

Tarih: Nisan 2013

Millî Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi

H. Hulki YALÇIN

İnceleme Kurulu
BAŞKAN

Barbaros YALÇIN
ÜYE

Y. Kemal ÇUHACI
ÜYE

Hüseyin YUNAK
ÜYE

Ali N. YÜCEL
ÜYE

Güneş KARAKOYUNLU

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Burcu AYTEN

Basın Yayın Koordinatörü
Ebru FERAY

Dizgi
Ebru FERAY

Kapak Dizaynı
Umut SİLE

Renk Ayrımı
FİLMEVİ

Baskı
CEYMA MATBAASI
Matbaacılar Sitesi
Yüzyıl Mah. 4. Cad. No. 123
Bağcılar - İstanbul

Yönetim Yeri:
Merkez

Maçka Cad. 35
34367 Şişli / İstanbul

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

Yayın Türü: Yerel süreli yayın

3 ayda bir yayınlanır.

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

İÇİNDEKİLER

Ocak 2013 Reasürans Yenilemeleri	4
Sporcu Sigortaları ve Birleşik Devletler Uygulamaları	7
Taşıt Sigortaları'nda Eşdeğer Parça Kullanımı ve Dünya Uygulamaları	18
Hızlı Gelişimin Doğurduğu Yeni Riskler	35

Reasürör Gözüyle

Dergimizin bu sayısında, her Nisan sayısında olduğu gibi, Ocak yenilemeleri hakkında bilgi verilmekte ve gerek Bölüşmeli, gerekse Katastrofik Hasar Fazlası reasürans anlaşmalarına ilişkin ayrıntılı bilgilere dayanılarak geçen yıl yenilemeleriyle karşılaştırmalar yapılmaktadır.

Yüz milyonlarca insanın başlıca ilgi alanı olan spor, profesyonel bir faaliyet konusu olduğunda, artık kişilerin ilgi alanı ya da hobisi olmanın çok ötesinde, milyarlarca dolarlık büyük bir sektör oluşmakta ve hatırı sayılır bir ekonomik değer ortaya çıkmaktadır. Bu boyutlarda bir değer ortaya çıktığında ise, doğal olarak kaybedilmek durumunda olan menfaatlerin sigortası gündeme gelmektedir. Bu çerçevede, Sporcu Sigortaları kapsamında, sadece, profesyonel sporun baş aktörleri olan profesyonel sporcuların meslek hayatları değil, kaybetmek durumunda olan tüm ilgili tarafların menfaatleri sigorta teminatı altına alınabilmektedir. Sayın Zeki Turgut Gezgez, “Sporcu Sigortaları ve Birleşik Devletler Uygulamaları” adlı çalışmasında, bu konuda en gelişmiş ülke olan Amerika Birleşik Devletleri örneğinden hareketle teminatın kapsamı, türleri, kimlere yönelik olduğu gibi konular hakkında ayrıntılı bilgiler vermektedir.

Sigorta şirketleri için en önemli prim kaynağı olan Kara Araçları ve Kara Araçları Sorumluluk Sigortaları, aynı zamanda en büyük zarar nedeni olabilmektedir. Bu olumsuz duruma yol açan birçok faktör olmakla birlikte, başlıca neden abartılı hasar maliyetleridir. Kara Araçları Sigortası Genel Şartları’nda yapılan en son düzenlemelerle teminat çeşitliliğine gidilmiş, bunun yanı sıra, hasar maliyetlerini azaltıcı bir tedbir olarak, kısmi hasarın tamirinde sigortalıya orijinal parça-eşdeğer parça kullanımı gibi bir alternatif sunulmuştur. Sayın Ali Karaaslan, Sayın Murat Külünk ve Sayın Zeki Turgut Gezgez, birlikte hazırlamış oldukları “Taşıt Sigortaları’nda Eşdeğer Parça Kullanımı ve Dünya Uygulamaları” adlı çalışmalarında, güncel bir konu hakkında, dünya uygulamalarını da göz önüne alarak, açıklayıcı bilgiler vermektedirler.

Yabancı Basından Seçmeler Bölümünde ise, bilişim teknolojisindeki gelişmelerle birlikte, sanal ortama ilişkin ortaya çıkan ve gelecekte çıkması muhtemel riskler hakkında Munich Re tarafından hazırlanmış ayrıntılı bir raporun özetlenmiş çevirisi yer almaktadır.

Ocak 2013 Reasürans Yenilemeleri

Ocak 2012 reasürans yenilemeleri, hatırlanacağı üzere Asya bölgesinde meydana gelen deprem ve sel gibi doğal afetlerin neden olduğu yüksek bedelli sigortalı hasarların yanı sıra global ekonomik krizin sürmekte olan etkileri nedeniyle, özellikle Katastrofik Hasar Fazlası reasürans anlaşmaları konusunda sigorta şirketleri açısından bir hayli sıkıntılı geçmişken, 2012 yılının doğal afetler bakımından nispeten sakin geçmesi ve uluslararası piyasalara olan reasürans arzının geçen yıla göre %10 oranında artış göstermesi nedeniyle sigorta şirketleri için, Ocak 2013 reasürans yenilemelerinde geçen yılın benzeri bir kapasite sorunu söz konusu olmamıştır.

Katastrofik Hasar Fazlası reasürans anlaşmalarının fiyatlarında geçen yıl başlayan artışların özellikle hasarlı programlarda bu yıl da devam etmesi, sigorta şirketlerinin, geleneksel reasüransın dışında, sermaye piyasalarından finansal çözümler aramaya yönelmesine neden olmuştur. Belli

bir büyüklüğe ulaşmış programlar için geçmiş yıllarda başlayan bu yönelimin, reasürans alıcılarına sağlamakta olduğu bir çok avantaj nedeniyle önümüzdeki yıllarda daha da artacağı tahmin edilmektedir.

Türk sigortacılık sektörünün Ocak 2013 reasürans yenilemeleri iki ana başlık altında incelenecektir. Birinci ana başlıkta, sigorta şirketlerinin risklerini hangi reasürans yapısında koruma altına aldıkları sektör genelinde incelenecek ve şirketlerin genellikle kullanmakta oldukları Bölüşmeli reasürans programlarında öne çıkan hususlar ortaya konulacaktır. İkinci ana başlıkta ise, şirketlerin konservasyonlarında kalan kümül risklerini deprem, sel gibi doğal afet riskine karşı korudukları Katastrofik Hasar Fazlası reasürans anlaşmaları, çeşitli hususlar itibarıyla geçen yıl ile karşılaştırmalı olarak açıklanmaya çalışılacaktır.

Türk sigorta piyasasında faaliyette bulunan şirketlerin risk koruma programlarında geçen yıla göre bir değişiklik söz konusu olmaması ve şirketler

mevcut reasürans yapılarıyla devam etmişlerdir. Buke esaslı Bölüşmeli reasürans anlaşmalarının plasmanında, geçen yıla göre nispeten zorluklar yaşanmış olsa da, tüm şirketler Bölüşmeli reasürans anlaşmalarını tamamlamışlardır.

Bölüşmeli reasürans anlaşmalarına devredilmesi öngörülen primlerin branşlar itibarıyla dağılımında, özellikle Yangın ve Mühendislik branşlarında göze çarpan farklılıklar olmuştur. Toplam prim içerisinde geçen yıl %55 paya sahip olan Yangın branşı, şirketlerin, daha fazla konservasyon tutma eğiliminde oldukları, genellikle kredi bağlantılı küçük ve orta ölçekli sivil ve ticari risklere daha fazla odaklanmalarının önemli etkisiyle bu yıl %50 oranına gerilemiştir. Mühendislik branşı ise, uygulamaya geçirilen altyapı, enerji, konut, ticari ve endüstriyel tesisler nedeniyle önemli bir sıçrama göstermiş ve toplam tahmini prim içerisindeki payı %24'ten %28'e yükselmiştir.

Buke esasıyla plase edilen Bölüşmeli Eksedan reasürans

REASÜRÖR

	2012	2013
1. Bölge Kümüleri	58.475 milyon Euro	72.303 milyon Euro
Alınan Teminat	3.928 milyon Euro	4.494 milyon Euro
PML	%6,72	%6,13
Ödenen Prim	91,6 milyon Euro	105,0 milyon Euro

anlaşmalarına, Asya, Afrika, Orta Doğu ve Uzak Doğu bölgelerinden olmak üzere, Millî Reasürans da dâhil, toplam 60 reasürör katılmaktadır. Plasmanlarda ise; Asya, Afrika, Orta Doğu ve Uzak Doğu bölgelerinde yerleşik reasürörlerin payı %34, ABD ve Avrupa'da yerleşik reasürörlerin payı ise %45 oranındadır. Ancak, bu yılın reasürans yenilemelerinde dikkat çekici bir durum, broker kanalıyla plase edilen oranın bir hayli artış göstermesidir. Geçen yıl %10 seviyesinde gerçekleşen bu oranın 2013 yılında %18 oranına yükselmiş olması, yukarıda ifade edilen, Bölüşmeli reasürans anlaşmalarının plasmanında zorluk yaşandığı düşüncesini güçlendiren bir husus olmaktadır.

Şirketlerin risklerini koruma amaçlı olarak kullandıkları Bölüşmeli reasürans anlaşmaları, aynı zamanda deprem riskine karşı da koruma sağladığı için "risk" ve "katastrofi" esaslı çalışmaktadır. 2013 yılı Bölüşmeli reasürans anlaşmaları altında Yangın ve Mühendislik olarak toplam 4,7 milyar Euro

"deprem olay limiti" bulunmakta, şirketler bir deprem hasarında, anlaşmaya katılan reasürörlerden "olay limiti"ne kadar hasar talep edebilmektedirler.

Piyasamızda faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin Yangın ve Mühendislik branşları itibarıyla konservasyonlarında kalan kümül risklerini deprem, sel ve diğer doğal afetlere karşı koruyan Katastrofik Hasar Fazlası reasürans anlaşmalarının plasmanında bu yıl, yukarıda da belirtildiği üzere, 2012 yılının doğal afetler bakımından bir önceki yıla göre nispeten sakin geçmiş olması ve reasürans kapasite arzının %10 artması gibi faktörlere bağlı olarak, geçen yıl ölçüsünde bir sıkıntı yaşanmamıştır; ancak teminatın, kümül riske göre ayarlanmış maliyet (risk adjusted capital) çalışmaları henüz tamamlanmamış olmakla birlikte, geçen yıla göre %5 ila %10 arasında artmış olduğu gözlenmiştir.

Katastrofik Hasar Fazlası reasürans anlaşmalarının reasürör panelindeki durum, Bölüşmeli reasürans anlaşmalarının

reasürör paneline göre farklılık göstermektedir. Bölüşmeli anlaşmalarda Asya, Afrika Orta Doğu ve Uzak Doğu bölgelerinde yerleşik reasürörlerin katılım oranı %34 civarında iken, Katastrofik Hasar Fazlası anlaşmalarda bu oran, %8'e düşmektedir. Gelişmiş Batılı piyasaların bu anlaşmalardaki katılım payı %80, Millî Reasürans'ın katılım payı ise %10 oranındadır.

Geçen yıl da aynı şekilde olan bu durum, dünyanın önde gelen reasürörlerinin deprem için ayırmış oldukları kapasitelerini "risk" ve "katastrofi" esasıyla çalışan Bölüşmeli reasürans anlaşmalarında değil, daha çok Katastrofi programlarında değerlendirmek tercihinden kaynaklanmaktadır. Ayrıca, ülkemizde yabancı sermayeli sigorta şirketlerinin Katastrofi programlarına, ana sermayedar grupların büyük hisselerle katılmakta oluşu da, bu durumu etkileyen diğer bir faktördür.

Türk sigorta piyasasında uzun bir süredir devam etmekte olan ve Bölüşmeli anlaşmalara prim devrini olumsuz

etkileyen fiyat odaklı rekabetin yerini, riskin teknik anlamında ve doğru fiyatlandırılması almadıkça, Batılı gelişmiş ülke reasürörlerinin Bölüşmeli reasürans anlaşmalarına olan yaklaşımının büyük bir ihtimalle bu şekilde devam edeceği tahmin edilmektedir. Bölüşmeli reasürans anlaşmalarının plasmanında, dünyanın önde gelen reasürans şirketlerinin bulunması veya daha yüksek oranlarda katılması, özellikle deprem hasarlarının reasürörlerden alınması anlamında piyasamız açısından büyük önem taşımaktadır.

Şirketlerin almış oldukları Katastrofik Hasar Fazlası teminat tutarı geçen yıl 3,9 milyar Euro iken bu yıl yaklaşık 4,5 milyar Euro'ya yükselmiştir. Bunun en önemli nedeni,

bu teminata esas olan 1. Bölge Deprem kümüllerinin geçen yılın aynı dönemine göre %24 oranında artış ile 72 milyar Euro'ya yükselmesidir. Teminata esas olan 1. Bölge kümüllerinin %24 artmasına karşılık, alınan teminatın yaklaşık %13 oranında artması, matematiksel olarak PML oranının %6,72'den %6,13'e düşmesine neden olmaktadır. Alınan teminata karşılık şirketlerin ödemiş oldukları prim miktarı ise yaklaşık %14 oranında artarak 105 milyon Euro'ya yükselmiştir.

Bölüşmeli reasürans anlaşmaları bölümünde, Türk piyasasının "deprem olay limiti" dolayısıyla reasürörlerden alabileceği, depreme bağlı tazminat tutarının azami 4,7 milyar Euro olduğu belirtilmiştir.

Katastrofik Hasar Fazlası reasürans anlaşmaları altında reasürörlerden, depreme bağlı alınacak tazminat ise azami 4,5 milyar Euro tutarındadır. Bu durumda Türk piyasasının bir deprem sonrasında reasürörlerinden talep edebileceği tutar 9 milyar Euro'nun üzerine çıkmaktadır. Bu rakama DASK ve Millî Reasürans'ın reasürans korumaları dâhil edilmemiştir.

Y. Kemal ÇUHACI
Millî Reasürans T.A.Ş.

Sporcu Sigortaları ve Birleşik Devletler Uygulamaları

Özet

Su bir gerçek ki, bugün artık birçok alanda geçmiş dönemlere nazaran çok daha profesyonel bir düşünce hâkimdir. Spor endüstrisi açısından da durum pek farklı sayılmaz. Bu bağlamda milyon dolarları bulan kontratlar, bir bakıma kişilerin kendilerini, yakınlarını ve kurumlarını finansal anlamda güvence altına almaları anlamına gelen sigorta müessesesini de bu işin bir parçası yapmış durumdadır. Spor endüstrisinin en önemli aktörleri olan sporcular için, bu doğrultuda, Sakatlık Sigortaları'ndan Değer Kaybı Sigortaları'na kadar farklı güvencelerle ürünler sunulabilmektedir. ABD başta olmak üzere birçok gelişmiş ülkede yaygın olarak kullanılan, buna karşın ülkemizde profesyonel pazarlama anlamında üzerinde fazla ısrar edilmemiş bu ürünler, kendilerine has dinamikleri neticesinde sigortacılıkla spor endüstrisinin buluşma noktasında yer almaktadırlar.

1. Giriş

Yaşanılan sakatlıklar neticesinde bir taraftan kulüpler oyuncularından faydalanamamakta, diğer taraftan “career-ending” dediğimiz, sporcunun profesyonel spor hayatının sona ermesine neden olan ciddi sakatlıklar dolayısı ile oyuncular ortalama 10 ila 15 yıl boyunca kazanabilecekleri bir gelirden mahrum olabilmektedirler. İşte bu noktada gün geçtikçe artan ve dahası 9 haneli rakamlara ulaşabilen kontratlar, gerek kulüpleri, gerekse sporcuları sigorta şirketlerinin kapılarını çalmaya zorlamaktadır. Özellikle NBA (Amerikan Ulusal Basketbol Birliği-National Basketball Association) gibi ortalama ücretin yıllık 5 milyon Dolar olduğu ve birçok oyuncunun 8 haneli rakamlar kazandığı bir ortamda, Sporcu Sigortaları'nın önemi daha da artmaktadır.¹

¹ *The 50 Highest-Earning American Athletes, Jonah Freedman, si.com, 2011*

Ürün çeşitliliği açısından bakıldığında, ülkemizde yaygın olmayan bu sigorta türünün gelişmesi, yüksek genç nüfus oranı ve artan spor gelirlerine paralel olarak mümkün görünmektedir. Bu anlamda ürünün potansiyeli büyüktür. Zira yalnızca futbolda profesyonel lisans sahibi oyuncu sayısı üç binin üzerindedir. Diğer taraftan kulüp ve oyuncuların bu konuda çok hassas olduklarını söylemek zordur. Ortalama bir NBA takımında oyuncuların neredeyse tamamı kontratlarına paralel teminatlarda özel bir sigorta kapsamında iken, ülkemizde bu oran nispeten düşüktür. Aynı durumu sigorta şirketleri için de söyleyebiliriz. Sporcular için hazırlanan ürünlerin yeterince iyi tasarlanamaması ve pazarlama faaliyetlerinin yetersizliği bu noktada bir sorundur. Bunda elbette ki sigorta bilincinin henüz yerleşmemiş olmasının etkisi de büyüktür. Ancak bu bilinci sağlayacak faktörlerden biri de sigorta şirketleridir. Bu anlamda ülkemizde şirketlerin, en azından spor endüstrisi

hedefli, pek de geçmiş olma-yan bu ürünler için biraz çabuk pes ettiklerini söylemek müm-kündür.

Yurtdışında ise durum daha farklı bir boyuttadır. Bazen eğ-lence (entertainment) endüstri-sinin bir parçası gibi görülse de, Spor Sigortaları kapsamın-da hazırlanan ürünler oldukça profesyoneldir. Bu anlamda teminat altına alınan meblağ-lar da 8 haneli rakamları bul-maktadır.

2. Sigorta Türleri

Sporcu Sigortaları, sanıldı-ğından daha profesyonel ve “tailor made” dediğimiz kişiye özel olarak hazırlanan ürün ve poliçelerden oluşur. Ayrıca şu nokta da unutulmamalıdır ki, aşağıdaki sigortalardan bazıları aynı poliçede birlikte kombine edilebilen sigortalardır.

Ülkemizde genellikle spor endüstrisi için “Ferdî Kaza Si-gortası” (sürekli ve geçici sa-katlıklar için), Spor Olayları Sigortası (organizasyon iptali, ertelenmesi gibi riskler için), Mesleki Sorumluluk Sigortala-rı ile Sağlık ve Hayat Sigorta-ları gibi ürünler sunulmaktadır. Çok profesyonel hazırlanmasa-lar da, bu ürünlerin ihtiyaca bir nebze cevap verdikleri rahat-lıkla söylenebilir.

2.1. Sakatlık Sigortaları

Sakatlık Sigortaları (DI, Disability Insurance), belli bir dönem boyunca sakatlık dola-

yısı ile forma giyemeyen spor-cunun gelir kaybını telafi ama-cı ile yapılan sigortalardır. Temelde ikiye ayrılırlar:

- Daimi Sakatlık Sigorta-sı (Permanent Disability Insurance)
- Geçici Sakatlık Sigorta-sı (Temporary Disability Insurance)

Sporcu Sigortaları'nın hem en temel, hem de en önemli ayağını bu iki Sakatlık Sigor-tası oluşturmaktadır. Bir nevi Gelir Kaybı (Gelir Koruma), İş Göremezlik Sigortaları gibi ça-lışan bu ürünler, oyuncu ve ku-lüpleri finansal açıdan güvence altına alırlar. Oyuncular Daimi Sakatlık Sigortaları'nı tercih ederken, kulüpler genellikle garanti kontratlarını kapsayan Geçici Sakatlık Sigortası poli-çelerini tercih etmektedirler.² 90'lı yılların ortalarında, maaş-lardaki ciddi artışların etkisiyle birlikte popüler olmaya başla-yan bu ürünleri şimdi biraz daha ayrıntılı inceleyelim.

2.1.1. Daimi Sakatlık Sigortası (Career-Ending Insurance)

Bu sigorta türü yalnızca ku-lüpler için değil, oyuncular için de teminat altına alınması

gereken bir duruma dikkat çekmektedir. Bir bakıma özel-likle genç oyuncular için, “draft” dediğimiz, oyuncuların üniversite eğitimleri sırasında girdikleri ve profesyonel ta-kımlarca belirli bir prosedür içerisinde yine belirli bir sıra ile seçildikleri bir sistem ile ön sıralardan seçilen potansiyelli oyuncular için daha fazla önem arz eden bir üründür. Genellikle “Kariyeri Tehdit Eden Sakatlık Sigortası” ola-rak bilinse de doğru ismi “Fer-di Kaza ve Hastalık Sigorta-sı”dır. Bu ürün, oyuncuları 24 saat ve dünyanın her yerinde sigorta teminatı kapsamına alır.

Daimi sakatlık sigortası, adından da anlaşılacağı üzere oyuncunun geçirdiği sakatlık sonrası bir daha forma giye-medığı durumlarda devreye gi-ren bir teminattır. Bu bakımdan özellikle de genç ve po-tansiyelli oyuncular için en kritik öneme sahip Sporcu Si-gortası olduğu söylenebilir. Aynı zamanda oyuncular tara-fından en çok tercih edilen te-minat da yine bu sigorta veya türevleridir. Genellikle 12 aylık bir süre ile sakatlıktan ötü-rü müsabakalara iştirak ede-meme durumunda devreye gi-rer ve bu 12 aylık bekleme müddetinin (waiting period: Tazminata hak kazanılması için geçmesi gereken süre; tazminat ödenmesinin şarta bağlanması) ardından tazminat sporcuya ödenir. Nadiren de oyuncunun 12 ay beklemesine

² *The Legal&Business Aspects Of Career-Ending Disability Insurance Policies In Professional And College Sports, Wong&Deubert, 2010*

gerek kalmadan tazminata hak kazandığı bir sakatlık gerçekleşir. Oyuncular her ne kadar bu tür sigortaları tercih etseler de, özellikle beyzbolda olduğu gibi 10 yıllık bir kontrat karşımızda yoksa, takımlar daha çok garanti kontratları kapsamında olan geçici sakatlık poliçelerini tercih ederler.

Burada esasen süreç her zaman görüldüğü kadar basit işlemez. Sigorta şirketi oyuncunun gerekli çabayı sarf ettiğini görmek isteyebilir ve bunu poliçede belirtir. Diğer taraftan şirket poliçeden aldığı yetkiyle daha da ileri giderek oyuncuyu sahalara dönmeye bile zorlayabilir. Şirketlerin poliçedeki provizyonları kullanarak oyuncuları geri dönüş deyim yerinde ise zorladıkları, Daimi Sakatlık poliçelerine “rehabilitasyon yardımı (rehabilitation benefit)”, Geçici Sakatlık poliçelerine ise “nükseden sakatlık şartlı (recurrent disability provision)” poliçeler denir. Şayet oyuncu 12 aylık bekleme dönemini geçirmiş ve tazminata hak kazanmış ancak daha sonra tekrar sahalara dönmüş ise aldığı tazminatı genellikle iade etmesi gerekir. Böyle bir durumda, varsa Geçici Sakatlık Sigortası devreye sokulabilir.

2.1.2. Geçici Sakatlık Sigortası

Sporcuları, sakatlık durumlarında kaybettikleri gelirin genelde belli bir yüzdesine ka-

dar (ortalama %80) bir güvence vererek veya haftalık, aylık veya yıllık bir üst limit koyarak belirlenen teminatlara kadar korumaktadır. Kulüpler için prestij ve güven kaynağı olabilecek bir üründür.

Oyuncular, özellikle maç başına endeksli kontratlara sahip oldukları durumlarda, daimi sakatlık poliçelerinin yanında bu tarz poliçeleri de tercih edebilmektedirler. 60, 90 veya 180 gün bekleme periyotları olabilir. MLB’de (Amerikan Beyzbol Ana Ligi - Major League Baseball) 60 ve 90 gün bekleme durumları söz konusudur. Genellikle 90 günlük bekleme periyodu içeren poliçe en yaygın olanıdır. Süre uzun gibi görünse de şaşırtıcı değildir. Zira 162 maçlık bir maraton söz konusudur. Bu süre, NBA’de 41 maç (yarım sezon), NHL’de (Amerikan Ulusal Hokey Ligi-National Hockey League) ise 30 maç (çeyrek sezon)’tır.³

2.2. Kilit Oyuncu Sigortası (Key Man Insurance)

Özellikle yüksek garanti kontratları bulunan büyük kulüpler için önemli olan bu ürün esasen oyuncuları ilgilendirmemektedir. Ürün temelde playoff’a kalma ihtimali kuvvetli olan takımların, yıldız oyuncularının sakatlıkları ne-

deniyle playoff’a katılamamaları durumunda tercih edilecek bir teminattan ibarettir. Ülkemizdeki sisteme uygulayarak ürünü geliştirsek, özellikle büyük kulüplerin şampiyon olamama veya Avrupa kupalarına katılamama durumlarını kapsayacak poliçelere konu olabilecek bir üründür. Bir daha uygulanır mı bilinmez ama bahsedilen, ülkemizde futbol süper liginde uygulanan playoff sisteminden farklı bir durum değildir. Burada sigorta şirketi kulübe, kilit (başrol) oyuncusunun sakatlığı nedeniyle belli sayıda maçı kaçırmaması sonucunda playoff’a kalamamaları durumunda, playoff boyunca elde edilebilecek muhtemel gelirleri öder. Bir nevi destekten yoksun kalma tazminatı mantığı ile çalışan bu sigortada kulüpler; olası bilet, reklam, yayın, organizasyon ve lig gelirlerini teminat altına alırlar.

2008’de NFL (Ulusal Amerikan Futbolu Ligi-National Football League) takımlarından New England Patriots, 2003-2007 yılları arasında playoff’a katılmış takımlarının yıldız quarterback’i Tom Brady’yi sezonun ilk maçında kaybettiklerinde bu ürünün varlığından haberdar mıydılar bilinmez ama bu ürün sayesinde milyon dolarları rahatlıkla bulan tazminatlara hak kazanılması mümkündür.

2.3. Değer Kaybı Sigortaları

Oyuncuların kontratları pek

³ *The Legal & Business Aspects of Career-Ending Disability Insurance Policies in Professional And College Sports, Wong & Deubert, 2010*

çok nedenle bir sonraki kontrat döneminde rakamsal olarak düşebilir. Oyuncu ciddi bir sakatlık geçirmiş ve birçok maç kaçırmıştır. Şu veya bu sebeple ciddi form düşüklüğü yaşayabilir. Dahası bulunduğu ligde ekonomik kriz veya kulüplerin rahatsız edici hale gelen borç kısır döngüleri gibi nedenlerden ötürü oyuncu maaşları düşmüş olabilir. Tüm bu nedenlerden ötürü, örneğin 2010 yılında 5 milyon Dolara 2 yıllık bir kontrata imza atan bir oyuncu 2012 yılında kaçırıldığı maçlar, özel hayat sarsıntıları gibi nedenlerle daha alt seviye bir kulüple 2 milyon Dolarlık bir kontrat yapmışsa, bu durumda bu sigorta devreye girer. Elbette oyuncuların yaşları, fiziksel durumları gibi, hukuksal deyimi ile “hayatın olağan seyrinden kaynaklanan” değer azalışlarına karşı bu sigorta çok şey ifade etmeyebilir.

Sonradan imzalanacak kontrat bedeli bu poliçelerdeki en önemli unsurdur. Genellikle sakatlık vb. nedenlerle teminatın aktif olabilmesi için kaçırılması gereken maç adedi sözleşmeye yazılır. Yine değer azalma gerekçe ve şartlarının da poliçede belirtilmesi gerekir. Zira bir “değer kaybı” sigorta poliçesinde bu tarz ifadelerin netleştirilmesi önemlidir.

Genellikle NFL gibi, sakatlık riskinin yüksek olduğu liglerde tercih edilirler. Diğer taraftan sigorta şirketlerinin yapmayı sevdiği bir poliçe türüdür.

Risk unsuru ve şartlar, karşı tarafı çok da rahatsız etmeden şirketler tarafından kolaylıkla kendilerine uygun şekilde yönlendirilebilir. Bu bakımdan her iki tarafın gönül rahatlığı ile değerlendirebilecekleri “basit ve kolay anlaşılır bir ürün”dür.

2.4. Draft Pozisyonu Kaybı Sigortası

Ülkemizde bir draft sistemi olmadığı için uygulanmayan, ancak sistemin uygulandığı ABD, Kanada gibi ülkelerde oldukça önemli olan bu üründe, draft’larda üst sıralardan seçilmesi beklenen oyuncuların daha alt sıralarda seçilmesine karşı oyuncuları koruyan bir durum söz konusudur. Genellikle NFL’de tercih edilen bu ürün, “rookie (çaylak)” dediğimiz ilk yıl oyuncuların farklı maaşlar aldığı ligler için iyi bir seçenek olabilir.

2.5. Ayrıcalıklı Öğrenci - Sporcu Sakatlık Sigortası (Exceptional Student - Athlete Disability Insurance-ESDI)

Bu ürün, Amerikan Ulusal Kolej Sporları Birliği (National Collegiate Athletic Association-NCAA) tarafından 1990 yılında uygulamasına başlanan bir program olarak oyuncuları sakatlığa karşı koruduğu gibi, menajerlerce akılları çelinip okuldan mezun olmadan ayrılan oyuncular için

de bir koruma sağlar. Başlarda Amerikan futbolu oyuncuları ve basketbolcular için başlayan bu program zamanla beyzbol, buz hokeyi ve bayan basketbolunu kapsayacak şekilde genişletilmiştir.⁴ Teminat kapsamına yalnızca sportif müsabaka ve antrenmanlarda gerçekleşen sakatlıkların ve kaza sonucu vefat durumunun dâhil olduğunu hemen belirteyim.

Programa NHL ve NFL için draftta ilk 3 turda; NBA, MLB ve WNBA (Amerikan Bayanlar Ulusal Basketbol Birliği-Women’s National Basketball Association) içinse ilk turda seçilme potansiyeli olan oyuncular dâhildir. Prim/teminat oranı her 1000 Dolar için 3,5 ila 14 Dolar arası değişebilmektedir. Rakamlar özel poliçelere oranla %10 ila %30 daha ucuzdur. Ortalama prim rakamları şu şekildedir:

- 18 aylık 1 milyon \$ teminatlı bir poliçe için 10.000-12.000 \$,
- 18 aylık 5 milyon \$ teminatlı bir poliçe için 50.000-80.000 \$,
- 18 aylık 10 milyon \$ teminatlı bir poliçe için 100.000-200.000 \$.

Söz konusu sigortayı oyuncu

⁴ In College, Insurance Can Be Best Policy, John Branch, The New York Times, 2007

veya ailesinden birisi, kolej kariyerinin herhangi bir anında NCAA seyahat ve sigorta direktörüne başvurarak yaptırabilir. Bu noktada bir e-mail dahi yeterli olabilmektedir. Program yöneticisi, her oyuncunun scout'ların raporları ışığında şekillenen olası draft statüsüne göre tazminat miktarına karar verir.⁵

Programa yılda 80 ila 100 oyuncu katılmaktadır. Uygulamada NBA ve NFL için, ilk tur oyuncularının yaklaşık %75'i bu programa dâhildir. MLB ve NHL'de bu oran %10, WNBA'de ise %2'dir. Zira özellikle WNBA'de kontratlar, 100.000 Doları pek de geçmediği için bu oranlar gayet normaldir.⁶

2.6. Fantezi Lig Sigortaları (Fantasy Sports Insurance)

Bu üründe sigortalanan aslında ne oyuncular ne de kulüplerdir. Sigortayı yaptıran taraf tamamen "spor fanları"dır. Ürün, fantezi liglerine yapılan yatırımları, kilit oyuncuların sakatlıkları dolayısı ile oluşacak kayıplara karşı koruma altına almaktadır. Bir nevi "hayal kırıklığı giderme sigortası" olduğu söylenebilir. Bu açıdan biraz duygusal bir

üründür. Ürünün mantığı, spor severlerin kendilerini bu tür liglere daha fazla bağımlı hissetmelerini sağlayan bir pazarlama aracı olmasında yatmaktadır.

Ürün ABD'de, NBA, NFL ve NHL gibi liglerin oyuncularını sigortalayan, Spor Sakatlık Sigortaları'nda uzmanlaşmış Long Island kökenli ulusal bir sigorta şirketinin ürünüdür.⁷ Kapsama bu tür liglere girerken ödediğiniz giriş ücreti, istatistik vb. hizmetlerden yararlanmanız karşılığında ödediğiniz masrafları dâhil etmektedirler. Sezon öncesi fantezi ligdeki ilk 50 oyuncu bu sigorta kapsamına alınabilmektedir. Prim bedeli, poliçe teminat rakamının %10'udur ve tabii ki artı masraflar da vardır. Fiyat çok yüksektir ve sezonun çoğu kapsam dışıdır. Sigortanın çıkışına, 2008'de Tom Brady'nin geçirdiği sakatlık dolayısı ile fantezi liginde 150 milyon Dolar civarında bir kazancın yön değiştirmesinin neden olduğu da eklenmelidir.

3. Poliçe İçeriği

Sporcu Sigortaları'nın temel ayağını oluşturan Sakatlık Sigortası poliçesinin, Sağlık Sigortası teminatları ile genişletilmiş bir ürününün, sigortacılık prensip ve prosedürlerine de paralel olarak temel bazı bi-

leşenleri söz konusudur. Bunlar genel olarak prim bedeli, teminat kapsamı, süre, tazminat tutarı ve istisnalar dediğimiz poliçe unsurlarıdır.

3.1. Prim Bedeli

Sporcu Sigortaları, kendine özgü dinamikleri, psikolojik faktörler ve yüksek sayılabilecek prim oranları ile dikkat çeken bir yapıya sahiptir. Özellikle 11 Eylül saldırılarının ardından her yıl neredeyse çift haneli rakamlarda artan Sorumluluk Sigortaları prim ödemeleri, sigorta arayan sporcu ve kulüpleri poliçe satın alma konusunda iki kere düşünmeye zorlamıştır. Ancak bu noktada fazla bir çıkış yolu olmayan kulüpler için karşılaşılan yüksek prim oranlarının, sigorta şirketlerinin elini kuvvetlendirdiği söylenebilir. Hatta söz konusu yüksek prim tutarları, birçok NBA oyuncusunun kendi milli takımlarında gerek Dünya, gerekse Avrupa şampiyonalarında ve hatta Olimpiyat Oyunlarında oynamalarını engellemiştir. Bu noktada bazı oyuncular sigorta bedellerini kendileri karşılayarak uluslararası müsabakalarda forma gidebilmişlerdir.

Ülkemizde sporcular arasında profesyonel sigortalanma pek yaygın olmasa da istenen prim rakamları, ortalama 1 milyon Dolar teminatlı bir yıllık bir poliçe için 10.000 ila 30.000 Dolar arası değerleri bulabilmektedir. Bu bağlamda

⁵ *Exceptional Student-Athlete Disability Insurance Program: Introduction, Ncaa.org, 2010*

⁶ *Premium Players; Insurance Policies Are Becoming Standard For Elite College Athletes, Los Angeles Times, 2005*

⁷ *Fantasy Football Insurance: Good Or Bad?, Darren Rovell, Cnbc.com, 2009*

2011 yılına ait, Sporcu Sigortaları yapan bir şirketin 18-24 ve 25-29 yaş arası futbolcular için 84 gün beklemeli ve 1 milyon Dolar tazminat ödeme- li yıllık poliçelerinin prim tutarı yaklaşık 15 bin, 30-34 yaş arası futbolcular içinse 17 bin Dolar'dır. Rakamlar bekleme süresinin kısalığına göre 70.000 Dolara kadar çıkabilmektedir. Dünya standartlarına nazaran biraz pahalıdır. Ancak ülkemizdeki gerek futbol, gerekse basketbol liglerinin sertlik seviyelerinin normal üstü sayılabileceğini göz önünde bulundurursak, bu rakamların esasen makul oldukları söylenebilir.

Diğer taraftan ABD'de prim rakamlarına ilişkin genel oran %1 ila %1,5 arasındadır. Bu oran ülkemizde ise maç muafiyeti veya bekleme süresine paralel olarak %1,5 ila %7 arasında değişebilmektedir.

3.2. Teminat Kapsamı

Teminat kapsamı tespit edilirken "bekleme süresi" dediğimiz unsur oldukça önem arz eder. Bu unsur, teminatın ne zaman devreye gireceğini, diğer bir ifade ile sigortalının poliçeden ne zaman faydalanmaya başlayacağını bize gösterir. Standart bir sigorta poliçesinde muafiyetin (deductible), diğer bir ifade ile poliçe teminat kapsamı dışında kalan kısmın genel olarak NBA ligi için 41 maç (yarım sezon), NHL ligi içinse 30 maç (bir

sezonun üçte biri) olduğunu söyleyebiliriz.

Genellikle kalıcı olmayan hastalıklar ve sarsıntılar teminat kapsamı içindedir. Bunların dâhil edilmemesi isteniyorsa çoğunlukla ayrıca belirtilirler. Kapsama, ölüm sonucu oluşan durumlar da dâhil edilmeyebilir. Bunun için ayrı bir Hayat Sigortası tercih edilmelidir. Bunun yanında Sağlık Sigortası paralelinde yatarak ve ayakta tedavi teminatları ve genellikle de acil hallerde geçerli olmak üzere yurtdışı teminatları söz konusu olabilir. Elbette bu teminatlardan bazıları belli limitler dâhilinde poliçe tarafından karşılanacaktır.

Diğer taraftan sporcunun takımından izinsiz yaptığı aktiviteler sonucu oluşan sakatlıklar, genellikle kapsama dâhil edilmez. Benzer örneklerine sıkça rastlanan bu sorun oyuncunun snowboard yaparken veya bir basketbolcunun futbol oynarken sakatlanması şeklinde görülebilmektedir. Bu noktada oyuncuların sigorta kapsamının farkında olmalarında fayda vardır. Ancak NBA ve MLB gibi liglerde, saha dışı sakatlıklar şayet sporcunun tehlikeli bir aktivitede bulunmamışsa her halükârda sigorta kapsamına dâhildir. NHL'de ise sadece resmi hockey maçları içerisinde oluşan sakatlıklar kapsama dâhil edilir. Bu noktada birçok oyuncu "off-ice" denilen saha dışı sakatlıklar için ayrıca poliçe satın almaktadırlar. Yine de saha

dışında gerçekleştirilen tehlikeli aktiviteler burada kapsama dâhil değildir. Ancak sporcular bu tür faaliyetleri için de ayrıca sigorta poliçeleri satın alabilmektedirler.

Son olarak şu söylenebilir ki, poliçelerin hazırlanırken çok kapsamlı ve uygun hazırlanması gerekmektedir. Özellikle ABD'de istisnalar belirlenirken trambolinden düşerek sakat kalınması durumunda trambolinin çapı, amigo kız sakatlıklarında oluşturulan akrobatik piramidin yüksekliği, bungee jumping'de yükseklik ve scuba diving'de derinlik mesafeleri gibi unsurlar poliçelerde ayrıntılı olarak belirtilebilmektedir.

3.3. Süre

Genellikle Sporcu Sigortaları'na ilişkin sigorta poliçeleri birer yıllıktır. Bunun yanında tek veya birkaç maçlık sigortalar da seçenek olabilir. Keza Turnuva Sigortaları da zaten bu tür uygulamalardır, ancak bu tarz organizasyonlar için yapılan poliçelerin prim tutarları bir nebze daha yüksek belirlenebilir. NCAA'de ise ESDI'nin süresi 18 ay olarak belirlenebilmektedir.

3.4. Tazminat

Tazminat tutarları genellikle oyuncuların kontratları ile paralel bir biçimde belirlenen teminatlarca şekillenir. Diğer taraftan teminatın büyüklüğü-

ne göre ödenen prim tutarları da artacağından oyuncular finansal danışmanlarının görüşleri doğrultusunda bir teminat belirlerler.

Amatör sporcular için birkaç bin Dolardan başlayan poliçe tazminat tutarları, profesyonel kontratlarda milyon dolarları bulabilmektedir. Türkiye Futbol Federasyonu'nun ilgili talimatlarındaki "profesyonel futbolcu özel sigortası" başlıklı hüküm paralelinde Süper Lig, 1., 2. ve 3. Lig kulüplerinin profesyonel futbolcuları için ölüm ve daimî maluliyet hallerinde minimum 100.000'er, hastalık ve tedavi masraflarına karşı da minimum 10 bin TL teminatlı sigortaları federasyonun belirlediği özel sigorta şirketinden yaptırmaları gerekmektedir. Rakamlar her ne kadar 2. ve 3. Lig oyuncularını için makul görünse de, Süper Lig ve 1. Lig oyuncularının gelirlerinin çok altında teminatlara denk düşmektedir.⁸

NBA ve MLB gibi potansiyeli en üst düzey olan liglerde ise tazminat rakamları teminat tutarlarına paralel olarak birkaç milyon dolardan başlayıp 20 milyon Dolara kadar yükslebilmektedir.⁹

3.5. İstisnalar

Genellikle poliçe imza tari-

⁸ 2012-2013 Sezonu İlan Edilecek Hususlar, Türkiye Futbol Federasyonu, 2012

⁹ List of Largest Sports Contracts, Wikipedia.org, 2011

hinden önceki sakatlık veya hastalıklar teminat kapsamına dâhil edilmez. Yine estetik amaçlı müdahaleler de sıklıkla kapsamda değildir. Rekonstrüktif cerrahi müdahaleler ise duruma göre teminat kapsamına alınabilir. ABD'de şirketler bazı unsurları daha "kolay" kapsama dâhil edebilmekteyken, genellikle "kasıtlı yaralanmalar" ve "cinsel istismar" bu noktada temel iki istisna olarak göze çarpmaktadır.

4. Taraflar

80'lerde Avustralya'da kurulan bir brokerlik şirketi sahibinin, o dönemde ülkenin duayen sigortacıları tarafından kendisine Spor Sigortası işine girmenin doğru olmadığını ve bu işin yürümeyeceğini söylediğine ilişkin bir yazı okumuştum. Gereçleri basitti: "Bu iş yürümez", "müşteri bulamazsın" ve hatta "bu bir iş bile değil". Söz konusu şirket şu an tüm dünyada faaliyet gösteren en önemli araçlardan birisidir. İzlediği yol ise genel ticari poliçeler yerine, kişiye özel "tailor made products" dediğimiz ürün poliçeleri satmaktır.

Spor, dolayısıyla da Sporcu Sigortaları ile ilgisi bulunan taraflar sadece broker dediğimiz araçlardan ibaret değildir elbette. Bu bağlamda işin söz konusu taraflarını şöyle sıralayabiliriz:

- Sporcular
- Kulüpler

- Sigorta ve Reasürans Şirketleri
- Brokerler
- Oyuncu Temsilcileri
- Finansal Danışmanlar
- Ligler
- Sponsorlar
- Devlet
- Sendikalar

5. Özellik Arz Eden Durumlar

Sporcu Sigortaları'na ilişkin uygulamalarda, ürünün dinamiklerinden kaynaklanan, taraflar arasında anlaşmazlıklara ya da yanlış anlaşılmalara neden olabilecek durumlar söz konusu olabilmektedir. Söz konusu olabilecek bu durumları dört ana başlıkta değerlendirebiliriz.

5.1. Career-Ending Yorumu ve Career-Ending Sonrası Dönüş

Daimi bir Sakatlık Sigortası poliçesi, oyuncunun geçirdiği sakatlık sonrası tekrar oynamaması durumunda devreye girer. Şirketler böyle durumlar için genellikle 12 ay gibi bir süre bekleme periyodu belirlerler. Nadiren bu süre beklenmeden de tazminat ödenebilir. Bu noktada bir sorun yoktur. Ancak bu konu iki açıdan şirket ile oyuncunun arasını açabilir.

İlk olarak, şirket oyuncunun iyileşme sürecinde yeterince efor sarf etmediğini düşünebilir. Dahası, şirket poliçeden

aldığı yetkiyle daha da ileri giderek oyuncuyu sahalara dönmeye bile zorlayabilir. Genellikle de şirketler bu yönde poliçelere şart koydurmaktadırlar. İkinci olarak, oyuncu aldığı tazminat sonrasında belirli bir süre geçtikten sonra kendini iyi hissedip tekrar oynamaya karar verebilir. Bu noktada prosedür genellikle oyuncunun mahrum kaldığı dönem için hak ettiği gelir ödemesinin, varsa Geçici Sakatlık poliçesinden karşılanması ve Daimi poliçe tazminatının oyuncu tarafından iadesi şeklindedir. Yine de bu durumun poliçede netleştirilmesi daha sağlıklı olacaktır.

5.2. Eski Sakatlıkların Tetiklediği Yeni Sakatlıklar

Bu oldukça teknik ve tartışmaya açık bir konudur. Burada poliçeye koyacağınız istisnalarla bir yere kadar kontrol edebileceğiniz bir durumla karşı karşıyasınızdır. Kızları çok net belirlemek gerekmektedir. Bunu yaparken de mümkün olduğunca işinde profesyonel, uzman doktor ve danışmanlardan faydalanmakta yarar vardır. Ancak tüm bunlara rağmen iki sakatlık arasındaki ilişkiyi kurmak kolay olmayabilir.

5.3. Bir Başka Oyuncunun Kasıtlı Müdahalesi Sonucu Oluşan Sakatlıklar

Nadir de olsa, liglerimizde

ve yurtdışı karşılaşmalarda kasıtlı hareketler sonucu oluşan sakatlık durumlarını görmekteyiz. Aslında nadir olan bu tür hareketler değil, bu hareketler sonucu oluşan sakatlıklardır. Özellikle de daimi sakatlıklara bu bağlamda çok da sık rastlamamaktayız. Yine de sigortacılık anlamında önemli bir konudur. Zira burada sigorta şirketine rücu hakkı doğurabilecek bir durum söz konusudur. Şirket, kasıtlı harekette bulunan oyuncuya, sigortaladığı oyuncuya ödediği meblağı rücu edebilir. Oluşan bu durumun ispatı ise çok kolay değildir. Dolayısı ile bu noktada sürecin iyi yönetilmesi gerekir. Şirket, sakatlanmaya neden olan hareketi yapan oyuncu hakkında verilen cezaları, hakem ve gözlemci raporlarını, ilgili disiplin ve tahkim kurulu kararlarını ispat noktasında kullanacaktır. Çok sık olmasa da yurt içi ve dışında verilen kasıtlı yaralamalara ilişkin mahkeme kararları da bu konuda referans alınabilir ve şirket bizzat kendisi davayı açabilir.

Kasıt davası, bugüne kadar verilen mahkeme kararları göz önünde bulundurulursa, hakemlerin kasıt olmadığını belirttikleri raporlarına ve hatta mahkeme ifadelerine rağmen, diğer oyuncuların aksi yöndeki ifadeleri dikkate alınarak sakatlanan oyuncuya tazminat ödenmesine karar verilmesi şeklinde sonuçlanabilir.¹⁰ Bu yönde bir karar, sigorta şirketinin rücu anlamında elini oldukça kuvvetlendirecektir.

bilir.¹⁰ Bu yönde bir karar, sigorta şirketinin rücu anlamında elini oldukça kuvvetlendirecektir.

5.4. Lig Dışı Müsabakalar

Profesyonel liglerin dışında cereyan eden dünya kupaları, kıta şampiyonaları ve olimpiyatlar gibi büyük organizasyonlar, söz konusu ligler için tam bir stres kaynağıdır.¹¹ Turnuva dönemlerinde oyuncuların sakatlığından endişe eden kulüpler, oyuncular kendi ülkelerinde ek sigorta yaptırmadıkları takdirde, bu müsabakalarda oynamalarına genellikle izin vermezler. Bunun sonucu olarak da ulusal takımlar, bir şekilde oyuncularına turnuva süresince sigorta yaptırmaktadırlar.¹²

Kısa bir süre önce yaşanan süreçte ise Chicago Bulls ile yaklaşık 71 milyon Dolarlık bir kontratı bulunan İngiliz oyuncu Luol Deng benzer bir sorun yaşamaktaydı. Sol elindeki doku rahatsızlığına rağmen ameliyat olmak yerine 2012 Londra Olimpiyatları'nda takımıyla mücadele etmeyi tercih eden Deng'in, "pre-existing condition" dediğimiz hüküm paralelinde sol el

¹⁰ Rakibini Sakatladığı İçin Ceza Aldı, Sabah.com.tr, 2011

¹¹ Insurance Issues Could Keep NBA Stars Off National Teams, Kurt Helin, Probasketballtalk.nbcsports.com, 2011

¹² Contract Issues For NBA Expatriates, Brian Heidelberg, 2011

rahatsızlığının da tetiklediği sigorta maliyeti yaklaşık 300.000 sterlindi. Sigorta yapılmaması durumunda ise Deng'in takımı Bulls'a sakatlık durumunda İngiliz yetkililerin ödeyeceği rakamsa 10 milyon Dolar idi. Her ne kadar İngilizler rakamı "aşırı" bulsa da, Deng'in sağlık durumu göz önüne alındığında rakamın çok yüksek olmadığı söylenebilir. Zira aynı oyuncunun 2008 yılında İngiliz milli takımı ile oynadığı 5 maçlık dönem için ödenen sigorta maliyeti yaklaşık 200.000 sterlindi. Bu süreçte her ne kadar prim oranları bir miktar düştüysen de, özellikle de oyuncunun ameliyat gerektiren bir sakatlığı olduğu düşünüldüğünde, istenen rakam yine de makul sayılabilir.

6. Reasürans Boyutu

Sigorta şirketlerinin, üzerilerindeki riskleri taşıyamama ihtimaline karşı aldıkları bir nevi tedbir niteliğinde olan reasüransın önemi, Sporcu Sigortaları'na ilişkin poliçe sayılarının düşüklüğü ve birçok teminatın oldukça yüksek meblağlara ulaşması gibi nedenlerden ötürü büyüktür. Bu bakımdan yeterli müşteri tabanının oluşturulamadığı ve tazminat tutarlarının yüksek olduğu bu tarz ürünler, işin reasürans boyutunu zorunlu kılmaktadır.

ABD'de incelenen tretelerde sıklıkla Hasar Fazlası (Excess Of Loss - X/L) anlaşmaları-

nın kullanıldığı görülmektedir. X/L teminatları, tek bir hasarın veya bir olaydan meydana gelen hasarlar serisinin sebep olduğu nihai net hasarın ancak tespit edilmiş belirli bir alt limiti aşması halinde işlerlik kazanmaktadır. Bu noktada daha ziyade risk bazında teminat sağlayan X/L treteleri (Working Excess of Loss, any one risk) uygun görünmektedir. Burada "tek bir risk" itibarıyla sigortacının üzerinde kalacak hasar miktarını (priority) aşan ve belirli bir limite kadar olan hasarlar reasürörce karşılanır. Bunun yanında aynı konuda birinci hasar fazlası teminat dilimini (layer) izleyen ve onun limitinin bittiği yerden başlayan ikinci ya da çok sayıda hasar fazlası teminat dilimine de ihtiyaç duyulabilmektedir. Bu bağlamda, Sakatlık Sigortaları'na ilişkin olarak yapılan reasürans anlaşmalarında (zaman zaman Kotpar treteleri ile birlikte kombine edilmek suretiyle - Modified Quota Share) X/L tretelerinin ağırlığı göze çarpmaktadır. Esnek (flexible) mahiyeti ve özgün koşullara uygun şekilde tasarlanabilmesi bu noktada X/L'in artısıdır. Diğer reasürans tipleri ile uyumu da X/L tretelerinin tamamlayıcı mahiyette kullanılmasını muhtemel kılmaktadır.

Diğer taraftan, reasürörlerden sağladığı şartların, genel olarak aynı konudaki trete sesyonlarına kıyasla daha az avantajlı olmasına rağmen,

risk volatilitesini azaltma noktasında ihtiyari (facultative) reasürans yoluna da, sistemin doğası gereği başvurulabilmektedir. Bu bağlamda mevcut reasürans treteleri altında plase edilen çok büyük veya tehlikeli rizikoları keserek, söz konusu tretelerin sonuçlarını daha istikrarlı kılmak ve treteleri dalgalanmalardan mümkün mertebe arındırmak amacıyla keza ihtiyari reasürans yoluna başvurulmaktadır.

Yine özellikle azami sorumluluk limitlerinin genellikle bilinmesi dolayısıyla Eksedan (Surplus) uygulamalarına da rastlanmakta ve bu suretle önceden belirlenmiş bir limiti aşan sorumluluklar otomatik olarak reasüröre devredilebilmektedir. Portföy kalitesinin düzeltilmesi ve gerekli adedin sağlanmasının yanında, sahip olunan esneklikle birlikte saklama payının artırılması imkânı da yine bu tretelerde söz konusu olabilmektedir.

Ülkemizde ise şirketler bu uygulamalara ek olarak fronting yapabilmekte veya poliçedeki riskin çok ciddi bir bölümünü reasürörlere devretmek suretiyle riskten büyük oranda kurtulabilmektedirler.

7. Değerlendirme ve Sonuç

Sporcu Sigortaları, ülkemizde üzerinde çok fazla ısrar edilmemiş ürünlerdendir. Spor endüstrisinin, tarihinin hiçbir döneminde olmadığı kadar yüksek gelirlere sahip olunan

bir döneminde finansal açıdan çok iyi yönetilmediği ve sigorta bilincinin henüz yerleşmediği düşünülünce bu durum pek de şaşırtıcı sayılmaz. Bu noktada şirketlerin yurtdışındaki kârlılık durumuna ulaşamadıklarını görüyoruz. “Müşteri tabanını kuvvetlendirmek” burada kilit nokta olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer taraftan ABD’de milyon dolarlık poliçelerle desteklenen yaklaşık 300 sporcudan oluşan bir portföy, kârlılık ve müşteri tabanı açısından bu noktada yeterli görülmektedir.

Son olarak Sporcu Sigortaları’na ilişkin sunulabilecek önerileri ise şu şekilde özetleyebiliriz:

- İlk olarak sigorta şirketleri tarafından, potansiyeli olan bu ürünler için pazarlama ve ürün geliştirme faaliyetleri yoğunlaştırılmalı ve “tailor made” ürünler hazırlanarak oyuncu ve kulüplere özel portföyler oluşturulmaya çalışılmalıdır.
- Bakanlık ve federasyonlar kanalıyla, profesyonel ve amatör kulüp ve oyuncularını, bu ürünler hakkında bilgilendirilebilir ve ABD’de NCAA’in yaptığı gibi bazı sigorta şirketleri ile uygun fiyatlardan anlaşarak bu şirketlere yönlendirme sağlanabilir. Sigorta şirketleri ile anlaşma noktasında ihale yapılmak suretiyle en yüksek teminatlara

en düşük prim fiyatını veren şirketler bu konuda tercih edilebilir.

- Gençlik ve Spor Bakanlığı bünyesinde “Finansal Danışmanlık Birimi” kurularak oyuncu ve kulüplere mali konularda danışmanlık hizmeti verilebilir. Bu bağlamda sadece sigortacılık konusunda değil, spor kulüplerinin mali yapıları ve özellikle borçlanma kısır döngüleri ile ilgili tespit ve tavsiyelerde bulunmak suretiyle de sisteme katkıda bulunulması sağlanabilir.

- ABD’deki Ulusal Elektronik Sakatlık Gözetim Sistemi (National Electronic Injury Surveillance System-NEISS) benzeri bir uygulama hayata geçirilerek oyuncuların sakatlık durumlarına ilişkin “etkin bir istatistiksel veri tabanı” oluşturulabilir. Bu sayede risk tespiti ve tarife hesaplamaları açısından sigorta şirketlerine fayda sağlanabilir.

- Yine ABD’deki Ulusal Spor Güvenliği Merkezi (The National Center for Sports Safety-NCSS) benzeri bir uygulama tesis etmek suretiyle sigortacılık sistemini de korumak adına sporcuların sakatlıklar ve spor güvenliği konularında daha bilinçli olmalarını sağlamak ve gerekli önlemleri almak adına girişimde bu-

lunulabilir.

- Kamu bankaları aracılığıyla sigorta primlerini finanse etmek amacıyla sağlanacak düşük faizli kredilerle, sporcular için ilgili prim ödemelerinin finansmanı sağlanabilir.

Kaynakça

1. *2012-2013 Sezonu İlan Edilecek Hususlar, Türkiye Futbol Federasyonu, 2012*
2. *Choosing Your Insurance Broker, Priya Cherian Huskins & Clark Morton, 2009*
3. *Contract Issues For NBA Expatriates, Brian Heidelberger, 2011*
4. *Couch On Insurance, Lee R. Russ & Thomas F. Segalla, 1995*
5. *Exceptional Student - Athlete Disability Insurance Program: Introduction, Ncaa.org, 2010*
6. *Fantasy Football Insurance: Good Or Bad?, Darren Rovell, Cnbc.com, 2009*
7. *Fiba, NBA Leaders Meeting In New York, Chris Sheridan, Espn.com, 2011*
8. *Futbolcu Temsilcileri Talimatı, Tff.org, 2010*
9. *Görünmeyen Muameleler: Sigorta, UNCTAD Çalışması, Çeviren: Muzaffer Aktaş*
10. *In The Spotlight: Career Ending Insurance, Jim Rainford,*

- Ralli.co.uk, 2012
11. *Insurance Issues Could Keep NBA Stars Off National Teams*, Kurt Helin, *Probasketballtalk*, *Nbcsports.com*, 2011
 12. *Key Person Insurance- Who Needs It?*, Zurich Financial Services Australia, *Zurich.com.au*, 2010
 13. *List Of Largest Sports Contracts*, *Wikipedia.org*, 2011
 14. *On Dört Bin Futbolcunun Sigortası "Emniyet'ten"*, *Milliyet*, 2011
 15. *Premium Players; Insurance Policies Are Becoming Standard For Elite College Athletes*, *Los Angeles Times*, 2005
 16. *Rakibini Sakatladığı İçin Ceza Aldı*, *Sabah.com.tr*, 2011
 17. *Sports And Antitrust: Should College Students Be Paid To Play?*, Lee Goldman, *Notre Dame L. Rev.*, 1990
 18. *Tackling Problems With The Ncaa's Exceptional Student-Athlete Disability Insurance Program*, Joseph Stuart Knight, 2012
 19. *The 50 Highest - Earning American Athletes*, Jonah Freedman, *si.com*, 2011
 20. *The Legal & Business Aspects Of Career-Ending Disability Insurance Policies In Professional and College Sports*, Wong & Deubert, 2010
 21. *World Baseball Classic Is A Mixed Bag*, Kevin Baxter, *L.A. Times*, 2009
 22. *In College, Insurance Can Be Best Policy*, John Branch, *The New York Times*, 2007

Zeki Turgut GEZGEZ
Sigorta Denetleme Uzman
Yardımcısı
T.C. Başbakanlık
Hazine Müsteşarlığı
Sigorta Denetleme Kurulu

Taşıt Sigortaları'nda Eşdeğer Parça Kullanımı ve Dünya Uygulamaları

A. Giriş

Taşıt Sigortaları, hayat dışı sigorta şirketlerinin portföyleri açısından en önemli kalemlerden birini oluşturmaktadır. Bu çalışma, motorlu araçlara ilişkin sigortalarda konu hakkında uzun bir süredir birtakım sorunlara neden olan eşdeğer parça kullanımına, bu parçaların sertifikasyon durumları ile servis ve tedarik aşamalarında yaşanan sorunlara değinmekte, başta yakın geçmişte benzer sorunlarla karşılaşmış olan ABD olmak üzere, dünya genelinde mevcut yasal düzenlemeler ve fiili durumu yansıtmak suretiyle çözüm noktasında büyük resme odaklanmaktadır.

B. Taraflar

Sorunun çözümü açısından öncelikle olayın taraflarını netleştirmemiz gerekmektedir. Bu bakımdan konu detaylı incelendiğinde tarafları genel olarak, sorun oluşturan hasarla ilgili sigortalı veya mağdurlar,

onların mali ve hukuki muhatapları olan sigorta şirketleri, bu şirketlerin araçları onarım için gönderdikleri servisler, bu servislere parça sağlayan tedarikçiler, bu parçaların üreticileri ve yine bu parçaların standartlarını niteleyen sertifikasyon kuruluşları ile sigorta şirketlerinin tedarik sistemlerini yönlendiren bilgi işlem firmaları olarak sıralayabiliriz. Sigorta sektörünün düzenleme ve denetleme görevini yürüten Hazine Müsteşarlığı da bu noktada konunun kamu tarafını oluşturmaktadır.

C. Yaşanan Sorunlar

Yedek parça maliyetlerinin yüksekliği, kullanılan düşük kalitedeki yedek parçaların şirketlere orijinal parça olarak fatura edilmesi gibi nedenlerin yanında, sektörde oto branşlarında yaşanan yoğun fiyat rekabeti, sigorta şirketlerini hasar maliyetlerini düşürme çabasına itmektedir. 2002 yılında Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk (Tra-

fik) Sigortası Genel Şartları'nda yapılan değişikliklerle eşdeğer parça kullanılmasına imkân verilmesi ve Rekabet Kurumu'nun "Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği" sonrasında, önce Trafik Sigortası ve arkasından Kasko Sigortası kapsamındaki hasarların onarımlarında orijinal parça dışındaki parçalar da "eşdeğer" adıyla kullanılmaya başlanmıştır. Tedarikçi ve tamirhaneler ile şirketler arasında irtibat sağlayan bilgi işlem sistemleri de, tedarikçilerle irtibat oluşturarak bu tür parçaların kullanımının artmasına imkân tanımıştır. Uygulama, şirketlerin hasar maliyetlerinin düşürülmesi noktasında fayda sağlamanın yanında bazı sorunları da beraberinde getirmiştir.

Ayrıntılarına değinmeden yaşanan sorunları genel olarak şu şekilde sıralayabiliriz:

- Rekabet Kurumu kararına rağmen, ülkemizde eşdeğer yedek parçayı tanımlayan,

bu parçaların hangi analizlerden geçirilmesi ve hangi sertifikalara sahip olması gerektiği ve bu sertifikaları hangi kuruluşların verebileceği konuları ile, bu parçaların sigorta şirketleri tarafından kullanımına ilişkin usul ve esasları düzenleyen bir mevzuat oluşturulmuş değildir.

- Belirsizlik nedeniyle eşdeğer niteliğini ortaya koyamayan her türlü belge, eşdeğerlik sertifikası adı altında kullanılabilir. Eşdeğer parça sertifikasyonuna kaynaklık eden birçok sertifika türü, esasen söz konusu yedek parçalara güvenlik, performans ve kalite anlamında bir onay vermektedir.
- Belirsizlik nedeniyle sigorta şirketleri tarafından, özellikle Trafik Sigortaları'nda kendi müşterileri olmayan sigortalıların araçlarına eşdeğer adı altında kalitesiz parçalar takılabilmektedir.
- Bazı tedarikçiler, sigorta şirketlerinin sipariş ettikleri yedek parçalar yerine daha farklı ve kalitesiz parçaları tamirhanelere gönderebilmektedir.
- Servislere gönderilen parçaların yerine, tamirhanelerde daha düşük kalitede yedek parçalar, çıkma parçalar ta-

kılabilmekte veya parçalar kullanılmış gibi gösterilerek hasarlı parçalar onarılabilmektedir.

- Bazı şirketlerin yan sanayi ve eşdeğer olarak adlandırılan parçalar kullanması, bu parçaları kullanan ve kullanmayan şirketler arasında haksız rekabete neden olmaktadır.
- Parça tedarikinin yapıldığı, eksper raporlarının yazıldığı bilgi işlem sistemleri, bazen eksperlerin bağımsızlığına ve tarafsızlığına müdahale etme noktasına gelebilmektedir.
- Eşdeğer parçalar için öngörülen garanti süreleri yeterli güvenceyi sağlayamamakta ve uygulamada sorunlar yaşanabilmektedir.
- Parça tedariki amacıyla getirilen uygulama ve prosedürler tedarik sürelerini uzatabilmekte ve söz konusu gecikmeler nedeniyle mağduriyetler yaşanabilmektedir.
- Özellikle Trafik Sigortaları'nda araçlar belirli tamirhanelerde ekspertiz yapılmaya zorlanabilmekte, araçların yetkili servislere gitmelerine sınırlamalar getirilebilmekte ve yetkili servise giden veya orijinal yedek parça talep eden müşteriler fark ödemek zorunda bira-

kılabilmektedir.

- Sigorta şirketleri işçilik maliyetlerinin düşürülmesi amacıyla yetersiz standarttaki servislerle çalışabilmektedir.
- Sigortalılar, hasar süreci ve yasal hakları konularında yeterince bilgilendirilmekte, özellikle kullanılan yedek parçalar ve onarım süreci hakkında eksik bilgilendirmeye maruz kalabilmektedir.
- Sigortalılar tarafından onarım sürecine veya parça kalitesine ilişkin olarak şirketlere yapılan geri bildirimlere geç ve/veya yetersiz destekler sağlanabilmektedir.
- Kullanılan kalitesiz yedek parça veya yanlış onarım teknikleri nedeniyle can güvenliği tehlikeye atılabilmekte, diğer taraftan sonraki kazalarda sigorta şirketleri daha yüksek maliyetlerle karşılaşabilmektedir.

D. Ülkemizdeki İlgili Mevzuat

Konu ayrıntılı incelendiğinde söz konusu mevzuat, izleyen kalemelerden oluşmaktadır: 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu, Trafik Sigortası Genel Şartları, Kasko Sigortası Genel Şartları, 2009/18 sayılı

Genelge, 2010/38 sayılı Sektör Duyurusu, Rekabet Kanunu, Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, Borçlar Kanunu, Sınâî Haklara İlişkin Mevzuat.

a. Yedek Parçalar İle İlgili Rekabet Kurumu Kararı

Rekabet Kurumu, satış sonrası hizmetlerde rekabetin sağlanması amacıyla 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesine dayanarak, 1998/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliğini, 1 Nisan 1998 tarihli Resmi Gazete'de yayımlayarak uygulamaya koymuştur. Ancak yapılan düzenlemelerin bir bölümünün uygulamaya yansımaması ve yeterince rekabetin sağlanamaması nedeniyle Tebliğ'in bazı hükümlerinin rekabetçi bir piyasa hedefine ulaşmakta yetersiz kaldığı, bazılarının ise uygulama açısından sakıncalar doğurduğu gerekçesi ile söz konusu Tebliği yürürlükten kaldıran Rekabet Kurulu, 01.01.2006 tarihinde yürürlüğe girmek üzere 2005/4 sayılı "Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği"ni hazırlamıştır. Söz konusu Tebliğ'de orijinal parça ve eşdeğer parça tanımları da yapılmıştır.

Tebliğin 3. maddesinin (r)

bendinde orijinal parça; "Bir motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olan ve söz konusu motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçaların veya yedek parçaların üretiminde sağlayıcı tarafından getirilen spesifikasyonlara ve üretim standartlarına göre üretilmiş yedek parçalar anlamına gelmektedir. Aracın parçaları ile aynı üretim bandında üretilen yedek parçalar bu kapsamdadır. Parçaların, söz konusu aracın montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olduğunun ve araç üreticisinin spesifikasyonlarına ve üretim standartlarına göre üretilmiş parça üreticisi tarafından belgelendirilmesi halinde, aksi kanıtlanana kadar, orijinal yedek parça olduğu varsayılır" şeklinde tanımlanmıştır.

Aracın parçaları ile aynı üretim bandında üretilen parçalar (sektörde logosuz orijinal olarak adlandırılmaktadır) orijinal olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda bir otomotiv firması için yedek parça üreten bir üreticinin aynı bantta üretim yapmak suretiyle üzerlerine kendi markasını koyduğu ürünler de orijinal olarak kabul edilecektir. Uygulamada hangi parçanın hangi aracın logosuz orijinali olduğunun takibinde sorunlar oluşmakta ve piyasada birçok ürün, bir otomotiv firması için aynı bantta üretilmesine de logosuz orijinal olarak kullanı-

labilmektedir.

Tebliğin 3. maddesinin (s) bendinde eşdeğer yedek parça ise, "Bir motorlu aracın montajında kullanılan parçalarla eşdeğer kalitede olduğu, varsa mevzuat gereği aranan mecburi standartlara uygunluğunun üreticisi tarafından belgelendirilmesi gereken parçalar" olarak tanımlanmıştır.

Eşdeğer yedek parça kalitesi konusunda ispat mükellefiyeti üreticisine getirilmiş olmasına rağmen, bu ispatın nasıl yapılacağı konusunda bir düzenleme yapılmamıştır. Aşağıda da anlatılacağı üzere, dünyada ise yedek parça kalitesinin ispatı konusunda genellikle belirli kuruluşlardan alınan sertifikalar kullanılmaktadır.

Dünyada otomobil yedek parça gruplamasının farklılaşabildiği görülmekte, bu durum kavram kargaşasına neden olmaktadır. Karışıklığa neden olmamak için ayırımın aşağıdaki şekilde yapılması gerektiği düşünülmektedir:

- Orijinal Parçalar (Genuine, Original Equipment (OE) ya da OEM Parts)
 - Orijinal Parçalar (Genuine Original Equipment (OE) ya da OEM Parts)
 - Orijinal Logosuz Parçalar (OEM Parts, OES-Original Equipment Supplier Parts)
- Orijinal Olmayan Yedek

Parçalar (Non-OEM Parts)

- Parça Bazlı Eşdeğerlik Sertifikası Olan Parçalar (Certified Non - OEM Parts, Generic Parts ya da OEM Equivalent Parts)
- Parça Bazlı Eşdeğerlik Sertifikası Olmayan Parçalar (Non - Certified Aftermarket Parts)

Genel olarak orijinal parçalar, araç üreticisi tarafından veya araç üreticisinin lisansı ile söz konusu araç için üretilen parçalardır. Burada dikkat edilecek nokta üreticinin her zaman üretici oto firması olmadığı hususudur. Dolayısı ile orijinal parçaların yalnızca ilgili araç üreticisi tarafından üretilen parçalar olmadığı hususunun hatırlanması gerekir. Diğer taraftan, orijinal olmayan yedek parçalar ise, üçüncü şahıs satıcılar tarafından üretilen otomobil parçalarıdır ve “aftermarket” olarak da anılırlar.

Bir parçanın eşdeğer olarak nitelendirilebilmesi için güvenlik, performans, araca uyum (fitting) gibi özelliklerin test edilmesi sonucu verilen bir sertifikaya sahip olması gerekmektedir. Dolayısı ile ancak “parça bazlı eşdeğerlik sertifikası” olan otomobil parçalarını “eşdeğer” olarak nitelendirebiliriz. Bu parçalar “generic parts” ya da “original equivalent parts” olarak da anılırlar. Bu noktada tanımı

daha netleştirmek adına ilaç sektöründeki jenerik ilaç (generic drugs) kavramı hatırlatılabilir. (Jenerik ilaçlar da eşdeğer yedek parça mantığından farklı olmayarak, referans ilaçların patent ve veri koruma süreleri bittikten sonra klinik kullanıma sunulan, ilaç sanayisinde biyoeşdeğerliği kabul edilen farklı bir ticari isim altındaki ürünlere denilmektedir).

b. Eşdeğer Parça Kullanımının Marka Hakkının Korunması Açısından Değerlendirilmesi

Markalar ve sınaî haklara ilişkin düzenlemelerin, “554 Sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” ve “556 Sayılı Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” ile yapıldığı görülmektedir. 556 Sayılı KHK genel olarak markaların korunmasına ilişkin bir düzenleme olmasına rağmen, 554 Sayılı KHK sınaî haklara ilişkin özel bir düzenleme olduğu için otomotiv yedek parçaları ile ilgili ilk başvurulacak mevzuat olacaktır. Düzenlemelerin Paris Sözleşmesi, Dünya Ticaret Örgütü Kuruluş Anlaşması hükümleri paralelinde uluslararası düzeyde bir koruma sağladığı belirtilmelidir.

554 sayılı KHK gereği, yeni oluşturulan ayırt edici özelliğe sahip bir sınaî ürün, tescil edilmek suretiyle 5 yıldan 25

yıla kadar koruma altına alınabilir. Ancak bu ürünün onarımında kullanılacak olan parçalar ürünün piyasaya çıkmasından üç yıl sonra üreticisi ayırt edici şekilde belirtilmek üzere üretilerek piyasaya sürülebilir. Bu ürün görünüm ve kalite olarak orijinalinden farklı olabileceği gibi, orijinal ürünün üzerindeki parçayla aynı görünüm ve özelliklere sahip olmasında da bir sakınca bulunmayacaktır.

Bu kapsamda düşünüldüğünde, otomotiv sektöründe de piyasaya çıkan bir aracın yedek parçaları, aracın pazarlanma tarihinden üç yıl sonra üretilerek pazarlanabilecektir. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli konu, üreticisinin parça üzerinde açıkça belirtilmesi ve kamuoyunun yanıltılmamasıdır. Diğer taraftan, araçların karayoluna uygunluğu ve gerekli teknik şartlara ilişkin düzenleme 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 29. maddesinde düzenlenmiştir. Maddeye göre; araçların yapım ve kullanım bakımından karayolu yapısına ve trafik güvenliğine uyması zorunludur. Yapım safhasında, araçların Tip Onayı Yönetmeliği ile buna bağlı diğer yönetmeliklerin çıkarılmasında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı (yeni adı Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı) yetkilidir.

c. Sigortacılıkla İlgili Mevzuat

Kara Taşıtları Kasko Sigor-

tası, Türk Ticaret Kanunu kapsamında sigortacı ile sigortalının karşılıklı anlaşmaları doğrultusunda sigortanın, aracın uğrayacağı maddi zararları karşılamaını öngören Zarar Sigortası'dır. Araç zararının nakdi olarak karşılanması esas olmasına rağmen, nakden ödeme dışında aracın tamir şekline ilişkin usul ve esaslar tarafların beyanları doğrultusunda poliçede serbestçe belirlenebilir. Genel Şartlarda da eşdeğer yedek parçaların takılmasına ilişkin hükümlerle poliçe düzenlenebileceği belirtilmiştir.

Yaptırılması zorunlu olan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ise bir Sorumluluk Sigortası olup, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda düzenlenmiştir. Kanunun "İşleten ve Araç İşleticisinin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibinin Hukuki Sorumluluğu" başlığını taşıyan 85. maddesine göre; "Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına, yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar". Sigorta kapsamında sadece maddi zararların karşılanması öngörülmüş ve maddi tazminatın biçimi ve

kapsamının belirlenmesinde Borçlar Kanunu'nun haksız fiillere ilişkin hükümlerinin uygulanması öngörülmüştür (KTK m. 90).

6098 sayılı Borçlar Kanunu'nun 49. maddesi gereği; "Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür" (Önceki 818 sayılı Borçlar Kanunu da aynı hükümleri öngörmektedir). Gerek içtihat hükümleri, gerekse doktrin dikkate alındığında zarar verenin zarar görene ait zararı tam ve zamanında karşılaması esastır. Zarar görenin durumunun haksız fiilden önceki duruma getirilmesi ve maddi kaybının tam olarak giderilmesi gerekir. Yapmış olduğu haksız fiille (kaza ile) zarar veren işletenin verdiği zararı eksiksiz olarak gidermesi gerektiğine göre, kanun gereği yapılması zorunlu olan sigorta poliçesi ile işletenin sorumluluğunu üstlenen sigortacının da meydana gelen zararı tam olarak gidermesi esastır.

Kasko Sigortaları'nda meydana gelen zararın giderilmesine ilişkin usul ve esaslar sigortacı ve sigortalının karşılıklı beyanına göre belirlenmesine rağmen Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası kapsamında meydana gelen zararın, zarardan önceki haline getirilmesi kanun hükmüdür. Bu bakımdan sigortacının Kasko Sigortası'nda sigortalı ile başta anlaşarak, araca takılacak parça

konusunda farklı şartlar (orijinal dışı parça, belirli yerde onarılma şartı, muafiyet vb.) öngörmesi mümkün olmasına rağmen, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası'nda zarar görenin aracını orijinaline uygun olarak hasar öncesi hale getirmesi gerekmektedir.

Kanun'un hükümleri bu şekilde olmasına rağmen 2002 yılında Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) Genel Şartları'nda yapılan değişikliklerle, Kanun'un lafzına aykırı olarak "B.2- Tazminat ve Giderlerin Ödenmesi" başlığı altında "Hasar halinde, hasar gören parça, onarımı mümkün değilse veya eşdeğeri parça ile değiştirilme imkânı yok ise yenisi ile değiştirilir. Bu durumda taşıtta bir kıymet artışı meydana gelse dahi bu fark tazminat miktarından indirilemez" hükmü getirilmiştir.

Rekabet Kurumu Tebliği'ne ve Genel Şart hükmüne istinaden sigorta şirketleri tarafından orijinal dışında yedek parçalar da kullanılmaya başlanmıştır. Ancak, konuyla ilgili şikâyetlerin artması üzerine Hazine Müsteşarlığı tarafından 06.11.2009 tarih ve 2009/18 sayılı Genelge ve 27.10.2010 tarih ve 2010/38 sayılı Sektör Duyurusu yayımlanmıştır.

E. Dünyada Eşdeğer Parça Uygulaması

Dünyada belli başlı ülke

uygulamaları incelendiğinde, birçok ülkede de konunun tartışma aşamasında olduğu, bazı ülkelerin mevzuatlarını netleştirdikleri, bazılarının ise yeni yeni bu konuda düzenleme yapmaya başladıkları görülmektedir. Özellikle ABD’de konunun güncel olduğu ve eyaletler bazında düzenlemeler yapıldığı söylenebilir.

Avrupa Birliği tarafından eşdeğer parça konusunda bazı düzenlemeler yapılmış olmasına rağmen, ülkeler bazında bakıldığında eşdeğer yedek parça konusuna ilişkin ayrıntılı düzenlemelere rastlanılmamıştır. Rekabet Kurumu da bu konudaki düzenlemeleri AB mevzuatından alarak yapmıştır. AB Direktifleri’ne ilişkin özet bilgi aşağıda verilmiştir.

a. AB Direktifleri

AB’de 2010 yılı Haziran ayında gerçekleştirilen Tüzük değişikliğiyle (461/2010 sayılı Yeni Motorlu Taşıtlar Grup Muafiyeti Tüzüğü) otomotiv sektörüne yönelik rekabet kuralları da revize edilmiştir. Getirilen değişiklikler neticesinde temel düzenlemeler şöyle şekillenmektedir.

Haziran 2013’ten itibaren yeni motorlu araçların satışı bakımından AB’deki %30’luk pazar payı eşiği aşılmadığı sürece sağlayıcılar, yetkili satıcılarına süresi 5 yılı aşmayan rekabet yasağı getirebileceklerdir.

Önceki düzenlemeye ilişkin ilgili yönetmeliğin geçerliliğini

yitirmiş olmasına rağmen, uyum için gerekli geçiş döneminin sağlanması adına 1400/2002 sayılı Yönetmelik hükümleri yeni motorlu taşıtların satışı, alışı ve yeniden satışına ilişkin dikey anlaşmalar 31 Mayıs 2013 tarihine kadar uygulanabilmektedir. Bu kapsamda, 1 Haziran 2010 ve 31 Mayıs 2013 tarihleri arasında 1400/2002 sayılı Yönetmelik hükümlerini sağlayan söz konusu dikey anlaşmalara, AB Antlaşması Madde 101 (3) gereği muafiyet uygulanabilmektedir. 1 Haziran 2013 tarihinden itibaren ise yeni motorlu taşıtların alışı, satış ve yeniden satışına ilişkin dikey anlaşmalar, AB’nin “genel blok muafiyeti” mevzuatı olan 330/2010 (AB) sayılı Yönetmelik hükümleri kapsamında değerlendirilecektir.

Bununla birlikte, motorlu araç sektöründe satışı sonrasında rekabetin yeterli ölçüde korunması için yedek parça dağıtımı, tamir ve bakım hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin dikey anlaşmalara uygulanan muafiyetler ise 1 Haziran 2010 tarihinden itibaren 461/2010 sayılı motorlu araçlara ilişkin Yeni Blok Muafiyet Yönetmeliği ile düzenlenmektedir.

Bunun yanında AB mevzuatına göre yedek parça tanımı 3 ana gruba ayrılmaktadır:

- Orijinal Yedek Parça: Bu kapsamda 3 tanım bulun-

maktadır. Bunlar ise,

- Bir aracın üreticisi tarafından yine o araç için üretilen parçalar orijinaldir.
- Bir aracın üreticisine yedek parça tedariki yapan firmalarca ilgili araç için üretilen parçalar orijinaldir.
- Yukarıdaki iki birim dışında üçüncü bir şahıs tarafından, o araç üreticisinin tüm spesifikasyon ve üretim standartlarına uygun olarak üretilen parçalar orijinaldir.

- Eşdeğer Yedek Parça: İstenildiğinde, üretilen parçanın kalitesinin orijinali ile en az aynı seviyede üretimsel, yapısal ve fonksiyonel standartlara sahip olduğu belgelendirilebilen parçalardır.
- Yan Sanayi Yedek Parça: Araç üreticisinin spesifikasyonlarıyla uyumsuz nitelikte üretilen yedek parçalardır.

AB uygulamasında araç yedek parçaları ile ilgili asgari standartların belirlenmesi ve bu standartları sağlayan yedek parçaların üretimine veya ülkeye girmesine izin verilmesi, çok çeşitli kalitede ve fiyatta olan parçaların seçme hakkının tüketicilere bırakılması şeklin-

dedir. Ülkemizde benimsenen model de aynı yöndedir. Ancak bu durum genel rekabet mantığında bir yaklaşımı yansıtmakta olup, bir yedek parça için minimum standartların belirlenmesi bu parçanın eşdeğerlik niteliği taşıdığı anlamına gelmemektedir. Bu noktada ülkeler sigortalıları korumak adına sektöre özgü ek düzenlemeler yapmaktadır.

b. ABD Uygulamaları

Gerek tedarik sisteminin yaygınlığı, gerek mevzuat zenginliği, çeşitliliği ve özellikle yakın zamanda benzer sorunların sektörümüzden daha da kapsamlı bir şekilde yaşanmış olması nedeniyle ABD, tüketici hakları konusundaki olumlu referansları ile birlikte konunun incelenmesi açısından ideal bir coğrafyadır. Özellikle Avrupa’da tedarik sisteminin yeni yeni oluşmaya başlaması, hasarların genellikle orijinal parçaların temini ile çözülmesi ve sigorta şirketlerinin onarım sürecine olan ilgilerinin düşük olması gibi konular rotanın ABD’ye çevrilmesine neden olmuştur.

ABD’de eşdeğer yedek parça tartışmalarının özellikle “Avery v. State Farm” davası ile alevlendiği, bu davadan sonra konunun tartışmaya açıldığı ve düzenlemelerin yapılmaya başlandığı görülmüştür. 1997’de sürecine başlanılan ve temyiz noktasına kadar ABD’de bir sigorta şirketi

aleyhine verilen en yüksek tutarlı tazminat davası olarak devam eden Avery v. State Farm davasında ABD’nin en büyük Oto Sigortaları şirketi State Farm Insurance, 48 eyaletteki sigortalılarının araçlarında CAPA sertifikalı parçalar kullanmasına rağmen, eşdeğer parça kullanmak suretiyle araçları hasar öncesi duruma getirmediği gerekçesiyle toplamda 1,2 milyar ABD Doları bir ceza ödemeye mahkûm edilmiştir. Bu rakamın 456 milyon ABD Dolarının poliçe kontratlarını ihlal nedeniyle, 130 milyon ABD Dolarının eşdeğer parça kullanımından kaynaklanan kâr dolayısı ile ve 600 milyon ABD Dolarının da tüketiciyi yanıltma ve haksız rekabet kaynaklı (Illinois Consumer Fraud and Deceptive Business Practice Act) ihlaller nedeniyle ödenen cezalar olduğu görülmektedir.

Davanın dayandığı temel gerekçe, orijinal dışı parça (Non-OEM) kullanımı dolayısı ile “pre-accident condition” dediğimiz, sigorta şirketlerinin araçları hasar öncesi hale getirme yükümlülüğüne aykırı davranması olmuştur. Ancak dava 2006’da Illinois yüksek mahkemesinden temyiz sürecinde “class-action” statü denilen grup davası olma özelliği (eyalet bazlı ve müşteri bazlı açılma zorunluluğuna aykırılık oluşturması nedeniyle) ve parçaların “parça bazlı sertifikaları olması” gerekçeleriyle dönmüştür. Bu noktada davanın

temel kaybedilme sebepleri State Farm’ın kullandığı CAPA sertifikalı parçaların düşük kaliteli (inferior) olduklarının ispat edilememesi ve zararların olay olay değerlendirilmesi gerekliliğine aykırı davranılmasıdır. Davanın düşmesinin bir nedenini de tanım ve kuralların çok net olmaması oluşturmuştur. Zira davanın ardından birçok eyalette tanımlar kuvvetlendirilmiş ve katı düzenlemeler getirilmiştir.

ABD’de sigorta şirketlerinin yedek parça kullanımına ilişkin yasal gereklilikler eyaletten eyalete değişmekle birlikte söz konusu düzenlemeler genellikle NAIC denilen “Ulusal Sigorta Komisyonerleri Birliği”nin konuya ilişkin olarak hazırladığı temel taslağa dayanmaktadır. Bu taslakta belirtilen ve halen birçok eyalette uygulanmakta olan temel düzenlemeler şu şekilde özetlenebilir:

- Yedek Parça Kimlik Uygulaması (Identification): Orijinal olmayan bir parçanın kalıcı ve uygun bir hüviyete diğer bir deyişle bir kimlik numarasına sahip olması şeklinde özetlenebilecek bu zorunluluk, logo ve kimlik numarası uygulaması şeklinde parçanın uygun bir yerine yerleştirilmek suretiyle yerine getirilir.
- Tür, Kalite, Performans, Uyum ve Güvenlik Anlamında Eşdeğerlik: Birçok

eyalette parçanın tür, kalite, performans, uyum ve güvenlik gibi unsurlarının en az orijinal parça kadar yeterli olduğunun sigorta şirketi tarafından sigortalıya beyanı şeklinde özetlenebilecek bu uygulamada eşdeğerlik, parça bazlı bir sertifikasyon ile kanıtlanmak suretiyle mevzuatta yerini bulmaktadır.

- **Estimate Uygulaması:** Bu uygulamada tahmini tüm onarım masraflarına ilişkin "estimate" denilen bir belge ile birlikte, eşdeğer nitelikteki parçaların kullanımına ilişkin en az 10 punto büyüklüğünde olan ve bu parçaların kalite, performans ve uyum açısından orijinalleri ile en az aynı derecede yeterli nitelikte olduklarına dair bir açıklama tebliği sigortalı ya da mağdura onarım öncesinde sunulmaktadır.
- **Garanti Uygulaması:** "Warranty" denilen ve parçanın araç yerine o parçanın üreticisi ya da dağıtıcısı tarafından güvence altına alındığına dair yazılı bir belgenin sigortalı ya da mağdura sunulmasıdır. Birçok eyalette garanti, sigortalı ya da mağdur o araca sahip olduğu sürece devam etmektedir.
- **Sigortalı ya da Mağdurun Rızası:** Bazı eyaletlerde eş-

değer parça kullanımından önce mutlaka ilgilinin rızası aranmaktadır. Böylece eşdeğer parça kullanımı, bu uygulamanın olduğu eyaletlerde ancak ilgilinin yazılı rızasına bağlı olarak mümkün olabilmektedir.

- **Eşdeğer Parça Kullanımının Yasaklanması:** Bazı eyaletlerde şayet orijinal parça tedariki mümkünse hiçbir şekilde eşdeğer parça kullanımına izin verilmemektedir. Bu noktada belli bir milin altındaki veya belli bir yaştan genç araçlardaki parçaların kullanımında orijinal parça kullanım zorunluluğu mevcuttur. Yine bazı eyaletlerde aracın güvenlik performansını zora sokabilecek bölgelerin onarımında da orijinal parça kullanımı zorunludur.

Bunların yanında onarım sürecine ilişkin olarak herhangi bir tamirhaneye yönlendirmenin zorlama noktasında olmamasına ve onarım kalitesinden sigorta şirketlerinin sorumlu olduklarına ilişkin olarak genel kabul görmüş düzenlemeler de mevcuttur.

ABD'de 2000'lerin sonundan itibaren özellikle State Farm davası ile birlikte sıkça tartışılmış ancak gelinen noktada 2009, 2011 ve hatta 2012 yılında dahi yeni düzenlemeler çıkarmak suretiyle memnuniyetin sağlanmaya çalışıldığı bir konu ile karşı karşıya olun-

duğu söylenebilir.

ABD'deki en önemli iki eyaletteki ilgili düzenlemeler ise kısaca şu şekildedir:

New York

- **Yedek Parça Kimlik Uygulaması (Identification)**
- **Estimate Uygulaması**
- **Form, Boya ve Cila, Kalite, Performans ve Araca Uyum (Fitting) Anlamında Eşdeğerlik:** Yalnızca sigorta otonomitesince kabul edilen sertifikalı parçalar kullanılabilir. Sigorta başmüfettişi, sertifikalı parça listesini asgari üç ayda bir günceller. Ayrıca söz konusu kişi, konuya ilişkin olarak sertifikasyon prosedürleri ve gereklilikler hakkındaki gelişmeleri, problemleri ve değişiklikleri bünyesinde barındıran bir yıllık rapor yayınlar.
- **Garanti Uygulaması:** En az orijinal parçanın sahip olduğu süre kadar garanti verilmelidir. Ayrıca "parça bazlı" eşdeğerlik sertifikası sunulmuyorsa, o takdirde garanti, müşteri o araca sahip olduğu sürece verilmelidir.
- **Sigorta şirketi sigortalı ya da temsilcisinin rızası olmadan her bir onarım için 3'ten fazla tedarikçiden eşdeğer parça temininde bulunamaz.**

California

California Eyaleti Sigortacılık Dairesi (State of California, Department of Insurance), düzenlemelerinde tamirhanelerden, kullanılacak parçaların kalitesi, işçilik kalitesi ve tüketici haklarına kadar birçok unsura yer vermektedir.

Öncelikle ilk düzenleme, “preferred auto body repair shops” denilen sigorta şirketlerinin yönlendirdikleri servislere bir zorlama olmamasının sağlanması noktasında karşımıza çıkmaktadır. İlgili uygulamaya ilişkin düzenlemenin 2695.8 (e) bölümüne göre hiçbir sigorta şirketi, hak sahibini aracını belirli bir servise çekmeye zorlayamaz. Burada aracı söz konusu servise çektirmenin yolları sigortalının kendisinin talebi, sigortalıya yazılı bir seçme hakkının olduğunu bildiren yazının ardından ilgili servisin tavsiye edilmesi ve ek ücret talep edilmeden hasar öncesi hale getirilmesi halleridir. Ayrıca makul olmayacak derecede uzak mesafedeki bir servise de araç çektirilemez.

Şayet şahıs sözlü olarak yönlendirilmişse, 5 takvim günü içerisinde kanunda belirtilen şekilde yazılı olarak bildirim yapılmalıdır. Ayrıca “özel” olarak ifade edilen servisin de kusurlarından sigorta şirketi sorumludur.

Yine bu konuda karşımıza çıkan birçok şikâyet tamir kalitesine ilişkindir ve bu husus-

larda Otomotiv Tamir Bürosu (The Bureau of Automotive Repair) yetki sahibidir. Kanunda tamirhanelere bir garanti yükümlülüğü getirilmemesine karşın birçok tamirhane yazılı garanti vermektedir. Bu süreçte bakanlık, sigortalıları yazılı garanti veren servislere gitmeleri hususunda yönlendirmektedir.

California sigortacılık düzenlemeleri diğer konularda olduğu gibi tamir konusunda da spesifik gereklilikler içermektedir. Uygulamaya ilişkin düzenlemenin 2695.8 (f) bölümüne göre sigorta şirketi, hasar tahmin belgesinin (the estimate) bir kopyasını hak sahibine (the claimant) vermeli, gerekli onarım miktarı hasar tahmin belgesindeki aşarsa fark yine şirket tarafından ödenmelidir. Ayrıca şirket, sigortalıya yazılı tutar karşılığında tamir olanağı sağlayacak en az bir tamirhane temin etmeli, şayet üçten az tamirhane belirlenmişse tamirin profesyonel şekilde yapılmasının garanti edilmesi de sağlanmalıdır.

Yedek parça konusuna gelirse, California sigortacılık düzenlemelerinin bu konuda da spesifik gereklilikleri mevcuttur. Aynı düzenlemenin 2695.8 (g) bölümüne göre hiçbir sigortacı orijinal olmayan karoser parça kullanamaz. Bunun istisnaları ise kullanılan parçanın tür, kalite, güvenlik, uyum ve performans olarak en az orijinali kadar yeterli oldu-

ğunun garanti edilmesi ve tamire olası etkisi söz konusu olabilecek orijinal olmayan parçalara yapılacak modifikasyonların da parasının ödenmesi halleridir.

Yine yayınlanan kısa tüketici rehberinde de tüketicilere tüm bu hakları hatırlatılmakta ve bunlara ek olarak sigorta şirketinin çekici sağlama zorunluluğu ve ikame araç klozunun tamir süresini içerdiği hatırlatılıp, teminat kapsamındaki kontrolüne kadar müşteriler uyarılmaktadır. Yine, nereye ve nasıl şikâyetle bulunulacağı da bu rehberde ayrıntılı olarak mevcuttur.

Yeni California Yedek Parça Düzenlemesi; California’da hâlihazırda yaşanan süreçte California Sigortacılık Dairesi tarafından önerilen yeni kanun teklifinde, oto servislerinin kendi fiyatlarını tayin edebileceklerini ve sigorta şirketlerinin de çıkarılan faturayı eksiksiz ödemelerini içeren hususlar vurgulanmaktadır. Şu anki serbest piyasa sisteminde taraflar oto tamiri ve kullanılacak yedek parçalar hususunda ortak bir mutabakata varmak suretiyle fiyatları belirleyebiliyorlardı. Şirketlerce servislere verilen ve bir nevi açık çek olarak değerlendirilen kanunun meclisten geçme olasılığı, yetkili komisyonerin, şirketlerin önerdiği son dakika değişikliklerini metinden çıkarması dolayısı ile yüksek görülmektedir. Diğer taraftan OEM kullanımının da yine bu yasayla

zorunlu hale getirilmesi planlanmaktadır.

c. Brezilya Uygulamaları

1973 kuruluş tarihli Brezilya Ulusal Metroloji, Kalite ve Teknoloji Enstitüsü INMETRO, Brezilya’da yerli ya da ithal mal tüketicilerinin kullandıkları ürünlerin yeterlilik değerlendirme kriterleri üzerine düzenleyici nitelikte bir kuruluştur. Bu kuruluş Temmuz 2011’de 301 no.lu bir düzenleme yayınlamıştır. Buna göre oto yedek parçaları Brezilya’da satılmak için 21 Temmuz 2013’e kadar INMETRO’nun veya INMETRO tarafından akredite edilmiş üçüncü taraf bir sertifikasyon kuruluşunun işaretini ya da logosunu taşımak zorundadır. 21 Temmuz 2014’ten itibaren ise sadece sertifikalı parçalar Brezilya’da satılabilecektir. INMETRO, Certification Services for Automotive Components denilen uygulama ile otomobil parçalarının standardizasyonunun sağlanmasını amaçlamaktadır.

INMETRO’nun 445 no.lu düzenlemesi ise oto lastik süreçlerini tanımlamakta ve Ocak 2013’e kadar yeni gereksinimlere uygunluk sağlanmasını zorunlu kılmaktadır. Ocak 2015’ten itibaren ise logosuz ürünler satılamayacaktır.

Brezilya’nın standartlara ilişkin olarak, belirlenen kriterlerle ithalat aşamasında konuya kısmen çözüm getirmek su-

retiyle hareket ettiği görülmektedir.

d. Çin ve CCC (China Compulsory Product Certification on Components & Parts)

CCC, Mayıs 2002’de uygulanmasına başlanılan ve çoğu özelliği ile AB standartları ile örtüşen bir lisanslama sistemidir. Program, CNCA (Certification and Accreditation Administration) tarafından yönetilmekte ve Çin Standardizasyon İdaresi (Standardization Administration of China - SAC) tarafından yayınlanan, Çin’in ulusal standardı ve genellikle uluslararası standartlarla uyumlu olan GB standartları ile şekillenmektedir. Şayet bir konuda GB standardı yoksa CCC alınmasına da gerek yoktur. Ancak söz konusu standartlar genellikle minimum düzenleme ve gereklilikleri içerme noktasında sigorta şirketleri için bir referans olarak alınmamaktadır.

F. Sertifikasyon Kuruluşları ve Sertifikalar

Aşağıda bahsedilen sertifikasyon kuruluşlarının bazıları faaliyetleri içerisinde otomotiv yedek parçalarına yönelik asgari standartları belirlemek suretiyle hizmet sunarken, bazıları söz konusu yedek parçaları ayrıntılı testlere tabi tutmak suretiyle eşdeğerlik anlamında sertifikasyon hizmeti

sağlamaktadırlar. Bu kuruluşlar tarafından verilen sertifikaların bir bölümü de otomotiv sektörüne yönelik tamamlayıcı mahiyetteki kalite sertifikaları (örn. TS 16949) olup, eşdeğerlik ifade etmemekte ve genellikle otomobil üreticisi firmaların, parça üreticilerinde aradıkları bir nevi kriter niteliğindedirler.

Dünyada sertifikasyon hizmeti veren birçok kuruluş mevcut olup, bu alanda tanınmış kuruluşların sertifika verirken öngördükleri kriterler, uyguladıkları testler ve çalışma yöntemleri konusuna ilişkin özet bilgiler şu şekildedir.

a. CAPA (The Certified Automotive Parts Association)

CAPA, kâr amacı gütmeyen bağımsız bir sertifikasyon organizasyonu olarak 1987’de Washington DC’de, “crash parts” denilen oto karoseri parçalarının kalite ve uygunluklarını garanti etmek amacıyla kurulmuştur.

Metal, plastik parçalar, aydınlatma grubu, köpük yapılar ve tamponlar için ayrı ayrı kodlara sahip sertifikalar vermektedir. Bu parçalar için materyal, araca uyum (fitting), cilâ, boya, yapışma, kaplama, kaynak bütünlüğü, paslanma gibi unsurlar laboratuvarlarda test edilmektedir.

Çıkartıldığında kendini imha etme özelliği (self-destruct)

bulunan CAPA işareti (CAPA Quality Seal) ile de parçaların bu testlere uygunlukları belgelenmektedir. CAPA, esasen parçalar için bir garanti sunmayı, bu parçaların kendi standartlarına uygun olduğunu belgelenmekte ve garanti meselesini satıcıya bırakmaktadır.

CAPA, otomobil parçalarının materyal, aşınma durumu (corrosion), uyum (fitting), dayanıklılık (resistance) ve bazı güvenlik konuları gibi noktalarda standart bir kaliteye sahip olmalarını güvence altına almaktadır. Genellikle de özellikle ABD'deki bazı araç üreticileri ile aynı laboratuvarları kullanmaktadır.

b. NSF (National Sanitation Foundation)

Esasen 1944'de kurulmuş ve gıda güvenliği konusunda uzmanlaşmış bir kuruluş olarak (ki ülkemizdeki "Hamidiye" sularına da bir sertifika vermiştir) Şubat 2010'da başlatılan bir uygulama ile Oto Yedek Parça Sertifikasyon Programı'nı (Automotive Collision Replacement Parts Certification Program) yedek parça üretici ve tedarikçilerine önermektedir. Söz konusu bu program tampon parçalarının bileşimlerine ilişkin olarak başlatılmış ve Nisan 2011'de plastik ve saç parçalar ile aydınlatma grubu parçalarını kapsayacak şekilde genişletilmiştir. ABD'nin en büyük oto yedek parça distribütörü LQK de bu

sertifikayı alan ilk firma olarak kayıtlara geçmiştir.

Onaylanan parçalar genel mantığa paralel olarak NSF işareti (NSF Mark) taşımaktadır. NSF test ve denetim aşamaları bulunan bir program ile kalite ve ürün yeterliliği unsurlarını standarda bağlamaktadır.

NSF Oto Yedek Parça Sertifikasyon Programı aşamaları şu şekildedir:

- Yerde Denetim ile Üretici Tesis Üretimi ve Kalite Sistemi Onayı,
- Fabrika İçi Kalite Güvence Gereklilikleri Kontrolü,
- Parça Performans Testleri,
- Sertifika Sonrası Denetimler,
- Müşteri Şikâyeti Kaynaklı Denetimler,
- Etkin Bir Geri Çağırma Süreci Gereklilikleri Kontrolü.

Programın avantajları ise şu şekildedir:

- ANSI akreditasyonludur.
- Tıpkı CAPA gibi "parça bazlı" kalite güvenlik ve performans denetimleri yapılmaktadır.

Ann Arbor, Michigan merkezli olan kuruluş, NSF International Engineer Laboratories'e sahiptir. Kuru-

luşun test ve kontrollerinde bu laboratuvarlar kullanılmaktadır.

c. CZ (Centro Zaragoza)

İspanya'da Oto Sigorta branşında çalışan 14 sigorta şirketi tarafından kendi araştırma merkezlerine sahip olmak amacıyla 1987 yılında kurulmuştur. Centro Zaragoza, eşdeğer yedek parça sertifikasyonu, tamirhane sertifikasyonu, yol güvenliği araştırma projeleri, kaza canlandırma raporları, verimli zaman ve kaynak yönetimi gibi konular üzerine çalışmaktadır. Kuruluş, ısı mukavemetinden lens darbe testlerine kadar birçok konuda yedek parça testlerini ayrıntılı olarak yapabilmektedir. Diğer taraftan CZ, Mayıs 2011'de bir kardeş şirket olarak kurulan CZ Türk kanalıyla Türkiye'de faaliyet göstermektedir.

d. Bureau Veritas

Otomotiv konusunda uygunluk değerlendirmeleri ve sertifikasyon hizmetleri sunan bir firma olarak 1828'de Belçika'da kurulmuştur. Şirket, "Auto Services Solutions" uygulaması altında metal ve polimer materyallere ilişkin fiziksel testler yapmaktadır. Ayrıca kuruluşun başta ABD ve Çin gibi ülkelerde akredite olduğunu da belirtmemiz gerekir. Kuruluş çekme mukavemetinden metalografik analizlere, darbe testlerinden dielektrik yitimine kadar bir-

çok konuda metal ve polimer testlerini ayrıntılı olarak yapabilmektedir.

e. Intertek

Performans, kalite ve güvenliğe ilişkin standart ve beklentilerin ne derece karşılandığına ilişkin sertifikasyon hizmeti veren bir başka kuruluş da İngiliz kuruluşu olan INTERTEK'tir. Oto parça, ürün ve sistemlerinin elektriksel, kimyasal ve mekanik testlerden geçirilmesi ile bir standardizasyon teyidi yapan kuruluş ayrıntılı testleri ile parçaların orijinaleri ile eşdeğerliği noktasında referans bir değer verebilmektedir.

Bu kapsamda ayrıntılı mekanik, çevresel, parametrik, EMC, aydınlatma grubu, materyal ve dâhili teçhizat testleri ile enerji dağılımlı izgeölçümü ve tarayıcı elektron mikroskopisi yapılabilmektedir.

Kuruluş, ayrıntılı aydınlatma grubu testlerinden materyal testlerine kadar birçok konuda detaylı testler yapabilmektedir.

f. Thatcham

Thatcham, 1969 yılında İngiliz sigorta şirketlerince oluşturulmuş bir araştırma ve veri üretim merkezidir. Temel amacı, araç standartlarını düşürmeden hasar maliyetlerini minimize etme noktasında kendini gösterir. Kuruluşun uzmanlığı araç darbe ve özellikle boyun sakatlıklarına karşı

koltuk güvenliği testleridir.

Thatcham ve Almanya merkezli standardizasyon kuruluşu TÜV Rheinland'ın ortak sertifika programı ile oto tamir sektörüne ilişkin olarak bir kalite sertifikasyonu getirilmiştir. Eylül 2008'de başlayan bu program ile oto yedek parçaları 2001'den beri süregelen planın yerini alarak onaylanmaktadır.

Programın temel onay kriterleri şunlardır:

- Fitting kontrolleri yapılı ve bu sayede söz konusu parçaların ek montaj maliyeti gerektirip gerektirmediği incelenir.
- "Production surveyed" denilen bir kriter ile sertifika alınmak istenen parça piyasada gözlemlenir ve testlerle teyit sağlanır.
- Üretim sürecinin devamlılığı merkezli gözlem yapılı ve onaylanır.

Yukarıda bahsedilen diğer sertifikasyon kuruluşlarının programları ile kıyaslandığında parça piyasaya çıkmadan "fitting" dışında bir güvenlik kontrolü yapılmadığı ve daha çok gözleme dayalı bir sisteme sahip olduğu dikkat çekmektedir.

g. TÜV (Technischer Überwachungs-Verein)

Alman Teknik Denetim

Kurumu TÜV, 1871'de kurulmuş ve özellikle ürün güvenliği konusunda sertifikasyon hizmetleri sunan bir organizasyondur. 1800'lerde sayıları 43 olan TÜV organizasyonları daha sonra birleşmiş ve sayıları 4'e inmiştir. Bu kuruluşlar şu şekildedir:

- TÜV SÜD,
- TÜV NORD,
- TÜV Rheinland,
- TÜV Saarland / SGS TÜV.

Bu kuruluşlar arasında en geniş ağa sahip olanı TÜV SÜD'tür. Bunun yanında TÜV Hessen isimli yine TÜV SÜD'e bağlı, %45 hissesi Alman hükümetine ait ve elektromanyetik uyumluluk konusunda uzmanlaşmış bir başka organizasyon daha bulunmaktadır. Diğer taraftan bahsettiğimiz TÜV organizasyonundan tamamen farklı Avusturya merkezli "TÜV Austria" isimli bir başka sertifikasyon kuruluşu daha benzer konularda faaliyet göstermektedir.

h. SGS (Société Générale de Surveillance)

İsviçre merkezli ve 1878 kuruluş tarihli SGS, otomotiv sektörüne yönelik olarak da çalışan inceleme, sertifikasyon, testing faaliyetlerini ayrıntılı olarak gerçekleştirebilen bir gözetim kuruluşudur. INMETRO akreditasyonlu bir kuruluş olarak SGS, Tüketici Test Hizmeti (Consumer

Testing Service - CTS) ile Brezilya'ya ithal edilen oto parçalarını onaylama sertifikasına sahiptir. Bu bağlamda SGS, dünyanın birçok bölgesinde faaliyet gösteren, uygunluk bildirim ve sertifikasyon uzmanlıkları olan bir firmadır. Kuruluş birçok testi ayrıntılı olarak yapabilmektedir.

i. TSE - Türk Standartlarına Uygunluk Belgesi

Türk Standardı bulunan konularda, İmalata Yeterlilik Belgesi almaya hak kazanmış firmaların söz konusu ürünlerinin ilgili Türk standardına uygunluğunu belirten ve akdedilen sözleşme ile TSE markası kullanma hakkı verilen firma adına düzenlenen ve üzerinde TSE markası kullanılacak ürünlerin ticari markası, cinsi, sınıfı, tipi ve türünü belirten, geçerlilik süresi bir yıl olan belgedir. Söz konusu standartların, minimum koşulları belirlediğini de ifade etmemiz gerekir.

j. TSEK - Kalite Uygunluk Belgesi

Türk standartları bulunmayan konularda İmalata Yeterlilik Belgesi almaya hak kazanmış firmaların söz konusu ürünlerinin ilgili uluslararası standartlar, benzeri Türk standartları, diğer ülkelerin milli standartları, teknik literatür esas alınarak Türk Standartları Enstitüsü tarafından kabul edilen "kalite

faktör ve değerleri"ne uygunluğunu belirten ve akdedilen sözleşme ile TSEK Markası kullanma hakkı verilen firma adına düzenlenen ve üzerinde TSEK markası kullanılacak ürünlerin ticari markası, cinsi, sınıfı, tipi ve türünü belirten, geçerlilik süresi bir yıl olan belgedir.

k. "E" ve "e" İşaretlemeleri

"e" işaretleme, araç ve araçların sistem, aksam veya ayrı teknik ünitelerinin AB'nin "Motorlu Araçlar ve Römorkları", "İki veya Üç Tekerlekli Motorlu Araçlar" ve "Tekerlekli Tarım veya Orman Traktörleri" konularındaki yönetmeliklere uygun tip onay belgesi olduğunu gösterir. Diğer taraftan "E" işaretleme ise, araçların aksam, parça, sistem ve ayrı teknik ünitelerinin 1958 Cenevre Antlaşması eki olarak yayımlanan BM/AEK düzenlemelerine uygun tip onay belgesi olduğunu gösterir. ECE-R motorlu araçlara ilişkin teknik düzenlemeleri olarak da ifade etmemiz mümkündür. Bu bağlamda "e" işaretinin AB, "E" işaretinin ise BM mevzuatı çerçevesinde şekillendiğini söylemek mümkündür.

l. ISO/TS 16949 - Otomotiv Kalite Yönetim Sistemi

ISO/TS 16949, otomotiv sektörünün tedarik zincirindeki farklılık ve israfların azaltılması ile kusurdan kaçınma

noktasında konuya odaklanmış bir standarttır. Yedek parçaların yine parça bazlı kalitesine yönelik bir referans olmaktan ziyade, genel işleyişin profesyonelliğine ilişkin bir düzenlemedir.

Standardın oluşmasına, ülkelerin otomotiv endüstrisi merkezli ulusal kalite yönetim sistemine ilişkin kendi standartlarının, üreticileri her bir ülke için ayrı bir standardizasyon işlemiyle muhatap bırakmasından dolayı bir harmonizasyona gidilmesi gerekliliği neden olmuştur. ISO 9001 dışında Almanya'da VDA 6.1 (VDA/QMC), ABD'de QS-9000 (Big Three-USA), İtalya'da AVSQ (ANFIA), Fransa'da EAQF (FIEV) standartları bu harmonizasyona katkı sağlamıştır.

Spesifikasyon içeriğinde kalite yönetim sistemi için genel gereklilikler ile doküman ve kayıtların kontrolleri, yönetim sorumluluğu, üretimin gerçekleştirilmesi ile ölçüm, analiz ve gelişim aşamaları yer almaktadır. ISO/TS 16949, ISO 9001: 2000'e dayanır ve yönetim sistemlerinin kurulması ve denetlenmesine otomotiv sektörü bakış açısı ile yaklaşır.

ISO/TS 16949 sisteminin temel özellikleri şunlardır:

- Söz konusu sertifikasyon, otomotiv sektöründe "ürün ve süreç kalitesi" bakımından tedarik zincirinin iyileş-

tirilmesine ve bir nevi “tedarikçi tutarlılığı” sağlanmasına katkıda bulunmaktadır.

- Sistem, otomotiv sektöründe özellikle süreç odaklı yaygın ve tutarlı uluslararası kalite sistem gerekliliklerini bünyesinde barındırır.
- Parça bazında verilen bir sertifikasyon olmamakla birlikte tedarikçi kalitesine ilişkin bir referanstır.
- Sistem, süreç odaklı denetimler için bir alt yapı niteliğindedir.

G. Öneriler

- Var olan belirsizliklerin uygulamada araç sahiplerinin mağduriyetlerine neden olmasının yanında şirketler arasında da haksız rekabete neden olması sebebiyle tedarik sürecine ilişkin usul ve esaslar ile eşdeğer yedek parçanın niteliğine, sertifikasyonuna ve kullanımına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi gerektiği düşünülmektedir. Kasko Sigortaları’nda sözleşme ile eşdeğer parça kullanılması mümkün olmasına rağmen, Trafik Sigortası’nda kullanımının sağlanabilmesi için kanun değişikliği gerekmektedir.
- Sertifika veren kurumların sertifikasyon kriterlerinde

farklılıklar bulunması, aynı kurumlar tarafından verilen sertifikaların farklılaşabilmesi ve bir sertifika kurumdandan belge alamayan parçaların başka bir kuruluştan rahatlıkla sertifika alabilmesi gibi nedenlerden ötürü sertifika alabilmek için uygulanacak kriterlerin açıkça belirlenmesi ve uygulamanın iyi denetlenmesi gerekmektedir.

- Bir yedek parçaya eşdeğerlik belgesi verebilmek için asgari olarak yapılması gereken analizlerin aşağıdaki şekilde olması gerektiği düşünülmektedir:

Metal ve Plastik Aksam Testleri

- Parçanın Şekli ve Araca Uyum (Fitting and Shaping),
- Kimyasal Bileşim,
- Kaplama Direnci, Sertliği,
- Isı, Renk ve Darbeye Karşı Mukavemet,
- Fonksiyon.

Aydınlatma Grubu Testleri

- Parçanın Şekli ve Araca Uyum (Fitting and Shaping),
- Lens ve Şasi İçin Isı ve Darbe Mukavemeti,
- Fotometri (Işık Ölçümü),

- Fonksiyon.

Cam Testleri

- Abrasyon (Aşınma), Hava Etkisi ile Dağılma ve Atmosfersel Etkilere (Nem, Isı vs.) Direnç,
- Hareketli Nesnelere Karşı Penetrasyon Direnci,
- Yolcu Baş Darbeleri ve Yaralanmalarına Karşı Şok Direnci,
- Boyut ve Özkütle,
- Işık Transmisyonu (Görüş Açısı İçin Gereklilik Yüzdesi),
- Nesne ve Renk Algısına Karşı Gerekli Optik Karakteristikler.

- Söz konusu sertifikasyon süreci için sertifika verecek kuruluşlar ülkemizde faaliyet gösteren kurumlar (TSE veya ülkemizdeki sertifika kuruluşları) olabileceği gibi, TÜRKAK’ın kabul ettiği uluslararası kuruluşlar da olabilir. Bu kuruluşların yanlış sertifika vermesi durumunda oluşacak zararın karşılanmasının sağlanması ve cezai müeyyideler getirilmesi, ayrıca piyasada seçilen parçaların belirli dönemlerde analize tabi tutulması zorunluluğu getirilmesi gerektiği düşünülmektedir.
- Gümrükte, gelen parçalara

kısa sürede sertifika verilerek parçaların yurda girişine müsaade edilmesi pratikte mümkün olmayacaktır. Bu noktada üretim aşamasında sertifikasyon yapılması (ürünün etiketlenmesi) kontrol sağlanması açısından uygun olacaktır.

- Orijinal dışındaki yedek parçaların hangi şartlarda kullanılacağına ilişkin düzenleme yapılmasının ve kullanılmasına müsaade edilen parçaların (orijinal logosuz ve eşdeğer parça listesi) takip edileceği bir sistem oluşturulmasının yararlı olacağı düşünülmektedir.
- Birlik nezdinde Hazine Müsteşarlığı yönetiminde ilgili kamu kuruluşları, sigorta sektörü, otomotiv yedek parça üretici veya tedarikçi kuruluş temsilcilerinin bulunduğu bir “komisyon” oluşturulması ve eşdeğer olarak kabul edilen ürünlerin sisteme girişi, eşdeğer belgesi” olmadan kullanımına izin verilecek parçaların belirlenmesi, orijinal logosuz olarak öngörülen yedek parçalara ilişkin sunulan belgelerin kabulü ve parçalarla ilgili gelen şikâyetlere göre parçaların sistemden (listeden) çıkarılması gibi kararların bu “komisyon” tarafından verilmesi uygun olacaktır.
- Bir yedek parçanın orijinal

logosuz olarak kabul edilebilmesi için üretici firma tarafından verilen “üretim lisansı”nın talep edilmesi uygun olacaktır. Üretim lisansı sunulan parçaların kurulacak komisyon tarafından ve oluşturulacak sisteme yüklenmesi yoluyla takibi uygun olacaktır.

- Belirli yaşın altında ve belirli kriterde araçlar için kullanılacak orijinal dışı parçalar açısından eşdeğerlik belgesi aranmayacağına ilişkin düzenleme yapılması yerinde olacaktır. Ayrıca, bu parçaların kullanılmasına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi gerekmektedir. Ülkemizde bulunan eski (Renault 12, Murat 131, Doğan, Şahin vb.) araçların parçaları için eşdeğerlik belgesi aranması mümkün değildir. Eşdeğer kullanımına ilişkin düzenleme yapılırken bu parçalar için muafiyet getirilmelidir. Bu araçlarda hangi parçaların kullanılacağına oluşturulan komite karar vermedir.
- Araçlara orijinal parça dışında bir parça takılmasının öngörüldüğü durumlarda, hak sahibinin bilgilendirilmesi ve takılacak parçaların markası ve asgari orijinal parça garantisi kadar garantinin sigorta şirketi tarafından sağlanacağı konularında ilgilinin bilgilendirilme-

si gerekmektedir. Bu bilgilendirmenin yazılı olması esas olmalı, ancak telefon vb. araçlarla bilgilendirme yapılması da ispatlanması şartıyla kabul edilebilmelidir.

- Parçanın taşıyacağı risk, doğrudan can güvenliğini tehlikeye atma anlamına geleceği için, yürüyen aksamalara (rot, rotül, salıncak, direksiyon kutusu vb.) ilişkin parçaların ve güvenlikle ilgili mekanizmaların (hava yastığı, emniyet kemeri vb.) kullanımında orijinal veya orijinal logosuz parçalar dışında bir parçaya müsaade edilmemesi gerektiği düşünülmektedir.
- Belirli yaşın (örneğin üç) ve belirli kilometrenin (örneğin 50.000 km) altındaki araçlarda, orijinal veya orijinal logosuz yedek parça dışında bir parçanın kullanılmasına Trafik Sigortaları’nda müsaade edilmemesi (Kasko Sigortaları’nda aksine bir hükümle kullanılabilir) uygun olacaktır.
- Şirketler tarafından temin edilen veya anlaşmalı tamirhanelerde (yetkili servisler hariç) takılan yedek parçaların (şirket tarafından tedarik edilmese de) garantilerinin sigorta şirketleri tarafından verilmesi konusunda düzenleme yapılması gerektiği düşünülmektedir.

Verilen garantilerin asgari olarak orijinal araç üreticisinin verdiği şartlarda ve sürede olması tüketicilerin haklarının korunması açısından uygun olacaktır. Diğer taraftan bu tamirhanelerde yapılacak tamiratlar sonrasında araç sahibine, tamiratla ilgili yapılan işlemlerin ve kullanılan yedek parçaların markalarının da yazılı olduğu belirli puntoda yazılmış (örneğin; en az 14 punto times new roman ile), üzerinde garanti şart ve sürelerinin belirtildiği ve bu garantinin sigorta şirketi tarafından güvence altına alındığını ifade eden bir belge verilmesinin de yerinde olacağı düşünülmektedir.

- Yedek parça tedarik sistemleri düzgün kontrol edilmeli ve bu çerçevede tedarikçi ve tamirhaneler de düzenli denetlenmelidir. Sigorta sektörüne hizmet veren tedarikçi ve tamircilere sertifika zorunluluğu getirilmesi, gönderilen parça veya hizmet kalitesi konusunda sorun yaşanması durumunda bu şirketlerin sertifikalarının iptal edilmesi, ortak ve yöneticilerinin tekrar sertifika almaktan men edilmesi sağlanmalıdır.
- Yedek parça, tedarikçi ve tamirhanelerle ilgili şikâyet takip sistemi kurulmalı ve gelen şikâyetler burada iz-

lenmeli, sorun yaşanan yedek parçalar sistemden çıkarılmalı, suistimale karışan tedarikçi ve tamirhaneler hakkında yasal işlem yapılması sağlanmalıdır.

- Anlaşmalı tamirhanelerin standardı yükseltilmeli, zorlama yerine hizmet kalitesi, garanti güvencesi vb. imkânlar sunularak hak sahiplerine cezbedici imkânların tanınması sağlanmalıdır.
- Sigorta şirketlerinin sıklıkla kullandıkları plastik ve aydınlatma grubu ağırlıklı olan ve uygulamada çok ciddi bir yüzde ile kullanılan kalitesiz birçok markanın ABD gibi piyasalarda sigorta şirketlerince kullanılmalrı için ilgili sertifikaları aldıkları ancak aynı model ve markadaki bir aracın Türkiye'ye gönderilen versiyonu için bu sertifikaların alınmadığı, dolayısıyla ile bu ülkelere daha kaliteli ve parça bazlı sertifikalı yedek parçalar gönderilirken ülkemize parça bazlı sertifikası olmayan ürünlerin gönderildiği tespiti üzerine istenildiğinde aynı marka ve parçaların sertifikalı olanlarının yine aynı üreticilerce rahatlıkla temin edilebildiği düşüncesine paralel olarak söz konusu eşdeğerlik sertifikalarının temin edilmesi önem arz etmektedir. Yapılan insan hayatı ve sağlığını etkiler ma-

hiyetteki işlerle ilgili olarak sigorta şirketlerinin, yeterli araştırma ve çalışmaları yapması ve bu suretle insan güvenliğinin "güvenlik unsurları ispatlanmamış" parçalar kullanmak suretiyle tehlikeye atılmaması konusunda hassasiyet içerisinde olmaları gerektiği düşünülmektedir.

Kaynakça

- *Aftermarket Parts Scorecard, Property Casualty Insurers Association Of America, 2006*
- *Aftermarket Parts Certification From A To Z, Rachael J. Mercer, 2011*
- *Aftermarket Parts Lawsuit Ends Unceremoniously, PropertyCasualty360.com, 2006*
- *Aftermarket Subaru Performance Auto Parts, Rob Davidson*
- *Aftermarket Versus Manufacturer Car Parts Is The Extra Cost Worth It?, Ronald Montoya, 2009*
- *Alliance Of Am. Insurers, Rebuilt Camry Costs 4x Retail Price, Proving Oem Auto Parts Are 7.2 Billion Rip-Off, Alliance Study Funds, 1999*
- *Are Aftermarket Parts Good Or Bad For The Collision Repair Industry?, Ronald Baker Jr., 2008*
- *Are You Entitled To Brand-Name Car Repair Parts? Know Your Rights, Carmen Greco, Insure.com, 2010*
- *Avery v. State Farm Formerly*

- *Snider v. State Farm, Statefarm.com, 2006*
- *Blok Muafiyet Tüzüğü'nü Anlamak, İKV Değerlendirme Notu, Can Mindek, 2010*
- *Bureau Veritas, Consumer Product Services Automotive Products One-Stop Solutions*
- *Car Accident? Are You Getting Used Repair Parts?, Bobbie Sage, About.com, 2006*
- *China Compulsory Certificate (CCC), Aiag.org*
- *China Compulsory Product Certification On Components & Parts On Power-Driven Vehicles, CQS, 2006*
- *Guilty! State Farm To Pay \$1.19 Billion, Georgina Kajganic, 1999*
- *Idoha Auto Insurance Settlement Laws, Stephen Hicks, Ehow.com*
- *Industry Shocked By State Farm Aftermarket Auto Parts Decision, Curtis Anderson, Claims, 1999*
- *Lang Marketing Recources, Inc., Jim Lang, 2011*
- *Massachusetts Car Accident Repair Insurance Laws, Stephen Hicks, Ehow.com*
- *Model Law Addressing Aftermarket Auto Parts Voted Down, Allstate.com*
- *Oem Or Non-Oem Automobile Replacement Parts: The Solution To Avery v. State Farm, Matthew W. Readon, 2001*
- *Overview Of The CCC Requirements For Automotive Parts & Components, EE SME Centre Guideline, 2011*
- *Policyholders At State Farm Win Lawsuit Over Auto Parts, Deborah Lohse, 1999*
- *Ralph Vartabedian, Losers In State Farm Case May Be Consumers, L.A. Times, 1999*
- *Rekabete İlişkin AB Müktesebat Rehberi, CPS Brüksel & İstanbul, Nisan 2012*
- *State Farm Negotiates Deal With Oems On Parts, Sheila Loftus, Crashnetwork.com, 2007*
- *State Farm Non-Oe Parts Lawsuit Nears Completion, Steve Binder, Insight, 1999*
- *State Farm Supports Oem Parts With New Program, Matthew Wright, About.com, 2008*
- *State Farm's Parts Program Is The New Shell Game In Town, Tony Passwater, 2012*
- *Understanding Your Auto Claim, Department Of Insurance Financial Insitutions&Professional Registration*
- *What Are Aftermarket Parts?, Bobbie Sage, About.com, Model Law Addressing Aftermarket Auto Parts Voted Down, Allstate.com*

Ali KARAASLAN
Sigorta Denetleme Uzmanı
T.C. Başbakanlık
Hazine Müsteşarlığı
Sigorta Denetleme Kurulu

Murat KÜLÜNK
Sigorta Denetleme Uzman
Yardımcısı
T.C. Başbakanlık
Hazine Müsteşarlığı
Sigorta Denetleme Kurulu

Zeki Turgut GEZGEZ
Sigorta Denetleme Uzman
Yardımcısı
T.C. Başbakanlık
Hazine Müsteşarlığı
Sigorta Denetleme Kurulu

Yabancı Basından SEÇMELER

Hızlı Gelişimin Doğurduğu Yeni Riskler

Bilişim teknolojisinin kullanımının toplum ve endüstride daha da yaygınlaşmasının, günlük hayattaki yansımaları büyük olmaktadır. Verinin toplanması, işlenmesi ve depolanmasına ilişkin süreçlerin gittikçe daha karmaşık bir hal alması, sadece iş yaşantımızı ve sosyal temaslarımızı değiştirmekle kalmamakta, aynı zamanda endüstri, ticaret, trafik ve taşımacılığın yanı sıra enerji ve ham madde arzı bakımından da yeni parametreler doğurmaktadır. Benzer şekilde sağlık sistemleri, uluslararası ekonomik, politik ilişkiler ve askeri sistemler de bilişim teknolojisindeki bu gelişmelerin so-

nucu olarak, sürekli değişmektedir.

Bu makale, öne çıkan eğilimleri ve gelişmeleri özetlemekte, beraberindeki riskleri analiz ederek, sigortalılar ve sigorta şirketleri için olası sonuçların ana hatlarını çizmektedir.

Artan Bilgi Akışı ve Yoğunluğu

Bilişim teknolojisinin hızlı gelişimi ve kullanımındaki artış ister şahsi amaçla, ister iş amacı ile olsun, çok daha fazla verinin depolanmasını mümkün kılmakta, gittikçe hızlanan işlemciler ise, daha seri erişime ve karmaşık analizlere im-

kân tanımaktadır. Bu şekilde, söz konusu veri, bölgesel sınırlar ve uygulama alanı fark etmeksizin çeşitli boyutlarda ve değişik amaçlar için kullanılabilir. Bahsi geçen gelişmeler, sigorta şirketlerine, örneğin müşteri davranışlarına ilişkin bilgileri işlemelerine imkân tanıyarak yeni iş olanakları yaratsa da, özellikle çalışanlara ve müşterilere ait hassas verilerin maruz kalabileceği riskleri de artırmaktadır.

Söz konusu riskler, verinin depolanarak kapalı sistemler yerine, internet üzerinden transfer edilmesi esnasında daha da artmaktadır. Özellikle kamuya ait, diğer bir deyişle korumasız, kablosuz yerel ağ-

ların (WLAN-Wireless Local Area Network) kullanımı esnasında kurulan yetkisiz erişim yüksek risk oluşturarak, kapsamlı ve yerinde analizler ile elde edilen avantajı ortadan kaldırmaktadır.

Bunun da ötesinde, çok fonksiyonlu akıllı telefonların kullanımının artması, işle ilgili verilerin evden kişisel bilgisayarlar aracılığıyla işlenmesini kolaylaştırmaktadır. Söz konusu kişisel bilgisayarlar, iş yerinde kullanılan bilgisayarlarda sağlanan güvenlik tedbirleriyle donatılmamış olduğundan, verinin maruz kaldığı risk oldukça yüksek bir seviyeye ulaşmaktadır.

Günlük iş etkinliğini artırmak adına, birçok şirket çalışanlarına iş yerinde kullanılmakta olan bilgisayar sistemine dışarıdan erişim olanağı sağlamaktadır. Kullanıcının bulunduğu yerden oturumu bir defa açması ile ona şirkette yetkili bulunduğu tüm sisteme erişim imkânı tanıyan Tek Şifre Yönetimi (Single Sign On) metodu, bu duruma bir örnek oluşturmaktadır. Ne var ki, uzaktaki cihazların kullanılması esnasında sisteme yetkisiz erişim riski artmaktadır. Özellikle üçüncü kişilerin kodları deşifre edebilmesi veya kullanıcı hesaplarını manipüle edebilmesi durumunda depolanmış veriler tahrip edici sonuçlara maruz kalabilmektedir.

Veri, bir şirketin en değerli varlıklarından biri olduğundan, veri kaybını ve bunun doğura-

cağı sonuçları önlemek, başarıya ulaşmadaki kilit unsur olabilmektedir. Bu sebeple, veri kaybını veya hırsızlığını teminat altına alan bir sigorta türüne duyulan talep son zamanlarda önemli ölçüde artmıştır.

Küreselleşme ve Bağlantıda Olmanın Getirdiği Artan Savunmasızlık

Küreselleşme, bilişim teknolojileri kullanıcılarına hem avantaj, hem dezavantaj sağlamaktadır. Birçok şirket günlük işlemlerinde internete bağımlı olduğundan, internetin maruz kalabileceği geniş ölçekli arızalar, büyük hasarlara sebep olabilmektedir. Bu durum, bilişim ile ilgili iş aksamlarını teminat altına alan bir sigorta türüne olan ilgiyi artırmaktadır.

Hedef, Kritik Altyapı

Son zamanlarda yapılan çeşitli birçok siber saldırı, altyapının bir hedef haline geldiğini göstermektedir. Aşağıda belirtilen sektörlerin kullandıkları sistemlerin özellikle kritik olduğu düşünülmektedir:

- Telekomünikasyon,
- Trafik Kontrol Sistemleri (Kara, Deniz ve Hava Trafikliği),
- Özellikle Su ve Elektrik Gibi Kamu Hizmetlerinin Altyapısı (Örn. Akıllı Şebekeler),

- Sağlık ve İlaç Tedarik Sistemleri,
- Kontrol Sistemleri (örn. Nükleer Enerji Santralleri).

Uzaktan kumanda sistemlerinin yaygın kullanımı, siber saldırıların yapılmasını daha kolay bir hale getirmektedir. Söz konusu sistemler, altyapı sistemlerine yazılım ara yüzleri aracılığıyla yetkisiz erişim imkânı sağlamakta, bu durum ise, sistem arızası riskini artırmaktadır. Örneğin, ani bir elektrik kesintisi, ciddi sorunlar doğurabilmektedir. Günümüzde elektronik unsurların, günlük hayatın ve endüstrinin vazgeçilmezi olması, modern toplumu siber saldırılara karşı daha savunmasız bir duruma sokmaktadır. Birkaç saatlik bir elektrik kesintisi kolaylıkla üstesinden gelinebilir bir olaydır. Fakat büyük bir bölgenin, birkaç gün gibi daha uzun bir süre etkilenmesi durumunda, toplumun ekonomik ve sosyal istikrarının tehlikeye girmesi gibi bir ihtimal bulunmaktadır. Su rezervleri, telekomünikasyon ve ulaşım gibi diğer altyapı sistemlerinin yürütülmesinin kısıtlanması, üretimin durması ve ticaretin sekteye uğraması sonucu yaşanabilecek ekonomik kayıplar ve sigorta hasarlarının artması bu ihtimallere örnek teşkil etmektedir.

Denetim ve Mevzuata Uyum

İnterneti satış ve pazarlama

aracı olarak kullanan şirketler, birçok gizlilik ve denetim mevzuatına uymakla yükümlüdürler. Siber tehlikelerin ve hasar potansiyelinin artmasıyla birlikte, birçok hükümet, saldırılara karşı korunma amaçlı daha sıkı bir mevzuat getirmektedir. Bir şirketin yönetimi, getirilen mevzuata uyumdan bizzat sorumlu tutulabilmekte, ayrıca şirket içerisinde söz konusu sorumluluğun verilebileceği kişiler sınırlandırılmaktadır. Bunun yanı sıra, şirket, dâhili veya harici olarak çalıştırmakta olduğu tüm elemanların söz konusu düzenlemeler doğrultusunda eğitildiğinden emin olmak durumundadır. Bu durumun, D&O (Directors and Officers) teminatı ve özellikle Bilgi-İşlem Yöneticileri Sigortası üzerindeki etkisi oldukça fazladır.

Dış Kaynak Kullanımı Sonucu Oluşan Yeni Riskler

Verinin işlenmesi ve depolanması işlemlerinin taşeron bir firmaya verilmesi (bulut bilişimi-cloud computing), masrafların azaltılması için faydalı olduğundan, oldukça popüler bir hale gelmektedir. Büyük bulut bilişimi şirketleri, yüksek güvenlik standartlarını daha iyi uygulayabilmektedirler. Fakat diğer yandan, başarılı bir siber saldırı sonucunda, büyüklükleri dolayısıyla sahip oldukları çok daha fazla şirket verisinin açığa çıkacak olması gerçeği, bu büyük şirketleri siber saldırı-

rılara karşı potansiyel hedef konumuna sokmaktadır.

Hem bulut bilişimi hizmeti sağlayan, hem de bu hizmetten faydalanan şirketler, herhangi bir iş kesintisinin sonuçlarına hazırlıklı olabilmek adına, veri kaybına karşı bir teminata ihtiyacı duymaktadırlar.

Bulut bilişimi şirketinin yansıyabileceği büyük bir müşteri verisi kaybı, bir sigorta şirketi için çifte hasar ödemesi anlamına gelebilmektedir. Sigortalı, kendi veri kaybı ve buna bağlı oluşan iş kesintisi için hasar ihbarında bulunabilmektedir. Bununla beraber bulut bilişimi şirketi de, kendi sorumluluk poliçesi üzerinden hasar ihbarı yapabilmektedir.

Sürekli Erişim Sonucu Değişen Günlük Yaşam

Bilişimde yaşanan hızlı gelişmeler, sadece şirketleri değil, insanların sosyal yaşantılarını ve iletişim biçimlerini de etkilemektedir. Özellikle genç nesil, çalışma vakitlerini boş vakitlerinden ayırma ve gerekli istirahati sağlama konusunda oldukça zorlanmaktadır. Bu durum, birçok insanın stres, depresyon ve duygusal çöküntü yaşaması ile sonuçlanmaktadır.

Hayatın birçok alanı, sanal dünyanın sınırlarına girmektedir. Kişiler, sosyal ağlar, sohbet odaları ve benzer forumlar üzerinden iletişim kurmaya başlamışlardır. Bu forumları kullanmayan kişiler, iletişimden uzak kalma riski ile karşı-

laşmaktadır. Henüz bir dengeye oturamamış kişilikler, kendilerini kolayca bu yanılsama dünyasına kaptırabilmekte, gerçeklikten uzaklaşabilmektedirler. En kötü durumda ise, bu uzaklaşma, kişileri bir boşluk hissine veya yalnızlığa sürükleyebilmektedir.

Sosyal ağların gördüğü bu rağbet ayrıca, yabancı kişilerin, insanların özel hayat ve iş hayatlarına erişim sağlamasına olanak tanımaktadır. Sosyal ağ kullanıcılarının, yabancıların erişimini yeterli ölçüde kısıtlamaması, gizli bilgilerin paylaşımında itinasız davranması veya özel ve iş hayatına yönelik bilgileri birbirine karıştırmaları durumlarında ise, büyük bir tehlike ortaya çıkmaktadır.

Sanal zorbalık veya kimlik hırsızlığı gibi mahremiyet ihlallerine karşı koruma sağlayan teminatlara duyulan talep, sosyal ağların kullanımının yaygınlaşmasıyla beraber artmış bulunmaktadır. Günümüze kadar bu tarz bir teminat ancak genişletilmiş “bedeni zararlar teminatı” kapsamında verilebilmiş olsa da, son zamanlarda, bireysel sigortalarda bedeni zararlara ilişkin talepler artmış olduğundan, birçok sigorta şirketi “elektronik saldırı”yı bu iş kolundan ayrı tutmaya başlamıştır.

Siber Saldırıların Yol Açtığı Fiziksel ve Fiziksel Olmayan Zararlar

Genel bir virüs saldırısı, çe-

şitli bilgisayar sistemlerine karşı olası en büyük hasarı vermeye yönelikken, hedeflenmiş bir saldırı, belli bir şirkete, kuruma veya ülkeye yönelik yapılmaktadır. Stuxnet virüsü ikinci duruma bir örnek oluşturmaktadır: Stuxnet virüsü Siemens şirketinin idare sistemine saldırması için tasarlanmış ve ilk defa fiziksel bir hasar meydana gelmiştir. Sigorta şirketleri için “fiziksel” ve “fiziksel olmayan” hasar arasındaki ayırım önem arz etmektedir.

- Tüm bilişim senaryolarında ve sözleşmenin ana tarafına yönelik Bilişim/Cybercover teminatlarında, oluşan zararın sebebi her zaman fiziksel olmayan bir hasardır. Verinin yok olması, ulaşamaması, engellenmesi veya manipüle edilmesi, hasarı tetikleyen unsurlardır.
- Fiziksel hasarlarda ise, sigorta konusu, bir yangın, sel veya depremin yol açtığı kimyasal veya fiziksel etkilere maruz kalmalıdır.

Birçok konut poliçesi, fiziksel hasar kavramına göre oluşturulmuştur. Gelecekte virüslerin yol açtığı fiziksel hasarların ve dolayısıyla konut poliçeleri altında oluşan hasarların artması durumunda, sigorta ve reasürans şirketleri önemli bir kümül sorunu ile karşı karşıya kalma tehlikesindedirler.

Siber Savaş

Siber savaş, siber saldırının özel bir türüdür. Sorulması gereken soru, bir siber saldırının ne zaman saldırı eylemi haline geldiği ve Stuxnet örneğindeki gibi virüs saldırılarının bu kısıtlara ne kadar uymakta olduğudur. Sigorta şirketleri için ise, özellikle savaş halini veya terörü hariç tutan kloxların uygulanması açısından tüm şartların açıklığa kavuşturulması önem taşımaktadır.

Siber savaşın tanımı yapılırken hangi kanuna dayandırılacağı sorusu bile henüz tam anlamıyla cevaplandırılmamaktadır. Birçok durumda, Stuxnet örneğinde olduğu gibi, siber saldırının arkasında kimin olduğu, saldırıyı neyin tetiklediği, siber savaşın nasıl yürütüldüğü veya tam olarak nerede meydana geldiğini saptamak mümkün olmamaktadır.

Savaş hallerinde uygulanan uluslararası hukukun siber savaşlar için de uygulanabilirliği hususu, NATO'nun Müşterek Siber Savunma Merkezi (Cooperative Cyber Defence Center) veya Cenevre'de bulunan Uluslararası Kızılhaç Örgütü gibi uluslararası hukuk uzmanlarının bir araya geldikleri kuruluşlarda tartışılmaktadır. Cenevre Anlaşması ve bu anlaşmanın ek maddeleri, internetten gelebilecek gözle görülemeyen saldırılardan ziyade, silahlı çatışmaları temel alarak oluşturulmuştur. NATO uz-

manları, hâlihazırda “Siber Savaş Hali” için bir uluslararası hukuk kitapçığı üzerine çalışmalar yürütmektedirler.

Amerika Birleşik Devletleri, Mayıs 2011'de “International Strategy for Cyberspace” isimli bir doküman yayımlamıştır. Söz konusu doküman, gelecekte ülkenin karşılaşılabileceği internet çıkışlı tehlikeler konusunda genel bilgiler ve bu tehlikelere karşı uygulanması gereken kural ve talimatları içermektedir. Dokümanda, “Eyaletlerin, siber dünyadan gelebilecek saldırı hareketlerine karşı temel meşru müdafaa hakları bulunmaktadır. Siber dünya aracılığı ile gelebilecek düşmanca hareketler, diğer devletlerle imzalamış bulunduğumuz askeri anlaşmaların taahhütleri kapsamında, eyleme geçilmesini zorunlu kılabilir. Gerektiği takdirde, Birleşik Devletler, ülkesini tehdit eden diğer durumlarda da olacağı gibi, siber dünyadan gelebilecek düşmanca hareketlere karşılık verecektir” şeklinde ifade edilmiştir.

ABD Savunma Bakanlığı, ülkenin ve altyapısının maruz kalabileceği büyük çapta bir siber saldırı ihtimali hakkında duyduğu endişeyi dile getirmiştir. Sonuç olarak, ülkenin 2012 yılında, özellikle “savunma gücü”nü hedef alan bir çalışmanın da yürütüldüğü, siber savaş durumu için ayrılan askeri araştırma fonu iki katına çıkarılmıştır.

Bilişimin Geleceği - Önemli Eğilimler

Aşağıda sıralanmış olan eğilimler, gerek teknik kısıtlamalar, gerekse kültürel benimsenme sebebiyle henüz tam olarak bir dengeye oturmamış olsa da, ihtiyaca bağlı olarak günümüzde kullanılan teminatların adapte edilmesi ve/veya ilgili iş imkânlarının kaçırılmaması bakımından incelenmek durumundadırlar.

İnsan aktivitelerinin makineleştirilmesine olan eğilim, otomatik pilot sistemlerinde ve insansız hava araçlarında (İHA) da etkilerini göstermektedir. Bu sistemler, önemli hasarlara sebep olabilmektedir-

ler. Örneğin, insansız hava araçlarının kontrolden çıkıp, çarpışmaya sebep oldukları bilinen bir gerçektir.

Cyberware, yani insan ve makinenin birleştirilmesi ile oluşturulan implantlar, hâlihazırda bilim kurgu dünyasının bir parçası halindedirler. Fakat gelecekte, belli insani işlevleri gerçekleştiren protezlerden daha fazlasının olacağına şüphe duyulmamaktadır. Örneğin insan beyninin sistemlerin kontrolünü düşünce gücü ile gerçekleştirebilmesi adına bilgisayara bağlanması veya sinirlerin yapay eklemleri hareket ettirmesi için sinirsel ağlara bağlanması gibi ihtimaller bulunmaktadır. Bazı aşırı gö-

rüşler ise, insanların beyinlerinin konuşmadan iletişime geçmeleri için birbirine bağlanacağı ihtimalinin olduğunu öngörmektedir. Bu gelişmelerin, örneğin “normal” ve “gelişmiş” insanlardan oluşan toplum veya sigortacılık sektörü üzerinde ne gibi etkilerinin olabileceği ise, şu anda öngörülememektedir.

Munich Re Report
Özetleyen: İpek SONIŞIK