

YEŞİL KART TRAFİK SİGORTASINDA AVRUPA BİRLİĞİ ve TÜRKİYE UYGULAMASI

Metin TOSUN*

I. GİRİŞ

Herşeyden önce, özel sigortalarda bahsedilen yeşil kartların, gelir düzeyi çok düşük olan insanların bu durumlarını kanıtlamaları halinde devlet hastanelerinden ücretsiz yararlanmalarını sağlayan yeşil kartlar ile karıştırılmaması gereklidir.

Özel sigortacılık endüstrisinde bahsedilen "yeşil kart sigortası" herhangi bir ülke trafiğine kayıtlı bulunan motorlu kara taşıtının (aracın), karışabileceği olası bir kazada, sürücünün hatasından veya araçtaki bir kusurdan dolayı, üçüncü kişilerin canlarına veya mallarına gelebilecek zararların tazmini gayesi ile yaptırılması -yasa ile- zorunlu bulunan "mali sorumluluk sigortası"nın, aracın götürüleceği bir başka ülkede de yaptırılmasını zorunlu kılan "uluslararası" bir uzantısıdır.

Yeşil kart sigortası konusuna girmeden önce zorunlu mali sorumluluk (trafik) sigortasının ne olduğuna kısaca değinmekte yarar bulunmaktadır.

Motorlu kara taşıtlarının (araçların) kullanımı hemen hemen bütün dünyada tehlikeli ve her an diğer insanlara zarar verebilecek nitelikte değerlendirilmektedir. Bu nedenle, ülkeler, bu araçların kullanımını araçların sigorta ettirilmesi şartına bağlamıştır.

Türkiye'de Karayolları Trafik Kanununun 91/1. maddesine göre; motorlu kara taşıtı işletenleri (araç sahipleri veya aracı kiralayanlar) bu araçların kullanımından dolayı, üçüncü kişilerin canlarına ve mallarına verebilecekleri zararlara karşı sorumluluklarını teminat altına alacak, mali sorumluluk (trafik) sigortası yaptırmak zorundadırlar. Trafik sigortası sigortalıya veya sigortalı araca gelebilecek zararları kesinlikle kapsamamaktadır. Söz konusu sigortanın genel şartlarına göre, bu sigorta yalnızca Türkiye sınırları içinde geçerlidir. Diğer bir deyişle başka ülkelerde geçerli değildir.

(*) Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü Şube Müdürü

Yukarıda belirtilen kanununun 91/3. maddesine göre; Türkiye'ye giriş yapan yabancı plakalı araçların, uluslararası sözleşmelerle kabul edilmiş trafik sigortaları yoksa, bu araçlar için öngörülen sigortanın, araçların yurda girişi sırasında yaptırılması zorunludur. Kısacası, trafik sigortası şartı gerek Türk gerekse yabancı plakalı tüm araçlar için aynen geçerlidir. Türkiye'ye girişinde geçerli trafik sigortası olmayan yabancı plakalı araçların sigortaları; Türkiye'de kaza sigortası dalında çalışma izni bulunan sigorta şirketlerinin ortaklığından oluşan "hudut poolü" tarafından yapılmaktadır. Hudut poolü, yabancı plakalı araçların sigorta işlemlerini yapmak üzere, gümrük kapılarında bir sigorta şirketini görevlendirmiştir. Bu uygulama ile, Türkiye trafiğinde seyir eden yerli plakalı araçların yanısıra yabancı plakalı araçların da sigortalı olması sağlanmaktadır.

Son yıllarda Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkelerin mevzuatlarının yeknesaklaştırılması ve bu ülkelerde serbest dolaşımın sağlanmasına yönelik olarak sınırların kaldırılması çalışmaları çerçevesinde; üye ülkelerin her birinde motorlu kara taşıtları için geçerli olan zorunlu mali sorumluluk sigortaları başkaca bir işlem yapılmasına gerek kalmaksızın, diğer AB üyesi ülkelerde de aynen geçerli olmaktadır. Ancak, bu uygulama AB üyesi olmayan ülkeler için geçerli değildir. Ayrıca, birçok ülkenin - Türkiye dahil- mevzuatı buna uygun değildir. Uluslararası geçerli zorunlu

trafik sigortası sorununu bu rahatlıkla çözemeyen ülkeler için, "yeşil kart (green card) sigortası" gündeme gelmektedir.

Yeşil kart sigortaları da yapısı itibariyle, zorunlu bir sigorta olmasına rağmen bu zorunluluk her ülkede diğer ülke plakasını taşıyan araçlar için şart koşulmaktadır. Şöyleki, Türkiye sınırları dışına çıkış yapacak bir Türk plakalı aracın yaratacağı riskin teminat altına alınması (aracın diğer ülkede sigortalı olması) aracın gideceği diğer ülke tarafından şart koşulmaktadır.

Avrupa'da ve yurdumuzda yeşil kart sigortası uygulaması Birleşmiş Milletlerin 1949 yılında almış olduğu tavsiye kararına dayanmaktadır. Söz konusu tavsiye kararına dayanılarak 1959 yılında Avrupa Konseyince "Motorlu Taşıtlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi" imzalanmıştır. Sözleşme kısaca; Ülkelerin, kendi topraklarında trafik kazalarında zarar görenlerin haklarının zorunlu bir sigorta sisteminin kurulması yoluyla güvence altına alınmasını; bu konuda üye ülke yasalarının tamamen yeknesaklaştırılmasının güç olması nedeniyle, zorunlu addedilen temel kuralların Avrupa Konseyine üye ülkelerde bir örnek hale getirilmesini; son olarak, "uluslararası sigorta büroları" ile garanti fonlarının kurulması ve işletilmesinin desteklenmesi veya eşdeğerli önlemlerin alınmasını, amaçlamıştır.

Yeşil kart sigortası uygulamasını

Türkiye örneği ile açıklamak istersek:

Türkiye'de trafik sigortası bulunan bir araç yurt dışına çıkarılmak istenildiğinde, aracın sigortası yalnızca Türkiye'de geçerli olduğundan, yurt dışında geçerli olmayacaktır. Bu durumda işletenin aracına, gideceği ülkede geçerli bir sigorta yaptırabilmesi için önünde iki seçenek bulunmaktadır:

Birinci seçenek; sigortanın aracın götürüleceği ülkede geçerli limitler dahilinde o ülke sınırlarına girişinde yaptırılması (Türkiye'de uygulanan hudut poolü gibi). İkinci seçenek; aracın yurt dışına çıkarılmadan önce, uluslararası geçerli zorunlu trafik sigortasının, Türkiye'de yaptırılması. Bunun için Türkiye'de yetkili kılınan bir Büro tarafından düzenlenen "yeşil kart sigorta poliçesi"nin alınması gerekmektedir. Yeşil kart sigorta poliçesi Türkiye'de düzenlenmesine rağmen, poliçe üzerinde belirtilen ülkelerde geçerli olan, yani bu ülkelerde uygulanan teminatların anılan büroca garanti edildiği, uluslararası standarda sahip bir sigorta poliçesidir.

Avrupa Sözleşmesinin 8. maddesinde öngörüldüğü şekilde, Türkiye'de 1963 yılında Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğine bağlı olarak "Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu" kurulmuş ve anılan büro Avrupa ülkelerindeki benzer bürolar ile "Bürolar Arası Yeknesak Anlaşması"nı imzalamıştır.

Yeşil kart sigorta poliçesini dü-

zenleyen Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu kaza sigortası dalında çalışma ruhsatı bulunan (ve büroya üye olmak isteyen) sigorta şirketlerinin ortaklığından oluşmakta ve diğer ülke büroları ile işbirliği içinde, hasarların tespitinde ve tasfiyesinde yetkili ve sorumlu bulunmaktadır.

Bürolar arası yeknesak anlaşması uyarınca, bu uygulama sayesinde, farklı ulusal düzenlemelere rağmen, yabancı plakalı bir aracın karışacağı olası bir kaza sonucu üçüncü kişilerin uğrayabileceği ve aracın işleteninin sorumlu bulunduğu zararların tek bir ulusal kuruluş tarafından ve gecikmeye neden olmaksızın tasfiyesi sağlanabilmektedir.

Motorlu kara taşıtları için öngörülen teminat limitleri ülkelere göre değişmektedir, örneğin, 1996 yılı için Türkiye'de geçerli maddi teminat limiti 100 milyon TL. olmasına karşın, bir çok Avrupa Birliği üyesi ülkelerde bu limit sınırsız olarak uygulanmaktadır. Teminat limitlerinin ülkelere göre böyle farklılıklar göstermesine rağmen ulusal bürolar; sigortalıları için, araçların götürüleceği ülkelerde uygulanan teminat limitleri çerçevesinde ödeme yapmaktadırlar.

Türkiye'nin yeşil kartlar konusunda uygulamada karşılaşılan ciddi ve üzücü bir problemi, Avrupa Sözleşmesinin henüz TBMM'ce onaylanıp yasallaşmış olmamasıdır.

Esasta, yeşil kart poliçesine sahip yabancı plakalı bir aracın Türkiye'de karışabileceği bir kazada sürücü,

yeşil kartını beyan etmesi halinde yoluna devam edebilmelidir. Ancak, Avrupa Sözleşmesinin henüz TBMM'ce onaylanarak yasalaşmamış olması nedeniyle yeşil kart poliçesi Türkiye mahkemelerinde geçerli bir belge sayılamamakta ve kazaya karışan araç müsadere edilmekte belki sürücü de hapis cezası ile mahkum edilebilmektedir. Bu durumda, Türkiye Motorlu Taşıt Bürosunun haberdar edilmesi ve anılan büronun banka teminat mektubu sağlaması gerekmektedir. Bu işlemler doğal olarak vakit almakta, belki de Türkiye'ye kısa süreli seyahate gelmiş turistlerin seyahatinin ziyan olması ve dolayısı ile Dışişleri Bakanlığının nota'lara maruz kalması sonucunu doğurmaktadır.

Türkiye'nin AB ile Gümrük Birliği anlaşmasını henüz imzaladığı ve AB'e üye olma çalışmalarının hızlandırıldığı bu dönemde Avrupa Sözleşmesinin bir an önce yasallaşması büyük önem taşımaktadır. Söz konusu sözleşmenin yasallaşmasından sonra Türkiye'ye turistik amaçlarla gelenlerin yukarıda anılan sorunlarla karşılaşması önlenmiş olacaktır.

YEŞİL KART SİGORTASI MEVZUATININ KISA BİR ÖZETİ :

Yeşil kart sigortaları hakkında genel bir bilgiye sahip olup, bu konuda daha detay bir bilgiye ihtiyaç duyanlar için, yeşil kart sigortalarına ilişkin tüm mevzuatın çok kısa bir özeti kaynak teşkil etmek üzere aşağıda yer almaktadır.

AVRUPA SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN KONSEY YÖNERGELERİ

I. 72/166/AET (24.4.1972)

- Üye ülkeler yasalarında uyum sağlayarak motorlu araçların kullanımından doğan sorumluluğun sigortasının yaptırılmasının zorunlu hale getirilmesi,

- Üye ülkelerden birine kayıtlı motorlu aracın diğer üye ülkelere seyahatinin kolaylaştırılması,

- Motorlu taşıt bürosu tanımı ve görevleri,

- Yeşil kart kontrollerinin kaldırılması çalışmalarının yapılması,

- Tazminat limitlerinin tanımı.

II. 84/5/AET (30.12.1983)

- Üye ülkede uygulanan tazminat limitlerine bakılmaksızın hasarın tamamının karşılanması,

- Limitler;

Bedeni	350.000 ECU
Maddi	100.000 ECU
Hasar Başına	600.000 ECU

III. 90/232/AET (14.5.1990)

- Tek prime dayalı tüm üye ülkelerde geçerli standart bir poliçe oluşturulması,

- Üye ülkelerin tazminat limitlerinin, bu limitin en yüksek uygulandığı üye ülkede geçerli seviyeye çıkartılması.

SÖZLEŞMEYE İLİŞKİN KOMİSYON TAVSİYESİ VE KARARLARI

I. 73/185/AET (15.5.1973) (Komisyon Tavsiyesi)

- Üye ülkeler arasında zorunlu sigorta denetimlerinin kaldırılması.

II. 91/323/AET (30.5.1991) (Komisyon Kararı)

- 72/166/AET Yönergesinin uygulaması,

- Yeşil kart denetimlerinin üye ülkeler arasında kaldırılması.

III. 93/43/AET (21.12.1992) (Komisyon Kararı)

- 72/166/AET yönergesinin uygulaması,

- Çok taraflı garanti anlaşmasının imzalanması.

ULUSAL BÜROLAR ARASI YEKNESAK ANLAŞMA (1963)

Bürolar diğer ulusal bürolarla işbirliği halinde, ödemeleri takip eder (öder/ödenmesini sağlar). Sigortalıların işlerini kolaylaştırır, 3. şahısların korunması için her türlü tedbiri alır, yeknesak sertifikalar hazırlar (Yabancı ülkelere seyahat edecek kişilere gerekli olan zorunlu mali sorumluluk sigortasını -yeşilkart- kendi ülkelerinde sağlar).

2918 KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU (18.10.1983/18195 R.G.)

Md. 91/1- Motorlu araç işletenlerin bu kanunun 85. maddesinde sayılan sorumluluklarının sigorta teminatı altına alınması zorunludur.

Md. 91/3- Türkiye'ye gelen yabancı araçların uluslararası geçerli mali sorumluluk "Yeşil Kart" sigortalarının bulunması halinde, zo-

runlu mali sorumluluk sigortaları, Türkiye'de geçerli limitler dahilinde, bu araçların gümrük kapılarından girişlerinde yapılır.

7397 SİGORTA MURAKABE KANUNU (22.6.1994/21968 R.G)

Md. 26/2- Bakanlık sigorta tarifelerini tastike tabi tutmaya yetkilidir.

Md. 36/8- Birlik Müsteşarlığın izni ile tüzel kişiliğe ait büroları oluşturabilir (Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu).

Md. 36/9- Birlik Yönetmeliği Müsteşarlıkça çıkartılır.

BİRLİK YÖNETMELİĞİ (30.1.1989/20065 R.G.)

Md. 5/i- Birlik, Bakanlığın izni ile tüzel kişiliğe haiz bürolar kurabilir.

Md. 43- Türkiye Motorlu Taşıt Bürosu Yönetmeliği çıkartılır.

T. MOTORLU TAŞIT BÜROSU YÖNETMELİĞİ (26.10.1991 / 21033 R.G.)

Md. 5 - Büronun amaçları;

a) Yabancı büro ve şirketlerle işbirliği yaparak, sigortalıların seyahatlerini kolaylaştırmak,

b) Sigortalılara üyeler aracılığı ile yurt dışında geçerli sertifika vermek,

c) Yabancı ülkelerdeki hasarların diğer bürolarca ödenmesini sağlamak,

d) Reasürans Poolünü idare etmek ve Bakanlığın onayı ile tüm pool üyesi şirketlerce uygulanacak tarifeleri hazırlamak,

e) Siortalı yabancıların hasarlarının ödenmesini izlemek,

f) Yabancı büro ve şirketler hesabına hasar ödenmesini sağlamak.

Md. 7/C- Yeşil Kart Reasürans Poolüne üyelik zorunludur.

Üyeler, tüm anlaşmalara uymak ve üzerlerine düşen taahhütler itam olarak ve hemen yerine getirmek zorundadır.

REASÜRANS POOLÜ ANLAŞMASI

Md. 2 - Büro Yönetmeliğinin 7. maddesine göre üyelik ve pool sözleşmesini imzalamak zorunludur.

Md. 5A/b- Üyeler birbirlerine müteselsil kefil ve borçludurlar.

B/a- Üyeler yeşil kart primlerinin tamamını poole devreder ve komisyona hak kazanır.