar görenler tarafından açılan bir hayli dava bulunmaktadır. TTK 1478. maddesi gereğince zarara uğrayan, uğramış olduğu zararın sigorta bedeline denk gelen kısmın sigortacı tarafından tazmin edilmesini talep edebilir. KTK m. 97 hükmünde de bu husus tekrar edilmiştir.

6704 sayılı “65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz ve Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkında Kanun”un²⁰⁸ 5. maddesiyle, KTK’nın 97. maddesi değiştirilmiş ve zarara uğrayan kimseye, zorunlu mali sorumluluk sigortasında belirlenen limitler kapsamında taleplerinin karşılanması için dava açılmadan önce sigorta kuruluşuna yazılı başvuru yapma zorunluluğu getirilmiştir. Gerekli belgelerle yapılan başvurunun, müracaatı takiben en geç on beş gün içinde yazılı şekilde cevaplandırması gerekir. Verilen cevabın talebin karşılamayacağı

²⁰⁵ Ziya Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, (1. Baskı), Seçkin Yayınevi, Ankara, 1999, s. 178.

²⁰⁶ RG: T. 04.02.2022, S. 27836.

²⁰⁷ “Davalıların kazaya neden olan aracın işleteni-sürücüsü ve trafik sigortacısı konumunda olduğu davada,. KTK 85/son maddesinde araç işletenin, sürücüsünün kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu olduğu ve KTK 91. maddesinde sigortacının işletenin hukuki sorumluluğunu üzerine aldığı düzenlenmesi gözetildiğinde ve yasada zamanaşımı uygulaması yönünden de müteselsil sorumlular için bir ayırım bulunmadığından, sorumluların her biri yönünden uygulanacak zamanaşımı süresinin aynı olduğu benimsenmiştir.” Y. 17 HD. T. 29.09.2009, S. 2009/6982 E., 2009/5833 K., Mustafa Çeker, a.g.e., s. 294.

²⁰⁸ RG: T. 26.04.2016, S. 29695.

yönünde olduğu ya da zararın tam olarak giderilmediği hallerde beliren uyuşmazlığın giderilmesi amacıyla zarar gören kimse, sigortacı aleyhine genel mahkemelerde²⁰⁹ dava açabileceği gibi, SK m. 30 gereğince, izleyen bölümde etraflı şekilde açıklayacağız, tahkime başvurabilir. Başvuru şartının gerçekleşmediği tespit edildiğinde davanın usulden reddi gerekmektedir²¹⁰.

CTK “Tazminat ve giderlerin ödenmesi” başlıklı 99. maddesinde, uğradığı zararın karşılanması isteyen kişinin kaza veya zararın belirlenmesi bakımından gerekli olan ve Genel Şartların ekinde belirtilen bütün belgeleri sigorta kuruluşunun merkezine ya da şubelerinden birisine iletmediği tarihten itibaren sekiz işgününe gereken tazminatın sigorta kuruluşu tarafından ödeneceği düzenlenmiştir. Aynı husus KZSSGŞ B.2 maddesinde tekrarlanmıştır. Bu süre temerrüt tarihine esas alınmaktadır²¹¹.Zorunlu sorumluluk sigortaları TTK 1483 vd. maddelerinde düzenlendiğinden, bu sigortalardan doğan uyuşmazlıklarda görevli mahkemenin ticaret mahkemeleri olduğu benimsenmiştir²¹².

6502 sayılı “Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun²¹³ (TKHK)” gereğince, gerçek şahıslar ve kamu dahil tüzel kişilerle tüketici arasında gerçekleştirilen her türlü sözleşme ve hukuku işlemle tüketiciye özgü ihtilaflarda görevli mahkemenin “tüketici mahkemeleri” olduğu düzenlenmiştir. Sigorta kuruluşunun, poliçe kapsamında yapacağı tazminat ödemesini takiben halefiyet ilkeleri doğrultusunda sigortalısına rücu davası açması durumunda görevli mahkeme buna göre belirlenecektir. Sigortalı ile zarara neden olan davalının tacir olması ve uyuşmazlığın ticari işletmelerini ilgilendirmesi halinde görevli mahkemenin ticaret mahkemesi olacağı kabul edilmiştir²¹⁴.

²⁰⁹ KZMMS kaynaklı uyuşmazlıklarda görevli mahkeme HMK m. 2, -4 hükümleri ile TTK m.5 hükmü gereğince değerlendirilir. Işıl Ulaş, a.g.e., s. 1057.

²¹⁰ Yargıtay kararlarında bu eksikliğin HMK m. 115/2 bendi kapsamında tamamlanabilecek nitelikte dava şartı olduğu hususunun yerleşik hal aldığına işaret edilmiştir Y 4. HD, T. 09.02.2022, S. 2021/8903 E., 2022/2004 K.

²¹¹ Y. 4 HD., T. 28.09.2021, S..2021/3898 E. 2021/5632 K..

²¹² Işıl Ulaş, a.g.e., s. 1058.

²¹³ RG: T. 28.11.2013, S. 28835.

²¹⁴ Y. 17 HD., T. 10.03.2015, S. 2015/1696 E, 2015/4081 K. bkz. Raif Karasu, a.g.e., s.126.

Yetkili mahkeme ile ilgili düzenleme KTK 110. maddesi ve KZMMSGŞ m. C.7 hükmünde yer almaktadır. Özel bir yetki kuralı olan bu düzenleme gereğince, sigorta kuruluşunun merkezi veya şubesinin olduğu yer ya da sigorta sözleşmesini düzenleyen acentenin bulunduğu yerdeki mahkemelerde dava açılabilir. Bu yetki kuralının HMK m. 5 ve onu izleyen maddelerde yer alan genel kurallara ilişkin yetki düzenlemelerini ortadan kaldırmayacağı, davacıya seçimlik bir hak tanıdığı savunulmaktadır²¹⁵.

C) SİGORTACILIKTA TAHKİM SİSTEMİ HAKKINDA GENEL BİLGİ

5684 sayılı SK²¹⁶ m. 30 hükmünde düzenlenen “Sigortacılıkta Tahkim” ve “Sigortacılıkta Tahkime İlişkin Yönetmelik²¹⁷” gereğince Sigorta Tahkim Komisyonu oluşturulmuş ve sigorta sözleşmelerinden kaynaklanan uyuşmazlıkların giderilmesi için Sigorta Tahkim Komisyonu’na başvurabilme olanağı getirilmiştir.

Böyle bir kurum oluşturulmasının kaynağında yer alan husus; sigortacılık sistemine ilişkin davaların görülmesi için kurulmuş ihtisas mahkemelerinin bulunmaması, yargılamanın sürüncemeli ve masraflı olmasıdır²¹⁸.

Bilindiği üzere, anlaşmazlığa düşen tarafların isteğe bağlı veya zorunlu olarak tahkim yoluna başvurmaları, isteğe bağlı tahkim sisteminde uyuşmazlığı inceleyecek hakemleri tarafların belirlemesi esası üzerine kuruludur. Sigorta Tahkim Komisyonu da isteğe bağlı tahkim niteliğinde ise de en önemli fark, hakemlerin Komisyon tarafından belirlenmesidir. Bu nedenle zorunlu mu yoksa ihtiyari mi olduğu konusunda farklı tespitler bulunmakta ise de, sistemin yapılanması itibarıyla karma nitelikte olduğu tespitine biz de katılıyoruz²¹⁹.

Sigorta kuruluşlarının iradi katılımı esasına dayalı faaliyet gösteren Komisyona hangi hallerde başvurulacağı SK 30. maddesinin 13. fıkrasında

²¹⁵ Işıl Ulaş, a.g.e., s. 1052.

²¹⁶ RG: T. 14.06.2007, S. 26552.

²¹⁷ RG: T. 17.08.2007, S. 26616.

²¹⁸ SK m. 30 hükmü gerekçesi için bkz. TBMM tutanakları 22. Dönem, S. 1364, <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss1364m.htm>, . Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²¹⁹ Dursun Saat, Tüketici İşlemi Niteliğindeki Sigorta Sözleşmeleri Ve Bu Kapsamda Sigorta Tahkim Komisyonunun Rolü, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt. 22, S. 3, İstanbul , 2016, s. 2462.

düzenlenmiştir. Buna göre, uyuşmazlık yaşayan kişinin öncelikle ilgili sigorta kuruluşuna başvurusunun olması ve isteğine cevap verilmemesi yahut kısmen veya tamamen reddedilmesini takiben Komisyona başvuru yapılabilir. Uyuşmazlığın tarafı olan sigorta kuruluşunun tahkim sistemine üye olması ve zararlandırııcı olayın üyelik tarihinden sonra meydana gelmiş bulunması gerekmektedir.

Zorunlu sigortalardan kaynaklanan, tahkim sistemi kapsamındaki uyuşmazlıklar için, ilgili kuruluş sigorta tahkim sistemine üye olmasa dahi, hak sahiplerinin SK m. 30 hükmüne göre tahkim usulünden faydalanması imkânı bulunmaktadır²²⁰.

Bu husus gözetildiğinde, yabancılık unsuru taşıyan sigorta sözleşmelerinden doğan ihtilaflarda zayıf konumda olan sigorta ettirenin, sigortalının ve lehtarın korunması için yeşil kart poliçesinden kaynaklı uyuşmazlıklarda Sigorta Tahkim Komisyonuna başvuru ile ilgili hukuki düzenlemelerin yapılması gerektiği kanaatindeyiz.

²²⁰ http://www.sigortatahkim.org/index.php?option=com_content&view=article&id=76&Itemid=91, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
YEŞİL KART SİSTEMİNİN
TÜRK HUKUKU VE KARŞILAŞTIRMALI HUKUK
BAKIMINDAN İNCELENMESİ

A) TÜRKİYE MOTORLU TAŞIT BÜROSU İLE GÜVENCE HESABI

1. TÜRKİYE MOTORLU TAŞIT BÜROSU

1.1. Genel Bilgi

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu (TMTB)²²¹, incelemiş olduğumuz kaynaklarda en yalın tanımıyla, yeşil kart sigortasına ait kayıtları ülkemiz adına tutmak ve yeşil kart sigortası yaptırmış olan motorlu araçların ülkemizde sebep oldukları hasarı gidermekle yükümlü kuruluştur.

Daha önce de değindiğimiz üzere, ülkemizin Yeşil Kart Sistemine dahil olması amacıyla 63/1723 sayılı Bakanlar Kurulu kararı²²² ile “Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği” çatısı altında “Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Motorlu Taşıt Bürosu” unvanıyla faaliyetine başlamıştır. 01.01.1964 tarihinde de, Bürolar Konseyi’ne üye olmuştur.

TMTB’nin diğer ülke bürolarıyla tek tip anlaşmaların imza edilmesi, yine Yeşil Kart Tarife ve Talimatı’nın çıkarılmasından sonra, üyesi olan sigorta şirketleri tarafından 01.04.1964 tarihinden itibaren yeşil kart sigorta poliçesi düzenlenmeye başlanmıştır.

Burada dikkati çeken husus, TMTB’nin kuruluş nedeni sayılan Avrupa Sözleşmesi’nin ülkemiz tarafından 26.06.1974’de imzalamasına rağmen, 19.10.1963 tarihinden itibaren faaliyet göstermesidir. Bu durum Avrupa Sözleşmesi’nin imzası tarihinde yürürlükte olan 1961 tarihli Anayasa’nın, kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının kanunla meydana getirileceği düzenlemesini içeren 122. maddesine aykırılık yarattığından, TMTB’nin yasal dayanaktan yoksun kalması sonucunu doğurmuştur. Oluşan durumun giderilmesi bakımından yayımlanan

²²¹ <https://www.tmtb.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²²² RG: T. 19.10.1963, S. 11535.

Yönetmelik²²³ ile hak ve borçlar yönünden önceki Büro'nun devamı niteliğinde olduğuna işaret edilerek, unvanı "Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu" şeklinde değiştirilmiştir²²⁴. Tüzel kişiliği haiz olarak kurulmuş olup SK m. 24 hükmüne dayanılarak hazırlanan "Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunun Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik²²⁵" çerçevesinde faaliyetini sürdürmektedir (Yönetmelik m.5).

Üyesi olan sigorta kuruluşlarının düzenlediği yeşil kart poliçelerine ilişkin oluşacak zararların tazmini bakımından garantör sorumluluğu taşımakta olan Büro, Yeşil Kart Sisteminin bir parçası olarak, yurt dışında düzenlenen geçerli bir yeşil kart poliçesi olan yabancı plakalı aracın Türkiye'de meydana gelen kazalarda neden oldukları zararları, yeşil kart sigortacısı adına gidermekle görevlidir (tedvir bürosu). Aynı zamanda, Türkiye'den yurt dışına çıkan yeşil kart sigortası bulunan TR plakalı araçların da, bulundukları ülkede sebebiyet verdikleri kazalarda oluşan zararların karşılanması sağlar (ödeme bürosu).

TMTB, üyesi olan sigorta şirketleri tarafından düzenlenen yeşil kartların basım, denetim ve düzenlenmesinden sorumludur. Türkiye plaka kodu taşıyan aracın YKS'ye üye yabancı ülkelerde sebebiyet verdiği zararları karşılamak adına, üyesi olan sigorta şirketlerinin katılımıyla oluşturulacak sigorta veya reasürans havuzları tesis etmek ve bunları yönetmekle görevlidir.

TMTB kapsamında bulunan sigortalara uygulanacak tarifeleri hazırlamak²²⁶, görev ve faaliyet alanına giren hususlarda her türlü yerli, yabancı kuruluş ve sigorta şirketleriyle anlaşmalar yaparak işbirliğinde bulunmak da faaliyetleri arasındadır.

TMTB'nin merkezi İstanbul'da olup gerek görüldüğü durumlarda başka yerlerde şube açma yetkisi de vardır (Yönetmelik m. 4).

²²³ RG: T. 26.10.1991, S. 21033.

²²⁴ Şenol Serkan Şentürk, a.g.m., s. 13. Bu unvanın da bir süre sonra "Türkiye Uluslar arası Trafik Sigortası Bürosu" olarak değişmesi için yasal düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. <https://www.sigortamedya.com.tr/dijital-kontrolle-yesil-kartta-sahtecilige-son/>, Erişim Tarihi 10.10.2022.

²²⁵ RG: T. 28.06.2008, S. 26920.

²²⁶ TMTB'nin bu faaliyetinin hakim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilmesi talebi hakkında soruşturma açılmasına gerek bulunmadığına ilişkin Rekabet Kurulu Kararı T. 04.05.2006, S. 2006-4-20, K. 06-32/391-101.

Büronun organları; Genel Kurul, Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu'ndan oluşmaktadır. Büro'nun faaliyetlerinin kuruluş amacı ile Yönetim Kurulu kararlarına uygun biçimde yürütülmesi görevi Büro Müdürü'ne verilmiştir (Yönetmelik m. 13). Yönetim Kurulu kararıyla istihdam edilen yeterli sayıda personel, Büronun amaç ve görevlerinin yerine getirilmesini temin etmektedir. Gelir ve giderleri başta olmak üzere Büro'nun tüm işlemleri Hazine Müsteşarlığı'nın yıllık denetimine tabidir.

Yönetmelik hükümleri kapsamında, ülkemizde kara taşıtları sorumluluk sigorta alanında faaliyet yetkisi olan sigorta şirketleri TMTB'nin doğal üyesidir (Yönetmelik m. 16). 2009 yılına kadar gönüllülük esasına dayalı yürütülmekte olan²²⁷ üyelik için, mevzuat değişiklikleri sonrasında nakden 50.000 TL kefalet akçesinin Büro hesabına yatırılması ve yabancı ülkelerde geçerli olacak biçimde düzenlenen sigorta poliçeleriyle ilgili olarak kurulan Havuzlara katılım zorunluluğu getirilmiştir.

“Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu”nun 01.04.2021 tarih ve 2021/3 no.lu “Katılım Esaslı Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyetlerine İlişkin Genelge” ve “Katılım Esasları Çerçevesinde Sigortacılık Bireysel Emeklilik Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik”²²⁸ hükümleri gereğince TMTB, 2021 yılı ilk gününden itibaren yönettiği “Riskli Sigortalılar Havuzu” kapsamında “katılım sigortacılığı” faaliyetini sürdüren üyesi durumundaki sigorta şirketlerinin bu havuzlarla ilgili bütün işlemlerini, sigortacılık ve bireysel emeklilik işlemlerinin katılım esasları çerçevesinde icrasını teminde görevlendirilmiş bulunan “Danışma Komitesi”nin onayladığı kural ve usuller gereğince “katılım sigortacılığı” esaslarıyla uyumlu duruma getirmiştir.

Bu amaçla, “Katılım Esaslı Yeşil Kart Reasürans Havuzu” kurulması ve yine “Katılım Esaslı Riskli Sigortalılar Havuzu Uygulaması” hakkında da İslam İktisadi Araştırmaları Vakfı (İKTİSAT) Danışma Komitesi'nden fikhî görüş alınmıştır²²⁹.

²²⁷ 2021 Yılı Sigortacılık ve Özel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor, s. 31, <https://seddk.gov.tr/upload/doc/2021-sigortacilik-ve-BES-faaliyet-raporu.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²²⁸ RG: T. 19.12.2020, S. 31339.

²²⁹ Her iki görüş için bkz. <https://www.tmtb.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

1.2. Yeşil Kart Reasürans Havuzu

Yönetmelik m. 5/2.a bendi kapsamında kurulmuş olup üyeleri kara taşıtları sorumluluk sigorta alanında faaliyet izni bulunan sigorta şirketleri ve kendi istekleri ile Havuza katılmak isteyen reasürans şirketlerinden oluşmaktadır.

“Yeşil Kart Reasürans Havuzunun Kuruluş ve Çalışma İlkeleri” kapsamında yürütülen tüm işlemler üyelerini Türkiye Sigorta Birliği, Hazine Müsteşarlığı ile TMTB yetkililerinin oluşturduğu Danışma Komitesi nezaretinde gerçekleşmektedir. Havuz kapsamında “hasar fazlası” reasürans anlaşması kapsamında her kaza için hasarın belli miktarı aşması durumunda, aşan kısım reasürörler tarafından karşılanır.

1.3. Riskli Sigortalılar Havuzu

“Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik²³⁰” gereğince kurulmuş olup yönetimi Büroya verilmiştir²³¹.

Riskli Sigortalılar Havuzu (RSH)’nin kuruluş amacı, zorunlu trafik sigortası sisteminin sürdürülebilmesidir. Bunun için sigorta şirketlerinin sunduğu teminatları karşılayacak şekilde uygun primlerin belirlenmesi yanında sigortalılar açısından da ödenebilir seviyede tutulması gerektiğine işaret edilmiştir.

RSH kapsamında tahsil edilecek prim ve tazmin edilecek hasarın üye şirketler arasında paylaşımını Büro yürütmektedir. Havuz kapsamındaki poliçelerin hasar işlemlerini yürütme görevi ise poliçeyi düzenleyen sigorta şirketine aittir.

RSH işlemlerinin değerlendirmesi Değerlendirme Komitesi tarafından yapılarak Hazine Müsteşarlığına rapor edilir. Değerlendirme Komitesi’nin sekreteryası TMTB tarafından yürütülmektedir. Komite’nin isteği doğrultusunda Büro, havuz kapsamında bulunan poliçelere dair hasar dosyaları ile bunlara dair süreci inceler ve sonuçlarını Komiteye sunar.

Büro, üyesi sigorta şirketleri ile Havuz arasındaki işleyişe dair uyuşmazlıkları, Hazine Müsteşarlığı’nın uygun görüşünü alarak girmektedir.

²³⁰ RG: T. 11.07.2017, S. 30121.

²³¹ Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında Tarife Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik, Geçici Madde 12.

1.4. TMTB’ye Başvuru Şekli, Zararın Karşılanması, Dava Açılması

1.4.1. Türkiye’de Meydana Gelen Kazalarda Başvuru Şekli

Maddi ve bedeni zararlar sonuçlanan trafik kazasının oluşmasını takiben zararın bir an evvel giderilmesi ve ödeme yapılması için zararlandırıcı olaya sebep olan motorlu kara taşıtının, olay tarihinde Yeşil Kart Sistemi üyesi olan bir ülkede düzenlenmiş geçerli bir yeşil kart belgesi olmalıdır.

Oluşan kaza sonrası başvuru için yapılması gereken işlemler; kaza mahallinde gerekli güvenlik önlemlerinin alınması, kolluk kuvvetlerinin tutanak düzenlenmesi gereken durumda en kısa zamanda bunlara ulaşılması, kolluk kuvvetleri tarafından tutanak düzenlenmesini gerektirecek durum yoksa kaza yerinin fotoğrafının çekilmesi, araçların kazadan sonraki pozisyonları yanında araç plakalarının ve araçta meydana gelen hasarı gösteren kısımların bu fotoğraflarda yer almasına dikkat edilmesi, sonrasında aracın emniyetli yere çekilerek anlaşmalı kaza tespit tutanağı²³² düzenlenmesi ve tutanakta yabancı plakalı aracın yeşil kart sigortası yanında kartı düzenleyen sigortacının unvanı, kodu, yeşil kartın numarası, sigortanın başlangıç ve bitiş tarihine ilişkin bilgilerin eksiksiz doldurulmasına özen gösterilmesi, yeşil kart sigorta belgesi, araca ait ruhsat, sürücünün ehliyet belgesi fotokopileri ile yabancı plakalı araç sürücüsünün imzaladığı araç bilgilerinin eksiksiz yazılı olduğu “anlaşmalı kaza tespit tutanağı” örneğinin alınması, kaza tarihinin yeşil kartın üstünde gösterilen sigorta teminatının başlangıç ve bitiş tarihleri arasında kalıp kalmadığının ve yine kart üzerindeki “TR” kutucuğunun çizili olup olmadığının kontrol edilmesi şeklinde sıralanabilir.

Yeşil kart üzerinde bulunan “TR” kutucuğunun üzerinin çizilmiş olması söz konusu poliçenin Türkiye’de geçerli bulunmadığı anlamını taşımaktadır ki bu aracın Türkiye’ye girişine izin verilmez²³³.

²³² 01.04.2008 tarihinden itibaren KTK ve KTY hükümleri gereğince, yalnızca maddi hasarın oluştuğı trafik kazalarına karışanların serbest iradeleriyle, Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi (TRAMER) internet sitesinde yayınlanan bilgiler çerçevesinde doldurdıkları “Maddi Hasarlı Kaza Tespit Tutanağı”dır.

²³³ 1. Seri No.lu Tblğ (m.24).

Yeşil kart sertifikasına sahip bir römorkun kazaya karışmış olduğu hallerde dahi meydana gelen kazadan çekicinin sigortacısı sorumlu olduğundan, alınan yeşil kartın çekiciye ait olması, tutanaklara da römorkun yanı sıra mutlaka çekicinin plakası ve yeşil kart bilgilerinin kaydedilmesi gerekmektedir.

Maddi zararlar sonuçlanan kazalarda, TMTB internet sayfasında yer alan “Zarar Gören İçin Bilgilendirme ve Tazminat Talep Formu”nun dikkatlice ve tüm soruları yanıtlayacak şekilde doldurularak imzalanması, hak sahibi gerçek kişilerin imza sirküleri ve sirkülerde ismi geçenlerin kimlik fotokopileriyle, gerçek kişilerin TC Kimlik Numarası ve hak sahibinin banka hesap bilgileri de eklenerek TMTB adresine²³⁴ kargo yoluyla gönderilmesi veya “hasar@tmtb.org.tr” uzantılı internet adresine elektronik ileti suretiyle ulaştırılması gerekmektedir.

Bedeni zararlar sonuçlanan kazalarda da yine başvuru formu, tazminat talep formu ile birlikte doldurulmalıdır. Sürekli sakatlık halinde “Özürlülük Ölçütü Sınıflandırması ve Özürlülere Verilecek Sağlık Kurulu Raporları Hakkında Yönetmelik²³⁵” gereğince hazırlanmış sağlık kurullarının raporuyla birlikte hak sahibi gerçek kişiler bakımından TC kimlik numarası, kolluk kuvvetlerinin düzenlediğı kaza tutanağı, mağdurun son üç aylık döneme ilişkin ücret bilgisinin ye aldığı belge, hak sahibinin banka hesap bilgileri, kazaya sebep olan yabancı plakalı aracın yeşil kart veya yeşil kart bilgileriyle birlikte TMTB’ye iletilmelidir.

Ölüm halinde ise; veraset belgesi, kolluk kuvvetlerinin düzenlediğı kaza tutanağı, vukuatlı nüfus kayıt belgesi, vefat edenin son üç aylık dönemi kapsayan kazancı gösteren belge, hak sahibinin banka hesap bilgileriyle birlikte tazminat talebinin incelenerek değerlendirilme yapılabilmesi bakımından Büro’ya gönderilmesi gerekir.

1.4.2. Yurt Dışında Meydana Gelen Kazalarda Başvuru Şekli

Türkiye’de meydana gelen kazalarda olduğu gibi, öncelikle kaza yerinin güvenliğı sağlanmalı, bulunan ülke mevzuatına göre görevli kolluk kuvvetlerine ulaşılmalı, kolluk kuvvetlerinin tutanak düzenlemesini gerektiren durum olmadığında

²³⁴ Faaliyet adresi (tezin hazırlandığı tarih itibarıyla); “Gülbahar Mahallesi, Büyükdere Caddesi, No. 103, Şarlı İş Merkezi. A Blok. Kat 4. Şişli/İstanbul”.

²³⁵ RG: T. 30.03.2013, S. 28603.

“Avrupa Karşılıklı Kaza Beyanı” ve/veya “Anlaşmalı Kaza Tespit Tutanağı” eksiksiz şekilde doldurulmalıdır. Sigortanın varlığına ilişkin evrak ile sürücü belgesinin, diğer araca ilişkin bilgi ve belgelerle verilmesi gerekmektedir.

Kaza nedeniyle tutuklanma durumunda TC Konsoloslugu veya Büyükelçiliği aranmalı, gerekli durumlarda tercüman talep edilmelidir.

Kazaya sürücü sıfatı ile karışılması halinde, Türkiye’ye dönüşte kazanın çalışılan kuruluşa veya TMTB’ye bildirilmesi gerekmektedir. Türkiye’de düzenlenmiş yeşil karta sahip bir aracın yurt dışında sebebiyet verdiği kaza nedeniyle zarar gören kişinin talebini TMTB’ye iletmesi mümkündür. Doldurulup imzalanan başvuru formu, gerekli belgeler eklenerek TMTB kurumsal adresine kargo vasıtasıyla veya tmtb@tmtb.org.tr adresine elektronik ileti yoluyla gönderilmelidir.

1.4.3. Zararın Tazmini

Yeşil kart belgesi, trafik sigortasının eki niteliğinde olup kazanın gerçekleştiği ülkede düzenlenmesi zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortasına eş değer bir belge özelliğine sahiptir.

KMZSSGŞ A.2. maddesinde belirtilen istisnanın²³⁶ hilafına sigortalıyı, TMTB’nin üyesi olduğu Yeşil Kart Sisteminin uygulandığı yabancı ülkede motorlu aracın işletilmesi nedeniyle oluşacak sorumluluk durumlarından ötürü, olayın gerçekleştiği ülkedeki mevzuat kapsamında ve zorunlu mali sorumluluk sigortası limitleri kapsamında güvence altına almaktadır.

Bürolar Arası İç Düzenlemenin “Taleplerin Tedviri” başlıklı m. 3/5. bendi gereğince, poliçeyi düzenleyen ülkede geçerli sorumluluk sigortası şartları ve teminat limitleri, zararın meydana geldiği ülkede geçerli olan şartlar ve limitler üzerindeyse kazanın olduğu ülkedeki büro, limitler üzerinde kalan kısım için sigortacı ile irtibata geçer. Yasal düzenlemeler TMTB’yi kazanın gerçekleştiği ülkedeki motorlu araç üçüncü şahıs sorumluluk sigortası şartlarıyla, limitleri aşan sözleşme garantilerini

²³⁶ KMZSSGŞ m. A.2. “Sigortanın Coğrafi Sınırı” başlıklı olup sigortanın Türkiye sınırlarında geçerli olduğunu düzenler.

gözetmekle yükümlü kılıyorsa, yeşil kartı düzenleyen sigorta kuruluşunun onay vermesine gerek yoktur.

1.4.4. Dava Açılması

Zarar gören üçüncü şahısların TMTB'ye başvurusu sonucunda bir sulh durumu söz konusu olmadığı takdirde, poliçeyi tanzim eden sigorta kuruluşu yahut ilgili büro yerine Büro, aleyhine tazminat davası açılmaktadırlar.

Bu davalarda kimi zaman TMTB ile birlikte yabancı sigorta şirketine de husumet yöneltilmekte olduğu emsal Yargıtay kararları mevcuttur²³⁷.

Büro, yabancı sigorta kuruluşu hesabına sözleşmenin düzenlenmesine aracılık eden veya hukuki işlemlere taraf olan pozisyonda değildir. Bu sebeple, açılan davalarda yabancı sigortacının ya da yabancı büronun acentesi durumunda da değildir²³⁸.

Çalışmamızın ikinci bölümünde yer verdiğimiz Sigorta Tahkim Komisyonu'na başvuru koşullarında SK m. 30 hükmü gereğince zorunlu sigortalardan doğan uyuşmazlıklar bakımından Tahkim Komisyonu'na üyelik aranmadığından, TMTB'de Sigorta Tahkim Komisyonu üyesi olmadığı halde, yeşil kart poliçesinin zorunlu sigorta kapsamı gözetildiğinde, sistemin zarar görenin mağduriyetinin en kısa sürede karşılanması amacı ve usul ekonomisi bakımından Sigorta Tahkim Komisyonu'na başvuru imkânının sağlanması için gerekli hukuki düzenlemelerin yapılması gerektiği kanaatimizi bir kez daha yineliyoruz.

1.5. Yeşil Kart Poliçe Sayıları ve Ödenen Tazminatlar Hakkında Veriler

Yeşil kart, sisteme dahil olan ülkelere seyahat eden motorlu taşıt kullanıcısına kolaylık sağlamaktadır.

Söz konusu belgeye sahip olan araç için garanti edilen sigorta teminatı ve poliçeyi düzenleyen sigorta kuruluşunun kolaylıkla belirlenebilir olması sebebiyle, aracın neden olduğu kazada zarar görene yapılacak tazminat ödemesi gecikmeksizin gerçekleştirilebilir.

²³⁷ İlgili kararlar hakkında bkz. Musa Algül, a.g.m., s. 532.

²³⁸ Musa Algül, a.g.m., s. 534.

2020 yılında düzenlenen yeşil kart poliçe sayısı pandemiden ötürü ülkeler arası seyahatlerin azalması sebebiyle, bir önceki yıla oranla yüzde 43,40 azalarak 79.622 olmuştur.

TMTB'nin 2020 yılında yurt dışında zarar gören kişi ve/veya kuruluşlara ödediği tazminat miktarı 18,5 milyon Euro'dur. Yurt dışında bulunan yabancı sigortacılar adına Türkiye'de zarar gören üçüncü kişilere ödenen tazminat tutarı ise 19,4 milyon TL'dir.²³⁹.

2021 yılında Motorlu Araç Sigorta poliçeleri toplamı 25.926.987 olup yeşil kart poliçe sayısı 107.168'dir. Yeşil kart direkt prim 368.444.000 TL iken, ödenen tazminat 65.745.000 TL olarak açıklanmıştır²⁴⁰.

Sistem dahilinde ülkemizde yıllar itibariyle prim üretim miktarı ile ödenmiş tazminatların tutarı aşağıdaki tablodan görülebilir.

Tablo 3. Yeşil Kart Sistemi Prim Üretimi ve Ödenen Tazminat Tutarı

Yıllar	Prim Üretim Miktarları	Ödenmiş Tazminatların Miktarı (000 Euro)
2017'de	29005	18060
2018'de	29719	17459
2019'da	30966	16731
2020'de	28756	18562
2021'de	34709	17537

Kaynak: Sigortacılık ve Özel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor, Yıl 2021, <https://seddk.gov.tr/upload/doc/2021-sigortacilik-ve-BES-faaliyet-raporu.pdf>, s. 32, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²³⁹ Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu Faaliyet Raporu, Yıl 2020, s. 28, <https://seddk.gov.tr/upload/Raporlar/Kurum%20Faaliyet%20Raporlar%C4%B1/faaliyet-raporu-2020.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²⁴⁰ Sigortacılık ve Özel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor, Yıl 2021 s. 9, <https://seddk.gov.tr/upload/doc/2021-sigortacilik-ve-BES-faaliyet-raporu.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

2. GÜVENCE HESABI

Trafik kazaları sebebiyle zarar görenleri korunma amacına hizmet eden garanti fonları, Avrupa Sözleşmesi hükümleri gereğince oluşturulmuştur. Bu ilke doğrultusunda ülkemizde faaliyet gösteren kurum, SK 14. maddesi gereği kurulan, “Güvence Hesabı”dır²⁴¹. Başlangıçta KTK m. 108 hükmüne istinaden “Garanti Fonu” ismiyle kurulmuş, SK ile kapsamı genişletilerek “Güvence Hesabı” adını almıştır.

Zorunlu sigortaların boşluğunun doldurulması ve zorunlu sigortalara olan inancın sağlanması amacıyla oluşturulan²⁴² Kurum, kapsamı içinde yer alan sigorta türleri: Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası, Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası, Tehlikeli Maddeler ve Tehlikeli Atık Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Maden Çalışanları Zorunlu Ferdi Kaza Sigortası ve Yeşil Kart Sigortasıdır.

SK 14. Maddeyle Güvence Hesabı Yönetmeliği²⁴³ 9. maddesinde yer alan düzenleme gereğince; sigortalı ya da sigortayı yaptırmaması gerekenin belirlenemediği hallerde kişilerin uğradığı bedensel zararlar, rizikonun gerçekleştiği tarihte geçerli sigorta poliçesi bulunmayan araçların sebebiyet verdiği bedensel zararlar, zorunlu sigorta teminat limitleriyle poliçede belirtilen teminat farkı kadar ödenecek bedensel tazminat miktarı, sigorta şirketinin ekonomik anlamda zarar durumdan ötürü sürekli şekilde tüm branşlar yönünden ruhsatlarının iptali yahut iflası durumunda (Güvence Hesabı kapsamında olan sigorta türleriyle sınırlı olarak) ödemekle zorunda olduğu maddi ve bedensel zararlar, çalınan ya da gasp edilen bir aracın karışmış olduğu kazada işletenin KTK hükümlerince sorumlu olmadığı hallerde kişinin uğrayacağı bedensel zararlar ve yeşil kart sigortası gereğince ülkemiz sınırlarında gerçekleşen kazalarda TMTB’nin evrak topladığı hasarlarla ilgili zararlar Güvence Hesabı tarafından tazmin edilmektedir.

²⁴¹RG: T. 18.10.1983, S. 18195, <https://www.guvencehesabi.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²⁴² Tekin Memiş, Güvence Hesabının Taşımanın 100 KM Altında Olması Nedeniyle Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası Kapsamında Ödeme Yapmayı Reddetmesi Hukuka Uygun Mudur?, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt. 3, S. 1, 2012, s. 129.

²⁴³ RG: T. 26.07.2007, S. 26594.

Güvence Hesabı, Yönetim Komitesi tarafından idare edilmekte, Hazine Müsteşarlığının onayı ile Komitenin tayin ettiği Hesap Müdürü ve yeterli personel ile amaç ve görevlerinin yerine getirilmesi sağlanmakta olup gelir ve giderleriyle işlemleri her sene Hazine Müsteşarlığı'na denetlenmektedir.

2020 yılında Güvence Hesabı'na yapılan başvuru sayısı 5365 olup bunların yüzde 72'si sigortasız araçlardan kaynaklı, yüzde 28'lik kısmı ise tespit edilemeyen araçlara ilişkindir. Sigortasız araçlar nedeniyle 172,8 milyon TL, tespit edilemeyen araçlar içinse 45,1 milyon TL olmak üzere toplam 217,9 milyon TL tazminat ödemesi gerçekleştirilmiştir²⁴⁴.

Güvence Hesabı'nın kapsamında kalan sigorta türlerine ilişkin 2019 - 2021 yılları itibariyle ödenen tazminat tutarları ise aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 4. Güvence Hesabı Kapsamında Yapılan Tazminat Ödemeleri

Hesap Kapsamında Sigorta Türleri	2019 Yılı (000 TL)	2020 Yılı (000 TL)	2021 Yılı (000 TL)
Trafik	312868	211985	248313
Taşımacılık Mali Sorumluluk	1911	1454	2799
Zorunlu Koltuk (Ferdî)	5540	2971	4907
Tüpgaz Sorumluluk	88	793	10
Tehlikeli Maddeler Sorumluluk	922	587	570
Maden Ferdî	2156	117	221
Hesaba Devredilen Şirketler	92870	96730	63585
Toplam	416356	314638	320405

Kaynak: 2021 Yılı Sigortacılık ve Özel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor, Yıl 2021, <https://seddk.gov.tr/upload/doc/2021-sigortacilik-ve-BES-faaliyet-raporu.pdf>, s. 34, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²⁴⁴ Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu, 2020 a.g.r., s. 28, <https://seddk.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Trafik sigortası kapsamında tazminat ödemelerinin elbette bir kısmı da yabancı plakalı motorlu araçlardan kaynaklıdır. Güvence Hesabı Yönetmeliği m. 9/2 bendinde yer alan düzenleme gereğince, yabancı plakalı araçların Türkiye’de sebebiyet verdiği trafik kazaları sonucu oluşan zararlar nedeniyle TMTB tarafından tekemmül ettirilen hasar dosyalarının tazminat ödemelerinin karşılanması bakımından Güvence Hesabına başvurulabileceği düzenlenmiştir.

Aynı husus Yönetmeliğin 11. maddesinde tekrar edilmiş, maddenin 2. bendinde Güvence Hesabının ödeyeceği tazminatlara ilişkin olarak TMTB tarafından yapılan tahsilatların en geç üç iş günü içinde hesaba aktarılması gerektiği hüküm altına alınmıştır.

Güvence Hesabı’nın hak sahiplerine yapmış olduğu tazminat ödemeleri nedeniyle zarar sorumlularına karşı rücu hakkıyla ilgili düzenlemeler SK m.14/7 ile Güvence Hesabı Yönetmeliği m. 16’da yer almaktadır.

Yönetmeliğin m. 16/d bendi gereğince, TMTB tarafından Yeşil Kart Sistemi kapsamında yapmış olduğu tahsilatların Güvence Hesabına aktarılmaması halinde Güvence Hesabının TMTB’ye rücu hakkı vardır.

B) YEŞİL KART SİSTEMİNE ÜYE ÜLKELER, SİSTEMİN İŞLEYİŞİ İLE İLGİLİ FARKLAR KARŞILAŞILAN SORUNLAR

1. YEŞİL KART SİSTEMİNE ÜYE ÜLKELER

Yeşil Kart Sistemi kuruluş aşamasında Avrupa kıtasını kapsamaktayken günümüzde Ortadoğu’da ve Akdeniz’e kıyısı olan birçok ülke de sisteme katıldığından, coğrafi alanı genişlemiştir. Günümüzde sisteme dahil ülke sayısı Türkiye ile birlikte 47’dir²⁴⁵.

Ülkelerin plaka kodlarının esas alındığı alfabetik sıralama şöyledir: (A) Avusturya, (AL) Arnavutluk, (AND) Andorra, (AZ) Azerbaycan, (B) Belçika, (BG) Bulgaristan, (BIH) Bosna Hersek, (BY) Beyaz Rusya - Belarus, (CH) İsviçre, (CY) Kıbrıs Cumhuriyeti, (CZ) Çek Cumhuriyeti - Çekya, (D) Almanya, (DK) Danimarka,

²⁴⁵ 1 Ocak 2022’den bu yana İsrail Yeşil Kart Sistemine katılmamakta olup İsrail ile CoB arasındaki işbirliği Bilgi Merkezleri Anlaşması aracılığıyla devam etmektedir. <https://www.cobx.org/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

(E) İspanya, (EST) Estonya, (F) Fransa, (FIN) Finlandiya, (FL) Lihtenştayn, (GB) Birleşik Krallık – Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda - İngiltere, (GR) Yunanistan, (H) Macaristan, (HR) Hırvatistan, (I) İtalya, (IR) İran, (IRL) İrlanda, (IS) İzlanda, (L) Lüksemburg, (LT) Litvanya, (LV) Letonya, (M) Malta, (MA) Fas, (MD) Moldova, (MK) Kuzey Makedonya, (MNE) Karadağ - Montenegro, (N) Norveç, (NL) Hollanda, (P) Portekiz, (PL) Polonya, (RO) Romanya, (RUS) Rusya, (S) İsveç, (SK) Slovakya, (SLO) Slovenya, (SRB) Sırbistan, (TN) Tunus, (UA) Ukrayna.

Pek çok kaynakta üye ülkeler arasında (IL) İsrail’de bulunmaktaysa da²⁴⁶ 01.01.2022 tarihinden itibaren sistem dışına çıkarak, işbirliğini Bilgi Merkezleri Anlaşması aracılığı ile sürdürmektedir.

Üye ülkelerin çoğunu Avrupa ülkeleri oluşturmakta olup Avrupa Ekonomik Alanı’nın (AEA) tüm üye devletleri sistemde yer almaktadır. Aşağıdaki tabloda üye ülkelerin sisteme giriş tarihleri gösterilmiştir.

²⁴⁶ *Road Accidents The Victim’s Guide to Europe*, AVUS Worldwide Claims Services, 2008.

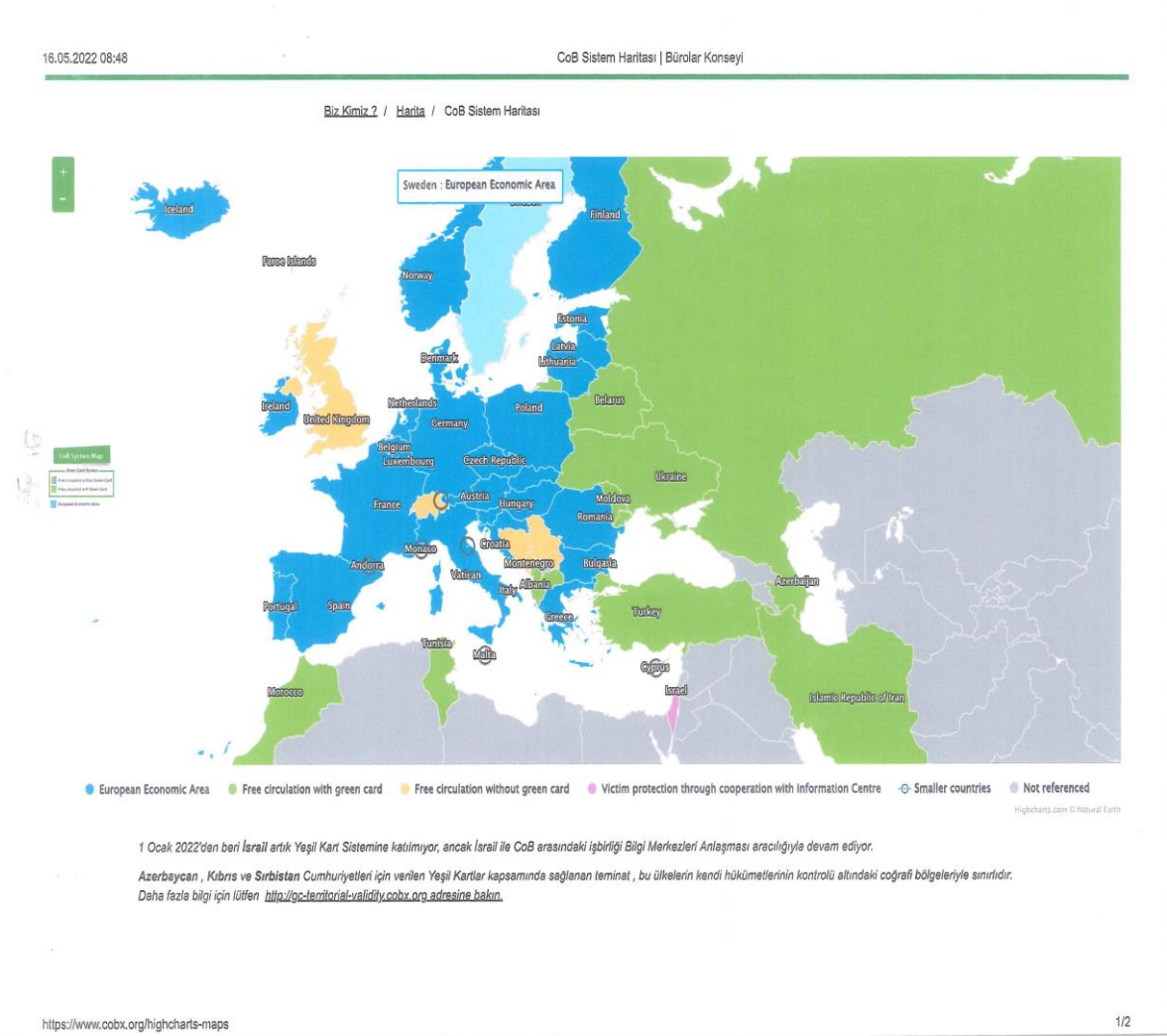
Tablo 5. Üye Ülkelerin Sisteme Giriş Tarihlerine Dair Liste

Members Date of Entry List

By Alphabetical Order			By Date of Entry		
A	Austria	1954	B	Belgium	1949
AL	Albania	1992	CH	Switzerland	1949
AND	Andorra	1996	CZ	Czech Republic	1949
AZ	Azerbaijan	2016	DK	Denmark	1949
B	Belgium	1949	F	France	1949
BG	Bulgaria	1971	FIN	Finland	1949
BIH	Bosnia and Herzegovina	1996	GR	Greece	1949
BY	Belarus	2003	IRL	Ireland	1949
CH	Switzerland	1949	L	Luxembourg	1949
CY	Cyprus	1996	N	Norway	1949
CZ	Czech Republic	1949	NL	Netherlands (The)	1949
D	Germany	1951	S	Sweden	1949
DK	Denmark	1949	SK	Slovak Republic	1949
E	Spain	1953	UK	United Kingdom	1949
EST	Estonia	1992	D	Germany	1951
F	France	1949	E	Spain	1953
FIN	Finland	1949	I	Italy	1953
GR	Greece	1949	P	Portugal	1953
H	Hungary	1960	A	Austria	1954
HR	Croatia	1992	SRB	Serbia	1954
I	Italy	1953	PL	Poland	1958
IL	Israel	1968	H	Hungary	1960
IR	Islamic Republic of Iran	1976	TR	Turkey	1964
IRL	Ireland	1949	RO	Romania	1965
IS	Iceland	1970	IL	Israel	1968
L	Luxembourg	1949	MA	Morocco	1969
LT	Lithuania	2003	TN	Tunisia	1969
LV	Latvia	1998	IS	Iceland	1970
M	Malta	1985	BG	Bulgaria	1971
MA	Morocco	1969	IR	Islamic Republic of Iran	1976
MD	Moldova	1997	M	Malta	1985
MK	North Macedonia	1994	AL	Albania	1992
MNE	Montenegro	2012	EST	Estonia	1992
N	Norway	1949	HR	Croatia	1992
NL	Netherlands (The)	1949	SLO	Slovenia	1992
P	Portugal	1953	MK	North Macedonia	1994
PL	Poland	1958	AND	Andorra	1996
RO	Romania	1965	BIH	Bosnia and Herzegovina	1996
RUS	Russia	2009	CY	Cyprus	1996
S	Sweden	1949	MD	Moldova	1997
SK	Slovak Republic	1949	UA	Ukraine	1997
SLO	Slovenia	1992	LV	Latvia	1998
SRB	Serbia	1954	BY	Belarus	2003
TN	Tunisia	1969	LT	Lithuania	2003
TR	Turkey	1964	RUS	Russia	2009
UA	Ukraine	1997	MNE	Montenegro	2012
UK	United Kingdom	1949	AZ	Azerbaijan	2016

Kaynak : https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/Members-Date-of-Entry-List.pdf,
Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Yeşil Kart Sistemine Üye Ülkeleri gösterir harita ise aşağıda görüntülenmiştir.



Şekil 4. Yeşil Kart Üye Ülkeler Sistem Haritası

Kaynak: <https://www.cobx.org/highcharts-maps>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Sisteme katılımın her geçen gün artması amaçlanmakta olup bu doğrultuda Ermenistan, Gürcistan ve Kazakistan'ın katılması da beklenmektedir²⁴⁷. Ayrıca Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerden Cezayir, Mısır, Lübnan, Libya ve Suriye için de sisteme üyeliğin mümkün olduğu belirtilmektedir.

²⁴⁷ <https://www.sigortamedya.com.tr/yesil-kart-sigortasi-sahtecilik/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Lihtenştayn'ın kendi sigorta ofisi yoktur. Görevleri İsviçre Ulusal Sigorta Ofisi tarafından yerine getirilmektedir. Yeşil Kart Sisteminde (*Council of Bureaux* CoB'ye ait sigorta ofisleri birliği), İsviçre ve Lihtenştayn bu nedenle tek bir bölge olarak kabul edilir. Bu nedenle uluslararası sigorta kartlarında (FL) kısaltması bulunmaz. Üzerinde (CH) kısaltması olmayan sigorta kartları da Lihtenştayn için kısıtlama olmaksızın geçerlidir.

Bazı devletler uluslararası karayolu trafiğini daha da kolaylaştırmak amacıyla yeşil kartın taşınmasını kaldırmışlardır. AB üyesi ülkelerin herhangi birinde kartın taşınması gerekli değilse de Arnavutluk, Azerbaycan, Beyaz Rusya, İran, Fas, Moldova, Rusya, Sırbistan, Tunus, Türkiye ve Ukrayna, Bölgesel Anlaşma şatları gereği işbirliğini sürdüren İsrail'de trafik sigortasının varlığının kanıtı olarak yeşil kartın bulundurulması gerekmektedir.

2. YEŞİL KART BELGE RENGİ, POLİÇE BEDELLERİ, TEMİNATLAR VE TEMİNAT MİKTARLARI YÖNÜNDEN ÜYE ÜLKELER ARASI UYGULAMA VE FARKLAR

2.1. Yeşil Kartın Rengi Bakımından (Beyaz Kart)

14.06.2019 günü gerçekleşen Bürolar Konseyi Genel Kurul'unda alınan kararla, 01.07.2020 itibariyle üye ülke büroları yeşil kartın beyaz kâğıda basılı (siyah beyaz) şekilde düzenlenmesi konusunda yetkilendirilmişlerdir.

Yine bu kapsamda trafik sigortasının varlığını ispata yarayan belgenin sadece kâğıda basılı olarak değil, sigortalının talebi üzerine sigortacı tarafından elektronik posta ile dijital ortamda gönderilebilmesine de imkan sağlanmıştır. Böylelikle kartın, sigortalının akıllı telefonuna kayıt edebilmesi de mümkün olmaktadır.

Yine sigortalının poliçeyi PDF formatında minimum A6, maksimum A4 formatında çıktı alarak bulundurması da olanaklı hale gelmiştir.

Beyaz kart kullanmayı kabul eden ülkelerde, mevcut yeşil kartların geçerlilikleri sona erene kadar kullanılmaya devam edilmesi kararlaştırılmıştır.

Yeşil kartın siyah - beyaz olarak düzenlenmesi için, üye ülke Bürolarının bu konudaki tercihlerini Bürolar Konseyi'ne bildirmeleri gerekir. Büroların renk tercihini gösteren tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 6. Büroların Yeşil Kart/Beyaz Kart Renk Tercih Listesi

ÜLKE	DURUM	SİYAH BEYAZ BELGE DÜZENLEME BAŞLAMA TARİHİ	YEŞİL RENKLİ BELGE DÜZENLEME BİTİŞ TARİHİ
ALMANYA	SADECE SİYAH BEYAZ	1.07.2020	31.12.2020
ANDORA	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
ARNAVUTLUK	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
AVUSTURYA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	BELİRTİLMEMİŞ
AZERBAYCAN	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
BELARUS	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
BELÇİKA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	31.12.2021
BOSNA HERSEK	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	BELİRTİLMEMİŞ
BULGARİSTAN	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
ÇEK CUMHURİYETİ	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	30.06.2022
DANİMARKA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	BELİRTİLMEMİŞ
ESTONYA	SADECE SİYAH BEYAZ	1.07.2020	1.07.2020
FAS	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
FİNLANDİYA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	BELİRTİLMEMİŞ
FRANSA	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
HRİVATİSTAN	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	BELİRTİLMEMİŞ
HOLLANDA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	BELİRTİLMEMİŞ
İNGİLTERE	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	1.07.2022
İRAN	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
İRLANDA	SADECE SİYAH BEYAZ	1.07.2020	30.06.2021
İSPANYA	SADECE SİYAH BEYAZ	31.03.2021	31.03.2021
İSRAİL	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
İSVEÇ	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
İSVİÇRE	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	BELİRTİLMEMİŞ
İTALYA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	30.06.2022
İZLANDA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	BELİRTİLMEMİŞ
KARADAĞ	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
KIBRIS	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
KUZEY MAKEDONYA	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
LETONYA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	30.06.2022
LİTVANYA	SADECE SİYAH BEYAZ	1.07.2020	1.07.2020
LÜKSEMBURG	SADECE SİYAH BEYAZ	1.11.2020	1.01.2021
MACARİSTAN	SADECE SİYAH BEYAZ	24.07.2020	30.09.2020
MALTA	SADECE SİYAH BEYAZ	1.07.2020	1.07.2020
MOLDOVA	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
NORVEÇ	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	BELİRTİLMEMİŞ
POLONYA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2021	30.06.2022
PORTEKİZ	SADECE SİYAH BEYAZ	31.12.2020	31.12.2020
ROMANYA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	31.12.2021
RUSYA	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
SİRBİSTAN	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
SLOVAKYA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	BELİRTİLMEMİŞ
SLOVENYA	SİYAH-BEYAZ VE RENKLİ BELGE	1.07.2020	31.12.2021
TUNUS	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
TÜRKİYE	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
UKRAYNA	SADECE YEŞİL RENKLİ BELGE	-	-
YUNANİSTAN	SADECE SİYAH BEYAZ	6.07.2020	31.12.2020

Kaynak : https://www.tmtb.org.tr/Forms/Yesil_Kart_Renk.pdf, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

2.2. Poliçe Bedeli ve Süreler

KZMMSGŞ' nin "Sigortanın Coğrafi Sınırı" başlıklı A. 4. maddesinde belirlendiği üzere 2022 yılında Türkiye'de geçerli olan, araç tipine göre belirlenen yeşil kart fiyatları ve süre bilgileri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 7. Türkiye’de Geçerli Yeşil Kart Fiyat ve Süre Bilgileri

YEŞİL KART FİYAT LİSTESİ

ARAÇ TİPİ	KOD		15 GÜN	1 AY	2 AY	3 AY	4 AY	5 AY	6 AY	7-12 AY
OTOMOBİL	A	GRENCARD	45,00 €	56,25 €	78,75 €	101,25 €	123,75 €	146,25 €	168,75 €	225,00 €
		GİDER VERGİSİ	2,25 €	2,81 €	3,94 €	5,06 €	6,19 €	7,31 €	8,44 €	11,25 €
		TOPLAM	47,25 €	59,06 €	82,69 €	106,31 €	129,94 €	153,56 €	177,19 €	236,25 €
TAKSİ	A1	GRENCARD	100,00 €	125,00 €	175,00 €	225,00 €	275,00 €	325,00 €	375,00 €	500,00 €
		GİDER VERGİSİ	5,00 €	6,25 €	8,75 €	11,25 €	13,75 €	16,25 €	18,75 €	25,00 €
		TOPLAM	105,00 €	131,25 €	183,75 €	236,25 €	288,75 €	341,25 €	393,75 €	500,00 €
MINIBUS (Sürücü Dahil 10-17)	M	GRENCARD	110,00 €	137,50 €	192,50 €	247,50 €	302,50 €	357,50 €	412,50 €	550,00 €
		GİDER VERGİSİ	5,50 €	6,88 €	9,63 €	12,38 €	15,13 €	17,88 €	20,63 €	27,50 €
		TOPLAM	115,50 €	144,38 €	202,13 €	259,88 €	317,63 €	375,38 €	433,13 €	550,00 €
OTOBÜS (Sürücü Dahil 18-30)	M1	GRENCARD	140,00 €	175,00 €	245,00 €	315,00 €	385,00 €	455,00 €	525,00 €	700,00 €
		GİDER VERGİSİ	7,00 €	8,75 €	12,25 €	15,75 €	19,25 €	22,75 €	26,25 €	35,00 €
		TOPLAM	147,00 €	183,75 €	257,25 €	330,75 €	404,25 €	477,75 €	551,25 €	735,00 €
OTOBÜS (Sürücü Dahil 31 ÜSTÜ)	E	GRENCARD	170,00 €	212,50 €	297,50 €	382,50 €	467,50 €	552,50 €	637,50 €	850,00 €
		GİDER VERGİSİ	8,50 €	10,63 €	14,88 €	19,13 €	23,38 €	27,63 €	31,88 €	42,50 €
		TOPLAM	178,50 €	223,13 €	312,38 €	401,63 €	490,88 €	580,13 €	669,38 €	892,50 €
KAMYON, TANKER VE ÇEKİCİ	C	GRENCARD	250,00 €	312,50 €	437,50 €	562,50 €	687,50 €	812,50 €	937,50 €	1.250,00 €
		GİDER VERGİSİ	12,50 €	15,63 €	21,88 €	28,13 €	34,38 €	40,63 €	46,88 €	62,50 €
		TOPLAM	262,50 €	328,13 €	459,38 €	590,63 €	721,88 €	853,13 €	984,38 €	1.312,50 €
İŞ MAKİNESİ	H	GRENCARD	60,00 €	75,00 €	105,00 €	135,00 €	165,00 €	195,00 €	225,00 €	300,00 €
		GİDER VERGİSİ	3,00 €	3,75 €	5,25 €	6,75 €	8,25 €	9,75 €	11,25 €	15,00 €
		TOPLAM	63,00 €	78,75 €	110,25 €	141,75 €	173,25 €	204,75 €	236,25 €	315,00 €
KAMYONET	C1	GRENCARD	100,00 €	125,00 €	175,00 €	225,00 €	275,00 €	325,00 €	375,00 €	500,00 €
		GİDER VERGİSİ	5,00 €	6,25 €	8,75 €	11,25 €	13,75 €	16,25 €	18,75 €	25,00 €
		TOPLAM	105,00 €	131,25 €	183,75 €	236,25 €	288,75 €	341,25 €	393,75 €	525,00 €
TRAKTÖR	H1	GRENCARD	10,00 €	12,50 €	17,50 €	22,50 €	27,50 €	32,50 €	37,50 €	50,00 €
		GİDER VERGİSİ	0,50 €	0,63 €	0,88 €	1,13 €	1,38 €	1,63 €	1,88 €	2,50 €
		TOPLAM	10,50 €	13,13 €	18,38 €	23,63 €	28,88 €	34,13 €	39,38 €	52,50 €
HAFİF REMORK (EŞYA TAŞIMA)	F	GRENCARD	17,00 €	21,25 €	29,75 €	38,25 €	46,75 €	55,25 €	63,75 €	85,00 €
		GİDER VERGİSİ	0,85 €	1,06 €	1,49 €	1,91 €	2,34 €	2,76 €	3,19 €	4,25 €
		TOPLAM	17,85 €	22,31 €	31,24 €	40,16 €	49,09 €	58,01 €	66,94 €	89,25 €
MOTOSİKLET	B	GRENCARD	36,00 €	45,00 €	63,00 €	81,00 €	99,00 €	117,00 €	135,00 €	180,00 €
		GİDER VERGİSİ	1,80 €	2,25 €	3,15 €	4,05 €	4,95 €	5,85 €	6,75 €	9,00 €
		TOPLAM	37,80 €	47,25 €	66,15 €	85,05 €	103,95 €	122,85 €	141,75 €	189,00 €
ÖZEL AMAÇLI TAŞIT - KARAVAN	G	GRENCARD	140,00 €	175,00 €	245,00 €	315,00 €	385,00 €	455,00 €	525,00 €	700,00 €
		GİDER VERGİSİ	7,00 €	8,75 €	12,25 €	15,75 €	19,25 €	22,75 €	26,25 €	35,00 €
		TOPLAM	147,00 €	183,75 €	257,25 €	330,75 €	404,25 €	477,75 €	551,25 €	735,00 €
TARIM MAKİNESİ	K	GRENCARD	60,00 €	75,00 €	105,00 €	135,00 €	165,00 €	195,00 €	225,00 €	300,00 €
		GİDER VERGİSİ	3,00 €	3,75 €	5,25 €	6,75 €	8,25 €	9,75 €	11,25 €	15,00 €
		TOPLAM	63,00 €	78,75 €	110,25 €	141,75 €	173,25 €	204,75 €	236,25 €	315,00 €

Kaynak : <https://www.turing.org.tr/uluslararasi-sigorta-yesilkart/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Taşıt ruhsatı ve trafik poliçesi fotokopilerinin ibrazı durumunda poliçe düzenlenebilmektedir. Türkiye’ de düzenlenen yeşil kart belgesi sistem üyesi tüm ülkelerde geçerlidir.

Bulgaristan’ da poliçe süreleri 1 – 3 aylık düzenlenmekte olup, 43 ülkede geçerliliği söz konusudur.

2.3. Tazmin Edilen Teminat Türleri Bakımından Farklar

Yeşil Kart Sistemine üye tüm ülkelerde geçerli minimum teminat tutarlarına ilişkin tablolar aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 8. Üye Ülkelerde Minimum Teminat Limitleri

Bureau Code	Country	Minimum amounts of insurance coverage							
		PERSONAL INJURIES				MATERIAL DAMAGE			
		per person / victim		per accident / claim		per person / victim		per accident / claim	
		EUR	national currency	EUR	national currency	EUR	national currency	EUR	national currency
A	Austria *	€ 3,300,000							
AL	Albania *	€ 163,680	ALL 20,000,000	€ 409,199	ALL 50,000,000	€ 81,840	ALL 10,000,000	€ 81,840	ALL 10,000,000
AND	Andorra	€ 50,000,000							
AZ	Azerbaijan	€ 2,668	AZN 5,000	€ 26,876	AZN 50,000	€ 2,668	AZN 5,000	€ 2,668	AZN 5,000
B	Belgium	n/a		Unlimited		n/a		€ 120,067,655.54	
BG	Bulgaria	n/a		€ 5,112,919		n/a		€ 1,022,584	
BIH	Bosnia and Herzegovina	n/a		€ 766,936	BAM 1,500,000	n/a		€ 178,952	BAM 350,000
BY	Belarus	€ 10,000		Unlimited		€ 10,000		Unlimited	
CH	Switzerland *	CHF 5,000,000 / € 4,677,268 per claim							
CY	Cyprus	n/a		€ 36,350,000		n/a		€ 1,220,000	
CZ	Czech Republic	€ 1,386,139	CZK 35,000,000					€ 1,386,139	CZK 35,000,000
D	Germany	n/a		€ 7,500,000		n/a		€ 1,220,000	
DK	Denmark	n/a		€ 16,860,924	DKK 126,000,000	n/a		€ 3,345,421	DKK 25,000,000
E	Spain	n/a		€ 70,000,000		n/a		€ 15,000,000	
EST	Estonia	n/a		€ 5,600,000		n/a		€ 1,200,000	
F	France	Unlimited				€ 1,220,000			
FIN	Finland **	Unlimited				n/a			
FL	Liechtenstein *			€ 6,070,000				€ 1,220,000	
GB	United Kingdom	Unlimited						€ 1,425,466	GBP 1,200,000
GR	Greece	€ 1,220,000						€ 1,220,000	
H	Hungary			€ 6,070,000				€ 1,220,000	
HR	Croatia			€ 6,280,182	HRK 46,739,000			€ 1,262,244	HRK 9,394,000
I	Italy	n/a		€ 6,070,000		n/a		€ 1,120,000	
IL	Israel	Unlimited				No compulsory insurance			
IR	I.R. of Iran	€ 77,811	IRR 3,600,000,000	Unlimited		n/a		€ 1,945	IRR 90,000,000
IRL	Ireland	Unlimited						€ 1,220,000	
IS	Iceland	n/a		€ 25,702,723	ISK 3,493,000,000	n/a		€ 3,245,033	ISK 441,000,000
L	Luxembourg	n/a		Unlimited		n/a		Unlimited	
LT	Lithuania	n/a		€ 5,210,000		n/a		€ 1,050,000	
LV	Latvia			€ 5,210,000				€ 1,050,000	
M	Malta			€ 6,070,000				€ 1,220,000	
MA	Morocco	MAD 50,000,000 / € 4,709,871							
MD	Moldova	€ 51,820	MDL 1,000,000	€ 259,098	MDL 5,000,000			€ 51,820	MDL 1,000,000
MK	F.Y.R. Macedonia *	n/a		€ 675,000		n/a		€ 337,500	
MNE	Montenegro *	n/a		€ 550,000		n/a		€ 300,000	
N	Norway	Unlimited						€ 1,235,000	
NL	Netherlands *	n/a		€ 6,070,000		n/a		€ 1,220,000	
P	Portugal *	n/a		€ 6,070,000		n/a		€ 1,220,000	
PL	Poland			€ 5,210,000				€ 1,050,000	
RO	Romania			€ 6,070,000				€ 1,220,000	
RUS	Russia	€ 10,400	RUB 500,000	n/a		€ 8,300	RUB 400,000	n/a	
S	Sweden	SEK 300,000,000 / € 26,196,018 per accident							
SK	Slovak Republic			€ 5,240,000				€ 1,050,000	
SLO	Slovenia			€ 5,240,000				€ 1,050,000	
SRB	Serbia			€ 1,000,000				€ 200,000	
TN	Tunisia	Unlimited							
TR	Turkey *	€ 62,149	TRY 410,000	€ 310,747	TRY 2,050,000	€ 6,215	TRY 41,000	€ 12,430	TRY 82,000
UA	Ukraine	€ 9,840	UAH 260,000	Unlimited		€ 4,920	UAH 130,000	€ 24,600	UAH 650,000

* Coverage amounts may vary depending on types of vehicles. The amounts indicated are usually for passenger vehicles. Please refer to the relevant Compendium for more details.

** The coverage amount for material damage (per accident) of EUR 5 000 000 is per each motor liability insurance liable for the damage.

Other special considerations may apply in respect of individual figures quoted (e.g. number of seats, heads of damage, etc.). Please refer to individual Compendia for more details.

NOTE: The figures are based on information provided by the National Bureau of the country concerned.

Where the amounts are indicated in national currency, ECB reference rates or official rates of the National (Central) Bank of the country as of 30/01/2020 (or, if those not available, latest available as of 30/01/2020) are used to indicate an equivalent amount in EUR.

The amounts are provided for information only, and the CoB assumes no responsibility for the accuracy of, or future changes in, their values (including due to exchange rate fluctuations).

Kaynak:

https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/MinimumAmountOfCoverage-2020-01-31-UPDATED.pdf, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Bureau Code	Country	Minimum amounts of insurance coverage (EEA Countries)							
		PERSONAL INJURIES				MATERIAL DAMAGE			
		per person / victim		per accident / claim		per person / victim		per accident / claim	
		EUR	national currency	EUR	national currency	EUR	national currency	EUR	national currency
A	Austria *	€ 6,300,000				€ 1,300,000			
B	Belgium	n/a		Unlimited		n/a		€ 120,067,655.54	
BG	Bulgaria	n/a		€ 5,112,919		n/a		€ 1,022,584	
CY	Cyprus	n/a		€ 36,350,000		n/a		€ 1,220,000	
CZ	Czech Republic	€ 1,386,139	CZK 35,000,000					€ 1,386,139	CZK 35,000,000
D	Germany	n/a		€ 7,500,000		n/a		€ 1,220,000	
DK	Denmark	n/a		€ 16,860,924	DKK 126,000,000	n/a		€ 3,345,421	DKK 25,000,000
E	Spain	n/a		€ 70,000,000		n/a		€ 15,000,000	
EST	Estonia	n/a		€ 5,600,000		n/a		€ 1,200,000	
F	France	Unlimited				€ 1,220,000			
FIN	Finland **	Unlimited				n/a		€ 5,000,000	
FL	Liechtenstein *			€ 6,070,000				€ 1,220,000	
GB	United Kingdom	Unlimited						€ 1,425,466	GBP 1,200,000
GR	Greece	€ 1,220,000						€ 1,220,000	
H	Hungary			€ 6,070,000				€ 1,220,000	
HR	Croatia			€ 6,280,182	HRK 46,739,000			€ 1,262,244	HRK 9,394,000
I	Italy	n/a		€ 6,070,000		n/a		€ 1,120,000	
IRL	Ireland	Unlimited						€ 1,220,000	
IS	Iceland	n/a		€ 25,702,723	ISK 3,493,000,000	n/a		€ 3,245,033	ISK 441,000,000
L	Luxembourg	n/a		Unlimited		n/a		Unlimited	
LT	Lithuania	n/a		€ 5,210,000		n/a		€ 1,050,000	
LV	Latvia			€ 5,210,000				€ 1,050,000	
M	Malta			€ 6,070,000				€ 1,220,000	
N	Norway			Unlimited				€ 1,235,000	
NL	Netherlands *	n/a		€ 6,070,000		n/a		€ 1,220,000	
P	Portugal *	n/a		€ 6,070,000		n/a		€ 1,220,000	
PL	Poland			€ 5,210,000				€ 1,050,000	
RO	Romania			€ 6,070,000				€ 1,220,000	
S	Sweden	SEK 300,000,000 / € 28,196,018 per accident							
SK	Slovak Republic			€ 5,240,000				€ 1,050,000	
SLO	Slovenia			€ 5,240,000				€ 1,050,000	

* Coverage amounts may vary depending on types of vehicles. The amounts indicated are usually for passenger vehicles. Please refer to the relevant Compendium for more details.

** The coverage amount for material damage (per accident) of EUR 5 000 000 is per each motor liability insurance liable for the damage.

Other special considerations may apply in respect of individual figures quoted (e.g. number of seats, heads of damage, etc.). Please refer to individual Compendium for more details.

NOTE: The figures are based on information provided by the National Bureau of the country concerned.

Where the amounts are indicated in national currency, ECB reference rates or official rates of the National (Central) Bank of the country as of 30/01/2020 (or, if those not available, latest available as of 30/01/2020) are used to indicate an equivalent amount in EUR.

The amounts are provided for information only, and the CoB assumes no responsibility for the accuracy of, or future changes in, their values (including due to exchange rate fluctuations).

Bureau Code	Country	Minimum amounts of insurance coverage (Non-EEA countries)							
		PERSONAL INJURIES				MATERIAL DAMAGE			
		per person / victim		per accident / claim		per person / victim		per accident / claim	
		EUR	national currency	EUR	national currency	EUR	national currency	EUR	national currency
AL	Albania *	€ 163,680	ALL 20,000,000	€ 409,199	ALL 50,000,000	€ 81,840	ALL 10,000,000	€ 81,840	ALL 10,000,000
AND	Andorra	€ 50,000,000				€ 50,000,000			
AZ	Azerbaijan	€ 2,668	AZN 5,000	€ 26,678	AZN 50,000	€ 2,668	AZN 5,000	€ 2,668	AZN 5,000
BIH	Bosnia and Herzegovina	n/a		€ 766,938	BAM 1,500,000	n/a		€ 178,952	BAM 350,000
BY	Belarus	€ 10,000		Unlimited		€ 10,000		Unlimited	
CH	Switzerland *	CHF 5,000,000 / € 4,877,268 per claim							
IL	Israel	Unlimited				No compulsory insurance			
IR	I.R. of Iran	€ 60,520	IRR 2,800,000,000	Unlimited		n/a		€ 1,513	IRR 70,000,000
MA	Morocco	MAD 50,000,000 / € 4,709,871							
MD	Moldova	€ 51,820	MDL 1,000,000	€ 259,098	MDL 5,000,000			€ 51,820	MDL 1,000,000
MK	F.Y.R. Macedonia *	n/a		€ 675,000		n/a		€ 337,500	
MNE	Montenegro *	n/a		€ 400,000		n/a		€ 220,000	
RUS	Russia	€ 10,400	RUB 500,000	n/a		€ 8,300	RUB 400,000	n/a	
SRB	Serbia			€ 1,000,000				€ 200,000	
TN	Tunisia	Unlimited							
TR	Turkey *	€ 62,148	TRY 410,000	€ 310,747	TRY 2,050,000	€ 6,215	TRY 41,000	€ 12,430	TRY 82,000
UA	Ukraine	€ 9,840	UAH 260,000	Unlimited		€ 4,920	UAH 130,000	€ 24,800	UAH 650,000

* Coverage amounts may vary depending on types of vehicles. The amounts indicated are usually for passenger vehicles. Please refer to the relevant Compendium for more details.

** The coverage amount for material damage (per accident) of EUR 5 000 000 is per each motor liability insurance liable for the damage.

Other special considerations may apply in respect of individual figures quoted (e.g. number of seats, heads of damage, etc.). Please refer to individual Compendia for more details.

NOTE: The figures are based on information provided by the National Bureau of the country concerned.

Where the amounts are indicated in national currency, ECB reference rates or official rates of the National (Central) Bank of the country as of 30/01/2020 (or, if those not available, latest available as of 30/01/2020) are used to indicate an equivalent amount in EUR.

The amounts are provided for information only, and the CoB assumes no responsibility for the accuracy of, or future changes in, their values (including due to exchange rate fluctuations).

İlk listede sisteme üye tüm ülkeler gösterilmiş, 2. Liste Avrupa Çevre Ajansına (AÇA)²⁴⁸ dahil ülkeleri, 3. liste ise Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) dışı ülkeleri kapsamaktadır.

Listeler birlikte değerlendirildiğinde, bir çok ülkede KZMMS teminat tutarlarının Türkiye'deki tutarların çok üzerinde olduğu görülmektedir. Bu farkın kaynağı Türk parasının diğer ülke paraları karşısında hızla değer kaybetmesidir.

11 Haziran 2005 tarihinden itibaren her beş yılda bir veya ilgili geçiş döneminin sonunda Avrupa Tüketici Fiyat Endeksi'ne (EVPI) göre ayarlanmaktadır. (düzenlenmiş Direktif 2009'un Madde 9 Paragraf 2'si). /103/EC).

10 Mayıs 2016'da, 09 Aralık 2010'da yapılan düzeltmelerin yerini alan yeni asgari teminat tutarları AB Resmi Gazetesi'nde (COM(2016)0246final)

²⁴⁸ Avrupa Çevre Ajansı (AÇA) (İngilizce EEA), çevreyle alakalı sağlıklı, bağımsız bilgiler vermekte olan AB Kurumudur. AB üyesi olmayan ülkelere de açıktır. Bugün için AB üyesi 27 ülke ile birlikte 32 üye ülke yer almaktadır. <https://www.eea.europa.eu/tr/about-us/countries-and-eionet>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

yayınlanmıştır²⁴⁹. Tutarlar 1,12 milyon Euro'dan 1,22 milyon Euro'ya ve 5,6 milyon Euro'dan 6,07 milyon Euro'ya yükseltilmiştir. Maddi hasar durumunda kazazede sayısı ne olursa olsun minimum miktar 1.220.000 Euro olarak belirlenmiştir.

Bu tabloların incelenmesinden görüleceği üzere teminatlar kişisel yaralanmalar ve mala gelen zararlar bakımından kişi başına ve kaza başına çeşitli miktarlarda belirlenmiştir. Teminat tutarları araç tiplerine göre değişiklik göstermekte olup listelerde belirtilen miktarlar genellikle binek araçlar içindir. Teminat tutarları ilgili ülkenin Ulusal Büroları'ndan sağlanan bilgilere dayanmakta olduğu, Avrupa Merkez Bankası tarafından yayınlanan döviz referans kuru (ECB) oranları veya ülkenin Ulusal (Merkez) bankasının 30.01.2021 (veya mevcut değilse, en geç 30.01.2020) resmi oranları cinsinden belirtilmiştir.

Avusturya, Arnavutluk, İsviçre, Lihtenştayn, Kuzey Makedonya, Karadağ, Hollanda, Portekiz ve Türkiye'nin teminat tutarları binek araçlar yönünden açıklanmıştır.

Finlandiya bakımından 5 milyon Euro'luk maddi hasar teminat tutarı, hasardan sorumlu her bir motor sorumluluk sigortası için geçerli olduğu, alıntılanan miktarların münferit rakamlarla ilgili olarak başka özel hususlar bakımından geçerli olabileceğine (örneğin, koltuk sayısı, hasar başlıkları vb.) işaret edilmektedir.

Ülkemizde teminat limitleri her bir zarar kalemi için ayrı ayrı belirlenmişken kimi ülkelerde teminatlar limitsizdir.

Kişisel yaralanmalara ilişkin teminatlar kişi başına ve kaza başına olmak üzere Fransa, Finlandiya, İngiltere (Birleşik Krallık) ve 01.01.2022 tarihinden itibaren sistem dışına çıkan İsrail'de limitsizdir.

Belçika, Beyaz Rusya/Belarus, İran, Lüksemburg, Norveç ve Ukrayna yönünden kişisel yaralanmalara ilişkin bedensel teminatlar da kişi başına limit belirlenmişken, kaza başına limitsiz olarak tanımlanmıştır.

²⁴⁹ *Communication From The Commission To The European Parliament And The Council*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0246&from=GA>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Yine listelerde yer alan açıklamalardan Belçika, Bulgaristan, Bosna Hersek, Kıbrıs, Almanya, Danimarka, İspanya Estonya, İtalya, İrlanda, Lüksemburg, Litvanya, Kuzey Makedonya, Karabağ, Hollanda ve Portekiz yönünden Kişisel yaralanmalarda kişi başına teminat yoktur (n/a).

Beyaz Rusya/Belarus ve Lüksemburg hakkında mala gelen zararlarda kişi başına teminat belirlenmişken, kaza başına limitsiz teminat verilmektedir.

2.4. Manevi Tazminat Taleplerinin Karşılanmasına İlişkin Farklar

Sisteme dair diğer bir farklılık, üye ülkelerin kiminde manevi tazminat taleplerinin de karşılanmasıdır.

Ülkemiz açısından değerlendirdiğimizde, KTK m. 85 hükmü gereğince işletim halindeki motorlu aracın bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına neden olduğunda, aracı işleten bu zarardan sorumludur. Ancak, yasada maddi ve manevi zarar ayrımı yapılmamıştır.

KTK m. 90 düzenlemesinde manevi tazminata dair TBK'nin haksız fiillere ilişkin hükümlerine işaret edilmiş, zamanaşımına ilişkin düzenlemenin yapıldığı 109. maddesinde ise sadece maddi zararlara ilişkin taleplere yer verilmiştir, KTK 92. maddesi (f) fıkrası manevi tazminat konusundaki taleplerin trafik sigortası kapsamı dışında kaldığı açıkça düzenlemiş olduğundan, KZMMS zarar görenlerin manevi tazminat taleplerini kapsamamaktadır.

Sisteme dahil ülkelere İran'da ise "kan parası" adı altında, manevi tazminat olarak nitelendirilecek, bir tazmin söz konusu olmaktadır. İran hukuk sisteminde kasıt unsuru taşımasa dahi ölümlü bir kazaya sebebiyet verilmesi halinde ölenin yakınlarına "kan parası" ödenmesi gerektiğinden İran'a seyahat edecek Türk vatandaşlarının İran'da geçerli zorunlu trafik sigortası yaptırmaları gerektiği yönünde bildirimler yapılmaktadır²⁵⁰.

²⁵⁰ İlgili haber konusunda bkz. <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/iran-a-gidenlere-kan-parasi-uyarisi-322286>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

2.5. Tazminat Miktarının Belirlenmesi Konusunda Aktüer Hesaplamalarda Uygulanan Kriterlere İlişkin Farklar

Bir kaza, hastalık ya da ölüm nedeniyle gerçekleşen rizikonun, zarar gören kişi hayatta ise kendisinin, hayatta değilse destekte bulunduğu kişilerin beklenen ömür süreleri içinde sebep olduğu zararın tespiti amacıyla yapılan, olasılıklara dayalı tespitler “aktüer hesaplama” olarak tanımlanmaktadır²⁵¹.

Kalıcı veya geçici olsun iş göremezlikle ilgili bedeni zarar tazminatları aktüeryal tekniklere uygun hesaplanmaktadır. Vefat halinde ise ölenin ve destekten yoksun kalanların yaşları, muhtemel yaşam süreleri, elde etmeleri mümkün gelir düzeyi ve enflasyon artışı dahil pek çok kıstas gözetilerek tazminat miktarı belirlenmektedir²⁵².

Gerek bedensel bütünlüğün bozulması durumunda zarar miktarının belirlenmesinde, gerekse destekten yoksun kalma hali söz konusu olduğunda ölen kimse veya destek olduğu kişilerin muhtemel (bakiye) yaşam süreleri bakımından çeşitli tablolar kullanılmaktadır.

1931 tarihi itibarıyla Fransa için oluşturulan, 1, Dünya savaşı sonrası kadın popülasyonu esas alınarak hazırlanmış PMF – 1931 (*Papulation Masculine et Feminine*) yaşam (mortalite) tablosu yaşam sürelerinin hesabında esas alınmaktadır.

Ülkemizde de uzun süre bu hesaplama yöntemi kullanılmıştır. HÜFF Aktüerya Bilimleri Bölümü idaresinde, BNB Danışmanlık Şirketi ile Marmara ve Başkent Üniversitelerinin çalışmaları sonucu “TRH 2010” kısaltmasıyla anılan “Ulusal Mortalite Tablosu” oluşturulmuş ve başta Sosyal Güvenlik Kurumu olmak üzere pek çok hesaplama kuruluşlarında uygulamaya geçilmiştir.

²⁵¹ Y.17 HD, T. 22.12.2020, S. 2019/5206 E, 2020/8874 K. ve aynı yönde T. 14.01.2021, S. 2020/2598 E., 2021/34 K..

²⁵² 01.07.2022 – 2023 Dönemi Motorlu Araç İşletenleri için uygulanacak asgari sigorta teminat limitleri; Sağlık Gideri- Sakatlanma ve Ölüm halinde kişi başına 1.000.000,00 TL, Maddi Teminat araç başına 100.000,00 TL, Kaza başına 200.000,00 TL dir. R.G. T. 17.05.2022, S. 31838, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Yargıtay Kararlarında da tazminat hesabında, uygulama birliğinin sağlanması açısından bakiye ömrün TRH 2010 yaşam tablosuna göre belirlenmesi ve hesaplamaların bu tablo esas alınarak yapılması gerektiğine işaret edilmektedir²⁵³.

3. YEŞİL KART SİSTEMİNE İLİŞKİN KARŞILAŞILAN SORUNLAR

3.1. Sahte Poliçeler

Tüm dünyayı etkisi altına alan pandemi döneminde ülkelerin yaşadığı enflasyon, döviz kurlarındaki artış ve kredi maliyetleri sigorta sektörünü olumsuz etkilemiştir. Araç satışlarında yaşanan düşüş sebebiyle trafik sigortası düzenleyen sigorta şirketleri ciddi gelir kayıplarına uğramışlardır.

Bir diğer kayıp da sahte poliçe düzenlenmesidir. Sigortanın yaygın bir şekilde yapılmak zorunda olmasından ötürü kötü niyetli kimselerce poliçeler yeniden bastırılmakta, hatta fotokopileri çoğaltılarak satılmaktadır. Böyle durumda sigorta şirketlerinin sorumluluğu yoksa da, sigorta yaptırmak isteyen kişiler teminatsız kalmakta, yasal olmayan şekilde düzenlenen poliçelere ödedikleri bedeli de kaybetmektedirler.

Düşük maliyet amaçlı olarak yurt içinde ve sisteme üye ülkelerde düzenlenen yeşil kart poliçeleri de bundan nasibini almıştır. Sahte yeşil kartla seyahat eden işleten ve sürücüler Euro/Pound cinsi birimlerde yüksek tazminatlarla karşı karşıya kalmaktadırlar.

Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu tarafından Uluslararası Nakliyeciler Derneği'ne yapılan 02.02.2021 tarihli resmi duyuruda, Türk plakalı araçların yurt dışında sebebiyet verdikleri kazalara ilişkin iletilen taleplerin bir kısmında sahte veya tahrif edilmiş yeşil kart sertifikası kullanımının olduğu ve bu tür sahte sertifikaların ağırlıklı nakliye şirketlerince kullanıldığının tespit edildiğine işaret edilmiştir. Duyuru da, Türk plakalı bir araç için üzerinde Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu unvanının yer aldığı sahte düzenlenmiş bir yeşil kart sertifikasının kaza esnasında zarar görene sunulması veya yeşil kart bilgilerinin polis raporunda yazılması durumunda, bu yeşil kart sahte veya tahrif edilmiş olsa dahi Türkiye'nin de üyesi

²⁵³ Y. 17. HD., T. 14.01.2021, S. 2020/2598 E., 2021/34 K.

olduğu Yeşil Kart Sistemi kuralları gereğince Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu'nun zarar görene tazminat ödeme yükümlülüğü olduğundan zarara sebebiyet olunduğu belirtilmektedir²⁵⁴.

Sahte poliçe düzenleme yanında, poliçeyi düzenledikten hemen sonra iptal etmeleri nedeniyle yaşanan sorunlar sigorta sektörüne güvenin zarar görmesine sebep vermektedir. Güvenlik güçlerince, bu tür suçları işleyenlere karşı operasyonlar yapılmakta, suça karışanlar adli tedbirlere maruz kalmaktadır²⁵⁵.

Yeşil kart sahteciliğinin önlenmesi için Bürolar Konseyi ve sisteme üye ülke büroları çalışma içinde bulunmaktadır. Yeşil kart poliçesinin kullanımında güvenlik seviyesinin artırılması, sigortalının almış olduğu yeşil kart poliçesinin KMMZS poliçesi düzenlemeye yetkili sigorta kurulunca oluşturulduğunun kontrolünün yapılabilmesi ve sahte poliçe riskinin en aza indirgenmesi için yeşil kart sertifikası üzerine QR kodu uygulamasına geçilmesi kararlaştırılmıştır. Bunun için de yeşil kart sertifikası üzerindeki QR kodunun cep telefonu, tablet gibi cihazlardaki mobil uygulamalar ile okutulduğunda, e-Devlet internet servisi içinde yer alan yeşil kart sorgulama hizmeti ekranına yönlendirilerek kontrol edilebilmesi imkânının sağlanması amaçlanmaktadır²⁵⁶.

14.03.2022 tarihinde Bakü'de gerçekleştirilen anlaşma ile Azerbaycan ve Türkiye büroları arasında, Türkiye ve Azerbaycan sınırları dahilinde yeşil kart sigortasının dijital kontrolünü sağlamak amacıyla birlikte çalışma protokolü imzalanmıştır. Böylelikle, sahte yeşil kart kullanılması sorununun önüne geçilmesi bakımından dijital ortamda kontrollerin sağlanması suretiyle, karayolu taşımacılığının güvenli bir yapıya kavuşması yanında yeşil kart maliyetlerinin de azaltılması amaçlanmıştır. İşte bu amaç doğrultusunda ülkemizin sınır komşusu durumunda olan ülkelerle iş birliğine gidilmektedir²⁵⁷.

²⁵⁴ <https://www.und.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²⁵⁵ “Yeşil Kartta Sahteciliğe Geçit Yok!” ilgili haber hakkında bkz. <https://www.sigortamedya.com.tr> Erişim Tarihi: 10.10.2022. Ayrıca ilgili haber için bkz. <https://www.haberler.com/guncel/tekirdag-da-sahte-yesil-kart-sigorta-policesi-14695837-haberi/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²⁵⁶ Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu 29.09.2021 tarihli duyurusu <https://www.tmtb.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²⁵⁷ <https://www.trtavaz.com.tr/>, <https://web.interpress.com/app/document/viewer/b593d28d-11d6-4d58-93c5-0af32da6a5fa?cid=U5pPkETtJ1M%3D>, Erişim Tarihi: 10.10.2022,

3.2. Sigorta Poliçesi Düzenlemeye Yetkisi Olmayan Sigorta Şirketleri

TTK m. 1263/II hükmünde sigortacılık faaliyeti için geçerli ruhsatı olmayan kişi veya kuruluşlarla düzenlenen sigorta sözleşmelerinin, kumar ve bahis hükümlerine tabi olacağı belirtilmiştir. Kanun gerekçesinde düzenlemenin amacının; ruhsatnamesiz kimselerin sigorta işlemi yapmalarının ve sigortalıların menfaatlerini tehlikeye düşürmelerinin önlenmesi olduğu belirtilmiştir²⁵⁸.

Ruhsatnamesiz bir sigortacı ile sözleşme yapılması halinde, sözleşme ilkelerine güvenen ve primlerini ödeyen sigorta ettiren riziko gerçekleştiğinde tazminat alamamaktadır. Kanunun amacı sigortalıyı korumaksa da, mağdur olan taraf ne yazık ki sigorta ettiren olmaktadır.

Öğretide, böyle bir sorun ile karşılaşmamak için, sigorta ettirenin sözleşme yapılması aşamasında aralarındaki ilişkinin kumar ve bahis hükümlerine tabi olmamasını kararlaştırmalarının mümkün olduğu benimsenmiştir. Gerçekten de bunun kanunun amacına uygun olacağı, hakkaniyet ve sigorta ettirenin korunması ilkesini karşılayacağı düşüncesine katılıyoruz²⁵⁹.

3.3. Yeşil Kart Reasürans Havuzu Kaynaklı Sorunlar

Sistem üyelerinin, yabancı ülkelerde geçerli olmak üzere Büroların taahhüdü altında sigortalılarına verilecek teminatların en uygun şartlarda ve tek elden reasüransını sağlamak amacını taşımakta olan havuzlar, büroların mali yapısının temelini oluşturur.

Ulusal büro üyesi sigorta şirketlerince düzenlenen yeşil kart sigorta poliçelerinden elde edilen prim gelirleri havuzda toplanmakta, yapılması gereken ödemeler yine bu kaynaktan sağlanmaktadır. Elde edilen prim gelirleri, ödemeleri karşılayamadığı hallerde, aradaki fark prim hisseleri oranında üye sigorta şirketlerinden talep edilmektedir.

<https://www.haberturk.com/turkiye-ve-azerbaycan-sinirlarinda-yesil-kart-sigortasinin-dijita-3376654-ekonomi>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

²⁵⁸ Özlem Tüzüner, Kumar ve Bahis Borcu Hakkında De Lege Ferenda Düşünceler, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Clt Temmuz Ağustos, S. 107, s. 265, 2013.

²⁵⁹ Tekin Memiş, Türk Ticaret Kanunu'nun 1264'üncü maddesinin kapsamı ile ilgili Yargıtay Kararları Değerlendirmesi, AÜEHFD, Clt.VII, S.1-2, Haziran, 2003, s. 452.

Sistem poliçe primlerini Euro olarak belirlemiş olduğundan, ülkemiz açısından paranın değer kaybı zararın başlıca nedeni olarak gösterilmektedir.

Hasar tazminat bedelleri, kur farkı ve faiz ilaveleriyle yüksek bedellere ulaşıldığından toplanan primler ödenen hasarları karşılayamamakta olup bundan kaynaklı üye şirketlerle Büro arasında açılmış davalar bulunduğu yönünde raporlar mevcuttur²⁶⁰.



²⁶⁰ 1990 tarihli. Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Motorlu Taşıt Bürosu Raporu, M. Metin Oğuz, Motorlu Taşıtlar Uluslararası Mesuliyet Sigortası Yeşil Kart Sistemi ve Hukuki Sorunları, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Ana Bilim Dalı Programı, 1992, s. 28.

SONUÇ

İnsan yaşamını olumsuz yönde etkileyen olayların belki de ilk sırasında trafik kazaları gelmektedir. Küresel ölçekte incelendiğinde kaza sonrası oluşan bedeni ve maddi zararlar toplumsal ve ekonomik yaşamı etkilediğinden trafik güvenliğinin sağlanması gerekliliği, sorumluluk sahibi olan tüm kişiler, özel ya da kamu ayrımı yapılmaksızın tüm kuruluşların iş birliği içerisinde ve sistematik biçimde çalışma yürütmelerini zorunlu kılmaktadır.

Trafik kazaları sonucu ortaya çıkan maliyetlerin oldukça büyük bir bölümünü gerçekleştiren rizikonun tazmini için yapılan ödemeler oluşturmaktadır. Rizikonun her geçen gün artması da, ekonomi üzerinde ilave yük anlamını taşımaktadır.

Ülkemizin karayolu sektörünün uzun vadeli hedefleri arasında güvenli, erişilebilir, konforlu, hızlı, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir karayolu ağı oluşturmak gelmektedir. Sahip olunan karayolu altyapısının daha verimli kullanılması için çalışmalar yapılmakta, karayolu taşımacılığının diğer ulaşım türleri ve uluslararası ulaşım uygulamalarıyla entegrasyon halinde olması sağlanmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti sınırları dahilinde araç kullanan herkesin, Türkiye’de veya Türkiye dışında trafiğe kayıtlı olsun ya da olmasın, araçları için KZMMS sözleşmesi yaptırmayı zorunludur. Yabancı plakalı motorlu araçların uluslararası anlaşmalarla kabul edilmiş sigortaları yoksa bu husus Gümrük Mevzuatı gereğince Türkiye sınır kapısından girerken tespit edilmeli ve gümrük bölgelerinde KZMMS sigortası yaptırmaları gerekmektedir.

Yeşil kart poliçelerinin dahil olduğu Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigorta poliçelerinin artması taşımanın kayıt altına alınması, zarar halinde bunun tazmini bakımından önemlidir.

Bu nedenle sigorta primleri tespit edilirken, sigortalanan aracın güvenlik özellikleri göz önünde bulundurularak primlerde indirim uygulanmalıdır. Yeterli güvenlik tedbirleri bulunmayan araçların yasal düzenlemelerle belirlenecek alanlara girmelerinin yasaklanması, sınırlandırılması yine park yerlerine alınmamaları gibi özendirici ve caydırıcı tedbirlerin yararlı olacağı düşüncesindeyiz.

Devletlerin yabancıları ülkesine almama hakkı olduğu, başta gümrük mevzuatı olmak üzere pek çok düzenlemeler gözetildiğinde, yeşil kart poliçesi bulunmayan araçların Ülkeye girişi engellenmelidir.

Yeşil Kart Sisteminin sınır ötesi trafik mağdurlarının korunması amacı gözetildiğinde, yabancı plakalı motorlu bir aracın sebebiyet verdiği zararın tazmininin de kolaylaştırılması sağlanmalıdır.

Çalışmamızda, sistemin yabancılık unsuruna işaret edildiğinden, MÖHUK hükümlerinin de uygulama alanının genişletilmesi için gerekli yasal düzenlemelerin yapılmasının sistemin amacının sağlanmasında daha da faydalı olacağı kanaatindeyiz.

Ayrıca yeşil kart poliçesi kapsamında oluşan zararın kazanın gerçekleştiği ülkedeki bürolara başvuru yapılması ve zararın karşılanmaması durumunda dava yoluna başvurulması mümkünse de; yargılama giderlerinin makul olduğu, süreçte uzmanların yer aldığı, verilen kararların kesinlik sınırının ilk derece ve Bölge Adliye Mahkemesi kararlarının üzerinde olduğu ve uyuşmazlıkların daha kısa sürede çözümünü sağlayan alternatif yargı yolu olarak tanımlanan sigorta tahkim sistemine başvuru için yasal düzenlemelerin yapılması görüşümüzü tekrarlıyoruz.

Gelişen teknoloji yardımıyla üretilen sürücüsüz (otonom) araçların ülkemiz dışında yaygın kullanılmaya başladığı ve bu araçların yurda giriş – çıkış yaptıklarında sorumluluk başta olmak üzere yaratacağı çeşitli sorunlar gözetildiğinde, oluşabilecek yeni risklerin karşılanması bakımından da ilgili mevzuat hükümlerinde düzenlemeler yapılması gerektiğini düşünüyoruz.

Toplumsal yaşamın kurucu unsuru olarak, insan ilişkilerini düzenleyen, çeşitli yaptırımlarla donatılmış kurallar şeklinde tanımlayabileceğimiz hukuk sisteminin ve bu amaca hizmet eden hukukçuların, insan topluluklarının varlığını ve sürekliliğini güvence altına alacağına olan inancımızı sürdürüyoruz.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

- Akıncı, Z., **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, (1. Baskı), Seçkin Yayınevi, Ankara, 1999.
- Avşar, M., **Milletlerarası Usul Hukukunda Mahkemelerin Yetkisinin Belirlenmesinde Tarafların İrade Serbestisi**, (1. Baskı), On İki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, Temmuz, 2021.
- Aybay, R., Dardağan, E., **Uluslararası Düzeyde Yasaların Çatışması (Kanunlar İhtilafı)**, (1. Baskı), İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, Mart, 2005.
- Bozer, A., **Sigorta Hukuku**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1981.
- Bozer, A., **Sigorta Hukuku Genel Hükümler – Bazı Sigorta Türleri**, (Gözden Geçirilmiş 2. Baskı), Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2007.
- Can, M., **Türk Özel Sigorta Hukuku** (Ders Kitabı), (1. Baskı), Adalet Yayınevi, Ankara 2018.
- Cansel, E., Özel, Ç., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Cilt-1 (2.Baskı), Seçkin Yayıncılık San. Ve Tic. A.Ş., Ankara, Ekim, 2017.
- Çeker, M., **Sigorta Hukuku**, Karahan Kitabevi, 11. Baskı, Adana, 2014.
- Çelik, Ç., A., **Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu**, (1. Baskı), Legal Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti., Ocak, 2008.
- Çelikel, A., Erdem, B., B., **Milletlerarası Özel Hukuk**, (16. Bası), Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., Ocak, 2020.
- Çipil, M., **Sigortacılık ve Risk Yönetimi** (3.Baskı), Seçkin Yayıncılık San. ve Tic. A.Ş., Ankara, Ağustos, 2019.

- Çörtoğlu Koca, S., **Zayıf Tarafın Korunduğu Sözleşmelerde Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi**, (1.Baskı), Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş., Ankara, Nisan, 2016.
- Doğan, V., **Milletlerarası Özel Hukuk**, Güncellenmiş 8. Baskı, Savaş Yayınevi, Ankara, 2022.
- Ekşi, N., **Türk ve Avrupa Birliği Hukukunda Yabancı Unsurlu Sigorta Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, (1.Baskı), Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, Ocak, 2012.
- Fergan, O., **Uluslararası Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk Sigortası YEŞİL KART Sisteminin Yapısı ve Türkiye'deki Uygulamasının Ana Hatları**, İstanbul, 1998.
- Günay, B., M., **Sigorta Hukuku** (4. Baskı), Seçkin Yayıncılık San. ve Tic. A.Ş. Ankara, 2022.
- Gündüz, A., **Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar**, Geliştirilmiş 3. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 1998.
- Güvel, E., A., Güvel Öndaş A., **Sigortacılık**, (Gözden Geçirilmiş ve Güncellenmiş 8.Baskı) Seçkin Yayıncılık San. ve Tic. A.Ş., Ankara, Ekim, 2018.
- Gökyayla Demir, C., **Ticari Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi**, (1. Baskı), Vedat Kitapçılık Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti., Nisan, 2021.
- Ulusoy Halatçı, Ü., **Türk Hukukunda Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemine Göre Uluslararası Antlaşmaların Yapımı ve Sona Ermesi**, Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş., Kasım, 2021.
- Kaner, İ., D., **Sigorta Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020.
- Karayalçın, Y., **Mesuliyet ve Sigorta Hukuku Bakımından Başlıca İşletme Kazaları**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1960.
- Kaya, F., Kahya, M., **Sigorta ve Sigortacılık**, (1.Baskı) Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, Nisan, 2017.

- Kayıhan, Ş., Günergök, Ö., **Türk Özel Sigorta Hukuku Dersleri** (Gözden Geçirilmiş 6. Baskı), Umuttepe Yayınları, İstanbul 2021.
- Kaya, S., **Yabancı Unsurlu Sigorta Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, (1. Baskı), On İki Levha Yayıncılık A.Ş., Mart, 2016.
- Karasu, R., **Yargıtay ve Sigorta Tahkimi İtiraz Hakem Heyeti Kararları Işığında Karayolları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası)**, Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş., Ankara, 2016.
- Kender, R., **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku** (17. Bası), On İki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 2021.
- Nomer, E., **Devletler Hususi Hukuku**, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., Yenilenmiş 20. Bası, İstanbul ,Nisan, 2013.
- Nomer, H., N., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler** (Gözden Geçirilmiş, Genişletilmiş 15. Baskı), Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, Ekim, 2017.
- Metezade, Z., Güleli, N., T., **(Yeni) Türk Ticaret Kanunu Altıncı Kitap Sigorta Hukuku**, Gürer Yayınları, (3. Baskı), İstanbul, Mayıs, 2011.
- Memiş, T., **Sigorta Sözleşmesi Şartlarının Yargısal Denetimi** (1. Baskı) Oniki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, Haziran 2016.
- Oğuzman, K., Öz, T., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Cilt I, (14. Baskı), Vedat Kitapçılık Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti., İstanbul, 2012.
- Omağ, M., K., **Türk Hukukunda Sigortacının Hukuki Halefiliyeti (TTK. m. 1301)**, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Yayını, İstanbul, 1983.
- Özdamar, M., **Sigortacının Sözleşme Öncesi Aydınlatma Yükümlülüğü**, Yetkin Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş., Ankara, 2009.
- Özel, S., Erkan, M., **Milletlerarası Özel Hukukta Sözleşmesel Meseleler Contractual Issues In Private International Law, Uluslararası Konferans 11 Ekim 2018**, (1. Bası), On İki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, Aralık, 2018.

Reisoğlu, S., **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, (23 Baskı), Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 2012.

Road Accidents The Victim's Guide to Europe, AVUS Worldwide Claims Services, 2008.

Şanlı, C., Esen, E., Ataman Figanmeşe, İ., **Milletlerarası Özel Hukuk**, Vedat Kitapçılık Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti., 2. Bası, İstanbul, 2014.

Tekinalp, G., Çavuşoğlu Uyanık, A., **Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları**, 11. Bası, Vedat Kitapçılık Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti., İstanbul, 2011.

Ulaş I., **Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku** (8.Baskı), Turhan Kitabevi, Ankara, 2012.

Ünan, S., **Türk Ticaret Kanunu Şerhi Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku C.I, Birinci Kısım: Genel Hükümler (Madde 1401-1452)**, On İki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, 2016.

Yazıcıoğlu, E., Şeker Öğüz, Z., **Sigorta Hukuku** (3.Baskı), Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020.

SÜRELİ YAYIN

Altop, A., **Trafik Kazaları Nedeniyle İleri Sürülen Destekten Yoksun Kalma Taleplerine İlişkin Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 15.06.2011 Tarihli E.2011/17-142, K.2011/4111 Sayılı ve 22.02.2012 Tarihli E.2011/17-787, K.2021/92 Sayılı Kararları İle Yargıtay 17. Hukuk Dairesi'nin 05.06.2012 Tarihli E.2011/11551, K.2012/7391 Sayılı Kararının Değerlendirilmesi**, Yaşar Üniversitesi e-dergi, C.8, S. Özel, 2013.

Aygül, M., **Yabancı Plakalı Motorlu Kara Taşıtlarının Karışıklıkları Kazalardan Yeşil Kart Sigortası Kapsamında Türkiye Motorlu Taşıt Bürosuna Dava Açılması**, İstanbul Hukuk Mecmuası, S. 79(2), 2021.

Aygün, M., **Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü**, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.16, S. Özel, 2014.

- Kara, E., **Sınırötesi Trafik Kazaları: Avrupa Birliği'nde ve Türk Hukukunda Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası**, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, S. 11, 2016.
- Karasu, R., **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi**, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 2, S. Özel, 2015,
- Kocasakal Özdemir, H., **Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları**, Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, C. 30, S. 1-2, 2010.
- Memiş, T., **Türk Ticaret Kanunu'nun 1264'üncü maddesinin kapsamı ile ilgili Yargıtay Kararları Değerlendirmesi**, Atatürk Üniversitesi Erzinan Hukuk Fakültesi Dergisi, Clt.VII, S. 1-2, 2003.
- Memiş, T., **Güvence Hesabının Taşımanın 100 KM Altında Olması nedeniyle Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası Kapsamında Ödeme Yapmayı Reddetmesi Hukuka Uygun Mudur?**, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Clt. 3, S. 1, 2012.
- Özel, S., **Haksız Fillere Uygulanacak Hukukun "Daha Sıkı İlişkili Hukuk" Temelinde Belirlenmesi**, İstanbul Üniversitesi Yayinevi Public and Private International Law Bulletin, Clt. 41, S. 2, 2021.
- Öztuna, S., B., **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Clt 18, S. 2, Aralık 2012.
- Saat, D., **Tüketici İşlemi Niteliğindeki Sigorta Sözleşmeleri Ve Bu Kapsamda Sigorta Tahkim Komisyonunun Rolü**, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Clt 22, S. 3 İstanbul 2016.
- Şentürk, Ş., S., **Uluslararası Yeşil Kart (Green Card) Sistemi ve Türkiye Uygulaması**, Reasürör Dergisi, S.42, 2001.

Tüzüner, Ö., **Kumar ve Bahis Borcu Hakkında De Lege Ferenda Düşünceler**, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Cilt. Temmuz Ağustos, S. 107, 2013.

Yağcı, S., S., **Milletlerarası Özel Hukukta Vasıflandırma**, DEÜ Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Şeref Ertaş'a Armağan, Cilt 19, S. Özel, 2017.

YAYINLANMIŞ BİLDİRİLER

Baltacı, M., Tekand, F., Ünaltuna, B., **Türkiyede Mesuliyet Sigortalarında Uygulama, (Seminer Tebliği)**, Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları III. Sigorta Semineri İstanbul, 4 -7 Nisan 1977, Sevinç Matbaası, Ankara, 1977.

Doğan, V., **Uluslararası Ticarete Gözetim Şirketlerinin Sorumlulukları**, Özel, S., Erkan, M., Milletlerarası Özel Hukukta Sözleşmesel Meseleler Contractual Issues In Private International Law, Uluslararası Konferans 11 Ekim 2018, (1. Bası), On İki Levha Yayıncılık A.Ş., İstanbul, Aralık, 2018.

Kender, R., **Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri** (Seminer Tebliği), Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, III. Sigorta Semineri, İstanbul, 4-7 Nisan 1977, Bildiriler ve Tartışmalar, Sevinç Matbaası, Ankara, 1977.

TEZLER

Erdoğan, E., **Medeni Usul Hukukunda Yabancılık Unsuru ve Sonuçları**, Doktora Tezi, İhsan Doğramacı Üniversitesi Bilkent Üniversitesi Hukuk Bölümü, 2015.

Oğuz, M., M., **Motorlu Taşıtlar Uluslararası Mesuliyet Sigortası Yeşil Kart Sistemi ve Hukuki Sorunları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Ana Bilim Dalı Programı, 1992.

Tufan, Y., **Uluslararası Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ve Yeşil Kart Sistemi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı Özel Hukuk Programı, 2008.

İNTERNET KAYNAKLARI

TC Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (TC Kalkınma Bakanlığı Yönetim Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Bilgi ve Belge Yönetimi Dairesi Başkanlığı), **On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)**, Ulaştırma, Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2018, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı, **Ülke Geneli Trafik İstatistik Bülteni**, Eylül 2022, <http://www.trafik.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

TC Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü, **2021 Trafik ve Ulaşım Bilgileri**, Mayıs, 2022, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/TrafikveUlasimBilgileri/21TrafikUlasimBilgileri.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

TC Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü, **Yabancı Plakalı Kara Taşıtları İçin Yolcu Rehberi**, <http://www.mfa.gov.tr/data/KONSOLOSLUK/yolcu-rehberi.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

TC Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, **Trafik Kazaları Özeti 2021**. Haziran, 2022, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzeti2021.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

2020 Yılı Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu Faaliyet Raporu 2020, <https://seddk.gov.tr/upload/Raporlar/Kurum%20Faaliyet%20Raporlar%C4%B1/faaliyet-raporu-2020.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

2021 Yılı Sigortacılık ve Özel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor, <https://seddk.gov.tr/upload/doc/2021-sigortacilik-ve-BES-faaliyet-raporu.pdf>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

İNTERNET KURUM

<https://casetext.com/>, Erişim Tarihi 10.10.2022.

<https://www.cobx.org>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://dergipark.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://emsal.uyap.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.eea.europa.eu/tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://eur-lex.europa.eu/legal>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.guvencehesabi.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.haberler.com/tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.haberturk.com>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.hurriyet.com.tr>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.ihd.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://inhak.adalet.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.kgm.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.lexpera.com.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.jandarma.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.mevzuat.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.mfa.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.millire.com/Reasuror.html>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://rm.coe.int/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.resmigazete.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.sabah.com.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.sbb.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<http://www.seddk.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<http://www.sigortatahkim.org/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.sigortamedya.com.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.tuik.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.tbmm.gov.tr/Tutanaklar/TutanakMetinleri>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://ticaret.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.tmtb.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.turing.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.who.int/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://www.und.org.tr/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<http://www.unece.org/>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/giris.jsp>, Erişim Tarihi: 10.10.2022.

