

**T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

**TÜRK DENİZ SİGORTACILIK SEKTÖRÜ VE
AVRUPA MEVZUATINA UYUMU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Ahmet Ersin ULUSOY
Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı**

**Danışman
Prof. Dr. Necmettin AKTEN**

Haziran, 2008

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

AHMET ERSİN ULUSOY tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "TÜRK DENİZ SİGORTACILIK SEKTÖRÜ VE AVRUPA MEVZUATINA UYUMU" başlıklı tez DENİZ EKONOMİSİ Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı
Prof Dr. Necmettin AKTEN

Jüri Üyesi
Yrd. Doç. Dr. Cem SAATÇIOĞLU

Jüri Üyesi
Doç. Dr. Sezer ILGIN

Jüri Üyesi
Yrd. Doç. Dr. Birsen KOLDEMİR

Jüri Üyesi
Doç. Dr. Barbaros GÖNENÇGİL

Tez Savunma Tarihi: 17.07.2008

ÖNSÖZ

Deniz ticaretinin, çok eski çağlara dayandığı ve insanların toplumlar halinde yaşamaya başladığı tarihlerden bu yana önemini her zaman koruduğu bilinmektedir. Bu ticaretin gelişimine paralel olarak denizcilik riskleri artmış ve bu risklerin finanse edilerek en aza nasıl indirilebileceği konusunda yapılan çalışmalar, sigortacılık kavramını doğurmuştur. Bundan sonra, sigortacılık, özellikle deniz sigortacılığı, deniz ticaretinin zaman içindeki gelişimine paralel olarak güçlenmiş ve her ülkenin ekonomisinde olduğu kadar ülkemiz ekonomisinde de önemi olan bir sektör konumuna gelmiştir. Ülke ekonomisindeki önemi nedeniyle de, denizcilik sigortası sektörü, bilimsel yönden araştırılması ve gelişmelerinin takip edilmesi gereken bir sektör olarak görülmelidir.

Bu bağlamda, ‘Deniz sigortacılığımız ve AB’ye uyum süreci’ konulu tez çalışmam, 6 bölüm halinde ele alınmıştır. Tezin 1. bölümünde, çalışmamın kapsam ve amaçlarının açıklanmasına ayrılmış, 2. bölümde deniz sigortacılığının tarihsel gelişimi ile tanım ve kavramlarına yer verilerek, ileriki bölümlerde kolaylık sağlanması hedeflenmiştir. 3. bölümde, Avrupa Birliği’nin sigorta sektörü yapısı incelenmiş ve bu sektörün aktif büyüklüğünün boyutları hakkında, tablo ve grafiklerden alınan veriler yardımı ile bilgiler edinilmiştir. 4. bölümde ise, Türk sigorta sektörü ile ilgili olarak, 3. bölümdeki çalışmaların benzeri yapılmış, bu çalışmalara ilaveten gene istatistiksel veriler doğrultusunda, Türk deniz ticaret filosunun durum tesbiti yapılarak gelişimi incelenmiştir. 5. bölümde, 3 ve 4. bölümlerde yapılan çalışmalar sonucu ele edilen bilgilerle, Türk Denizcilik Sigorta sektörünün, AB Denizcilik Sigorta sektörüne uyumu ile, bu sektörle rekabet gücü ele alınmış, 6. ve son bölümde ise, ulaşılan sonuçların genel bir tartışmasına yer verilmiştir.

3, 4 ve 5. bölümlerdeki çalışmalarım, ‘SWOT’ analizinin bilinen 4 esas yöntemine uygun olacak şekilde gerçekleştirilmiştir.

Araştırmalarım sırasında gerekli olan veriler, bilimsel yayın ve kitaplar, Türk Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği’nden, Deniz Ticaret Odası’ndan ve Bilkent Üniversitesi kütüphanesinden temin edilmiştir.

Çalışmalarında bana yol gösteren ve destek veren Prof Dr. Necmettin Akten'e, Arş. Gör. Edip Müftüoğlu ve Volkan Demir'e ve manevi desteklerinden dolayı aileme teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	vi
ABSTRACT.....	vii
TABLO LİSTESİ.....	viii
GRAFİK LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR.....	xi
I.GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın amacı ve kapsamı.....	1
II. DENİZ SİGORTACILIĞINA GENEL BAKIŞ.....	3
2.1. Deniz Sigortacılığının Tarihçesi	3
2.1.1. Lloyd's sigorta teşkilatının tarihçesi.....	4
2.2. Deniz Sigortasının Tanımı.....	7
2.3. Deniz Rizikolarının Tanımı.....	9
2.3.1. Deniz rizikolarının tasnifi.....	10
2.3.1.1. Doğal unsurlardan doğan rizikolar.....	10
2.3.1.2. Gemide bulunan şahısların davranışlarından doğan rizikolar..	11
2.3.1.3. Gemi dışında bulunan şahısların davranışlarından doğan rizikolar.....	12
2.3.2. Türk Ticaret Kanunu'na göre denizcilik rizikosu.....	12
2.3.3 Sigorta Tazminatı.....	14
2.4. Denizcilik Sigortalarının Tasnifi.....	14
2.4.1. Emtia sigortaları.....	15
2.4.2 Kıymet sigortaları.....	15
2.4.3. Tekne sigortaları.....	15
2.4.4. Navlun sigortaları.....	16
2.4.5. Klüp sigortası.....	16
2.4.5.1. Klüp sigortasının terminolojisi.....	16
2.4.5.2. Klüp sigortasının hukuki dayanağı.....	17
2.4.5.3. İngiltere'de klüp sigortası (P&I).....	17
2.5. Deniz Sigortası Poliçeleri.....	20
2.5.1. Poliçe tanımı.....	20
2.5.2. Deniz nakliyat sigorta poliçesi türleri.....	20
2.5.2.1. Müddet poliçesi.....	21
2.5.2.2. Sefer poliçesi.....	21
2.5.2.3. İnşaat poliçeleri.....	22
2.5.2.4. Liman poliçeleri.....	22
2.5.2.5. Karışık poliçeler.....	22
2.5.2.6. Filo poliçeleri.....	22
2.5.2.7. Takseli poliçeler.....	22
2.5.2.8. Birleşik poliçeler.....	22
2.5.2.9. Flotan poliçeler.....	22

2.5.2.10. Navlun poliçesi.....	22
2.5.2.11. Açık poliçe.....	23
2.5.2.12. Menfaat poliçesi.....	23
2.6. Gemi İpotek Muamelesi ve Yük Üzerine Deniz Ödücü.....	23
2.7. Sigortacılıkta Yükümlülük Karşılama Yeterliliği (YKY).....	24
III. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE SİGORTACILIK VE DENİZ SİGORTASI.....	26
3.1. AB'de Sigorta Sektörü.....	26
3.1.1. AB'de tek pazarın gelişimi.....	26
3.1.1.1. Sigorta komitesi.....	27
3.1.1.2. Avrupa birliği üye ülkeleri sigorta denetim otoriteleri konferansı.....	28
3.1.2. Sigortacılık alanında bugüne kadar yapılan düzenlemeler ve konsey direktifleri	29
3.1.2.1. Hayat dışı direktifler	29
3.1.2.2. Yükümlülük karşılama yeterliliği direktifleri.....	30
3.1.2.3. Uluslararası anlaşmalar.....	30
3.1.3. AB'de sigortacılık sektörünün mevcut durumu.....	30
3.2. Avrupa Birliği'nin Sigorta Şirketlerinde YKY Sistemi.....	33
3.2.1. Cari yükümlülük karşılama yeterliliği (CYKY).....	34
3.2.1.1. Asgari YKY marjı.....	35
3.2.1.1.1. Asgari garanti fonu.....	35
3.2.1.1.2. YKY marjı.....	35
3.2.2. Gerekli yükümlülük karşılama yeterliliği (GYKY).....	38
3.2.2.1. Hayat dışı sigortalarda GYKY.....	38
3.2.2.2. Hayat GYKY.....	39
3.3. Sigorta Grupları için YKY Kuralları (Solo-Plus Approach).....	39
3.4. Finansal Holdingler için YKY Kuralları (Solo-Plus-Plus Approach).....	40
3.5. Denetim Otoritesinin Müdahalesi.....	40
3.5.1. Cari YKY marjı < gerekli YKY marjı	40
3.5.2. Cari YKY marjı < garanti fonu.....	40
3.5.3. Teknik karşılıkların yetersizliği.....	40
3.6. Avrupa Birliği YKY Sisteminin Değerlendirilmesi.....	41
3.6.1. Mevcut sistemde YKY marjının hesaplanmasında dikkate alınmayan Hususlar.....	42
3.6.1.1. Hayat dışı sigortalarda uzun süreli riskler.....	42
3.6.1.2. Yatırım riski.....	43
3.6.1.3. Aşırı maliyetler/hızlı büyüme riskleri.....	43
3.6.1.4. Reasürans transferleri.....	43
3.6.1.5. Asgari garanti fonu.....	44
3.6.1.6. Mali yeterlilik düzenlemelerinde güncel gelişmeler.....	45
3.6.2. Mali yeterlilik II projesi (solvency II project).....	47
3.6.3. Mali yeterlilik II projesinin dizaynı.....	48
3.6.4. AB Mevcut mali yeterlilik sistemi ile risklerin değerlendirilmesi.....	48
3.6.4.1. Teknik karşılıklar (hayat dışı, hayat).....	48

	Sayfa
3.6.4.2. Aktifler ve aktiflerin pasiflerle eşleşmesi.....	49
3.6.4.3. Faaliyet riskleri ve reasürans programı.....	49
3.6.4.4. Diğer niceliksel faktörler.....	50
IV.TÜRKİYE’DE DENİZCİLİK SİGORTASI SEKTÖRÜ.....	51
4.1.Türkiye’de Sigortacılık sektörü.....	51
4.1.1. Türkiye’de sigortacılık sektörünün mevcut durumu.....	51
4.1.2. Türk sigorta mevzuatının gelişimi.....	60
4.1.3. Türkiye’de sigorta şirketlerinde YKY sistemi.....	60
4.1.3.1 Gerekli YKY marjı... ..	65
4.1.3.1.1. Hayat dışı.....	65
4.1.3.1.2. Hayat.....	66
4.1.3.2. Cari YKY marjı.....	66
4.2. Türk Ticaret Filosunun Durumu.....	66
4.2.1. Türk deniz ticaret filosu kapasitesinin durumu ve yıllara göre gelişimi. .66	66
4.2.2. Türk deniz ticaret filosunun genel sayısal ve tonaj analizi.....	68
4.2.3. Deniz ticaret filosu 1500 DWT üzeri adet ve tonaj dağılımı.....	70
4.2.4. Türk deniz ticaret filosu’nun genel yaş ortalamaları analizi.....	70
4.2.5. Türk deniz ticaret filosu kapasitesinin son on yıllık sayısal ve DWT Gelişimi (1997-2006).....	81
4.2.6. Filo Kayıpları.....	83
4.2.7. Türk deniz ticaret filosunun dünya filosundaki yeri.....	84
4.2.8.Türk deniz ticaret filosunun komşu ve yakın bölge ülkeleri filoları arasındaki yeri.....	85
4.3. Türk Deniz Sigortacılığının Değerlendirilmesi.....	89
V.TÜRK DENİZCİLİK SİGORTA SEKTÖRÜNÜN AB DENİZCİLİK SİGORTA SEKTÖRÜNE UYUMU.....	96
5.1. Risk ve Denetim.....	96
5.2. Türk Denizcilik Sigorta Sektörünün AB ile Rekabet Gücü.....	98
5.3. Türk Deniz Sigorta Sektörünün SWOT Yöntemi ile yorumlanması.....	103
5.3.1. Deniz Sigorta Sektörümüzün olumlu ve güçlü olan özellikleri (Strength).....	103
5.3.2. Deniz Sigorta Sektörümüzün olumsuz veya zayıf olan özellikleri (Weakness).....	103
5.3.3. Deniz Sigortacılığımızın içte ve dışta sahip olduğu fırsatlar (Opportunity).....	105
5.3.4. Deniz Sigorta sektörümüzün etrafındaki olası risk ve piyasa tehditleri (Threat).....	105
VI.TARTIŞMA ve SONUÇ.....	106
KAYNAKLAR.....	107
ÖZGEÇMİŞ.....	111

ÖZET

TÜRK DENİZ SİGORTACILIK SEKTÖRÜ VE AVRUPA MEVZUATINA UYUMU Ahmet Ersin ULUSOY

Bilindiği üzere sigortacılık, özellikle deniz sigortacılığı tarihi çok eskilere dayanmaktadır. Deniz ticaretinin çok eski yıllara dayanması, beraberinde bazı denizcilik risklerinin de finanse edilerek kazalara karşı önlem alınmasına yol açmıştır. Bu suretle, sigorta kavramı zaman içinde gelişerek, bugünkü sigortacılık sektörlerini oluşturmuştur.

Sigortacılık sektörü içinde, önemli aktif büyüklüğe sahip olan Deniz Sigortacılığı sektörümüzün ülkemiz ekonomisi üzerindeki ağırlığı da oldukça fazladır. Zira üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde ticaretin % 84'ü deniz yoluyla yapılmaktadır. Dolayısıyla bu sektörün yapısının çok iyi düzenlenmesi ve mali gücünün artırılması gerekmektedir. Buna rağmen, 2007 yılında sigorta sektörümüzün toplam aktif büyüklüğü 9.8 milyar dolar, AB bünyesinde işlem gören ortalama bir sigorta firmasının aktif büyüklüğü ise yüzlerce milyar dolardır.

Bu nedenle, ülkemizde özellikle bankaların bünyesinde faaliyet gösteren deniz sigortacılığımızın, AB'de işlem gören firmalarla rekabet etmesi, ancak bu konuda faaliyet gösteren birden fazla şirketin birleşerek aktif büyüklüklerini ve rekabet güçlerini arttırmalarıyla mümkün olabilecektir.

Ayrıca, mevzuatımızın da Avrupa Komisyonu direktiflerine uygun hale getirilmesi ile hem normal bir rekabet ortamı sağlanabilecek, hem de AB sigorta sistemine uyum sürecinde uygun bir adım atılmış olacaktır.

ABSTRACT

MARINE INSURANCE AND THE INTEGRATION PROCESS TO THE EUROPEAN UNION

Ahmet Ersin ULUSOY

As we know, insurance especially marine insurance depends on many years ago. Depending of marine commerce for many years causes some preventions for disastors by financing some marine risks. Thus, the insurance term developes in history and forms recent insurance sectors.

In insurance sector, the marine insurance sector which has an important actif structure, has a great effect in our economy. Because, in our country which has three coasts, the %84 of trade is being completed by sea. Consequently, the regulation and fiscal pover of this sector should be well designed. Despite this, total active structure of our insurance sector is 9.8 billion dolar in 2007, an average insurance firm which works in EU has billon actif structure.

For this reason, the marine insurance sector which works in banking system can only compete with firms in EU, if the firms join together in terms of actif structures and competition powers.

In addition, by according of our laws to European directives, we can both see a competiton atmosphere and take an appropriate step in EU process.

TABLO LİSTESİ**Sayfa**

Tablo 1.	Sigorta şirketlerinin yıllar itibari ile sayıları.....	31
Tablo 2.	Avrupa’da direkt prim gelirleri (2000 yılı için).....	32
Tablo 3.	2000 yılında sigorta prim gelirlerinin karşılaştırılması (USD milyon cinsinden).....	33
Tablo 4.	Sigorta dallarına göre şirket sayısı (2001 yılı).....	51
Tablo 5.	Sigorta dallarına göre şirket sayısı (2004 yılı).....	51
Tablo 5a.	Sigorta dallarına göre şirket sayısı (2007 yılı).....	52
Tablo 6.	2001 yılında prim üretimi (1000YTL).....	52
Tablo 7.	2004 yılında prim üretimi (1000YTL).....	53
Tablo 7a.	[2006(9aylık)-2007(9aylık)] arası prim üretimi (YTL)	53
Tablo 8.	Nakliyat alanında toplanan primler (1986-2006 yılları arası).....	56
Tablo 9.	2001 ve 2001 yıllarına ilişkin yurtiçi direkt işlere ait ödenen tazminatlar.....	59
Tablo 10.	2003 ve 2004 yıllarına ilişkin yurtiçi direkt işlere ait ödenen tazminatlar.....	59
Tablo 11.	Türk deniz ticaret filosunun gelişimi (1982-2006 yılları arası).....	67
Tablo 12.	Türk deniz ticaret filosu yaş ortalaması.....	71
Tablo 13.	Türk deniz ticaret filosu tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (DWT)	72
Tablo 14.	Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı	74
Tablo 15.	Dökme yük ve obo gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (DWT).....	75
Tablo 16.	Petrol tankerlerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı.....	76
Tablo 17.	Diğer Tankerlerin (Ürün Tankeri, Kimyevi Madde Tankeri, Yağ Tankeri, Lpg Tankeri, Lng Tankeri, Asfalt Tankeri) Tonaj ve yaş grupları itibari ile dağılımı	77
Tablo 18.	Konteyner, Kuruyük-Konteyner, Konteyner/ Ro-Ro gemileri tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (DWT).	78

	Sayfa
Tablo 19. Ro-Ro , Ro-Ro Ferry – Yolcu ve Tren Ferry Ro-Ro gemileri tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılım (GRT).....	80
Tablo 20. Türk deniz ticaret filosunun on yıllık sayısal gelişimi	81
Tablo 21. Türk deniz ticaret filosunun DWT gelişimi (X000) 1997-2006.....	82
Tablo 22. 1997-2006 yıllarında filo kayıpları.....	83
Tablo 23. Dünya deniz ticaret filosunun ilk 26 ülkesi.....	84
Tablo 24. Türkiye'nin ve komşu ülkelerin deniz ticaret filoları (01.01 2007) (300 GRT ve üzeri)	85
Tablo 25. 30 ülkenin milli ve yabancı (Major Open Registry Flags) bayraktaki gemileri (1000 GRT ve üzeri).....	86
Tablo 26. 1 Temmuz 2006 dünya filosundaki ilk 20 ülkenin (Major Open Registry Flags) yabancı bayraktaki gemileri (1000 GRT ve üzeri).....	87
Tablo 27. AB prim üretimleri (1998 yılı).....	99
Tablo 28. Türkiye, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Macaristan'ın prim üretimleri (2002 yılı).....	99
Tablo 29. Türkiye'nin prim üretim değerleri (2004 yılı).....	100
Tablo 30. Türkiye ve Avrupa Birliği sigorta sektörlerinin prim değerleri (2005 yılı).....	104

GRAFİK LİSTESİ

Sayfa

Grafik 1.	Dolar bazında prim üretimi.....	54
Grafik 2.	Dolar bazında prim üretimi.....	55
Grafik 3.	1997-2001 yılları için kişi başına prim üretimi.....	56
Grafik 4.	2000-2004 yılları için kişi başına prim üretimi.....	57
Grafik 5.	(1997-2001) yılları itibariyle düzenlenmiş poliçe sayıları.....	57
Grafik 6.	(2000-2004) yılları itibariyle düzenlenmiş poliçe sayıları.....	58
Grafik 7.	Nakliyat branşında yıllar itibariyle düzenlenmiş poliçe sayıları.....	58
Grafik 8.	Türk deniz ticaret filosunun gelişimi.	68
Grafik 9.	Ulusal ve uluslararası sicildeki ithal-inşa gemilerimizin tonaj analizi.....	69
Grafik 10.	Türk deniz ticaret filosunun yaş grupları itibariyle dağılımı.....	73
Grafik 11.	Kuruyük gemileri yaş ortalaması.....	74
Grafik 12.	Dökmeyük ve obo gemileri yaş ortalaması.....	76
Grafik 13.	Petrol tankerleri yaş ortalaması.....	77
Grafik 14.	Diğer tankerlerin yaş ortalaması.....	78
Grafik 15.	Konteyner, Kuruyük/Konteyner, Konteyner/Ro-Ro gemilerinin yaş ortalaması.....	79
Grafik 16.	Ro-Ro , Ro-Ro Ferry – Yolcu ve Tren Ferry Ro-Ro gemilerinin, tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (GRT).	80
Grafik 17.	Türk deniz ticaret filosunun sayısal gelişimi.....	82
Grafik 18.	Türk deniz ticaret filosunun DWT gelişimi (1997-2006).....	83
Grafik 19.	Gemi kayıpları.....	84
Grafik 20.	Toplanan nakliye sigortası primleri ile DWT değerleri, gemi sayıları ve poliçe sayıları değişimlerinin yıllara göre grafikleri.....	93

KISALTMALAR

AB:	Avrupa Birliği
AET:	Avrupa Ekonomik Topluluğu
ART:	Alternatif Risk Transferi
CIF:	Cost, Insurance, Freight (Maliyet, Sigorta, Navlun)
CEA:	Comité Européen des Assurances (Avrupa Sigorta Komitesi)
CYKY:	Cari Yüklümlüğu Karşılama Yeterliliği
DASK:	Doğal Afet Sigortaları Kurumu
ĐİE:	Devlet İstatistik Enstitüsü
DWT:	Dead Weight Ton (Geminin Yüksüz Ağırlığı- Dedveyt Tonajı)
EEA:	European Economic Area (Avrupa Ekonomik Alanı)
FOB:	Free-on-board (Gemide teslim)
GRT:	Gros Ton (Brüt Ağırlık)
GSYİH:	Gayri Safi Yurt içi Hasıla
GYKY:	Gerekli Yüklümlüğu Karşılama Yeterliliği
IAIS:	International Association of Insurance Supervisors (Uluslararası Sigorta Denetimcileri Birliği)
IAS:	International Account Standards (Uluslararası Muhasebe Standartları)
KHK:	Kanun Hükmünde Kararname
MIA:	Marine Insurance Act (Denizcilik Sigortası Anlaşması)
MY:	Mali Yeterlilik
P&I:	Protection and Indemnity (Koruma ve tazminat)
PPI:	Payment Protection Insurance
RBC:	Risk Based Capital (Riske dayalı sermaye)
SMK:	Serbest Muhasebecilik Kanunu
YKY:	Yüklümlüğu Karşılama Yeterliliği

I.GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Önemi, Amacı ve Kapsamı

İnsanlar toplumlar halinde yaşamaya başladıkları tarihlerden itibaren, karşılaştıkları tehlikelerden korunmak ve korunmalarına yardımcı olacak araçlara sahip olabilmek için çalışmalarını sürdürmüşlerdir. Bu çalışmalar, insanlar arasında bir tür dayanışma olan sigortacılık kavramının oluşumuna ve zaman içinde gelişmesine neden olmuştur. 1347 yılında Genova'dan hareket eden bir gemi için düzenlenen mukavele ise, ilk düzenli sigorta poliçesi olarak bilinmektedir. İlk sigorta şirketi ise, 1424 yılında yine Genova'da kurulmuştur. Deniz taşımacılığı nedeni ile yapıldığı bilinen bu çalışmalar baz alındığında, modern sigortacılığın gelişmesinde deniz sigortacılığının rolünün çok büyük olduğunu söyleyebiliriz. Ülkemizdeki ilk sigortacılık ise, 1870 yılında Beyoğlu'nda çıkan bir yangın sonrası, yabancı sigorta şirketlerinin İstanbul'da acenta açarak faaliyete geçmeleri ile başlamıştır. Bu gelişmelerden sonra, ülkemizdeki sigortacılığın yanı sıra, araştırmamıza konu teşkil eden deniz sigortacılığımız da, dünyadaki ekonomik ve teknolojik gelişmeleri yakından takip ederek gelişimini sürdürmüştür.

Bu bağlamda, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, ticaretimizin yaklaşık % 85'inin deniz yoluyla yapıldığı deniz ticaret taşımacılığımızın emniyetini oluşturan denizcilik sigortası sektörü, finans sektörü açısından büyük bir önem arz etmektedir. Bu nedenle, bu sektörde oluşan finansal değişiklikleri, ülke ekonomisinin durumunu gösteren çok önemli göstergelerden biri olarak da görmemiz mümkündür.

Bunun yanı sıra dünyadaki küreselleşme sonucu, gerek uluslar, gerekse firmalar bazında, yani makro ve mikro düzeylerde bazı önemli değişimler yaşanmaktadır. Makro düzeyde yaşanan bu değişimlerin en gelişmiş örneği ise Avrupa Birliği'dir. Kısacası, Avrupa Birliği, her konuda üye olan tüm ülkelerin, benzer kurallarla düzenlendiği bir entegrasyondur. AB'ye üye olan 25 ülkenin finans piyasaları, bu entegrasyon içinde tek bir finans piyasası gibi işler hale gelmiş, bu durum ise, söz konusu finans piyasası içinde işlem gören üye ülke firmalarının birleşmek suretiyle, finans ve rekabet güçlerini arttırmaya başlamalarına neden olmuştur. Bu

birleşmelerin neticesinde, yüzlerce milyar dolarında aktif büyüklüklere sahip firmalar ortaya çıkmıştır.

AB'ye üye olabilmemiz için görüşmelerin devam ettiği bu yıllarda, AB tarafından öngörülen direktifler doğrultusunda, gerekli değişiklikler ve kanun düzenlemelerinin üzerinde çalışıldığı bilinmektedir. Bu görüşme ve çalışmalar sonucunda, AB'ye üyeliğimiz ileride kabul edildiği takdirde, ekonomimizin her sektörünün, dolayısıyla, deniz sigorta sektörümüzdeki firmaların, tek finans piyasası içinde işlem gören dev sermayeli yabancı firmalarla da rekabet etmesi kaçınılmaz olacaktır.

Yukarıda değinilen bu hususların ülkemiz ekonomisi üzerindeki etkilerinin öneminden dolayı bu tezde öncelikle;

- Türk sigorta sektörü ile AB sigorta sektörünün sigorta mevzuatlarının incelenmesi,
- Her iki sektörün de aktif büyüklüklerinin belirlenmesi,

hususlarını içeren bir inceleme yapılmıştır.

Ayrıca, sözkonusu incelemelere başlamadan önce, denizcilik sigortacılığının tarihi ile bu sigortacılıkta kullanılan bazı tanım ve kavramlar hakkındaki ön bilgilere de yer verilmiştir.

Yukarıda kapsamı belirtilen, inceleme ve tesbitlerin doğrultusunda;

- Türk deniz sigortası sektörünün, AB'de oluşan tek finans piyasası içindeki dev sermayeli firmalarla ne şekilde rekabet edebileceği, daha doğrusu, bu piyasaya nasıl bir uyum sağlayabileceği hususlarının tartışılması amaçlanmıştır.

Bu kapsam ve amaç çerçevesinde yapılacak yorum ve tartışmalarda; çeşitli bilimsel yayınların içinde yer alan tablo ve grafik verileri ile, bu verilerin yıllara göre değişimleri dikkate alınmıştır. Dolayısıyla, yorumların ve sonuçların doğruluk dereceleri, bu verilerin doğruluk derecelerine bağlı olacaktır.

II. DENİZ SİGORTACILIĞINA GENEL BAKIŞ

2.1. Deniz Sigortacılığının Tarihçesi

Deniz yoluyla yapılan ticaretin 12. yüzyılda büyük ölçüde önem kazanması üzerine, deniz nakliyat sigortasının, prim karşılığında teminat vererek karşılanmasına önce Kuzey İtalya’da başlanmıştır.

Cenova’dan Mayorca’ya giden Santa Clara isimli gemi için tanzim edilen 23 Ekim 1247 tarihli poliçe bilinen en eski sigorta poliçesidir. Gene yazılı ilk sigorta kanununun da İtalyanlar tarafından 12. yüzyılda hazırlandığı bilinmekte ise de, asıl deniz sigortası poliçelerinin düzenlenmesi işlemine 15. yüzyılda başlanmıştır (www.tsr.org.tr). Ancak bu devirde, sigortalılar kazaları kendi lehlerine hileli şekilde beyan edebildiklerinden, bu durum sigortacıların mağduriyetine neden olmuştur. Bu mağduriyetleri önlemek amacı ile çeşitli ülkelerde sigortacılar toplanarak aralarında birlik kurmaya karar vermişlerdir. İyi teşkilatlanmış bu sigorta birliklerinin çalışmaları sonucunda, sigorta poliçelerinin genel şartlarının ve sigorta fiyatlarının başarı ile tespit edilmesi mümkün olabilmiştir. Bu birliklerin kurulması ve çalışmalarından sonra, deniz sigortası poliçe uygulamasına başlanabilmiştir.

Bu sigortacı birliklerinden (Aygören, 2005) ;

-İngiltere’de “Lloyd’s Sigorta Teşkilatı”, “Londra Sigortacılar Birliği”, “Gemi Kurtarma Birliği”

-Almanya’da , “Beynelmilel Nakliyat Sigortası Birliği”

-Belçika’da , “Anvers Komitesi”nin

isimleri sayılabilir.

Lloyd’s sigorta teşkilatı, deniz sigortacılığının bugünkü duruma gelmesinde çok önemli bir rol üslendiğinden, bu sigorta teşkilatının incelenmesi, denizcilik sigortacılığının tarihsel gelişiminin ve bu alanda kullanılan bazı terimlerin (*underwriter*, sendikalar, *subscriber*, *associate*, *substitute*) anlaşılmasında faydalı olacaktır.

2.1.1. Lloyd's sigorta teşkilatının tarihçesi

Bilindiği üzere, deniz sigortacılığı İtalyanlar tarafından 15. yüzyıldan önce İngiltere'ye getirilmiş ve bu yüzyıldan sonra uygulanmaya başlanmıştır. Ancak, bu sigortacılık işleri henüz o yüzyılda bir meslek haline gelmediğinden, bu işler sigortacılığın ne olduğunu tam olarak bilmeyen (ve bunu kâr getiren yardımcı bir iş olarak gören) tacirler tarafından yürütülmekteydi. Dolayısıyla da gemilerini ve mallarını teminat altına almak isteyenler bu çeşit insanlarla muhatap oluyorlardı.

Sigortacılıktan anlamayan tacirler tarafından yürütülen bu düzende sigortalanan gemi veya mallar için verilen teminatlar, gerçek değer çok altında kalmaktaydı. Bu nedenle, mal sahibi, gerçek değeri yakalayabilmek için mallarını, birden fazla sigortacıya müştereken sigortalatma gereğini duyuyordu. Bu durum ise, mal sahibinin her sigortacı ile ayrı ayrı mukavele yapmasını zorunlu kılıyordu ki, bu da son derece sıkıntılı ve zor bir uygulamayı gerektiriyordu (www.tsr.org.tr).

Bu zor uygulamadan kurtulmak için, zaman içinde, şartları belli tek bir poliçeye her sigortacının taahhüt ettiği miktarı yazıp imzalaması şeklinde bir uygulamaya geçilmiştir. Her ne kadar ortada tek bir poliçe bulunsa da, bu poliçenin, mal sahibi ve diğer sigortacılar arasında “ her biri kendi hissesi için ve biri diğerinin namına mesul olmamak kaydı ve şartı ile akdedilmiş ayrı ayrı mukaveleler olarak düşünülmesi adet olmuştur.” Yukarıda açıklandığı üzere, bir taraftan sigortalı, diğer taraftan muhtelif sigortacılar arasındaki münferit anlaşmaları tek bir anlaşma olarak gösteren, ancak her bir sigortacı için aynı sigorta şartlarını taşıyan mukaveleyle *slip* adı verilir.

Slip uygulamasında, her sigortacı, şartları daha önce yazılmış olan mukavelenin altına ismini yazıp, karşısına da sigortalamayı kabul ettiği miktarı yazar ve imzasını atar. Bu sigortacılar, İngilizce'de altına kaydeden anlamına gelen *underwriter*, yaptıkları işe de altına kaydetme anlamına da *underwriting* adı verilir (Aygören, 2005).

O yüzyıllarda deniz sigortacılığı ile uğraşan kimseler, ülke içinde veya dışında meydana gelen ve kendi işlerini ilgilendiren olayları, haberleşme imkânlarının yetersizliğinden dolayı doğru olarak ve zamanında öğrenemiyorlardı. Haberler kulaktan kulağa yayıldığından, işleri ile ilgili haberleri de belirli yerlerde toplanıp, yaptıkları bilgi alışverişi sonunda öğrenebiliyorlardı.

Bu şekilde toplantıların yapıldığı yerlerin en önemlisi Thames nehri kıyısındaki Edward's Lloyd'a ait kahvehaneydi. Bu kahvehanede en önemli ticaret ve sigorta konuları konuşulurdu. Lloyd, burasını profesyonel sigorta faaliyetlerinin yapıldığı ve sigorta poliçelerinin düzenlendiği bir merkez haline getirmiştir. Bu arada; "*Lloyd's List*" adlı sadece gemicilik ve sigortacılık haberlerini veren bir gazetenin de çıkarılması, bu kahvehanenin önemini daha da arttırmıştır. Bu gazete halen İngiltere'nin en eski gazetesi olarak aralıksız yayınlanmaktadır. 1760 yılında, bu kahvehaneye devam eden *underwriter*lar tarafından yazılan ilk gemi sicili eseri yayınlanmıştır. Kahvehaneye devam eden bazı spekülörlere engel olmak amacı ile 1771 yılında 79 tacir, *underwriter* ve *broker* tarafından kahvehane Pope's Head Alley'de muvakkat bir müesseseye, daha sonra da Laden Hall caddesindeki Lloyd's binası olarak bilinen bugünkü lokale taşınmış ve 1928'e kadar burada faaliyet göstermiştir (Aygören, 2005).

1871'de kurulan "*Corporation or Society of Lloyd's*" zamanla dünyanın bir numaralı sigorta teşekkülü haline gelmiştir (Akatlı, 1987). 1871'de çıkarılan bir kanunla, Lloyd's korporasyonunun gayesi ve çalışmaları hakkında üç temel prensip ortaya konulmuştur (Nomer, 1977).

Bu üç temel prensip;

- Lloyd's üyeleri arasında denizcilik rizikolarına karşı sigorta yapılması,
- Lloyd's üyelerinin gemicilik, emtia ve navlunla ilgili menfaatlerinin teminat altında tutulması,
- Gemicilik ve deniz nakliyatı ile ilgili her türlü bilginin toplanması, yayınlanması ve dağıtım prensiplerinden oluşmuştur.

Lloyd's korporasyonu, 12'ler komitesi olarak adlandırılan bir komitesi vasıtasıyla, Lloyd's piyasasını tanzim ederek mali ve diğer konulardaki kayıtlamalarıyla, teknik ve yüksek mali standartta sigortacılık faaliyetlerinin yürütülmesini temin eder. Lloyd's korporasyonu üyeleri ve bu korporasyonun çalışmaları, bu komite tarafından ve her yıl, genel kurul tarafından üç üyesi yenilerek kontrol edilir.

Lloyd's korporasyonu, hükmi şahıs olarak sigorta kabul edemez. Sigorta güvencesini verenler sadece Lloyd's a üye *underwriter*'lerdir ki, Lloyd's korporasyonunu teşkil eden esas üyeler bunlardır. Bu şekilde, Lloyd's bünyesinde bulunan pek çok şahıs ve firma mevcut olup, bütün dünya çapında yaklaşık 1500 acente ve tali acentesi vasıtası ile gemicilikle ilgili olarak

elde ettiği bilgiler dünyaya dağıtılır.*' Lloyd's acenteleri, birer sigorta acentesi gibi değil, buldukları yerlerde denizcilik faaliyetlerini bildirme, nakliyat hasarlarında eksperlik yapma ve *underwriter*'lar adına hasarları tesbit etme faaliyetlerinde bulunurlar.

Yukarıda Lloyd's korporasyonunun tarihsel gelişimi bağlamında bahsi geçen ve günümüzde de sigortacılık terminolojisinde kullanılmakta olan bazı terimler aşağıda açıklanmıştır.

- *Underwriter*

Lloyd's adına iş kabul edebilme yetkisine sahip üyelerdir. Bazıları, poliçeyi bizzat tanzim ve imza ederek güvence veren, diğerleri ise gerçek *underwriter*'lar adına imza atmaya yetkili sorumludurlar.**'

- Sendikalar

Lloyd'sa üye *underwriter*'lar, işlerini şahsen yürütmek yerine 19. yüzyıldan sonra sendika adında birlikler kurmaya başlamışlardır. Halen pek çok sigorta kabul işi, bu sendikaları temsilen "*Underwriter Agency*" tarafından sendika namına yapılmaktadır.

Underwriter Agency sadece kendi namına değil, tüm sendika adına hareket ettiğinden tüm rizikoları kabul eder. *Underwriter*'lar, kendi namlarına hareket etmekte olan sendikaların işlerinden dolayı, tüm mal varlıklarıyla sınırsız sorumludurlar. Bu nedenle *Underwriter*'lar Lloyd's a üye olurken mali durumları ile orantılı miktarda teminat akçesi yatırmak zorundadırlar.

*' Lloyd's yayınları aşağıda gösterilmiştir

1. Lloyd's Register Book (Lloyd's Sicil Kitabı)
 - a) Birinci cilt.Gemi Sicili (Register of Ships)
 - b) İkinci cilt.Birinci cildin eki (Appendix)
 - c) Üçüncü cilt.Gemi Sahipleri (Shipowners)
 - d) Dördüncü cilt.Rehber (Directory)
2. Gemi Sicil Kitabındaki Değişikliklerin Haftalık Listesi
3. Gemi Seyir Cetveli (Haftalık)
4. Kaza Raporları (Haftalık)
5. Müşterek Avarya ve Kurtarma Raporları (Aylık)
6. İngiliz Gemileri ve Yabancı Gemilerle İlgili Gizli Bilgileri İçeren Cetvel (Yılda iki kez)
7. Gizli ve Özel Raporlar (Haftalık)
8. Mahkeme Kararları (Onbeş günde bir)

**' Bir riskin Lloyd's'da plase edilirken, önemli hususlardan biri riskin tüm niteliklerinin *slip*'te açıklanması ve bu *slip*'in *underwriter*'larda dolaştırılması gerekir. Her *underwriter*, kabul ettiği miktarı *slip*'e yazarak imzalar. Sigortalanmak istenen miktarın tümü sigortalanınca, sıra poliçenin tanzimine gelir. Poliçenin tanzim ve imzasına kadar, eldeki *slip* müşteri için yeterli bir teminatır. Daha sonra sigortacıların imzasını ve Lloyd's'un mühürünü taşıyan poliçe Lloyd's un özel bir bürosunda hazırlanıp sigortalı adına iş yapan *Broker*'a teslim edilir.

-*Subscriber*'lar

Bunlar, Lloyd's *Broker*'ı olarak işgören kimselerdir. Bir riskin *Underwriter*'lara yönlendirilmesi ise ancak Lloyd's *broker*'ları ile olabilir. *Broker*'lar, sigortalıyı temsil eder ve riskin Lloyd's'ta en uygun fiyatta ve şartlarla plase edilmesini temin ederler. Bunlar, hasar anında da durumu *underwriter*'lara intikal ettirerek tek bir ödeme yapılmasını sağlarlar.

- *Associates*

Bunlar sigortacılık mesleğine dahil olmayan ancak, Lloyd's ve üyeleriyle yakın ilişkisi olup avukat, muhasebeci vb. ibarettir.

-*Substitutes*

Vekil olarak hareket etmeleri için yetki verilen, *underwriter* ve *broker*'ların mümessilleridir.

Yukarıdaki tarihten de anlaşılacağı üzere, deniz yoluyla yapılan nakliyat ve gemi sigortalarının tarihi gelişimi çok eski yıllara kadar gitmekteyse de, kara yoluyla ve hava yoluyla yapılan nakliyat sigortalarının tarihi gelişimleri için aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Kara yoluyla yapılan nakliyat sigortalarının gelişmesi son 150 yıl içinde, hava yoluyla yapılan nakliyat sigortalarının ortaya çıkması ise, son 50 yıl içinde olmuştur (Aygören, 2005).

2.2. Deniz Sigortasının Tanımı

Deniz sigortasının tanımını yapabilmek için, önce genel bir sigorta tanımının yapılmasına ihtiyaç vardır. Yukarıda, sigorta kavramının, nakliyat faaliyetlerinden kaynaklandığı belirtilerek sigortanın, aynı tehlikenin tehdidi altında bulunan kişiler tarafından meydana getirilen gruplaşmalar olduğuna yer verilmişti. Ancak yapılan açıklama, sigorta kavramını tam olarak ortaya koyamamaktadır. Bu nedenle söz konusu tanımları Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili maddeleri çerçevesinde tarif etmek uygun olacaktır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1263 no'lu maddesinde;

“Sigorta bir akittir ki, bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile bir ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan bir tehlikenin (bir rizikonun) meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen belli bir takım hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi, vesair edalarda bulunmayı üzerine alır” şeklinde tanımlanmıştır.

Profesyonel sigortacılar, bir bedel mukabilinde, diğer kimselerin para ile ölçülebilir menfaatlerini, gerçekleşmesi muhtemel rizikolara karşı temin etmekte ve karşılığında bir prim almaktadırlar.

O halde, bir sigorta işleminde, sigortalı ve sigortacı olmak üzere iki taraf ve her iki tarafın da haklarını ve yükümlülüklerini gösteren sözleşmenin varlığından söz edilebilir. Yani sigorta, iki tarafa da hak ve yükümlülükler getiren bir sözleşmedir (Helmis, 1963).

Aynı kanunun 1339'uncu maddesinde ise;

“Geminin veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesi için, para ile ölçülebilir bir menfaati olan kimse bu menfaatlerini sigorta ettirebilir” denilmektedir.

Aynı kanunda sigorta edilebilecek menfaatler sırası ile aşağıda tanımlanmıştır:

1. Gemi,
2. Yapılmakta olan gemi,
3. Navlun ve yolcu taşıma ücretlerinden doğan alacaklar,
4. Yük,
5. Deniz ödücü paralar,
6. Müşterek ve hususi avarya paraları ile ödetilmesi için gemi, navlun, yolcu taşıma, yahut yükün karşılık teşkil ettiği diğer alacaklar,
7. Yükün gönderileceği yere ulaşmasıyla edileceği umulan kâr,
8. Kazanılacak komisyon,
9. Sigortacının üzerine aldığı riziko,

Ancak yukarıda sayılan maddelerden birinin sigorta ettirilmesi ile diğerleri de sigorta ettirilmiş sayılmazlar.

Diğer taraftan, İngiliz Sigorta Hukuku'nu düzenleyen, 1906 tarihli Deniz Nakliyat Sigortası Kanunu'nun 1. maddesinde:

“Deniz nakliyat sigorta mukavelesi öyle bir mukaveledir ki, bununla sigortacı sigortalıya mukavelenin içinde yazılı şekilde ve kararlaştırılan miktara kadar deniz ziyalarına yani, deniz teşebbüsüne müteferri ziyalara karşı tazminat vermeyi taahhüt eder.” şeklinde deniz nakliyat sigortasının tanımı yapılmaktadır. Bu maddeden de anlaşılacağı gibi, denizcilik sigortası, sigortalıyı denizdeki tüm rizikolara karşı sigortalamaktadır. Fakat, Türk Hukukuna göre bu tarifte sigortalı, tüm rizikolara karşı rizikolanmış olmamaktadır. Kanun ve sigorta poliçeleri, bazı rizikoları, deniz sigortasının alelade teminatından hariç tutmaktadır.

Denizcilik sigortasının tasnifini yapmadan önce, yukarıda adı geçen deniz rizikolarının tanımı ve tasniflerini yapmak daha uygun olacaktır.

2.3. Deniz Rizikolarının Tanımı

Denizcilik riskleri, temelde ticaret riskleridir. Kara taşımacılığı pahalı ve yavaş olduğundan, okyanus ve suyolları yüzyıllarca ticaretin anayolları olmuştur. Suyollarına dayanan taşımacılık, doğanın su ve nehir sağlamada ihmal ettiği yerlerde su kanallarının yapıldığı Amerika Birleşik Devletleri'nin kurulduğu ilk zamanlarda çok yoğundu. Su taşımacılığı, halen en ucuz taşımacılık olma özelliğini korumaya devam etmektedir.

Denizcilik ve transit taşımacılığı riski, sabit malların risklerden pek çok yönde ayrılmaktadır. Gündelik dilde risk, tehlike, *peril* aynı anlamda olmasına rağmen, sigortacılık terminolojisinde bu kelimeler özel ayrı anlamlara sahiptirler. Örneğin tehlike, genelde kayıp nedenidir.

Risk kelimesi ise okyanus deniz sigortacılığında kullanıldığı anlamıyla daha özel bir anlamı içerir, sigortacı tarafından varsayılan yükümlülük anlamını taşır ve yükümlülük sürecini de kapsar (risk objesi olan ve kayba maruz olanın doğasına sahip olan). Risk sözcüğünün bu kullanımlarının altında kayıp veya zarar ihtimalleri yatar. Bu kayıp ihtimali, sigortalananın ödediği primlerin sigortacı tarafından üstlenilen kısmıdır (Rodda, 1970).

İngiliz sigorta hukukunu düzenleyen 1906 tarihli Deniz Nakliyat Sigorta Kanunu'na (Marine Insurance Act-M.I.A.) göre, bir deniz zararının sigortacılar tarafından karşılanabilmesi için, bu zararın, bir deniz rizikosunun oluşması sonucunda ortaya çıkmış olması gerekmektedir. Deniz rizikoları deyimi, deniz seferinin özel tehlikeleri veya ona bağlı neticeleri ifade eder. Bunlar; deniz tehlikeleri, yangın ve harp tehlikeleri, korsanlar, soyguncu ve hırsızlar, iğtinmalar, alıkoymalar, hükümdar ve halkın emriyle tutuklamalar, denize yük atılması, baratarya ve aynı neviden veya poliçenin tarif etmiş olduğu diğer tüm tehlikelerdir. Riziko terimi, sigorta aktinin taraflarının iradeleri haricinde oluşan ve oluşma tarihi de belirsiz olan, geleceğe ait bir olaydır. Bu tanıma göre, aksine sözleşme olmadıkça, nakliyat sigorta poliçesi ile deniz tehlikeleri ve harp tehlikeleri riskleri karşılanabilmektedir (Tekil, 1971).

2.3.1 Deniz rizikolarının tasnifi

Deniz rizikoları üçe ayrılır (www.tsrbs.org).

- Doğal Unsurlardan Doğan Rizikolar
- Gemide Bulunan Şahısların Davranışlarından Doğan Rizikolar

- Gemi Dışında Bulunan Şahısların Davranışlarından Doğan Rizikolar

2.3.1.1. Doğal unsurlardan doğan rizikolar

Deniz tehlikeleri, M.I.A'ya göre sadece deniz kazaları ve tesadüfi deniz olayları ile ilişkilidir. Rüzgâr ve dalgaların tesirleri deniz tehlikelerinden sayılmamaktadır. Bu nedenle, İngiliz sigorta hukukundaki, “deniz tehlikeleri” ile “deniz üzerindeki tehlikeler” arasındaki ayırmalardan da ayrıca bahsetmeliyiz .

Konu ile ilgili olarak, Lord Herschell, *The Xantha* olayında şu açıklamayı yapmıştır:

“Sigorta, konusuna isabet eden tüm kaza ve olayları kapsamamaktadır. Sigorta literatüründe, gemi ve yüklerine tehlike arz eden batma veya çatma, sis, fırtına gibi tehlikeler, *perils of the sea* terimi ile ifade edilmektedir. Rüzgâr ve dalgaların mutat aşınma ve yıpratmasından doğan zararların kapsamadığı öyle bir kaza olmalıdır ki, bu önceden görülebilir kazalardan biri olarak mütalaa edilmesin. Poliçenin amacı, çıkması lazım gelen olayları değil, ancak ne zaman oluşacağı bilinmeyen kazaları kapsamalıdır (Tekil, 1971).

Doğal unsurlardan meydana gelen rizikoları aşağıda beş grup altında toplayabiliriz (Aygören, 2005).

- Batma,
- Gaiplik,
- Karaya Oturma (*Grunding*),
- Çatma,
- Yangın.

Batma

Batma kelimesi; bora veya fırtınanın oluşturduğu dalgalar tarafından yutulmuş geminin kayboluşunu ifade eder. Bu nedenle sigorta teminatına dâhildir. Ancak sigortalı, batmanın bora veya fırtınadan meydana gelen dalgalar tarafından olduğunu ispat etmeye mecburdur.

Gaiplik

Gaiplik de bir deniz tehlikesi sayıldığından, sigorta teminatına dahil edilmiştir.

Karaya oturma (Grunding)

Gemi;

-Normal şartlarda karaya oturabilir. Bu olaya “Stranding” denir (Adam, 1982). Sigortalı ise *stranding*'e karşı teminat altındadır.

-Limanda, med-cezir olayı sonucu karaya oturabilir. Bu olaya da “Grunding” denir (Adam, 1982). Aksine açık bir kaydın bulunmaması durumunda *grunding*’den doğan zarar sigortalıya ödenmez.

Çatma (Collision)

Çatma, iki geminin veya teferruatlarının birbirlerine veya bir geminin yüzer bir cisme çarpmasını ifade eder. Çatma rizikosu da bir deniz tehlikesi sayıldığından sigorta teminatına dâhildir.TTK’ya göre birbiri ile hukuki ilişkisi olmayan deniz gemilerinin çarpışmasıdır.Borçlar kanununa göre geminin,gemi niteliği taşımayan bir nesneye çarpması haksız fiildir.

Yangın

Yangın; doğrudan doğruya sigorta mevzuunun kendi ayıbından veya sigortalının kasti ve hileli bir hareketinden doğmuş olması halleri dışında, doğal bir olayın sonucu meydana gelen bir deniz tehlikesi olup sigorta teminatına dâhil edilmiştir.

2.3.1.2. Gemide bulunan şahısların davranışlarından doğan rizikolar

Gemide bulunan şahısların davranışlarından doğan aşağıda rizikolar da, 1906 tarihli kanunun hükümlerince, sigorta teminatına dâhil edilmişlerdir. Bu rizikolar şu şekilde sıralanmıştır:

- Müşterek avarya fedakarlığı ve müşterek avarya garantisine iştirak,
- Zorunlu rota, gemi ve sefer değişikliği,
- Baratarya.

Müşterek avarya fedakârlığı ve müşterek avarya garantisine iştirak

Bilindiği gibi, müşterek avarya, deniz yolculuğu sırasında gemi ve yükün müşterek selameti uğruna göze alınan masrafların ve zararların, yolculukla ilgili menfaatle orantılı olarak, gemi emtia sahibi ile navlun alacaklısı arasında müştereken paylaşılması anlamını ifade eden hukuki bir terimdir.

Zorunlu rota, gemi ve sefer değişikliği

Zorunlu olarak rota veya geminin değiştirilmesi halinde dahi sigortacının mesuliyeti devam eder. Fakat zorunlu olmaksızın gemi değişikliği veya sadece bir sapma veya gecikme halinde, durum farklıdır.

Baratarya

Bir geminin kaptanı veya tayfalarının kasıtlı olarak ya da aşırı dikkatsizlikleri nedeni ile ortaya çıkan ağır görev kusuru sonucunda, gemi sahiplerine, gemiyi carter olarak kiralayanlara, kargo sahiplerine ya da sigorta edenlere oluşturduğu zarardır.

Söz konusu görev kusuru, şu sonuçlarla ortaya çıkmış olabilir:

- Kargonun çalınması veya hasara uğraması,
- Düşmanla işbirliği yapılması,
- Kaçakçılık,
- Geminin çarptırılması veya batırılması.

Bu koşullar, konişimentolarda, carter anlaşmalarında ve deniz sigorta poliçelerinde kullanılır.

2.3.1.3. Gemi dışında bulunan şahısların davranışlarından doğan rizikolar

Korsanlık ve hırsızlık bu tip rizikoların kapsamına girmektedir. Bu tip rizikoları da iki maddede toplayabiliriz:

- Korsanlık
- Hırsızlık

Korsanlık

Korsanlık ile korsanlık teşebbüsü bir deniz tehlikesidir. M.I.A. ek 1, kaide 8'e göre korsan deyiminden, başkalarına ait malı kendi çıkarları için grup halinde zapt eden ve zapta teşebbüs eden fertler anlaşılmalıdır. Aynı deyim, asi yolcularla sahil gemilerine hücum eden haydutları da kapsar. *Institute Marine Cargo Clauses* (Adam, 1982) tarafından, korsanlık riski, normal riskler teminatının dışında tutulup, harp rizikoları kapsamına alınmıştır.

Hırsızlık

Aksine sözleşme yoksa, sigortacı, şiddet yolu ile yapılan hırsızlıktan sorumludur. Fakat basit hırsızlıklardan sorumlu değildir. Hırsızlık sigortasının teminata dâhil edilebilmesi için yolcular, gemi adamları veya diğer kişiler tarafından şiddet yolu ile gerçekleştirilmiş olması şartı getirilmiştir.

2.3.2. Türk Ticaret Kanunu'na göre denizcilik rizikosu

Türk Ticaret Kanunu'nda ise, sigortacının karşılamakla yükümlü olduğu rizikolar ile sigortacıya ait olmayan rizikolar aşağıda sıralanmıştır:

“Aşağıdaki hükümler veya mukavele ile başka bir esas kabul edilmemiş ise, sigortacı sigortanın devamınca gemi veya yükün maruz buldukları bütün rizikoları yüklenir.

Sigortacı bilhassa şu rizikoları yüklenir:

1. Üçüncü bir şahsın kusurundan ileri gelse bile, su alma, karaya oturma, parçalanma, yanma batma, yangın, patlama, yıldırım, zelzele, buz hasarına uğrama vesair gibi tabi hadiselerle diğer deniz kazalarından doğabilecek rizikolar.

2. Harp ve amme tasarrufundan doğabilecek rizikolar.

3. Sigortalının kusuru olmaksızın üçüncü şahsın talebi üzerine ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbirler konma rizikosu.

4. Hırsızlık ve deniz haydutluğu, yağma ve diğer zorbalık rizikoları.

5. Yolculuğa devam için sigorta ettirilmiş malları 998 ve 1001. maddelerle 1214. madde hükümleri gereğince deniz ödücüne karşı rehnetmek yahut aynı maksat için mallar üzerinde satmak veya kullanmak suretiyle tasarruf etmek rizikosu.

6. Sigorta ettirilmiş şey için, bir zarar doğmak şartıyla gemi adamlarından birinin yolsuzluğu veya kusuru rizikosu.

7. Çarpışma neticesi sigortalının, doğrudan doğruya veya bir üçüncü şahsa ika edilen zararı tazmine mecbur olmak suretiyle bilvasıta zarar görmüş olması arasında bir fark gözetmeksizin, gemilerin çatma rizikosu.” şeklindedir.

Gene aynı kanunun ilgili maddesinde;

“Sigortacı aşağıda yazılı zararları tazmin etmez.

1. Gemi ve navlunun sigortalanması halinde:

A) Geminin 974. maddeye muhalif olarak denize elverişli veya yola elverişli bir halde bulunmadan yahut lüzumlu vesikalar olmadan denize çıkarılmasından doğan zararlar.

B) Çatma hariç olmak üzere, donatanın gemi adamlarından birinin üçüncü şahsa ika ettiği zararlardan 974 ve 948. maddeler gereğince mesul olmasından doğan zararlar.

2. Yalnız geminin sigortasında:

A) Geminin alelade kullanılması yüzünden gemi ve teferruatının uğradığı zarar.

B) Sadece eskime, çürüme veya kurt yeniği sebebiyle gemi ve teferruatının uğradığı zarar.

3. Yük ve navlunun sigortası halinde:

Malların tabi mahiyeti iktizası, hususiyle içten bozulma, kendiliğinden eskime, normal akma ve sızma ve bunlara benzer diğer sebeplerden yahut malların fena ambalaj yapılması

olmasından doğan zararlarla, fareler tarafından yapılan zararlar (sigortacının sorumlu olduğu bir kaza yüzünden yolculuk uzarsa sigortacı bu bentte yazılı olan zararları, yolculuğun uzamasından ileri geldiği nispette tazmine mecburdur).

4. Sigortalının kastî veya ihmaliyle sebep olduğu zarar (Bununla beraber sigortacı, sigortalıya kötü bir hareket tarz isnat edilmedikçe, sigortalının gemiyi sevk ve idaredeki hatasından dolayı sebep olduğu zararı ödemeye mecburdur).

5. Yük veya umulan kârın sigortası halinde, yükletenin, gönderilenin yahut yük komisyoncusunun bu sıfat, kasıt veya ihmalleriyle sebep oldukları zarar” şeklinde ifade edilmektedir.

2.3.3 Sigorta Tazminatı

- 901. maddeye göre, Geminin, malik veya onun hesabına bir başkası tarafından sigorta ettirilmiş olması halinde, gemi ipoteği sigorta tazminatında da şamil olur.

Aşağıdaki hükümler mahfuz kalmak üzere Medeni Kanunun rehnedilen alacaklara ait 868 inci maddesinin ikinci cümlesiyle 872, 873 ve 875 inci maddeleri hükümleri tatbik olunur; sigortacı, gemi siciline kayıtlı ipoteği bilmediğini ileri süremez. Bununla beraber, sigortacı veya sigorta ettiren kimse zararın vukuunu alacaklıya ihbar etmiş olur ve ihbardan itibaren iki haftalık bir müddet geçmiş bulunursa, sigortacı, tazminatı sigorta ettiren kimseye ödemekle alacaklıya karşı da mesuliyetten kurtulur. İhbar fevkalade müşkül ise bundan sarfinazar olunabilir; bu takdirde müddet, tazminatın muaccel olduğu tarihten cereyana başlar. Müddet bitinceye kadar alacaklı sigortacıya karşı tediyeye itiraz edebilir

2.4. Denizcilik Sigortalarının Tasnifi

Gemi sahipleri veya gemi seferinde sigortalanabilir bir çıkar ilişkisi olanlar, tekne sigortası yaptırabilirler. Bu sigorta çeşidinde, sefer ve müddet esası bulunur. Sefer sigortalarında sefer için, müddet sigortalarındaysa belli bir zaman için sigortalama yapılmaktadır.

Bu anlatılanlardan deniz sigortasını:

- Emtia Sigortaları
- Kıymet Sigortaları

- Tekne Sigortalar
- Navlun Sigortaları
- Kulüp Sigortaları^{*1}

şeklinde 5 madde halinde tasnif etmek uygun olacaktır.

Ancak AB'ye üye olmamız halinde, tekne ve emtia sigorta faaliyetlerine başlanabilmesi için, birinci sigorta direktiflerine göre^{***} önceden resmi izin alınması gerekmektedir.^{****} Bu izin, üye devletin topraklarında merkezini kurmuş, iznini almış ve işini bütün bir branşta genişleten sigorta şirketi tarafından, ev sahibi üye devletin yetkili makamlarından alınmalıdır. Bir teşebbüsün izin verilen yerde, yerleşme ve hizmet sunma serbestîsinden yararlanmasına olanak sağlayan izin, tüm üye devletler için geçerli olacaktır.

2.4.1. Emtia sigortaları

Emtia sigortaları, deniz yoluyla yapılacak nakliyata konu teşkil eden mallarla ilgilidir. Uluslararası ticaretteki alım satım şekillerine göre, (F.O.B., C.İ.F. vs.) malın satıcısı, alıcısı, veya taşınan mal üzerinde menfaat ilişkisi olan herkes emtia sigortası yaptırabilir.

2.4.2 Kıymet sigortaları

Kıymet sigortaları, emtia sigortalarına benzer ancak sigorta konusu farklıdır. Deniz yoluyla yapılan nakliyata konu teşkil eden şeylerin kıymetli evrak (çek, poliçe, bono vs.) veya para kıymetli maden (kâğıt veya madeni para, altın, gümüş vs.) olması halinde, kıymet sigortalarından bahsedilir.

2.4.3. Tekne sigortaları

Türk tekne poliçesi genel şartları: 1962 sayılı kanuna göre, 31 maddeden oluşan genel şartların birkaçı dışında kalan diğer tüm maddeleri Londra Sigortacılar Birliği Tekne –Müddet klozlarının ya tam tercümesi veya klozların anlamlarına sadık kalınarak düzenlenmiştir. Türk Tekne Poliçesi genel şartları, hususi avaryaları temin eden geniş kapsamlı müddet sigortaları için düzenlenmiştir. 1. maddeye bakarsak: Fırtınadan, batmak veya karaya vurmak vb. olaylardan umumiyetle, deniz kaza ve tehlikelerinden sigortalı gemiye gelebilecek ziya ve hasarlar, bu poliçe ile tespit edilmiş olan şiarlar dâhilinde, sigortacıya ait olacaktır. Diğer ilgili

^{*1} Son yıllarda denizcilik faaliyetlerini tek tip yapıya ulaştırmak için yapılan çalışmalar da dikkate alındığında klüp sigortasının incelenmesi önem kazanmaktadır. Bu nedenle klüp sigortalarını sigorta türleri arasında incelemek uygun olacaktır.

^{***} 2002/83/EC sayılı direktif

^{****} Her iki direktifin 6. maddeleri ile 2002/83/EC sayılı direktifin 4. maddesi

bir klozda ise, Londra Sigortacılar Birliği Tekne-Müddet klozlarının *Inchmarre Clause*'unun bir tercümesidir. Buna göre deniz tehlikelerinin dışındaki riskleri kapsayan bu klozla beş grup içine alınmış ve sigortalı gemiye ika edecekleri zararların sigorta teminatı içinde sayılması kararlaştırılmıştır.

2.4.4. Navlun sigortaları

Navlun terimi, taşıyan tarafından, taşınan yük için talep olunan taşıma ücretidir ve navlun kaybına sebep olabilecek bazı rizikoların gerçekleşmesi halinde, doğacak zararların giderilmesi amacıyla, bu rizikolar da sigorta teminatı altına alınabilecektir. Burada, ülke uygulamasında navlun sigortaları için düzenlenmiş bir genel şart bulunmamaktadır. Londra Sigortacılar Birliği navlun klozları ile müddet ve sefer esasına göre, sigorta teminatına alınabilmektedir. Bu sigorta çeşidinde, sigortalı, navlun üzerinde menfaati olan gemi sahibi ya da kiracısı gibi kişilerdir

2.4.5. Klüp sigortası

Her ne kadar sigorta bedelleri yukarıda açıklanan dört sigorta çeşidi ile teminat altına alınmışsa da, söz konusu bu sigorta çeşitleri tarafından karşılanamayan zararları karşılamak üzere, gemi sahiplerince İngilizcede *protection and indemnity club* adı verilen bir fon kurulmuştur. Bu fon için İngiliz hukukunda "Klüp Sigortası" terimi kullanılmaktadır

Türk deniz filosunun sağlanan teşviklerle son yıllarda tonaj olarak gelişmekte olduğu bir gerçektir. Ancak bu gelişmeye paralel olarak deniz sigortacılığı, deniz sigorta hukuku ve özellikle dünya deniz ticaretinde uygulanan tekne ve kulüp türleri hakkında Türkiye genelinde tam anlamıyla bir bilgi yoktur.

Bunun sonucunda Türk bayraklı gemilerin tekne sigortasının ancak Türk sigorta şirketleri aracılığı ile özellikle Londra piyasasından reasürans yoluyla, klüp sigortasının ise doğrudan doğruya Londra piyasasındaki kulüplerden temin edilmekte olduğu görülmektedir.

2.4.5.1. Klüp sigortasının terminolojisi

Kulüp sigortası menşei, İngiliz Hukukunda *Protection and Indemnity Insurance, P&I, P and I* veya *Club Insurance* olarak kullanılmaktadır. Ancak Türk hukukunda, "klüp sigortası" yerine "koruma ve tazmin sigortası" kullanılması pek de doğru olmayacağından İngiliz hukukunda kullanılan "Klüp sigortası" terimi kullanılmıştır. Bunun dışında, donatanların kâr amacı olmaksızın bir araya gelmelerinden dolayı "sigortalı" tabiri yerine "üye", sigortacı yerine "klüp", "aidat" yerine de "prim" kelimeleri kullanılmaktadır.

2.4.5.2. Klüp sigortasının hukuki dayanağı

Klüp sigortasının tarihi İngiliz sigorta hukukuna dayanmaktadır. Klüp sigortasının kanun tarafından açık bir tanımının yapılmamış olmasına rağmen, İngiliz hukukunda^{'*}, deniz sigorta sözleşmesi, sigortacının sigortalıya sözleşmede kararlaştırılmış şekilde ve sınırlar dâhilinde deniz yolculuğuna has ziyalar dolayısıyla tazminat ödemeyi taahhüt ettiği bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır. Klüp sigortası ile bir deniz yolculuğuna ait risklerin sorumlulukları, masrafları ve giderleri teminat altına alınmakta olduğundan kanunun aradığı anlamda sigortalanabilir bir deniz yolculuğu klüp sigortasının konusunu teşkil etmektedir.

Burada, Klüp sigortacılığında çok önemli bir yeri olan İngiltere'deki P&I klüpleri hakkında da bilgi vermek, konuyu açıklayıcı olacaktır.

2.4.5.3. İngiltere'de klüp sigortası (P&I)

İngiltere'de klüp sigortası, Londra sigortacıları tarafından uygulanan tekne sigortasının tarihsel gelişiminin bir sonucu olarak ortaya çıktı. Bu süreç, İngiltere'deki ekonomik ve politik olaylar nedeni ile önce deniz sigortasına, daha sonra da tekne sigortasına bağlı olarak başlamıştır.

Klüp sigortasının ilk tohumlarının, 1688 yılında İngiliz ve Hollanda filolarının oluşturduğu ortak deniz filosunun, Fransız filolarına karşı açmış olduğu savaş ile atıldığı söylenmektedir. Londra, Anglo-Sakson donanmasının aldığı hasarla ve savaşın sebep olduğu haberlerle sarsılırken, sigorta piyasasındaki ekonomik açıdan güçlü olan gemi sigortacıları, ağır yükümlülükleri nedeniyle büyük sıkıntılarla karşı karşıya kalmış ve bir kısım sigortacılar da dağılmışlardır. Ryswick ve Utrecht anlaşmaları sonucunda çeşitli bölgeler, anlaşma devletleri arasında paylaşımına uğramıştır. Yeni dünyaya ve batıya ticaretin hızla yayılması yeni gemi ihtiyacını da beraberinde getirmiştir.

Gelişen deniz ticaretinde rol oynayan İngiliz ve Hollandalı gemi sahipleri, tonajlarının büyümesi nedeniyle bazı sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır. Bu sorunlar; sigorta piyasasındaki mevcut deniz sigorta teminatının ancak belirli riskleri teminat altına almasına, teminatın yeterli olmamasına rağmen oldukça pahalı bir sistem olmasına ve sigorta konusunda henüz yeterli bir organizasyonun bulunmamasına bağlıdır. Nitekim 1693 yılında sigorta piyasasındaki olumsuzlukların giderek artması sigortacıların bir kısmının iflasına sebep olmuştur.

^{'*} 1906 Marine Insurance Act. Madde 1

1752 yılından itibaren deniz sigortasının bir türü olarak gelişen karşılıklı tekne sigorta birlikleri; tüzel kişiliğe sahip olmayan ve sadece kulüp üyeleri tarafından tekne risklerinin karşılıklı olarak ve her birinin sigortalı ve aynı zamanda sigortacı olduğu sosyal aktivite niteliğindeki kuruluşlardı. Her birliğin komitesi, yönetim kurulu ve sekreteryası vardı. Komite üyeleri, gemilerin birliğe üye olup olamayacağı hususunda karar verme yetkisine sahiptiler. Yöneticiler ise, klübe girmek isteyen gemilerin sörveyi ile ilgilenen emekli kaptanlardan oluşmaktaydı. 17. yüzyılın sonlarına doğru, dünya deniz ticaretinde baş gösteren ekonomik sıkıntılar nedeniyle tekne klüpleri azalmaya başladı ve 1824 yılında *London Assurance ve Royal Exchange* kapatıldı. Bunun sonucunda, karşılıklı veya sabit primli sigorta prensipleri ile hareket etmekte olan birçok sigorta şirketi, Lloyd's sigortacıları ile anlaşarak sigorta piyasasındaki mevcut diğer sigorta birlikleri ile rekabet etmeye başladı.

1836 yılında Vaux Salvador davası ile birlikte kulüp sigortasının hukuki mahiyetinde etkili olacak ilk görüşler ortaya atıldı. 1862'de *Lord Campbell's Act* olarak da bilinen *Fatal Accident's Act*'ın kabul edilmesi ile birlikte donatanların sorumlulukları da arttı.

Bu kanunla, zarara uğrayanlara tazmin hakkı verildi. Bu düzenleme donatanların sorumluluğunu üç yoldan etkiledi. Öncelikle, bu kanunun kabul edildiği tarihte, donatanın sorumluluğu *Common Law* tarafından düzenleniyordu. Buna göre donatanın sorumluluğu sınırsız kabul edilmekteydi. İkinci olarak, bu kanun, Amerika ve Avustralya'ya göçmen olarak seyahat eden yolcuların, gemilerin ve personelin sayılarının arttığı bir döneme rastlamaktaydı.

Üçüncü temel sebep ise, donatanların bu sebeple doğan sorumlulukları, tekne sigortası ile sigortalanmamıştı. *Lord Campbell's Act*'ın getirmiş olduğu düzenlemelerden etkilenen donatanlar, sorumluluklarının sınırlandırılması için mücadele verdiler. Bu mücadele 1854'te, *British Merchant Shipping Act*'ın kabul edilmesiyle sonuçlandı. Bu kanununa göre, donatanın sorumluluğu, donatanın fiilen ve şahsen kusuru olmadığı zamanlarda gemi ve navlun ile sınırlandırılmıştı. Bu sorumluluk prensibinin sınırlı olmasından dolayı, *Lord Campbell's Act* tarafından yapılan düzenlemeler, doğan sorunların çözümü için yeterli olmadı. Sebepiyse, 1854 *Merchant Shipping Act* gereğince kabul edilen sınırlı sorumluluk miktarının geminin değeri ve navlunu göz önüne alınarak yapılan bir hesaplama usulü olması ve özellikle büyük meblağlara ulaşan bir kaza meydana geldiğinde donatanların, doğan zararın tazmini için gemiyi zarar gören üçüncü şahıslara bırakma riski içinde bulunmalarıydı. Ayrıca, bazı

davalarda *Merchant Shipping Act*, geminin değerinin her tonu için 15 İngiliz sterlininden az olamayacağını kabul ettiği için donatanların kalan meblağdan dolayı sorumlulukları halen devam etmekteydi.

Bu gelişmeler yeni bir teminat sisteminin kurulmasını zaruri kıldı. 1855'te, ilk klüp olan *Shipowners Mutual Protection Society* karşılıklı bir tekne klübü olarak kuruldu. Bu yeni karşılıklı klüp, birliğin orijinal kuralları gereğince, sağlanan teminatı, ölüm ve yaralanmadan doğan sorumluluğu, tekne sigortası tarafından teminat altına alınmayan, ¼ çatmadan doğan sorumluluğu ve çatmadan doğan sorumluluğun tekne poliçesi ile sigortalanmış kısmı dışında kalan riskleri teminat altına almaktaydı. Bu teminatın kapsamı “Koruma (*Protection*) Teminatı” olarak adlandırılmıştır.

1870'te, *Westonhope* gemisinin Afrika sahillerinde batması sonucu, klüp sigortasının gelişimi bakımından önemli bir adım daha adım atıldı. *The Westonhope* davasında, mahkeme, navlun sözleşmesindeki istisnai klozlara dayanarak donatanın sorumluluktan kaçamayacağını ve donatanın yükün tam değeri ile sorumlu olduğuna karar vermiştir.

Bu olaydan sonra Emily adında bir geminin karaya oturması üzerine; mahkemece, teknik kusurun bir deniz tehlikesi olmamasından ve aynı zamanda klüp kuralları tarafından klüp sigortası teminatı altına alınmamasından dolayı, yük sahiplerinin zararının donatadan tazmin edilmesine karar vermiştir.

Bu iki davanın sonucu, donatanların teknik kusuru ve sapmadan dolayı yük ilgililerine karşı sorumluluklarının da kulüp sigortasına dâhil edilerek, ayrı bir klas altında birleştirilmesini gerekli kılmıştır. Bu amaçla ilk defa *North of England Protection Association*, donatanların söz konusu risklere karşı teminat altına alınmasını sağlayan düzenlemeyi yaparak, bu yeni teminatın kapsamını “Tazmin (*Indemnity*)” başlığı altında kulüp kurallarına ekledi. 1866'da, *The Steamshipowners Mutual Protection and Indemniy Association*'da yük hasarı ve ziyandan doğan zararların tazminini sigorta teminatı altına alan bir düzenleme yapmıştır.

Koruma kulüpleri, bu tarihten itibaren, kurallarını yeniden düzenleyerek koruma ve tazmin teminatı sağlayan kulüpler olmaya başlamıştır. 1924 yılında La Haye kurallarının kabulü ile birlikte, kulüpler “savunma teminatı” nı da klüp sigortası kapsamına aldılar. Böylece, koruma ve tazmin teminatı kapsamında olmayan rizikolar için sadece yasal riziko masrafları değil, hukuki danışma ve hukuki yardım hizmetleri de verilmeye başlanmıştır.

Bugün klüp sigorta teminatı, “koruma ve tazmin teminatı” adı altında ayrı ayrı rizikoları teminat altına almasına rağmen, bu ayırım sadece geleneksel bir ayırımdan ibarettir. Koruma teminatı, ölüm ve yaralanmadan doğan sorumluluk ¼ çatmadan doğan sorumluluk ve sabit veya yüzen objelere verilen tazmin teminatı ise, prensip olarak yük hasarı ve buna bağlı sorumlulukları teminat altına alır. Ayrıca, birçok kulüp grev, navlun, demuraj, savunma ve savaş rizikolarına karşı ayrı teminat sağlar.

2.5. Deniz Sigortası Poliçeleri

2.5.1. Poliçe tanımı

Deniz sigortaları kanunu, deniz sigortası sözleşmesinin ekinde bir deniz poliçesinin bulunmaması halinde bu sözleşmenin kabul edilmeyeceğini bildirir. Buna göre, bir poliçe “bu kanunda ilk sırayı teşkil eden bir evraktır.” Sigortacılık tatbikatında, sigorta sözleşmesinin “poliçe” adı verilen bir senede bağlanması bir teamül haline gelmiştir. İlk sigorta poliçesi, olarak kabul edilen mukavele 23 Ekim 1347 tarihini taşımaktadır. Sigorta konusunda ilk kanuni düzenleme ise, 1435 tarihinde yayınlanan Floransa fermanıydı. Bu form sonradan Lloyd’s tarafından standart form olarak kabul edilmiş ve sonra diğer İngiliz şirketleri tarafından da kullanılmıştır. Bununla beraber üzerlerinde yapılan değişikliklerle, klozlar ve maddeler halen geçerlidir. Geçen yüzyıllar boyunca milletlerarası gemicilikte çok değişiklikler olmuştur. Teknenin, yükün ve navlunun ihtiyaçlarını birleştirerek verilmiş olan bir evrakta tüm menfaatleri aynı zamanda sigortalatmak zor olmaktadır. Bu yüzden de deniz sigortaları ile ilgili çeşitli poliçe türleri ortaya çıkmıştır. Bu bölümde, deniz sigortacılığının çok önemli bir evrakı olan poliçelerin türlerinden de bahsetmek uygun olacaktır.

2.5.2. Deniz nakliyat sigorta poliçesi türleri

Sigorta poliçesi için Türk Ticaret Kanunu’nun 1266. maddesine bakmakta yarar vardır. Bu maddede “Sigortacı, sigorta ettirene, sigorta mukavelesi gereğince her iki tarafın da haiz olduğu hak ve borçları gösteren ve kendisi tarafından imza edilen bir sigorta poliçesini veya onun yerine geçmek üzere muvakkat bir sigorta ilmühaberini ekleriyle beraber vermeye mecburdur. Sigortacı, istendiği takdirde, poliçe veya ilmühaberinin veya eklerinin bir örneğini imzalayarak sigorta ettirene vermekle mükelleftir.”

Poliçe veya ilmühaber sigorta ettirenin talebi üzerine nama, emre yahut hamiline yazılı olarak tanzim olunabilir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1266. maddesinde; bir poliçede nelerin yazılması gerektiği gösterilmiştir. Buna göre, poliçe ve ilmühaberinin aşağıda yazılı hususları ihtiva etmesi gerekmektedir.

1) Sigortacının ve sigorta ettirenin ve varsa sigortadan faydalanan kimsenin adı ve soyadı veya ticaret unvanı ve ikametgâhları,

2) Sigortanın mevzuu,

3) Sigortacının üstüne aldığı rizikolarla bunların başlayacağı ve son bulacağı an,

4) Sigorta bedeli,

5) Primin tutarı ile ödeme zamanı ve yeri,

6) Sigortacının üstüne aldığı rizikoların hakiki mahiyetlerini tamamen tayine yarayan bütün haller,

7) Tanzim tarihi,

8) Sigorta poliçesinin 1. fıkrasında yazılı husustan başka iktisat ve ticaret vekâletince tasdik edilmiş ve zahmetsizce okunabilecek bir tarzda basılmış olan sigorta umumi şartlarını, muvakkat sigorta ilmühaberi ise zikri geçen umumi şartlara atfî ihtiva eder.

Bu fıkradaki tasdiğe ve baskıya ait olan şartların yerine getirilmemiş olması halinde dahi umumi şartname hükümlerinden sigorta ettirenin zararına olanlar yerine kanun hükmünde tatbik olunur.

Aynı kanunun 23. maddesine göre, bir poliçe aşağıdaki hususları ihtiva etmelidir.

1. Sigortalının veya onun adına sigorta yaptıran kimsenin adı,

2. Sigorta konusu ve sigorta edilen risk,

3. Sigorta ile temin olunan sefer veya zaman süresini veya icap ediyorsa her ikisini,

4. Sigorta edilen meblağ veya meblağları,

5. Sigortacının veya sigortacıların isimleri.

Poliçe hakkındaki yukarıdaki açıklamalardan sonra, deniz sigortası poliçe türlerini aşağıda gösterildiği şekilde sınıflandırmak uygun olacaktır.

2.5.2.1. Müddet poliçesi

Müddet poliçeleri, sigorta teminat süresini, önceden belirlenmiş bir müddet olarak belirlerler. Müddet, tarih ve hatta saat olarak poliçede belirleneceği gibi, 12 ay, 6 ay gibi süreler halinde de belirlenebilir. Tekne sigortaları da daha çok müddet poliçesi esas alınarak yapılır.

2.5.2.2. Sefer poliçesi

Sefer poliçesinde, rizikoların sınırları, müddet poliçesinin aksine belirli bir sefer ile ifade edilir. Bu poliçeler, müddete bağlı olmaksızın, belirli bir seferi sigorta ederler. Poliçede seferin nerede başlayıp nerede biteceği belirtilir ancak kural olarak takip edilen rotaya değinilmez.

2.5.2.3. İnşaat poliçeleri

Geminin omurgasının kızağa konulmasından, deneme seferlerinin yapılmasına kadar geçen sürede ortaya çıkacak rizikolara karşı yapılan poliçelerdir.

2.5.2.4. Liman poliçeleri

Bu poliçeler, gemiyi limanda bulunduğu sırada karşılaşılabilecek rizikolara karşı teminat altına alır.

2.5.2.5. Karışık poliçeler

Hem müddet ve hem de sefer için tanzim edilen poliçelerdir.

2.5.2.6. Filo poliçeleri

Bir donatanın sahip olduğu birden fazla gemiyi teminat altında tutan poliçelerdir.

2.5.2.7. Takseli poliçeler

Takseli poliçeler, sigorta değerinin taraflarca anlaşmaya varılarak tesbit edildiği poliçelerdir.

2.5.2.8. Birleşik poliçeler

Tek bir rizikonun birden fazla sigorta şirketi tarafından teminat altına alındığı poliçelerdir.

2.5.2.9. Flotan poliçeler

Abonman poliçeleri olarak da bilinen bu tip poliçeler, sigortanın muhtelif zamanlarda değişik yerlerden naklettireceği çeşitli emtiayı otomatik olarak teminat altına alırlar. Türk Ticaret Kanunu'nun 1376. maddesi, sigortalıyı, haber alır almaz sigortalanan malların taşınacağı geminin adını sigortacıya bildirmekle yükümlü kılmaktadır.

2.5.2.10. Navlun poliçesi

Gemi sahipleri, bir navlun poliçesi şartları altında, *Institute Time Clauses (Freight)*'e göre deniz tehlikelerinden doğan navlun kayıpları ve,

- Yüklemede, boşaltmada veya yükün ellenmesinde, bunkerde, veya akaryakıt alınmasındaki kazalardan,

- İnfilaklar, kazan patlamaları, şaftların kırılması, makine veya teknedeki gizli herhangi bir kusurdan,
- Uçakla dokunmadan,
- Kaptanın, denizcilerin, makine mühendislerinin veya kılavuzların kusurlarından dolayı, doğrudan doğruya sebep olunan ilave kayıplar için kuver edilmişlerdir.

Navlun kaybına yukarıdaki dört maddeden herhangi biri sebep olmuşsa kuver edilebilir. Ancak zarar, gemi sahiplerinin veya müdürlerinin yahut hepsinin isteyerek yaptıkları hatadan ileri gelmemelidir. Sigortalanan miktar, gemi ister tam yüklü ister kısmi yüklü olsun tam olarak ödenir. Geminin tam ziya olup olmadığını belirlemek için onarılmış değeri sigorta değeri olarak kabul edilir. Geminin hasarlı, hurda değeri yada enkazı dikkate alınmaz.

2.5.2.11. Açık poliçe

Bazen belli bir miktar için çıkarılan bir açık poliçe veya bildirim poliçesi için başvurulur ve yapılmış yüklemeler değerinin ayrıntılarını ilgilendiren bildirimler vs. sigortacılara gönderilir. Buna göre açık poliçe miktarı azaltılır. Genel şartlarda, yüklenecek şeylerin çeşitlerini, onların taşınması için kullanılacak gemilerin tiplerini, istenilen kuver sigortasının şartlarını vs. gösterir denilmektedir.

2.5.2.12. Menfaat poliçesi

Kesin yahut tanımlanabilir menfaatlerin sigortalanmış olduğu bir poliçedir. P.P.I. veya bahis veya şeref poliçelerinden başka her tip poliçe, sonuçta menfaat poliçesidir.

Sayılan bu poliçeler, risklerin kuver edilmesine yarar. Ayrıca bütün deniz poliçeleri ister bir müddet üzerine, ister bir sefer üzerine olsun değerlerine göre pul vergisine tâbidirler.

2.6. Gemi İpotek Muamelesi ve Yük Üzerine Deniz Ödücü

Bir kaptanın memleketinden uzakta gemisini sefere çıkarabilmek için paraya ihtiyacı olabilir. Böyle bir zamanda gemisini ve yükü rehin ederek usulünce para tedarik edebilir. Bunu Gemi İpoteği Senedi (*Bottomry Bond*) denen bir senetle yapar, çünkü geri ödenebilir para böyle elde edilebilir. Bu durum ancak geminin önemli bir menfaat taşıyan bir sefer hizmetinde olmasıyla mümkün olabilir. Eğer sadece yük ve navlun üzerinde rehin varsa bu senete Yük Üzerine Borç (*Responsentia*) denir. Bunun gibi senetleri ellerinde bulunduranlar geri ödenmesi için kaptan ve mürettebat maaşları dışında her şey üzerine bir talepte bulunmaya rüçhan hakları vardır.

2.7. Sigortacılıkta Yüklümlülük Karşılama Yeterliliği (YKY)

Bugünkü durumu ile, sigortacılık güvene dayanan bir sistem haline gelmiştir. Toplumda, sigorta fikri, kesin sonuçlar alınabildiği ölçüde yerleşir ve olgunlaşır. Bunu sağlamak için de, sigorta şirketlerinin mali ve teknik bakımdan sağlam bir yapıya sahip olup olmadıkları, devlet tarafından kontrol edilmektedir. Bu kontrolden maksat, öncelikle sigortalıların korunması amacıyla şirketlerin mali yeterliliğinin sağlanmasıdır. Bir sigortacı sermaye ve aktiflerini yeterli ve güçlü bir seviyeye çıkaramıyorsa, denetim otoritesi acilen ve erken süreçte müdahale edebilmelidir. Bu nedenle, mali yeterlilikle ilgili “Yüklümlülük Karşılama Yeterliliği” kavramı önem kazandığından, öncelikle bu kavramdan bahsetmek uygun olacaktır.

Tüketicileri, sigortalılar ve sigortadan menfaati olanları korumak amacıyla, sigorta işlemlerini denetleyen otoriteler, sigorta teşebbüslerinin faaliyetlerini kontrol etmek için çeşitli kontrol mekanizmaları oluşturmuşlardır. Bu mekanizmalardan biri yüklümlülük karşılama yeterliliği (YKY) dir. Daha açık bir ifadeyle mali yeterlilik düzenlemeleri, YKY ile birlikte teknik karşılıklar, mali analiz rasyoları, konservasyon oranları gibi çeşitli kontrol mekanizmalarını kapsamaktadır.

Buradan aşağıdaki tarifi yapabiliriz.

Yüklümlülük Karşılama Yeterliliği (YKY), sigorta şirketlerinin beklenenden yüksek hasar düzeyleri veya olumsuz yatırım sonuçları gibi öngörülemeyen risklere karşı bir güvenlik sınırı olarak şirket bünyesinde tutması gereken asgari sermayedir.

Sigortacının mali yeterliliğine ilişkin düzenlemelerin amacı, şirketin sigortalılarına karşı mali yüklümlülüklerini yerine getirememeye riskini en aza indirmektir. Mali yetersizlik, bir sigorta şirketinin aktiflerinin yüklümlülüklerini karşılayamaz hale gelmesidir. Bilançonun her iki tarafında yer alan kalemler, mali yetersizliği tetikleyebilir.

Sigorta şirketleri için mali yetersizliğe neden olan olaylar şunlardır;

- Aktiflerin/yatırımların borsada yaşanacak olası çöküntü nedeniyle değer kaybetmesi,
- Faiz oranlarındaki değişiklikler veya tahvil piyasalarındaki ödeme güçlükleri nedeni ile değerlerini yitirmesi,
- Yazım risklerindeki ağırlaşmalar sonucu sorumluluğun artması,
- Beklenmeyen, rastlantısal dalgalanmalara bağlı riskler,
- Hataya bağlı riskler,

- Prim hesabına ve fiyat oluşturulmasına esas teşkil eden hasar tahminlerinde yapılan hatalar,
- Sigorta ve reasürans anlaşması sürerken veya doğal bitim süreci içindeyken hasar dağılımı ve koşullarında ortaya çıkan değişiklikler,
- Yeni yasal değişmelerin sigortacının yükümlülüklerini beklenmedik bir şekilde artırması olarak sıralanabilir.

Diğer taraftan, YKY ne kadar yüksek olursa olsun, hiçbir sigorta düzenleme otoritesi, emniyeti suiistimal riskine karşı tam olarak koruma sağlayamayabilir. Mali yetersizlik riskinin tamamen ortadan kaldırılması düşünülemez. Ancak mali yeterliliğin sonuçları ile baş edebilmek için pek çok ülkede otoriteler, garanti fonları ile olabildiğince desteklenmiş asgari yeterlilik ölçütleri oluşturmuşlardır. Bundan dolayı da gelişmiş ülkelerde “asgari YKY” önem kazanmıştır.

III. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE SİGORTACILIK VE DENİZ SİGORTASI

Türk Deniz Sigortacılığı da genel sigorta kapsamında olduğu için bu bölümde, Türkiye'deki sigortacılık sektörünün genel yapısına, sigorta mevzuatındaki gelişmelere, sigorta sektörünün 2001 yılı itibariyle görünümüne ve ülkemizde sigorta şirketlerinin mali yeterliliklerinin tespit edilmesi için uygulanan YKY sisteminin esaslarına ve mevcut sistemin eksikliklerine yer verilmiştir. Ancak, yukarıdaki konulara açıklık getirebilmesi için, öncelikle Avrupa Birliği'nin sigorta yapısından bahsetmek uygun olacaktır.

Bu nedenle AB'nin sigorta yapısı;

- AB'de sigorta sektörü
 - AB'de sigorta şirketlerinin YKY sistemleri
 - Sigorta grupları için YKY kuralları
 - Finansal holdingler için YKY kuralları
 - Denetim otoritesi müdahalesi
 - AB'de YKY sisteminin değerlendirilmesi
- şeklinde yedi başlık altında incelenecektir.

3.1. AB'de Sigorta Sektörü

3.1.1. AB'de tek pazarın gelişimi

Sigortacılık alanında tek bir pazarın kurulması; ulusal pazarlara sınır ötesinde yerleşme hakkının ve hizmet sunma serbestisinin tanınması ile bu hak ve serbestliklerin karşılıklı olarak açılması, ulusal pazarların, üye devletlerdeki rekabet koşullarını etkileyen yasal düzenlemelerin koordine edilmesi suretiyle tek bir topluluk pazarına dönüştürülmesi anlamına gelmektedir. Avrupa Sigortacılık Tek Pazar Mevzuatı, 1957 tarihli Roma Antlaşması ile 1962 tarihli genel programlar ve bugüne kadar çıkarılan çok sayıda direktif, karar ve görüşlerden oluşmaktadır.

Tek sigortacılık pazarı, esas olarak Roma Antlaşması'nın;

- 43. maddesinde (eski 52.madde) belirtilen “yerleşme hakkı”nın,
- 49. maddesinde (eski 59.madde) belirtilen “hizmet sunma serbestisi”nin
- 67. maddesinde belirtilen “sermayenin serbest dolaşımı”nın

Gerçekleştirilmesi esaslarına dayanmaktadır.

Yukarıdaki üç maddenin, yani yerleşme hakkının, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımının sağlanması ile sigorta sektöründe ortak pazar oluşturulmuştur. İlk iki maddenin 1969 yılı sonuna kadar gerçekleştirilmesi hedeflenmişse de bu gelişme daha uzun sürede gerçekleşerek, 1994 tarihinden itibaren tam olarak uygulanmaya geçilebilmiştir.

Roma Antlaşmasında, ekonomik özgürlüklerin aşamalı olarak sağlanması amacı ile hazırlanan iki adet “Genel Program”, Konsey tarafından 18 Aralık 1961 tarihinde kabul edilmiştir. 15 Ocak 1962 tarihinde Topluluk Resmi Gazetesinde yayımlanarak yürürlüğe giren programlardan ilki “hizmetlerin serbest dolaşımına getirilmiş kısıtlamaların kaldırılmasına”, ikincisi ise, “girişim serbestisine ilişkin kısıtlamaların kaldırılmasına” ilişkindir.

Sigorta denetim hukukunda meydana getirilen uyumlaştırma sayesinde, bir sigortacı, 1 Temmuz 1994 tarihinden itibaren AB üyesi devletlerin egemenlik alanlarından oluşan bir bölgede yerleşme ve hizmet sunma özgürlüğü çerçevesinde sigortacı olarak faaliyet gösterebilmektedir. Sigortacı, bir devletten izin aldığı anda, tek lisans ilkesi gereği artık başka üye devletlerden izin alması gerekmemektedir. Bir sigorta şirketinin merkezinin bulunduğu üye devlet, bu şirketin AB’ndeki tüm faaliyetlerinin denetiminden sorumludur (Ev sahibi ülkenin denetim ilkesi). Şirketin faaliyette bulunduğu diğer üye devletler, ev sahibi ülkeye bu konuda yardımcı olmak zorundadırlar.

Bugün Avrupa Birliği’nde sigorta sektörünü düzenleyen iki temel faaliyet vardır.

Bu iki temel faaliyeti ;

- Sigorta Komitesi

-Avrupa Birliği Üye Ülkeleri Sigorta Denetim Otoriteleri Konferansı maddeleri ile gösterebiliriz.

3.1.1.1. Sigorta komitesi

Bunlardan 1991 yılında 91/675/AET sayılı direktif ile kurulan ve Avrupa Komisyonu’nun altında faaliyet gösteren Sigorta Komitesi, üye ülkelerin;

- Sigorta denetim otoritelerinden,

- Maliye bakanlıklarının üst düzey temsilcilerinden oluşmaktadır.

Avrupa Komisyonu tarafından başkanlığı yapılan bu komitenin temel rolü, AB sigorta sektörünün denetimi için ihtiyatlı yasaların hazırlanmasında, Komisyona yardım etmek ve sigortacılık alanında herhangi bir düzenleme ve denetleme teklifi konusunda Komisyona görüş vermektir.

Komite, AB sigorta düzenlemesinden sorumlu komisyona resmi görüşlerini iletir. Sigorta Komitesi, Avrupa'daki tek tek sigorta şirketlerinin özel sorunları ile ilgili konuları görüşmez. Komitenin görüşleri oy çokluğu ile belirlenmektedir. Başkanın oy hakkı yoktur.

Komisyona, Komitenin uygun görüşü alınmış önerileri kabul edecektir. Öneriler Komitenin görüşünü yansıtmıyorsa veya Komite görüş bildirmemiş ise, Komisyon bu önerileri Konseye götürmek zorundadır. Konsey sunulan öneriyi üç ay içinde değerlendirmemişse, Komisyon gerekli önlemleri alabilir.

3.1.1.2. Avrupa Birliği Üye Ülkeleri Sigorta Denetim Otoriteleri Konferansı

Conference of Insurance Supervisory Authorities of Member States of the European Union (1957) ise, herhangi bir AB kurumuna resmi olarak bağlı değildir. 15 üye ülkenin ve 3 EEA ülkesinin üst düzey sigorta denetmenlerinden oluşmaktadır. Sigorta denetmenleri arasında işbirliği ve bilgi paylaşımı için oluşturulan ortak bir forumdur. Konferans, Komiteyi bilgilendirerek kendi inisiyatifi veya talep üzerine raporlar hazırlayabilir.

Konferans son yıllarda çeşitli konularda;

- *Inter alia* nakliyat sigortası,
- Reasürans,
- YKY,
- Sınır sigortacılığı,
- Finansal holdingler,

Çalışma grupları oluşturmuştur.

Ayrıca Konferans, gerekli hallerde bireysel sigorta işletmeleri ile ilgili denetim konularını tartışma imkânına sahiptir. Konferans ve Komite arasında hiyerarşik bir ilişki yoktur. Bu iki birim arasındaki işbirliği sayesinde Komite, Konferanstan AB direktiflerine başvurulması sonucu ortaya çıkan özel denetim problemlerinin incelemesini talep edebilmektedir.

Uluslararası düzeyde ise, 1994 yılında Uluslararası Sigorta Denetmenleri Birliği (*the International Association of Insurance Supervisors*), sigorta denetim otoriteleri arasında işbirliğini ve bilgi değişimini güçlendirmek, istatistiksel ve diğer teknik bilgileri toplamak ve yaymak amacıyla kurulmuştur.

3.1.2. Sigortacılık alanında bugüne kadar yapılan düzenlemeler ve konsey direktifleri

Topluluğun ulusal düzenlemelerinin koordinasyonunu amaçlayan yasal düzenlemeleri, reasürans ve koasürans faaliyetlerinin ayrı olarak düzenlenmesinin yanı sıra temel olarak hayat sigortaları ve hayat dışı sigortalar olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Ancak, denizcilik sigortası hayat dışı sigorta kapsamında olduğundan, burada sadece konseyin hayat dışı direktiflerinden, yükümlülüğü karşılama direktiflerinden ve Konsey direktiflerinden bahsedilmiştir.

3.1.2.1. Hayat dışı direktifler

- “Hayat Dışı Sigortacılık Alanında Faaliyete Başlama ve Sürdürmeye İlişkin Yasa, Tüzük ve İdari Hükümlerin Eşgüdümü Hakkında” 24 Temmuz 1973 tarih ve 73/239/AET sayılı Birinci Konsey Direktifi,

- “Hayat Dışı Sigortacılık Alanında Yerleşme Serbestisine Dair Kısıtlamaların Kaldırılması Hakkında” 24 Temmuz 1973 tarih ve 73/240/AET sayılı Konsey Direktifi,

- 29 Haziran 1976 tarihli ve 76/580/AET sayılı 73/239/AET sayılı direktifin düzeltilmesi ile ilgili, hayat sigortası dışında kalan sigortacılık faaliyetine başlama ve sürdürme ile ilgili yasa, tüzük ve yönetmeliklerin eşgüdümü hakkında Konsey Direktifi;

- 30 Mayıs 1978 tarih ve 78/473/AET sayılı Topluluk Koasüransına İlişkin Yasa, Tüzük ve İdari Düzenlemelerin Eşgüdümü Hakkında Konsey Direktifi,

- 10 Aralık 1984 tarih ve 84/641/AET sayılı “Özellikle Turistik Yardımları Hayat Dışı Sigortacılık Faaliyetlerine Başlama ve Bu Faaliyetleri Sürdürmeye İlişkin Hukuk ve Yönetim Kurallarının Eşgüdümü” ile ilgili 73/239/AET sayılı direktifte değişiklik yapan Direktif.

- 22 Haziran 1987 tarih ve 87/343/AET sayılı “Hayat Dışı Sigorta Faaliyetlerine Başlama ve Bu Faaliyetleri Sürdürmeye İlişkin Hukuk ve Yönetim Kurallarının Eşgüdümüne Yönelik Kredi ve Kefalet Sigortaları konusunda 73/239/AET sayılı direktifte değişiklik yapan Direktif.

- 22 Haziran 1987 tarih ve 87/344/AET sayılı “Hukuksal Koruma Sigortasına İlişkin Düzenleme ve Yönetim Kurallarının Eşgüdümü” hakkında Direktif

- 22 Haziran 1988 tarih ve 88/357/AET sayılı “Hayat Dışı Sigortalara İlişkin Yasa, Tüzük ve İdari Hükümlerin Eşgüdümü Hakkında, Hizmet Sunma Serbestisinin Etkin Uygulanmasını Kolaylaştıracak Hükümler Koyan ve 73/239/AET sayılı Direktifi değiştiren İkinci Konsey Direktifi,

- 8 Kasım 1990 tarih ve 90/618/AET sayılı “Hayat Sigortası Dışındaki Sigorta İşlerine İlişkin Hukuk ve Yönetim Kurallarının Eşgüdümüne 73/239/AET ve 88/357/AET sayılı Direktiflerini, Özellikle Motorlu Taşıtlar Sorumluluk Sigortasını Değiştiren Direktif”.

- “Hayat Dışı Sigortalara İlişkin Yasa, Tüzük ve İdari Hükümlerin Eşgüdümü Hakkında 73/239/AET ve 88/357/AET sayılı Direktifleri değiştiren” Haziran 1992 tarih ve 92/49/AET sayılı Üçüncü Konsey Direktifi.

- 73/239/AET, 92/49/AET, 79/267/AET ve 88/357/AET sayılı direktiflerde değişiklik yapan 95/26/AB sayılı direktif.

- 16 Mayıs 2000 tarih ve 2000/26/AB sayılı “ Motorlu Taşıtların Kullanımında Sivil Sorumluluk Sigortası için Devletlerin Hukuklarının Yakınlaştırılması ve 73/239/AET ve 88/357/AET sayılı direktiflerde Değişiklik Yapan Dördüncü Jenerasyon Direktifi,

- 92/49/AET ve 92/96/AET sayılı direktiflerde değişiklik yapan ve üçüncü dünya ülkeleri ile bilgi değişimi hakkında 2000/64/AB sayılı direktif.

- 5 Mart 2002 tarih ve 2002/13/AB sayılı “hayat dışı sigorta şirketlerinin YKY marjı gerekliliği ile ilgili olarak 73/239/AET sayılı direktifte değişiklik öngören Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi.

3.1.2.2. Yükümlülük karşılama yeterliliği direktifleri

- 2002/12/AB sayılı direktif

- 2002/13/AB sayılı direktif

3.1.2.3. Uluslararası anlaşmalar

20 Haziran 1991 tarih ve 91/371/AET sayılı “Avrupa Ekonomik Topluluğu ile İsviçre Konfederasyonu arasındaki anlaşmanın yürürlüğe konması ile ilgili, hayat sigortası dışında kalan sigortacılık faaliyetleri” hakkındaki Konsey Direktifi,

3.1.3. Avrupa birliği’nde sigortacılık sektörünün mevcut durumu

2000 yılında AB sigorta sektöründe, toplam prim gelirlerinde yaklaşık %8’lik bir artış gerçekleşmiştir. 2000 yılında hayat sigortalarının büyümesi pozitif olarak devam etmiştir. Ancak, 1999 yılındaki %16’lık reel büyümeye 2000 yılında ulaşamamış ve %10 büyüme gerçekleşmiştir. Hayat dışı sigortalarda, büyüme oranı %4 olmuştur. Sonuç olarak hayat ve hayat dışı toplamında %8’lik büyüme gerçekleşmiştir. Hayat sigorta primlerinin toplam içindeki payı 2000 yılı sonunda %64 olmuştur.

Pazarın büyük bölümünü kapsayan hayat sigortalarındaki küçük artışın aksine hayat dışı sigortalarda önemli bir artış olmuştur. Pek çok ülkede ilk on şirketin pazar payı %5-%15 arasında artarken sadece Türkiye ve Macaristan'da azalış olmuştur.

Almanya, İspanya ve İngiltere'de 10 büyük şirket pazarın yarısına sahip iken, Macaristan, İzlanda ve Slovenya ilk beş şirket pazarın %90'ına sahiptir. Hayat şirketlerinde Almanya, İspanya ve İtalya'da ilk 10 şirket sektörün yarısına sahip iken, Kıbrıs, Estonya, Finlandiya, İzlanda, Litvanya ve Polonya'da ilk beş şirketin pazar payı %90 veya daha fazladır. Avrupa ülkelerinde toplam prim gelirlerinde büyüme 1998 yılı 1999 yılı arasında %10 olarak gerçekleşmiştir. Kıbrıs, İspanya, Yunanistan, İrlanda ve İsveç'te büyüme oranı 1999 yılı için %20'nin üzerindedir. Ancak İsviçre, Danimarka, Norveç ve Slovakya'da sıfır veya negatif büyüme olmuştur. İsviçre ve Danimarka'da vergi mevzuatında yapılan değişiklikler hayat sigortaları pazarını düşürmüştür.

Tablo 1. Sigorta şirketlerinin yıllar itibari ile sayıları (Hazine Müsteşarlığı Raporu, 2003).

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Toplam CEA	5,395	5,372	5,376	5,442	5,447	5,448	5,497	5,421
AB kapsamında	4,974	4,972	4,875	4,894	4,905	4,882	4,886	4,821
EURO Kapsamında	3,230	3,185	3,161	3,166	3,194	3,157	3,176	3,142
AB kapsamı Dışında	421	445	501	548	542	566	611	600
EEA	5,220	5,173	5,176	5,133	5,135	5,120	5,125	5,055
Diğer	175	199	260	309	321	328	372	366

Görüldüğü üzere AB kapsamındaki sigorta şirketleri 1992'den 1999'a kadar ya aynı seviyede kalmış ya da biraz düşmüştür. Bu noktada, banka ve sigorta şirketlerinin birleşerek oluşturdukları yapılara da bakmak yerinde olur

Tablo 2. Avrupa’da Direkt Prim Gelirleri (2000 yılı) (Hazine Müsteşarlığı Raporu, 2003).

Ülkeler	Ulusal para (milyon)	Euro (milyon)
Avusturya (AT)	161,557	11,742
Belçika (BE)	845,970	20,971
İsviçre (CH)	46,530	30,745
Kıbrıs (CS)	312	544
Kıbrıs (CS)	69,528	2,011
Almanya (DE)	262,000	133,958
Danimarka (DK)	80,400	10,780
Estonya (EE)	1,529	98
İspanya (ES)	6,772,000	40,701
Fillandiya (FI)	68,630	11,543
Fransa (FR)	855,500	130,420
Ukrayna (UK)	133,669	220,249
Yunanistan (GR)	888,000	2,068
Macaristan (HU)	297,756	1,169
İrlanda (IE)	6,687	8,491
İzlanda (IS)	16,588	227
İtalya (IT)	141,000,000	72,820
Letonya (LT)	408	101
Luxenburg (LU)	233,025	5,777
Litvanya (LV)	96	181
Malta (MT)	51	124
Hollanda (NL)	90,380	41,013
Norveç (NO)	67,395	8,395
Polonya (PL)	21,000	5,413
Portekiz (PT)	1,416,130	7,064
İsveç (SE)	153,365	17,663
Slovenya (SL)	192,663	908
Slovakya (SK)	23,659	555
Türkiye (TR)	975,405,000	1,789
CEA	-----	788,059
AB’ye dahil olanlar		735,799
Euro kullananlar		484,499
EEA		775,169
Diğer		12,893

Direkt sigorta şirketlerinin toplam sayısı, Avrupa Sigorta Komitesi’ne (CEA-Comité Européen des Assurances) üye 29 ülkede sabit kalmıştır. Son 8 yılda bu şirketlerin sayısındaki değişme +/- 1,5 % ‘den daha az olmuştur. Diğer taraftan değişmeler, sektörleri gelişmekte olan ve 2000 yılı itibarıyla AB üyesi olmayan ülkelerde daha fazla olmuştur. Estonya, Malta

ve Polonya'da köklü değişiklikler görülebilmektedir. Ayrıca, AB'nin 2000 yılı toplam prim gelirleri 735.799 milyon euro (702.732 milyon dolar) olarak gerçekleşmiş global prim üretiminin % 30,2'sini karşılamaktadır.

Tablo 3. 2000 yılında sigorta prim gelirlerinin karşılaştırılması (USD milyon cinsinden)
(Hazine Müsteşarlığı Raporu, 2003).

Ülke adı	Sigorta Prim Gelirleri (Milyon Dolar)	%
ABD	795,188	34,2
AB Ülkeleri	702,732	30,2
Japonya	494,885	20,3
Güney Kore	47,929	2,1
Kanada	41,882	1,8
Avustralya	38,712	1,7
İsviçre	33,742	1,4
Güney Afrika	22,842	0,9
Tayvan	19,977	0,9
Çin	16,830	0,7
Brezilya	11,203	0,5
Hindistan	8,391	0,4
Meksika	8,098	0,3
Hong-Kong	7,498	0,3
Norveç	7,092	0,3
İsrail	6,195	0,3

Hayat sigortasında ise AB prim üretimi % 30,7'si ile en üst sıradadır. Bunun bir kısmını da gelişmiş gemi endüstrisinin topladığı sigorta primleri oluşturmuştur. Hayat dışı sigortada ise AB prim üretimi % 29,5'luk payla dünya sıralamasında Amerika'dan sonra ikinci sırada yer almaktadır.

3.2. Avrupa Birliği'nin Sigorta Şirketlerinde YKY Sistemi

Topluluk mevzuatında YKY ile ilgili ilk düzenleme hayat dışı sigortalar için 1973 yılında yürürlüğe konulan 73/239/AET sayılı direktifte, hayat sigortaları için 79/267/AET sayılı direktifte yer almıştır. Bu direktifler hayat dışında 92/49/AET sayılı direktif ile hayatta ise 92/96/AET sayılı üçüncü jenerasyon direktiflere kadar değişikliğe uğramamıştır. Mevcut sistem (AB'nin üç jenerasyon 1973–1992 direktiflerine dayanan), Mali Yeterlilik I Projesi olarak adlandırılan 2002/13/AB sayılı hayat dışı sigorta şirketlerinin YKY ve 2002/12/AB

sayılı hayat sigorta şirketlerinin YKY direktifleri değişikliğe uğramıştır. Bu birinci reform çalışması ile hayat ve hayat dışı şirketlerin YKY ile ilgili gereklilikler güçlendirilmiştir. Ancak nihai amaç bununla sınırlı değildir. 2000 yılının başında AB Komisyonu, bir sigorta şirketinin bütün bir finansal durumunun geniş çaplı olarak incelenmesi hakkında Mali Yeterlilik II Projesini (Solvency II Project) başlatmıştır. Mali Yeterlilik I Projesi, mevcut sistemde değişiklikler yaparken, Mali Yeterlilik II Projesi sigorta şirketlerinin bütün faaliyetlerinin ihtiyatlı ve temel bir incelenmesinden oluşmaktadır.

Mali Yeterlilik I projesinin amacı, sigorta teşebbüslerinin YKY ile ilgili gerekliliklerini güçlendirerek sigortalıların korunmasını sağlamaktır. Üye ülkelerin bu direktifleri kendi resmi gazetelerinde yayınlanmasından itibaren 18 ay içinde uygulamaya geçirilmeleri gerekmektedir. Ancak üye ülkeler bu gereklilikleri yerine getirebilmeleri için şirketlere, direktiflerin yürürlük tarihinden itibaren 5 yıllık bir geçiş süresi verebilirler. Hatta YKY gerekliliğini tam olarak yerine getiremeyen şirketlere bu beş yıla ilaveten iki yıl daha verilebilir.

Avrupa mevzuatındaki anlamıyla YKY, bir sigortacının, sahip olması gereken gelecekteki yükümlülüklerinden bağımsız varlıklarıdır. Şirketlerin YKY miktarının belirlenmesinde iki parametre önemlidir. Bu parametreler;

— Cari Yükümlülük Karşılama Yeterliliği (CYKY)

— Gerekli Yükümlülük Karşılama Yeterliliği (GYKY)

şeklindedir.

3.2.1. Cari yükümlülük karşılama yeterliliği (CYKY)

Cari yükümlülük karşılama yeterliliği veya Cari sermaye marjı (CYKY) ise; sigortacının genellikle gerekli yükümlülük karşılama yeterliliğini de kapsayacak şekilde sahip olduğu sermaye unsurlarını ifade eder. Buna göre, eğer bir sigorta şirketinin CYKY'si, asgari GYKY'ya eşit ise o şirket mali yeterliliğe sahiptir, denir (Müller, 2002). AB ülkelerinde YKY kontrolü, sermaye tabanının doğru tanımlanmasında odaklanmıştır. Buna göre, sigorta şirketleri, sermaye fonlarını asgari YKY marjına eşit seviyede bulundurmaları zorundadırlar. Bu durumda, YKY marjından da bahsetmek faydalı olacaktır. Söz konusu marjı ;

— asgari YKY marjı

— gerekli YKY marjı

Olarak iki kısımda inceleyebiliriz.

3.2.1.1. Asgari YKY marjı

Bu marj da (Gediz, 2001) ;

— Asgari Garanti Fonu

— YKY Marjı

şeklinde iki bileşenden oluşur.

3.2.1.1.1. Asgari garanti fonu

AB’de sigorta şirketlerinin mali bünyelerinin yükümlülüklerini karşılamasını sağlamak üzere konulan mekanizmalardan biri de garanti fonu uygulamasıdır. Garanti fonu, sigorta branşları itibariyle belirli ölçüde likit varlıkların, yükümlülüklerle karşı şirket bünyesinde sürekli şekilde oluşturulan fondur. YKY marjının üçte biri, garanti fonunu oluşturur (Taşdelen, 1996). Asgari garanti fonu bir sigorta işletmesinin taşıması gereken en düşük kabul edilebilirlikteki sermaye fonlarından ibarettir. Bu seviyede sermaye fonları doğaldır ki küçük ve yeni kurulmuş şirketler açısından bağlayıcıdır.

Asgari garanti fonu, hayat şirketleri için asgari 3 milyon euro, hayat dışı şirketlerde branşlara göre hayat dışı sigortalarda 2 milyon euro, sorumluluk veya kredi, kefalet sigortalarında 3 milyon euro olarak belirlenmiştir. Yeni kurulacak şirketlerde ruhsat verilmeden önce bu şartın yerine getirilmesi aranır.

3.2.1.1.2. YKY marjı

Bu eşik, bir sigorta işletmesinin cari faaliyetlerini yürütebilmek için elinin altında bulunması zorunlu olan sermaye fonlarının tutarıdır. Bu şekilde ortaya çıkan gereksinme ister prim, ister hasar endeksine bağlı olsun, en yüksek olanın oluşturacağı sermaye tabanıdır. YKY marjı için aranan asgari tutarın üçte biri garanti fonu olarak tanımlanmakta ve bu marj denetim otoritelerinin işletmeye müdahale etmesini tetikleyecek parasal eşik olarak kabul edilmektedir (Taşdelen, 1996). AB direktifleri, sigorta şirketlerinin sadece ne tutarda sermaye fonlarına (hedef yeterlilik marjı) sahip olması gerektiğini belirlemez, ayrıca hangi bilanço kalemlerinin sermaye fonları olarak kabul edileceğini de tanımlamaktadır. Fiilen sahip olunan sermaye fonlarına bu bağlamda cari YKY marjı adı verilir (Taşdelen, 1996).

Mali Yeterlilik I Projesi ile hayat şirketleri açısından getirilen temel değişiklikleri aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz:

- Yeni düzenlemeler yıllık geliri 5 milyon euro’dan az olan mütüel şirketlere uygulanmamaktadır.

- GYKY sadece spesifik değerlemeler için değil her zaman sağlanmalıdır.^{1*}
 - YKY karşılayan varlıklar üç grupta sınıflandırılmaktadır. Bunlar, sınırlama olmaksızın kabul edilebilen varlıklar, bazı sınırlamalarla kabul edilebilen varlıklar, sadece yetkili otoritenin onayı ile kabul edilebilen varlıklardır.
 - Kâr payları hesaplanırken olağanüstü dönemler için maksimum faktör 10 yıldan 6 yıla indirilmiştir. Aralık 2009'dan sonra mevcut YKY'nin gelecek kâr paylarını içermeye olasılığı sona erecektir.
 - Hayat sigortası esasına göre yazılan sağlık sigortaları için GYKY, hayat dışı esasa göre yazılan sağlık sigortaları içinde GYKY eklenerek güçlendirilmiştir.
 - Önceden % 0 GYKY olan bağıntılı hayat sigortası işlerinde (*linked-life insurance*) GYKY'nin, bu işlere ait son yıla ait idari giderlerinin % 25'ine eşit olması gerekmektedir.
 - Garanti fonunun tamamının yüksek kaliteli enstrümanlarla karşılanmalıdır.^{1**}
 - Asgari garanti fonu (AGF), 800 bin euro'dan 3 milyon euro'ya artırılmıştır. Mütüel şirketler için ise bu tutar % 25 indirilmiştir.
 - AGF, gelecek yıllarda değerini kaybetmemesi için düzenli olarak artırılacaktır. Avrupa tüketici fiyatları endeksindeki değişiklikleri dikkate almak için 20 Eylül 2003 tarihinden başlamak üzere yıllık olarak gözden geçirilmesi kararlaştırılmıştır.
 - Düzenleme otoritelerinin daha fazla müdahale güçleri olmalıdır.^{1***}
- Yeni düzenlemelerle hayat dışı şirketleri açısından getirilen temel değişiklikleri ise aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz:
- Yeni düzenlemeler yıllık geliri 5 milyon euro'dan az olan mütüel şirketlere uygulanmamaktadır.
 - GYKY sadece çok özel değerlemeler için değil her zaman sağlanmalıdır.^{1*}
 - YKY'yi karşılayan varlıklar ise üç grupta sınıflandırılmaktadır:
 - Sınırlama olmaksızın kabul edilebilen varlıklar,
 - Bazı sınırlamalarla kabul edilebilen varlıklar,

^{1*} Birleşik Krallık'ta zaten uygulanan sistem.

^{1**} Önceden garanti fonunun tamamı değil, sadece % 50'sinin güvenceli varlıklarla karşılaştırılması yeterliydi.

^{1***} Düzenlemelerde bahsedilenlerden daha yüksek bir GYKY, YKY'ni kapsayan varlıkların yeniden değerlendirilmesi, reasürans için izin verilen indirimin azaltılması, özellikle çok az risk olan veya hiç risk transferi olmayan finansal reasürans için erken müdahale. Örneğin, GYKY ihlalini engellemek için önleyici müdahale.

^{1*} Birleşik Krallık'ta zaten uygulanan sistem

— Sadece yetkili otoritenin onayı ile kabul edilebilen varlıklar.

• GYKY hesaplama metodu büyük bölümüyle aynı, ancak aşağıdaki değişiklikleri de içermektedir.

— Prim esas: Yazılan brüt prim ve kazanılmış brüt primin büyük olanına dayanır. Primler, hava, gemi ve genel sorumluluk sigortalarında % 50 artırılır. Eşik prim 10 milyondan 50 milyon euro'ya çıkarılmıştır. Reasürans indirimi ise son üç yıla dayandırılmaktadır (önceden 1 yıl esasına dayanmaktaydı).

— Hasar esas: Hasar tutarları hava, gemi ve genel sorumluluk sigortalarında % 50 artırılıyor. Hasar eşiği, 7 milyondan 35 milyon euro'ya çıkarılıyor. Yine reasürans indirimi için esas alınan yıl 1 yıldan 3 yıla çıkarılıyor.

• İş hacminin azaldığı yerde, gerekli asgari marj, teknik karşılıklar oranında azaltılarak, bir önceki yılın gerekli asgari marjına dayandırılır.

• AGF 2 milyon euro'ya artırılmıştır. Motor, gemi, hava ve genel sorumluluk sigortalarında ise 3 milyon euro'ya yükseltilmiştir. Mütüel şirketler için bu tutar % 25 azaltılmıştır.

• Prim ve hasar eşiği ve asgari garanti fonu gelecekte düzenli olarak artırılabacaktır.

• Düzenleme otoritesi daha fazla müdahale gücüne sahip olacaktır.

Cari Yükümlülük Karşılama Yeterliliğini (CYKY), hayat dışı ve hayat sigortaları kapsamında da inceleyebiliriz.

— *Hayat dışı Cari Yükümlülük Karşılama Yeterliliği*

Cari YKY marjı aşağıdaki fonları ve varlıkları kapsar. Bunlar;

—Ödenmiş sermaye (- kendi hisse senetleri),

—Ödenmemiş sermayenin % 50'si (Ödenmiş sermayenin, nominal sermayenin en az % 25'i olması halinde),

—Yasal ve serbest yedek akçeler,

—Önceki dönem kârı,

—İkincil yükümlülükler (bazı koşullarda ve sınırlı miktarda).

Bilânçoda gösterilen maddi olmayan varlıkların çıkarılması gerekmektedir.

Yetkili bir denetmen, sigortacıya, aktiflerin değerinin altında olmasından ortaya çıkan rezervleri (gizli rezervler) kullanması için izin verebilir. Mütüel şirket olması halinde, belirli

koşullarda ve sınırlı miktarda olması şartıyla, şirketin üyelerine karşı ek katkı payları da YKY marjının belirlenmesinde kullanılabilir.

— *Hayat CYKY*

Denizcilik sigortası ile ilgisi olmadığından bu konu üzerinde durulmamıştır.

3.2.2. Gerekli Yükümlülük Karşılama Yeterliliği (GYKY)

Gerekli Yükümlülük Karşılama Yeterliliği (GYKY), bir sigorta işletmesinin sigorta işi yapabilmesi için gerekli olan zorunlu sermaye miktarıdır.

Bu paragrafı da hayat dışı sigorta ve hayat sigortası kapsamında incelemek gerekecektir.

3.2.2.1. Hayat dışı sigortalarda Gerekli Yükümlülüğü Karşılama Yeterliliği (GYKY)

Hayat dışı sigortalarda YKY marjı, hem yıllık prim gelirleri hem de son üç yıllık hasarların ortalama yüküne göre hesaplanmaktadır (ya da kredi, fırtına, dolu veya don hasarlarına karşı sigorta olması halinde son 7 yıllık hasar ortalamaları). Prim Endeksi = 0,18 veya 0,16 x brüt üretim x saklama payı oranı (önceki iş yılında yazılmış brüt primlerin ilk 50.000.000 euro'luk bölümünün % 18'i ve 50.000.000 euro'yu aşan brüt primlerin % 16'sı) Bulunan tutar % 50'den az olmamak üzere reasürans faktörü ile çarpılır.

Sorumluluk sigortalarında, motor sorumluluk hariç, prim indeksi hesaplanırken primler % 50 artırılır. Hayat sigorta prensiplerine göre yazılan sağlık sigortalarında, bu miktar 3 kısma ayrılarak elde edilir. Hasar Endeksi = 0,26 veya 0,23 x brüt hasarlar x saklama payı oranı (tabii afet hasarlarında son 7, diğer hasarlarda son 3 iş yılı hasarlarının ortalaması esas alınarak) Bu tutar 35.000.000 euro'nun altında ise % 26 ile üstünde kalan kısım ise % 23 ile çarpılır. Prim indeksinde olduğu gibi bulunan tutar reasürans faktörü ile çarpılır. Sorumluluk sigortalarında, motor sorumluluk hariç, hasar indeksi hesaplanırken hasar tutarı % 50 artırılır.

Saklama Payı Oranı (Reasürans faktörü) = Net hasarlar / brüt hasarlar oranı (0,5'den az olmamak kaydıyla)

Hayat sigorta prensiplerine göre yazılan sağlık sigortalarında, bu miktar 3 kısma ayrılarak elde edilir. İki endeksin sonuçları karşılaştırılır. Bunlardan büyük olan YKY marjı olarak belirlenir. Bu marj, asgari miktara eşit olmalı. Bu yüzden asgari garanti fonu olarak adlandırılır. Bu fonun tutarı 2 milyon Euro'dur. Ancak, sorumluluk veya kredi, kefalet sigortalarında asgari garanti fonu 3 milyon Euro'dur.^{1*}

^{1*} 2002/13/EC sayılı ve 5 Mart 2002 tarihli direktif ile değiştirilen şekli.

3.2.2.2. Hayat sigortalarında Gerekli Yükümlülük Karşılama Yeterliliği (GYKY)

Denizcilik sigortası hayat sigortası kapsamında olmadığı için Hayat sigortası GYKY marjından burada bahsedilmemiştir.

3.3. Sigorta Grupları için YKY Kuralları (SOLO-PLUS APPROACH)

Bir sigorta grubuna ait olan sigorta şirketleri tamamlayıcı denetime göre denetlenmektedirler. Bu denetimin merkezinde, uyarlanmış YKY gerekliliğinin hesabı ve büyük gruplararası işlemlerin raporlanması bulunmaktadır. Uyarlanmış YKY'nin hesaplanmasının amacı, grup içinde mevcut olan özkaynakların durumu hakkında bir fikir elde etmektir. Marjın hesaplanma kuralları ve onu kapsayan varlıkların değerlendirilmesi bireysel şirketler için başvurulan yöntemlerle aynıdır. Fakat *double gearing* veya *multiple gearing*'i ve gruplararası sermaye yaratımını ortadan kaldırmak amacıyla, konsolidasyon mekanizması vardır. Avrupa Komisyonu tarafından düzenlenen yeni bir direktifle, *double gearing* denilen ve örneğin sigorta şirketi özvarlıklarının ayrıca konsolide bilanço aktifleri arasında gösterilmesi gibi gerçek dışı ve sermaye aktiflerinin birden fazla yerde kullanılarak çifte etki/kullanım yaratmasını önlemeye dönük yeterlilik denetimi getirilmektedir. Günümüzde AB'de mali yeterlilik denetimi sadece münferit, yani kendi başına, tek tek sigorta şirketleri üzerinde uygulanmaktadır. Bu gruplar içinde yeralan birden çok sigorta şirketinin, aynı özvarlık aktiflerini çok yerde ve seviyede mükerreren kullanmaları anlamına gelen çifte etki/kullanım'dan (*double gearing*) yararlanmaları anlamına gelmektedir. Gruba dâhil şirketin örneğin, iştiraklerinden birinin sermayesini artırması halinde, sermayesi artırılan sigorta şirketinin sigorta yazım kapasitesi yükselmiş olacaktır. Oysa grubun konsolide bilançosundaki aktiflerinde (sermaye artırımını ile belli aktiflerin bir şirketten başka şirkete sermaye transfer edilmiş olması nedeniyle) bir değişiklik olmamıştır. İşte 1998'de yürürlüğe konan ve grup şirketlerinin mali denetimini düzenleyen direktif bu sorunun çözümüne yöneliktir. (98/78/AB ve Avrupa Parlamentosu 27.11.1998 tarihli kararları) Denetim eskiden olduğu gibi şirketler bazında yapılacaktır. Ancak denetçiler sigorta şirketlerinin grup içi sermaye hareketlerini ayrıca ve özellikle dikkate alacaklardır.

3.4. Finansal Holdingler için YKY Kuralları (SOLO-PLUS-PLUS APPROACH)

Double veya *multiple gearing*'i ve gruparası sermaye yaratımını önleyen kurallar sadece sigorta grupları için değil aynı zamanda finansal holdingler için de olmak zorundadır. Bu konuda 27 Ekim 1998 tarihli, 98/78/AB sayılı "Bir Sigorta Grubu İçindeki Sigorta

Şirketlerinin Tamamlayıcı Denetimleri” hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi yürürlüğe girmiştir.

3.5. Denetim Otoritesinin Müdahalesi

Denetim otoritesi, genel bilgi isteme hakkı, muhasebe hesaplarını inceleme, yerinde denetim gibi araçlar vasıtasıyla sigortacının faaliyetlerini izleme gücüne sahiptir. AB sisteminde sigortacılar yıllık olarak YKY durumlarını gösteren tabloları denetim otoritesine sunmak zorundadırlar. Mali yeterlilik kriterlerinin yeterince karşılanmadığı görüldüğünde denetim otoritesi sırayla aşağıdaki girişimlerde bulunmak zorundadır (Taşdelen, 1996).

3.5.1. Cari YKY marjı < gerekli YKY marjı

Sigorta işletmesi bu durumda ayrıntılı bir finansal plan yaparak, denetim kurumunun onayına sunmak zorundadır. İstisnai durumlarda denetim otoritesi işletmenin yatırımları üzerindeki tasarruf hakkını sınırlayabilir.

3.5.2. Cari YKY marjı < garanti fonu

Bu durumda işletme denetim otoritesine kısa süreli bir plan verecektir. Denetim otoritesi yukardaki gibi, işletmenin yatırımlar üzerindeki tasarruf hakkını kısıtlayabilir.

3.5.3. Teknik karşılıkların yetersizliği

Bununla ilgili kurallara uyulmaması halinde de aynı kısıtlama geçerlidir.

Şayet denetim otoritesinin bu planları onaylaması mümkün değilse, şirketin yetkilendirilmesinin kaldırılması, yönetim kurulu üyelerinin değiştirilmesi gibi diğer araçlara başvurulabilirler.

Son düzenlemelerle denetim otoritesine, şirketin gerekli YKY miktarını sağlamasına rağmen sigortalıların hakları tehlikede olursa bu şirketlere müdahale etme hakkı verilmektedir.

Dahası, eğer şirketin reasürans sözleşmeleri değişmişse veya gerçek risk transferlerini içermiyorsa, denetmenler bu durumda gerekli YKY marjı üzerindeki reasürans indirimini azaltabilirler.

3.6. Avrupa Birliği YKY Sisteminin Değerlendirilmesi

Komisyon ilk kez Nisan 1994’de Sigorta Komitesi üyeleri ile sigorta şirketlerinde mali yeterlilik incelemelerini görüşmüştür. Üye ülkelerin Sigorta Denetim Departmanlarının Konferansı’ndan (*the Conference of Insurance Supervisory Departments*) mali yeterlilik konularında çalışmak ve bu çalışmalarını Komisyona sunmak üzere 1996 yılı sonuna kadar bir

çalışma grubu oluşturması istenmiştir. Mali yeterlilik sisteminin değerlendirilmesi amacıyla AB bu konuda ilk olarak, 1996 yılında Dr. Müller başkanlığında bir çalışma grubu oluşturmuş ve oluşturulan bu çalışma grubu Nisan 1997'de konferansta kabul edilen bir rapor (Müller Raporu) hazırlamıştır ve bu raporu Komisyona sunmuştur. Müller Raporu'nda AB Mali Yeterlilik sisteminin genel olarak tatmin edici olduğu, RBC'e (*Risk Based Capital*) daha yakın bir çalışma gerekliliği ve bir dizi düzenlemenin yapılması gerektiği belirtilmiştir (Insurance Comitee Report, 1997).

Son yirmi yıllık süre zarfında Avrupa Birliği'nde çok az sigorta şirketi iflas etmiştir ve bunların analizi göstermiştir ki çok azının iflas nedeni YKY marjıdır. Bazı şirketlerin iflas nedeni genellikle sigorta ve reasürans şirketleri ile bunların holding şirketlerinin problemleriyle ilgilidir (Insurance Report on the Solvency Margin).

AB'ndeki mevcut YKY marjı iki açıdan incelenebilir:

- i. Sigorta işletmelerinde mali yetersizlik olaylarının çok veya az olması,
- ii. Mali yetersizlikten, farklı senaryolara göre hareket eden sigorta şirketlerinin veya farklı müdahale araçları olan denetim otoritelerinin kaçınıp kaçınamayacağı.

Ayrıca Müller Raporu'nda, YKY gerekliliği rasyolarının, AB'de sigorta sektörünün gelişmesini önleyecek fazlalıkta olmadığı da belirtilmiştir.^{1*} Diğer taraftan AB ülkelerinde YKY sistemindeki eksiklikler de belirtilmiştir. Mevcut sistemde gerekli sermaye hesabında, sadece yazım riskleri dikkate alınmaktadır. Yatırım riski, esas itibarıyla sigorta işletmelerinin belirli nitelik, bölge ve menşei açısından mevcut veya kendilerine empoze edilmiş yatırım araçlarının etkisi altında kalmalarını engelleme amacıyla çıkarılmış olan yasa hükümleri ve yönetmeliklerle engellenmiş bulunmaktadır. Buna karşın yatırım riskleri üzerindeki kontrol yetersizliği AB'de yürürlükte olan sisteme yöneltilen eleştirilerin başında gelmektedir.

Avrupa Birliği'nde geçerli sistemin avantajı ise uygulama kolaylığıdır (Gediz, 2001). AB ülkelerinde mali yetersizlik olasılığına karşı yaptırılan reasürans, sadece % 50 oranında dikkate alınmaktadır. Üstelik AB direktiflerinde bölüşmeli reasürans türleri, hasar fazlası anlaşmalarından daha avantajlı olarak düşünülmektedir (Gediz, 2001).

AB'de mevcut sistem birbirine bağlı üç sütuna dayanmaktadır: Aktifler, teknik karşılıklar ve YKY marjı (sabit bir rasyoya dayanan). Mevcut sistemin temel sınırlamalarının, risk

* Sırasıyla % 16 ve % 18 ile % 23 ve % 26 oranlarının kullanımına devam edilmesi belirtilmiştir.

alanlarının sınırlı düşünülmesi ve şirketlerin kendi risk profillerine göre sermaye gerekliliği hassaslığı ile ilgili olduğu belirtilmiştir (European Comission, 2002).

3.6.1. Mevcut sistemde YKY marjının hesaplanmasında dikkate alınmayan hususlar

3.6.1.1. Hayat dışı sigortalarda uzun süreli riskler

Hayat dışı sigortalarında uzun süreli işlerde karşılaşılan problemler Müller Grubu tarafından hazırlanan raporda belirtilmiştir. Bunlar (Report to the Insurance Comitte, 1997);

- tarife altı fiyatlama,
- teknik karşılıkların eksik ayrılması,
- faaliyet giderleri,
- reasürans giderleridir.

Şu anki topluluk düzenlemeleri hayat dışı uzun vadeli riskleri hesaba katmamaktadır. Mevcut YKY sisteminin, iyi tanımlanmış çok özel risk profillerine göre zayıflıkları düzeltilerek mümkün olduğunca korunması gerekmektedir.

Uzun süreli risklere göre YKY marjı gerekliliğinin hesaplanmasında;

- a) Teknik karşılıklara dayanan üçüncü bir alternatif endeks (prim ve hasar endeksine ek olarak) oluşturarak,
- b) Mevcut sonuçlara teknik karşılıkların bir oranını eklemek suretiyle, iki alternatifin kullanılabilmesi belirtilmiştir.

AB denetim otoriteleri çoğunlukla Müller raporunda belirtilen bu iki yoldan birinci çözümü benimsemektedirler (Report to the Insurance Comitte, 1997). Karşılık endeksi diye anılan bu yöntem prim ve hasar endekslerinden daha yüksek olduğu takdirde kullanılacaktır.

Ancak, böyle bir endeks uygulaması sigorta şirketlerini, tutmak zorunda olacakları sermaye fonlarını artırmamak amacıyla daha düşük teknik karşılık ayırmaya özendircektir. Yapılan kurgulamada görüldüğü üzere üç endeks sisteminde YKY marjları düşük çıkan sigorta şirketleri, mevcut prim ve hasardan oluşan çifte endekse tabi tutulsalardı bile, YKY marjları aynı şekilde düşük çıkacaktır.

Yukarıda açıklanan olumsuz yanları nedeniyle uzun süreli işlerde sigorta sektörü, prim ve hasar endekslerinin oluşturulmasında gösterge niteliğindeki oranların daha yüksek tutulması yoluna gitmektedir.

3.6.1.2. Yatırım riski

AB denetim otoriteleri, şimdiye kadar yatırım risklerinin hesaplara yetersiz olarak yansıtıldığını belirtmektedirler. Hayat sigortalarında YKY marjı düzenlemeleri yatırım riskini kapsarken, hayat dışında bu risk kapsamamaktadır.

Gelecekte bu konuda iki yaklaşım üzerinde durulması gerekmektedir:

— Teknik karşılıkların yatırımı ile ilgili zaten pek çok kural bulunmaktadır (Report to the Insurance Committee, 1997). Bu nedenle bu kurullarla yatırım riski ile ilgili herhangi bir olası çözüm arasındaki etkileşimin dikkatlice değerlendirilmesi gerekli olabilir.

— Yatırım riskleri genellikle uzun süreli işlemlerle ilgilidir.

3.6.1.3. Aşırı maliyetler/hızlı büyüme riskleri

Bu tür riskler mevcut YKY marjı hesaplamalarında dikkate alınmamaktadır. Ancak, bu konulara daha fazla eğilmek gerekmektedir.

3.6.1.4. Reasürans transferleri

Reasürans transferleri, şirketin YKY marjı gerekliliğini azaltmak amacıyla hesaba katılmaktadır. Şu anda sigorta direktifleri reasürans anlaşmalarının özelliği veya kalitesine göre değişmeyen bölüşmeli reasürans hesaplamasını içermektedir. Finansal reasüransda yazım riskinden daha ziyade finansal riskler sigorta şirketinden reasüröre transfer edilmektedir. Denetim otoritelerince finansal reasürans mali yetersizlik nedeni olarak tanımlanmamasına rağmen, bu teknik hızla gelişmektedir ve özel bir dikkati hak etmektedir.

Sık sık yöneltilen eleştirilere karşın Avrupa Komisyonu reasürans programları nedeniyle YKY oranlarında yapılabilecek uyarlamayı azami % 50 ile sınırlamayı sürdürmektedir. Komisyonun ileri sürdüğü nedenlerin başında reasürans programının direkt sigortacı için bir bakıma yatırım riski oluşturduğu savı göze çarpmaktadır

Komisyon, bölüşmesiz reasürans türlerinin sigortacı açısından, bölüşmeli trete reasüransına kıyasla daha az avantaj taşıdığını kabul etmektedir. Bu farklılık sorununun giderilmesi ise sistem üzerinde köklü bazı değişiklikler yapılmasını gerektirmektedir. Yıllık dalgalanmaların etkisini hafifletmek için komisyon halen, hedef YKY marjı hesaplarında net hasarların brüt hasarlara bölünmesi yerine, net primlerin brüt primlere bölünmesi yönteminin isabetliliğini tartışmaktadır.

3.6.1.5. Asgari garanti fonu

Müller Raporu'nda bu fonun miktarlarında birinci jenerasyon direktiflerden bu yana bir değişikliğe gidilmediği (turist yardım sigortası için 1984 yılında ve kredi ve kefalet sigortalarında miktarlardaki değişiklik hariç) belirtilmiştir (Report to the Insurance Committee, 1997).

Müller grubundaki AB denetim otoritelerinin çoğu, sorumluluk sigortaları için gerekli asgari garanti fonunun kredi sigortaları ile aynı düzeye çıkarılması gerektiğini düşünmektedirler. Müller raporunda farklı sigorta branşları için farklı asgari garanti fonu belirlenmesi ile ilgili çalışmalara daha fazla ağırlık verilmesi istenmiştir. Asgari garanti fonunda yapılan düzeltmelerde doğaldır ki küçük sigorta şirketlerini de hesaba katmak gerekmektedir. Bu fonun çok yüksek belirlenmesi küçük işletmeleri zorlayabilir. Bunun için, asgari garanti fonunun belirlenmesinde iki ölçüt kullanılabilir (Report to the Insurance Committee, 1997).

— Sigorta şirketlerinin faaliyetlerinin hacmine dayanan bir asgari garanti fonu sağlamak için, küçük işletmeler için büyük işletmelerden daha az gereklilik belirlemek (Ancak sabit bir minimum miktar olmalı),

— Küçük işletmelere asgari garanti fonunun yeni miktarına kendi sermayelerini yetiştirmeleri için yeterli zaman vermek.

Müller grubunun bu düzenlemelerin sektör için ek maliyet yaratmaması amacıyla araştırmalar yapması gerektiği de belirtilmiştir.

2002/13/EC sayılı ve 5 Mart 2002 tarihli direktif ile hayat dışı sigortalarda asgari garanti fonu 2 milyon euro'ya artırılmıştır. Ancak, sorumluluk veya kredi, kefalet sigortalarında bu tutar 3 milyon euro'dur. 2002/12/CE sayılı ve 5 Mart 2002 tarihli direktif ile hayat sigortalarında ise asgari garanti fonu 3 milyon euro'ya çıkarılmıştır.^{18*}

^{18*} Directive 2002/13/EC of the European Parliament and of the council of 5 March 2002 amending Council Directive 73/239/EEC as regards the solvency margin requirements for non-life insurance undertakings, Article 17, OJ C, 20.3.2002, Directive 2002/12/CE of the European Parliament and of the council of 5 March 2002 amending Council Directive 79/267/EEC as regards the solvency margin requirements for life insurance undertaking Article 20

3.6.1.6. Mali yeterlilik düzenlemelerinde güncel gelişmeler

Avrupa Birliği'nde sigorta işletmeleri için yürürlükteki mali yeterlilik gerekliliği yıllardır iyi bir şekilde çalışmaktadır ve sigortalıların korunması önemli ölçüde artırılmıştır. Yeni kurallar oluşturulmasından bu yana, denetim uygulamalarında olduğu kadar sigorta sektöründe önemli gelişmeler yer almış ve sonuç olarak bu kuralların hâlâ amaçlarına hizmet edip etmediklerini analiz etme gereği ortaya çıkmıştır. Bu nedenle hazırlanmış olan 1997 tarihli Müller Raporu'nda, AB mali yeterlilik sisteminin genel olarak tatmin edici bulunduğunu ancak metodolojide bazı zayıflıkların olduğu ve RBC'e (*Risk Based Capital*) daha yakın bir çalışma gerekliliği belirtilmiştir.

AB'nde mevcut sistem birbirine bağlı üç sütuna dayanmaktadır:

- aktifler,
- teknik karşılıklar,
- YKY marjı (sabit bir rasyoya dayanan).

Bu yaklaşımın temel sınırlamaları;

- i. risk alanlarının sınırlı düşünülmesi,
- ii. şirketlerin kendi risk profillerine göre sermaye gerekliliği hassaslığı ile ilgilidir (European Commission, 2002).

Uluslararası birlikler, özellikle de IAIS, mali yeterlilik ile ilgili incelemeler yapmaktadır. Mart 2000 tarihli IAIS'in "Mali Yeterlilik, Mali Yeterlilik İncelemesi ve Aktüeryal Konular" başlıklı bir raporu "riske dayalı sermaye (RBC)", "senaryoya dayalı sermaye" ve "olasılık yaklaşım"larını içeren sermaye gerekliliği için olası yaklaşımları geniş bir perspektifte ele almaktadır (European Commission, 2002).

Müller grubunun, Nisan 1997'de Konferansta kabul edilen ve Komisyona sunulan raporu AB'deki mevcut mali yeterlilik sistemi değerlendirilmiş ve eksik yanları tespit edilmiştir (Report To The Insurance Comitte, 1997). Bu çalışma sonucunda, Komisyon YKY kurallarının iki aşamalı bir incelemesini öneri olarak sunmuştur.

Bu öneriler:

- i. Mevcut direktiflerdeki YKY marjı kuralları düzeltilmesi,
- ii. Sigorta şirketlerinin YKY'lerini sağlamak için dizayn edilen diğer yaklaşımların değerlendirilmesi şeklindedir.

Bu yaklaşımlar Sigorta Komitesi tarafından da onaylanmış ve mevcut YKY sistemi ile ilgili değerlendirme çalışmaları tamamlanarak 2001 yılının başında Komisyon tarafından YKY ile ilgili iki direktif önerisi (*Solvency I Project*) yapılmıştır.^{'*}

Bu birinci reform çalışması ile hayat ve hayat dışı şirketler için YKY ile ilgili gereklilikler güçlendirilmiştir. Ancak nihai amaç bununla sınırlı değildir. 2000 yılının başında AB Komisyonu, bir sigorta şirketinin bütün bir finansal durumunun geniş çaplı olarak incelenmesi hakkında Mali Yeterlilik II Projesini (*Solvency II Project*) başlatmıştır. Mali Yeterlilik I Projesi, mevcut sistemde değişiklikler yaparken, Mali Yeterlilik II Projesi sigorta şirketlerinin bütün faaliyetlerinin ihtiyatlı ve temel bir incelenmesinden oluşmaktadır (Comité Européen Des Assurances, 2003).

Mali Yeterlilik yönetimi, reasürans, YKY, muhasebe sistemi olarak belirlenmiştir. Sigorta sözleşmelerinde uluslararası muhasebe standartları (*International Account Standards-IAS*) yeterince belirgin olmadığı için, gelecekteki bir mali yeterlilik sisteminden özellikle de teknik karşılıklar açısından nihai bir karar vermek oldukça güçtür. Aktiflerin düzenlenmesi ile de Avrupa sigorta sektörü risk esaslı bir yaklaşımı öngörmektedir.

3.6.2. Mali yeterlilik II projesi (solvency II project)

2000 yılının başında, Komisyon üye ülkelerle birlikte, bir sigorta şirketinin bütün finansal durumunun temel ve geniş çaplı incelemesini başlatmıştır. Bu projenin temel amaçlarından biri sigorta şirketinin gerçek riskleri ile daha iyi eşleşebilecek bir YKY sistemi oluşturmaktır. AB'de oluşturulacak bu YKY sisteminin tamamen kuralcı olmaması, kanunsuz karmaşadan kaçınması, sektör gelişmelerini yansıtması (derivativler ve ART gibi) ve genel muhasebe prensiplerine mümkün olduğunca dayanması gerekmektedir. Ayrıca, sigortacıların karşılaştıkları riskleri ölçme ve gözlemlerin düzeltilmesi amacıyla sigortacıları teşvik etmektir. Bu bağlamda, Mali Yeterlilik II Projesinin (MY II) amaçları bankalar için Basle sermayeyum revizyonundakilerle paraleldir (www.Europa.eu.int/comm/internal_market/en-finances/insur) .

^{'*} 5 Mart 2002 Tarih ve 2002/13/AB sayılı "hayat dışı sigorta şirketlerinin YKY marjı gerekliliği ile ilgili olarak 73/239/AET sayılı direktifte değişiklik öngören Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi ve 5 mart 2002 tarih ve 2002/12/AB sayılı hayat sigorta şirketlerinin YKY ile ilgili olarak 79/267/AET sayılı direktifte değişiklik öngören Avrupa parlamentosu ve konsey Direktifi AB Resmi Gazetesinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. www.tsrbs.org.tr/.../avrupa+birliğinde+yükümlülük+karşılama+yeterliliği+garanti

MY II projesi uluslararası bağlamda düşünölmektedir. Finansal sektörün global olarak birbirini etkileyen sektörlerden oluşması, farklı sektörlerdeki ihtiyatlılık kurallarının uyumlaştırılması gerekliliğinin doğması, AB’de mali yeterlilik sisteminde reform yapılmasını gerektirmektedir. 2001 yılı dünya ticaret merkezi felaketi uluslararası piyasalarda endişe yaratmış ve Avrupalı pek çok sigorta işletmesinin YKY konusundaki endişelerini artırmıştır.

Diğer bir reform nedeni ise uluslararası muhasebedeki değişimlerdir. Mevcut YKY sistemi ihtiyatlı muhasebe ve kesin marjlarla iyi bir şekilde çalışmaktadır. Ancak, potansiyel muhasebe değişiklikleri mevcut sabit rasyolu modelin önemli tehlikelerle karşılaşmasına yol açabilir. Bütün bu sebeplerle AB’nde mevcut sistemde reform yapılmasının gerekliliği bütün üye ölkelerde benimsenmektedir (www.tbb.org.tr).

MY II projesi iki aşamalı bir projedir. Birinci aşamada, mali yeterlilik sisteminin genel dizaynı ile ilgili pek çok konu incelenmesi kararlaştırılmıştır. İkinci aşamada, daha teknik konular, özellikle de sigorta şirketlerinin karşılaştıkları farklı risklerin mali yeterlilik sisteminin genel dizaynına karar verildikten sonra nasıl hesaba katılacağı incelenecektir. Birinci aşamanın gerçekleşmesi için Komisyon, alt komitenin kesin bir karara ulaşabilmesi için üye devletlere “bankacılık kuralları ve sigorta sektörüne bunların adaptasyonu” ve “riske dayalı sermaye (RBC-*Risk Based Capital*) sistemi” konularında tartışma taslak metinlerini göndermiştir. Ayrıca, sonraki görüşmelerde tartışılmak üzere “sigortacılıkta YKY ile ilgili uluslararası kriterler (IAIS; OECD)” ve “sigorta gruplarıyla ilgili maddelerin içerilmesi gerekliliği” konularında taslakların hazırlanması karara bağlanmıştır. Ayrıca Komisyonun ilgili departmanları, sigorta şirketlerinin içsel risk modelleri ve şirketlerin ihtiyatlı ilkelerle olası kuruluşları üzerine bir çalışma hazırlayabilmek için pek çok sigorta grubunu (ING, AXA, Allianz and Munich Re) ziyaret etmiştir. Birinci aşamayla ilgili son olarak, Komisyonun ilgili departmanları, YKY II projesi ve muhasebe alanında uluslararası gelişmeler arasında uyumlaştırma çalışmaları yapacaklardır (Organization of the Solvency II Project).

İkinci aşamada, iki çalışma grubunun oluşturulması kararlaştırılmıştır. Bu gruplar, üye ölkelerden uzmanlar ve *Groupe Consultatif Des Actuaire*’ in bir temsilcisinden oluşmaktadır. Birinci çalışma grubu, hayat dışı sigortalarda teknik karşılıklar konusunda çalışmalar yapmakla görevlendirilmiştir. Bu grup varolan birincil dokümanları derleyip özetleyecek. Ayrıca, AB’deki karşılık ayırma yüksek olduğu takdirde kullanılacaktır.

İkinci grup hayat sigorta karşılıklarını ve şirketlerin varolan aktif-pasif yönetim araçlarını inceler. Birincil görevleri, yerel piyasaların farklılığını ve onlarda makul problemlerin ortaya çıkışını incelemektir. Grup daha sonra karşılıkların hesaplanma kurallarının karşılaştırılmasını ve varolan direktiflerin düzeltilmesi için önerilen yollar üzerinde daha detaylı çalışmalarına başlayacaktır. Bununla birlikte, *The Conference of Insurance Supervisors*, MY II projesine yardımcı olmak için bir çalışma grubu oluşturmuştur. Bu grup ise, “1997 Müller raporunda yapılan risk analizlerini güncellemek” ve “bu risklere (cari ihtiyat standartlarının değerlendirilmesi, şirketlerdeki güçlükleri ortaya çıkaran diğer araçlar) ihtiyatlı bir rejimin yaklaşımını değerlendirmek” konularında çalışmaktadır. Hayat ve hayat dışı sigortalar konusunda çalışmalar yapan yukarıdaki iki grubun 2002 Haziran ayına kadar raporlarını hazırlamaları gerekmektedir (Organization of the Solvency II Project).

3.6.3. Mali yeterlilik II projesinin dizaynı

- YKY sistemi için nitelikli kriterler oluşturulması,
- Sigortacılıktaki farklı YKY sistemlerinin karşılaştırılması,
- Diğer ekonomik sektörlerdeki prensiplerin incelenmesi ve değerlendirilmesi (özellikle bankacılık sektöründeki denetim ve düzenleme prensipleri),
- Muhasebe standartlarındaki gelişmelerin mevcut YKY sistemi üzerindeki olası etkilerinin ölçülmesi, olarak özetlenebilir (European Commission, 2001).

3.6.4. AB mevcut mali yeterlilik sistemi ile risklerin değerlendirilmesi

Müller Raporu’nda sigorta şirketlerinin maruz kaldığı riskler aşağıda tanımlanmıştır:

3.6.4.1. Teknik karşılıklar (hayat dışı ve hayat)

Teknik karşılıkları kapsayan aktiflerle ilgili kuralların yeniden belirlenmesi gerekmektedir.

3.6.4.2. Aktifler ve aktiflerin pasiflerle eşleşmesi

AB’deki YKY sistemi, aktif riskleri yeterince hesaba katmadığı için sürekli eleştirilmektedir. Bu riski azaltmak için yapılan öneri ve alınan önlemlerden kısaca bahsetmek gerekirse;

a) Direktiflerde belirlenen teknik taahhütleri kapsayan kurallar yatırım riskini azaltmayı hedeflemektedir.

b) Yatırım riskleri ile ilgili marj gerekliliğine giriş sıklıkla tartışılmaktadır.

Bu gereklilik hem teknik karşılıkların bir fonksiyonu olarak (Müller Raporunda, hayat direktiflerinden % 3 oranı veya hayat dışında üçüncü bir rasyo önerilmektedir) hem de tutulan varlıkların bir fonksiyonu olarak (bankacılık modeline veya ABD'deki RBC sistemine dayanan metotlara göre^{1*}) açıklanabilir.

c) Aktiflerin yükümlülüklerle daha iyi örtüştüğü metotlar üye ülkelerde geliştirilmektedir (özellikle hayat sigortalarında). Yatırım riskleri üzerindeki belli başlı bilgilerin sağlanması gerekmektedir (Aktif değerlendirme, *volatility*, aktif-pasif yönetimi, çeşitlendirme ve derivativlerin kullanımı). Konferansın son çalışmalarının çoğu aktif yönetimiyle ilgili konuları (derivativler, yatırım politikası *unit-linked* poliçelerin yatırım riski, *index-linked* poliçelerin yatırım riski, yatırımlarla ilgili diğer kurallar) içermektedir.

Müller Raporu'nun RBC konusundaki sunumuna göre, Amerikan sistemi probleme, görece temel bir yaklaşım önermektedir. Buna göre, sigortacının aktif-pasif yönetimi sağlam değilse, cezaya benzer bir şekilde, marj gerekliliğinde sabit oranlı bir artış öngörmektedir.

3.6.4.3. Faaliyet riskleri ve reasürans programı

Reasürans riski, bölüşmesiz reasürans ile önemli ölçüde azaltılabilir. Bir şirketin reasürans politikasında yapılması gerekli değerlendirme alternatif risk transferi (ART) kavramı altında toplanan, gerçekte değişen risk transferlerinin yeni formlarının (finansal reasürans, finansal ürünler gibi) oluşumu ile karıştırılabilir.

3.6.4.4. Diğer niceliksel faktörler

Bu faktörler, yönetimin kalitesi, şirketin organizasyon yapısı gibi unsurlardır. Komisyon Aralık 2000 tarihinde Dr.Gerd Geip ve Hitesh Patel denetimi altında KPMG'den bir çalışma grubu kurulmasını kararlaştırmış ve MY II projesiyle ilgili hazırladıkları "*Study into the methodologies to assess the overall financial position of an insurance undertaking from the perspective of prudential supervision*" konulu rapor Komisyona sunulmuştur. Yapılan çalışmada öncelikle sigorta şirketlerinin karşılaştığı "riskler ve risk modelleri" belirlenmiş, "teknik karşılıklar", "aktif değerlendirme", "reasürans", "alternatif risk transfer (ART) düzenlemeleri" ve "ileri risk indirim teknikleri" açıklanmıştır (European Commission, 2001).

Raporun ilk bölümünde belirlenen riskler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- i. Sigorta riski (yazım riskleri ve teknik karşılıklar),
- ii. Aktif riski (piyasa değerleri, faiz oranı ve enflasyon),

^{1*} Bu tür metotlara ya da hesaplama ile ilişkin bir örnek Müller rapurunda bulunabilir.

iii. Kredi riski (reasürör menkul kıymet ve bono portföyleri),

iv. Faaliyet Riski (risk yönetim prosedürü, yönetim kalitesi, finansal kaynakların yeterliliği).

İyi bir sermaye gerekliliği değerlemesi yapmak için, sigortacının risk profilini ve bunun finansal etkilerini bilmesi gerekmektedir.

IV. TÜRKİYE’DE DENİZCİLİK SİGORTASI SEKTÖRÜ

Türkiye’de denizcilik sigortacılığının durumu hakkında yorum yapabilmek için, öncelikle aşağıdaki üç başlığa değinmek uygun olacaktır. Bunlar;

- Türkiye’de sigortacılık sektörü
- Türk deniz ticaret filosunun durumu
- Türk deniz sigortacılığının değerlendirilmesi.

4.1.Türkiye’de Sigortacılık Sektörü

4.1.1. Türkiye’de sigortacılık sektörünün mevcut durumu

Şirket Sayısı	Sigorta dalları						
	Yangın	Nakliyat	Kaza	Mak-Mon	Ziraat	Sağlık	Hayat
59	35	36	53	35	11	34	33

2001 yılında, Türkiye’de 61’i sigorta ve 4’ü reasürans şirketi olmak üzere 65 şirket sigorta sektöründe faaliyet göstermiştir. Aşağıdaki tabloda, Türkiye’de faaliyet gösteren ve rapora dahil edilen sigorta şirketlerinin 2001 yılında faaliyette buldukları dallar gösterilmiştir.

Tablo 4. Sigorta dallarına göre şirket sayısı (S,D,K, 2001).

Şirket Sayısı	Sigorta dalları						
	Yangın	Nakliyat	Kaza	Mak-Mon	Ziraat	Sağlık	Hayat
59	35	36	53	35	11	34	33

Türkiye’de sigortacılık sektörüne baktığımızda 2001 yılında 36 adet nakliyat şirketi vardır. Tablo 5.’de 30 adet (yıl 2004) şirketi vardır ki bunların sadece belli bir kısmı deniz sigortacılığı ile ilgilenmektedir.

Tablo 5. Sigorta dallarına göre şirket sayısı (S.D.K., 2004).

Şirket sayısı	Sigorta dalları						
	Yangın	Nakliyat	Kaza	Mak-Mon	Ziraat	Sağlık	Hayat
55	30	30	42	30	14	38	28

Tablo 5a. Sigorta dallarına göre şirket sayısı (S.D.K., 2007).

Şirket sayısı	Sigorta dalları						
	Yangın	Nakliyat	Kaza	Mak-Mon	Ziraat	Sağlık	Hayat
67	25	24	25	25	20	28	25

Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin 2000 ve 2001 yıllarında üretmiş oldukları yurtiçi direkt primler karşılaştırmalı olarak aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 6. 2001 yılında prim üretimi (1000YTL) (S.D.K., 2001).

Dalları	Yurtiçi Direkt Primler				Artış (%)
	2000		2001		
	Miktar	Oran (%)	Miktar	Oran (%)	
Yangın	255.843	14,41	440.326	17,59	72,11
Nakliyat	70.346	3,96	107.488	4,29	52,80
Kaza	860.205	48,46	1.095.882	43,77	27,40
Makine-mon.	67.162	3,78	120.573	4,82	79,53
Ziraat	6.456	0,36	8.564	0,34	32,65
Sağlık	188.776	10,64	271.622	10,85	43,89
Hayat	326.197	18,38	459.389	18,35	40,83
Toplam	1.774.984	100,00	2.503.844	100,00	41,06

Bu tabloya baktığımızda 2000 yılında prim üretimi nakliyatta % 3,96'dır. 2001'de % 4,9'a çıkmıştır. Buna göre nakliyat alanında sigorta prim üretimi diğer alanlara göre daha düşük olduğu görülmektedir. Bu analiz 2003-2004 yılları için de geçerlidir (Tablo 7).

Tablo 7. 2004 yılında prim üretimi (1000YTL) (S.D.K., 2001)

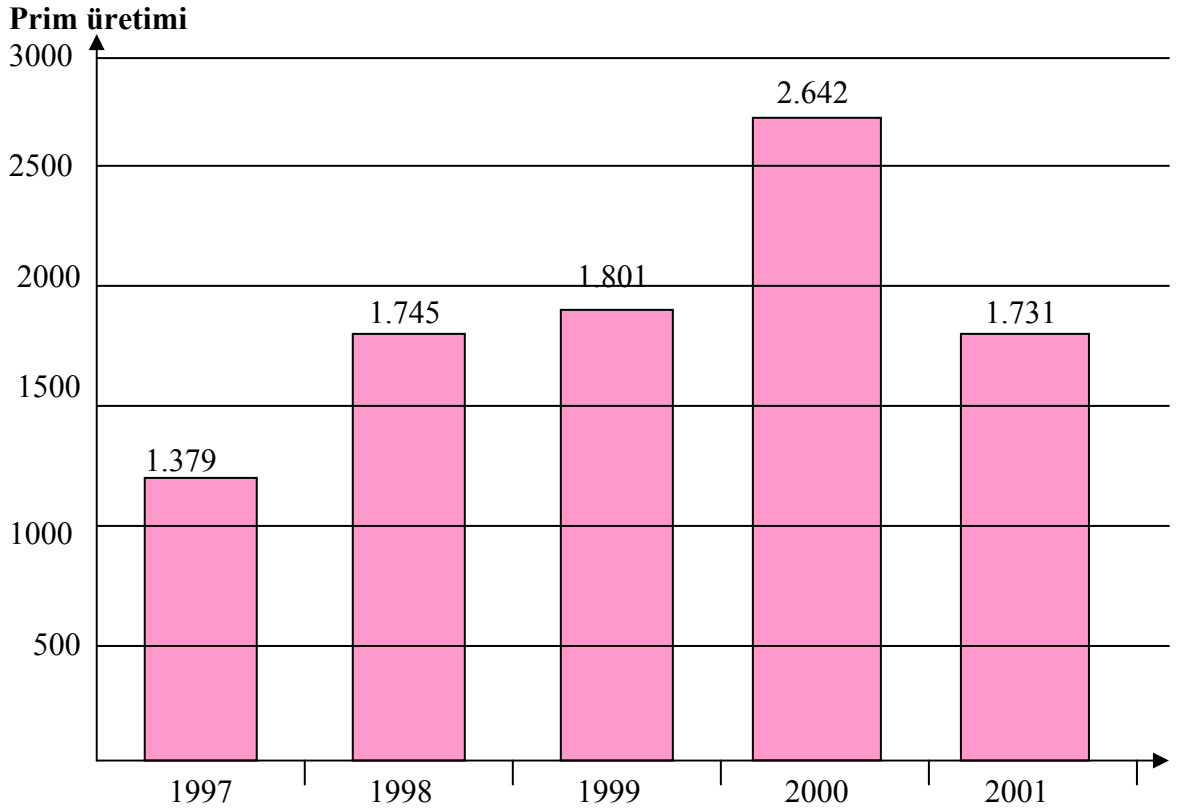
Sigorta Dalları	Yurtiçi Direkt Primler				Artış (%)
	2003		2004		
	Miktar	Oran(%)	Miktar	Oran (%)	
Yangın	820.635	16,51	1007.551	15,28	22,78
Nakliyat	193.908	3,90	257.784	3,91	32,94
Kaza	1.620.425	32,60	2.235.533	33,90	37,96
Makine-mon.	206.553	4,16	257.086	3,90	24,46
Ziraat	20.301	0,41	28.998	0,44	42,84
Sağlık	512.077	10,30	650.870	9,87	27,10
Hayat	1,026.876	20,76	1.217.653	18,47	18,58
Trafik	507.379	11,47	938.505	14,23	64,54
Toplam	4.971.154	100,00	6.593.979	100,00	32,64

Tablo 7a. [2006(9aylık)-2007(9aylık)] arası prim üretimi (YTL) (Türk Sigorta Reasürans Şirketler Birliği, 2007/3 Dönem Raporu).

Sigorta dalları	Yurtiçi Direkt+Endirekt Primler	
	2006 (9 aylık)	2007 (9aylık)
	Miktar	Miktar
Yangın	969.254.389	1,064.973.435
Nakliyat	247.977.459	274.164.616
Kaza	2.215.958.975	2.589.999.840
Makine-mon.	295.996.629	384.310.693
Ziraat	43.486.913	81.447.274
Sağlık	699.156.518	865.417.110
Hayat	1.095.256.536	1.054.391.332
Trafik	1.101.022.640	1,207.454.272
Toplam	7.054.435.958	8.025.713.570

Tablo 7a'daki, 2006 ve 2007 direkt+endirekt primler toplamlarının içinde, bu tabloda görülmeyen, ancak kaynak tabloda yer alan DASK, Ferdi kaza, Kredi, ve Hukuksal Koruma primleri de bulunmaktadır.

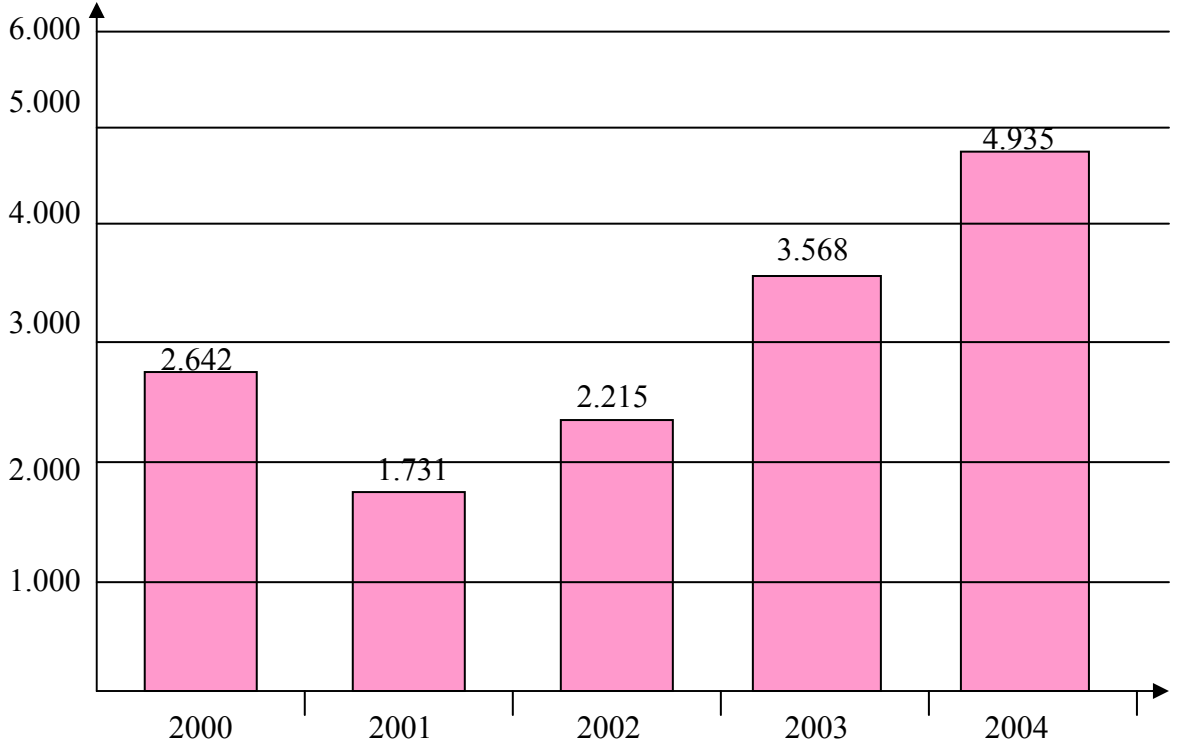
Tablo 6'da görüldüğü üzere, 2001 yılında yurtiçi direkt prim üretimi önceki yıla göre % 41,06 oranında artarak 2,5 trilyon TL olarak gerçekleşmiştir. DİE Toptan Eşya Fiyatları Endeksindeki % 88,6 oranındaki artış dikkate alındığında, prim üretimindeki artış enflasyonun altında gerçekleşmiştir. En yüksek prim artışı % 79,53 ile makine-montaj ve % 72,11 ile yangın dallarında; en düşük artış ise % 27,40 ile kaza dalında meydana gelmiştir. Yurtiçi direkt prim üretiminin son bir yıl itibariyle seyri, yıl sonu T.C. Merkez Bankası döviz alış kuru esas alınarak ABD doları bazında aşağıdaki grafiklerde gösterilmiştir (Grafik-1, Grafik-2).



Grafik 1. Dolar bazında prim üretimi (S,D,K, 2001).

Dolar bazında prim üretiminde 2000’de en fazla iken 2001’de düşmüştür. 2000 yılında kişi başına düşen prim ise 27.152.335. TL iken, 2001 yılında bu tutar 36.240.751. TL’ye yükselmiştir.*1

Prim üretimi



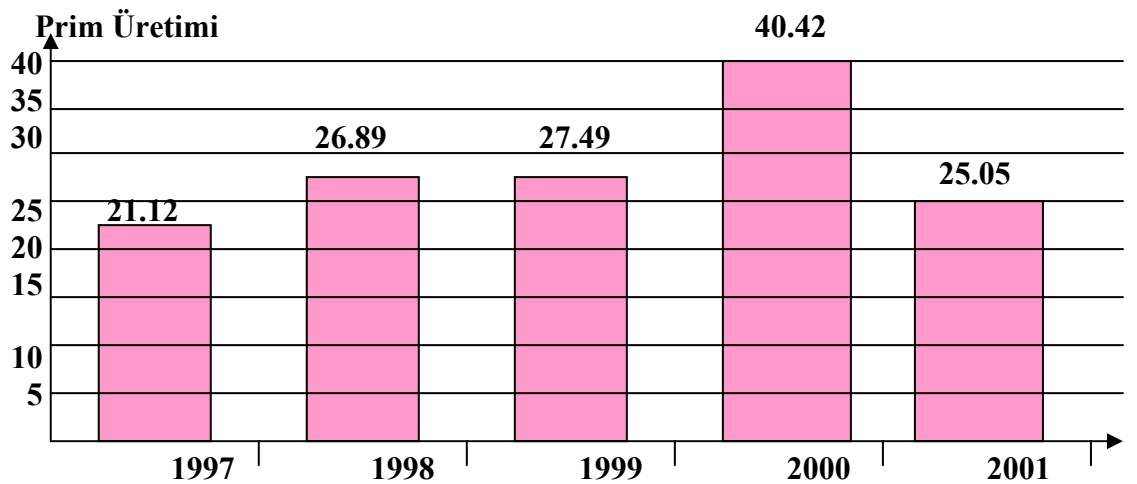
Grafik 2. Dolar bazında prim üretimi (S.D.K., 2004) .

Yukarıda verilen prim üretim değerlerine ilaveten, sadece nakliyat sektöründe (1986-2006 arasında) elde edilen sigorta primlerde Tablo 8’de gösterilmiştir

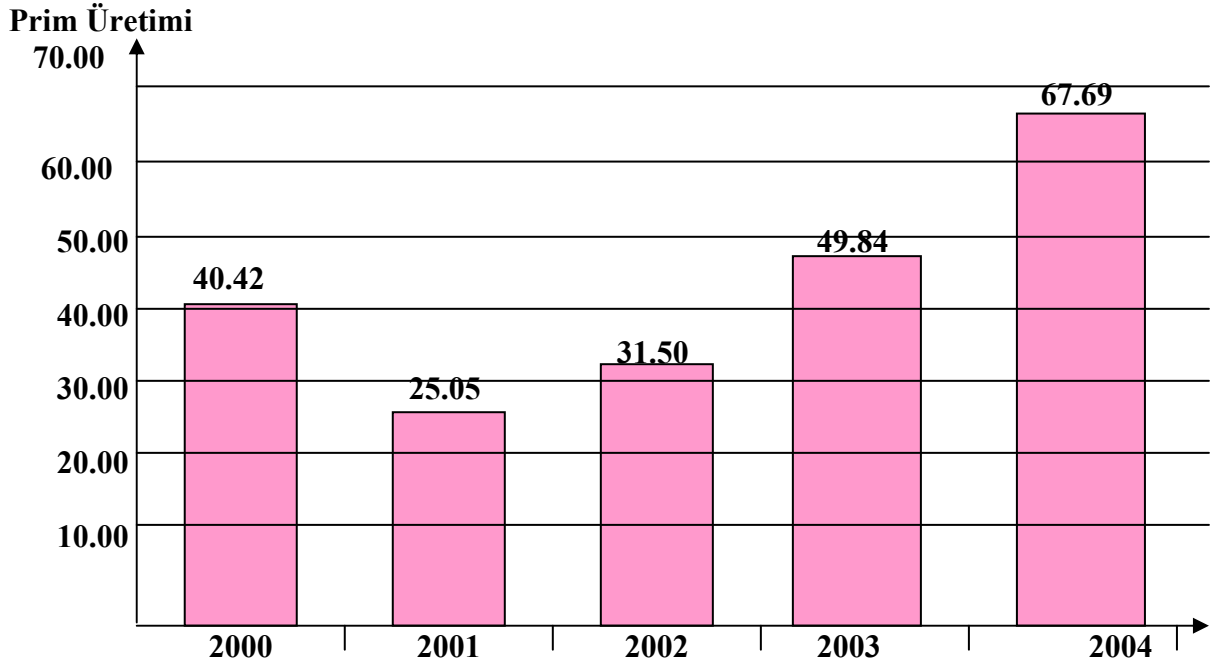
*1 Bu hesaplamalarda DİE’nin 2000 yılı Türkiye nüfus sayımı geçici sonuçları (67.844.903kişi) ve geçici nüfus artışı hızı verisi (%1,834) kullanılmış ve nüfus 69.089.179 kişi olarak kabul edilmiştir.

Tablo 8. Nakliyat alanında toplanan primler (1986-2006) (www.hazine.gov.tr).

Yıllar	Toplanan nakliye primleri		Artış % (YTL için)
	1000YTL	ABD doları	
1986	47,186	58.982,5	-
1987	65,577	65.577,0	39,0
1988	105,334	58.518,9	60,6
1989	161,306	70.133,0	53,1
1990	268,540	92.600,0	66,5
1991	407,210	79.845,0	51,6
1992	752,820	87.537,0	84,9
1993	1.543,507	106.448,8	105,0
1994	3.574,400	92.841,6	131,6
1995	6.936,383	112.970,4	93,3
1996	12.960,388	120.003,6	86,8
1997	22.024,516	107.071,1	69,9
1998	32.607,560	103.779,6	48,1
1999	43.616,151	80.368,8	33,8
2000	70.483,217	104.342,3	61,6
2001	107.560,718	73.996,1	52,5
2002	158.763,564	96.354,6	47,6
2003	192.200,199	137.285,9	21,7
2004	258.361,702	192.419,5	33,7
2005	290.550,548	215.493,9	12,5
2006	346.202,360	245.116,4	19,2

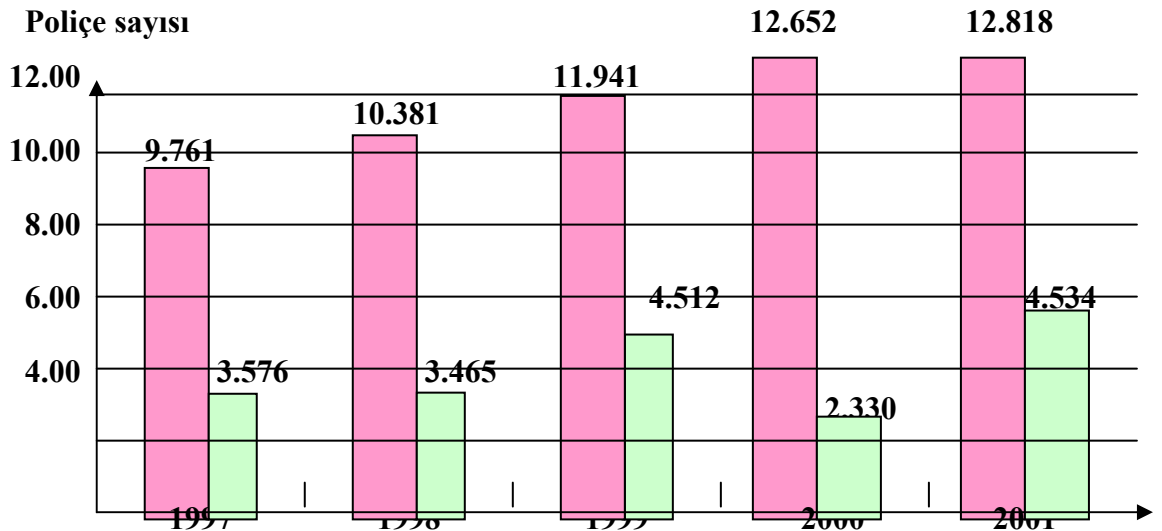


Grafik 3. 1997-2001 yılları için kişi başına prim üretimi (Sigorta Denetleme Kurulu Raporu, 2001).

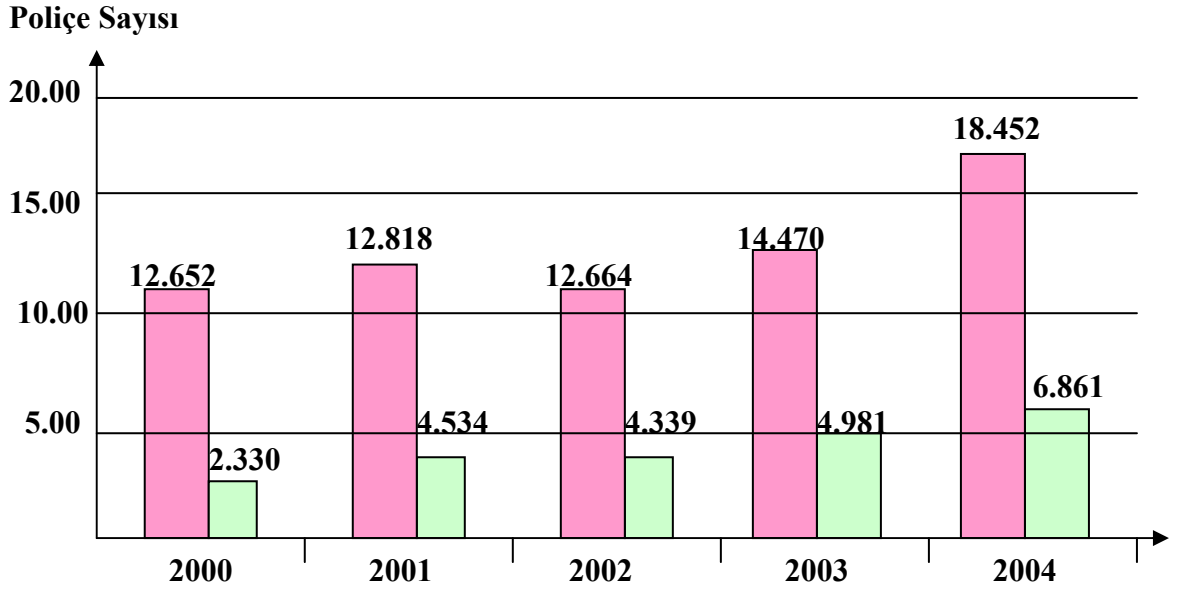


Grafik 4. 2000-2004 yılları için kişi başına prim üretimi (S.D.K., 2004).

Yukarıdaki grafikten de görüldüğü üzere, 2001 yılında kişi başına prim üretimi reel olarak 1998 yılı seviyesinin de altına inmiştir. Yıllar itibariyle bakıldığında hayat dışı branşlarda yangın dışında diğer branşlarda toplam üretim içindeki payının azalmakta olduğu görülüyor. Bununla birlikte sağlık ve hayat branşlarında yıllar itibariyle prim üretiminin toplam içindeki payı artarak devam etmektedir. Grafik 5'e göre ise 1997-2001 yılları arasında poliçe sayılarında artış görülmektedir. [Hayat dışı poliçe: ■ Hayat poliçesi: ■]

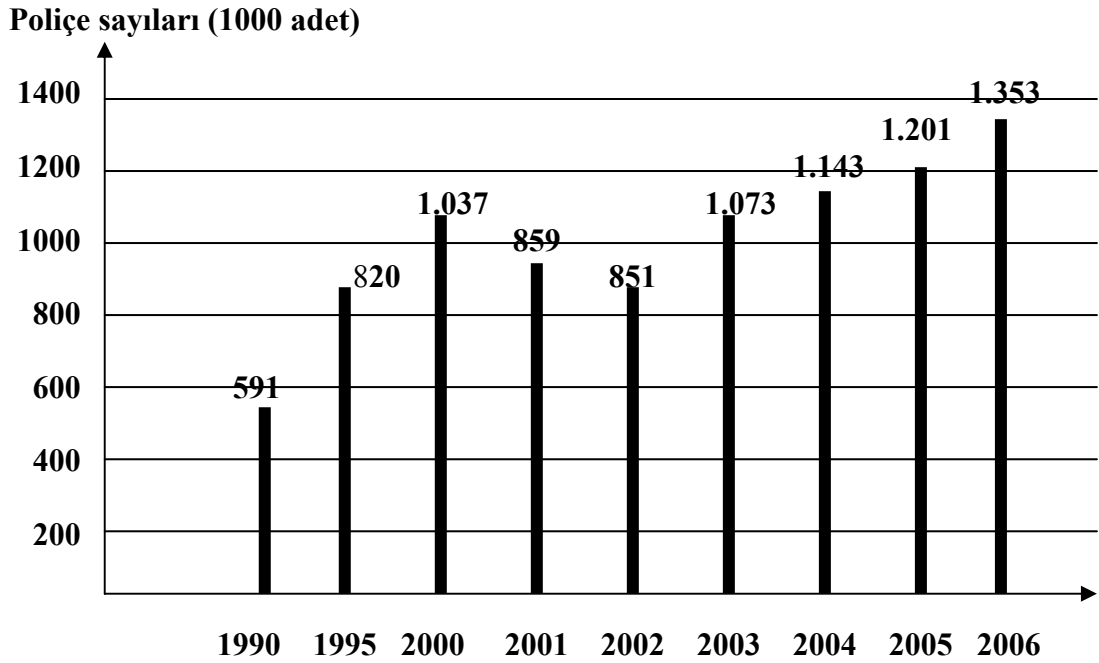


Grafik 5. 1997-2001 yılları itibariyle düzenlenmiş poliçe sayıları (S.D.K., 2004).



Grafik 6. 2000-2004 yılları itibariyle düzenlenmiş poliçe sayıları (S.D.K., 2004).

Sadece nakliyat branşında düzenlenmiş poliçe sayıları da aşağıdaki grafikte gösterilmiştir



Grafik 7. Nakliyat branşında yıllar itibariyle düzenlenmiş poliçe sayıları (S.D.K., 2006).

Nakliyat branşında, 2004 yılında düzenlenmiş olan poliçelerin % 93,55'ini emtia poliçeleri oluşturmaktadır.

Tablo 9. 2001 ve 2001 yıllarına ilişkin yurtiçi direkt işlere ait ödenen tazminatlar (S.D.K., 2001).

Sigorta Dalları	Yurt içi Direkt İşlere Ait Hasarlar				artış(%)
	2000		2001		
	Miktar	Oran(%)	Miktar	Oran(%)	
Yangın	145.525	25,53	168.270	11,17	15,63
Nakliyat	30.098	2,99	38.240	2,54	27,06
Kaza	424.602	41,49	612.522	40,66	44,26
Makine-Mon.	35.130	2,77	54.072	3,59	53,92
Ziraat	2.708	0,38	3.311	0,22	22,27
Sağlık	121.535	11,28	180.455	11,98	48,48
Hayat	237.168	15,57	449.415	29,84	89,49
Toplam	996.766	100,00	1.506.286	100,00	51,12

Tablo 10. 2003 ve 2004 yıllarına ilişkin yurtiçi direkt işlere ait ödenen tazminatlar (S.D.K., 2004).

Sigorta Dalları	Yurt içi Direkt İşlere Ait Hasarlar				artış (%)
	2003		2004		
	Miktar	Oran(%)	Miktar	Oran(%)	
Yangın	251.336	9,47	361.836	9,67	43,97
Nakliyat	88.473	3,33	88.413	2,36	0,07
Kaza	904.905	34,10	1.330.216	35,56	47,00
Makine-Mon.	128.485	4,84	110.635	2,96	13,89
Ziraat	11.556	0,44	16.756	0,45	45,00
Sağlık	352.358	13,28	487.947	13,04	38,48
Hayat	628.485	23,68	895.830	23,95	45,54
Trafik	288.012	10,85	448.948	12,00	55,88
Toplam	2.653.610	100,00	3.740.582	100,00	40,96

2003 yılında nakliyat sektöründe % 3,33'lük oran, 2004'te % 2,36'lık bir orana düşmüştür. Görüldüğü gibi nakliyat dalı, ödenen tazminatlar açısından çok küçük bir pay tutmaktadır.

4.1.2. Türk sigorta mevzuatının gelişimi

Ülkemizde sigortacılık sektörü devlet tarafından düzenlenmekte ve denetlenmektedir. Sigortacılık alanındaki ilk düzenlemeler 1864 yılında çıkartılan Deniz Ticaret Kanunu'nda yer almıştır. 1884'de çıkartılan Ecnebi Anonim Şirketlerinin Memaliki Osmaniye'deki Acenteleri Hakkında Nizamname ile Sigorta Kampanyaları Hakkında Nizamname o döneme uygun sigorta düzenlemeleridir.

1906 yılında 25 maddeden ibaret bir kanunla kara sigortalarına ilişkin düzenlemeler yapılmış ve 1914 yılında da Ecnebi Anonim ve Sermayesi Eshama Munkasim Şirketlerle Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkındaki Kanunu Muvakkat yayımlanmıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra, her alanda olduğu gibi sigortacılık alanında da atılım yapılmış ve sigortacılık yasal bir düzenlemeye oturtulmuştur. 29.05.1926 tarihinde kabul edilen Ticaret Kanunu'nda sigortaya bir fasıl ayrılmış ve 25.06.1927 tarih ve 1149 Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi Hakkında Kanun ile sigorta hukukunun temeli atılmıştır. Sigortacılık sektöründe toplanan primlerin ülke içinde değerlendirilerek ekonomik kalkınmaya katkıda bulunmasını sağlamak ve yurtiçi reasürans kapasitesini artırmak amacıyla 1911 yılında 1160 sayılı Mükerrer Sigorta İnhisarı Hakkında Kanunla Türk ve yabancı sigorta şirketlerinin milli bir reasürans şirketine reasürans devri yapmaları zorunlu tutulmuş ve daha sonra bu sistemi işletmek üzere Milli Reasürans T.A.Ş. kurulmuştur. 1991 yılında 91/2276 sayılı Kararname ile Sigortacılıkta Yurtiçi Saklama Payı ve Reasürans Kapasitesini Artırma Sistemi'ne dönüştürölen bu uygulama 2001 yılı sonuna kadar devam ettirilmiş ve 2002 yılından itibaren, sigorta şirketlerinin yurtdışı reasürörlere prim devretmeleri halinde devri öngörölen primin belirli bir tutarını Milli Reasürans T.A.Ş.'a devretmelerini zorunlu tutan bir sisteme dönüştürölmüştür. 1959 yılında, sigortacılıkta ileri ölkelerin uygulamaları da göz önüne tutularak 7397 sayılı Sigorta Şirketlerinin Murakabesi Hakkındaki Kanun çıkartılmış ve 25.06.1927 tarih ve 1149 Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi Hakkında Kanun yürürlükten kaldırılmıştır. 7397 sayılı kanunun hazırlanmasında İsviçre'de uygulanan murakabe sisteminden yararlanılmıştır.

Kanunun 30. maddesi gereği, sigortacılık sektörünün devlet adına denetimini gerçekleştirmek üzere 1962 yılında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na bağlı Sigorta Murakabe Kurulu kurulmuştur.

1987 yılında 3379 sayılı kanunla 7397 sayılı kanun büyük bir değişikliğe uğramış ve adı da Sigorta Murakabe Kanunu olarak değiştirilmiştir. Aynı yıl içinde kabul edilen 303 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile daha önce Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na ait olan sigortacılık sektöründe düzenleme yapma ve murakabe yetkisi Başbakanlık'a devredilmiş ve bu şekilde sigortacılığın gelişmesine ilişkin kararların daha etkin ve süratli alınması sağlanmıştır. Başbakanlık tarafından 303 sayılı KHK ile verilen yetkinin Hazine Müsteşarlığı'na devredilmesi nedeniyle sigortacılık sektörü 1987 yılından itibaren Hazine Müsteşarlığı bünyesinde yürütülmeye başlanmıştır.

09.12.1994 tarih ve 4059 sayılı kanun ile Sigorta Murakabe Kurulu Sigorta Denetleme Kurulu adı altında Hazine Müsteşarlığı merkez denetim birimine dönüştürülmüş, ayrıca Müsteşarlık içinde Sigortacılık Genel Müdürlüğü adı altında yeni bir birim oluşturularak, sigortacılıkla ilgili düzenlemeler anılan Genel Müdürlük tarafından yapılmaya başlanmıştır.

Türkiye'de temsilcilik açmak suretiyle faaliyette bulunan yabancı şirketlere 7397 sayılı kanunda 3379 sayılı kanunla yapılan değişikliklerden sonra, Türk şirketleriyle aynı şartlara tabi olma zorunluluğu getirilmiştir. Böylece yabancı şirketlerin de ülke içinde yeni bir şirket kurarak veya şube şeklinde teşkilatlanarak faaliyet göstermeleri ve yurtiçinde topladıkları primin bir kısmını üzerlerinde tutmaları ve böylece topladıkları primlerin kısmen yurt içinde kalması sağlanmıştır.

Günümüzde sigorta şirketleri, hayat ve hayat dışı olmak üzere iki ana gruba ayrılan sigortacılık sektöründe bu grupların sadece birinde faaliyet gösterebilmektedirler.

Sektörde, 1990 yılına kadar sigorta şirketleri tarafından uygulanacak tarifeler kamu otoritesi (Sigorta Murakabe Kurulu) tarafından belirlenmekte iken, anılan tarihte serbest tarife sistemine geçilmiş ve sektör rekabete açılmıştır. Böylece sigorta şirketleri hayat ve zorunlu sigortalar dışındaki branşlarda fiyatlarını serbestçe belirleyebilme imkânına kavuşmuşlar ve sektörde tam rekabet kurallarının işleyebileceği bir ortam yaratılmıştır.

Tarifelerin serbest bırakılması sigorta şirketlerinin ve özellikle mali durumlarının daha etkin denetimini ve bu konuda yeni düzenlemeler getirilmesini zorunlu kılmıştır. Bu amaçla, 15.09.1993 tarihinde 510 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nda değişiklikler yapılmış, ancak anılan 510 sayılı KHK'nin Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesi üzerine, 22.06.1994 tarih ve 539 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 7397 Sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun birçok maddesi günün

koşullarına uygunluk sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. 1990'lı yıllarda sigortacılık mevzuatında yapılan değişiklikler tam bir yasal çerçeveye oturtulamamış ve 3991 sayılı yetki yasasının 1995 yılında Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesi nedeniyle 539 sayılı KHK ile getirilen köklü değişiklikler de yasal dayanaktan yoksun kalmıştır. Anılan tarihten günümüze kadar geçen sürede 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun dava konusu edilen ve anayasaya aykırılık savı ile yüksek Mahkemeye götürülen birçok hükmü iptal edilmiştir. Ülkemizde 1999 yılı içinde yaşanan iki büyük deprem felaketinden sonra 27.11.1999 tarihinde 587 sayılı Zorunlu Deprem Sigortasına Dair Kanun Hükmünde Kararname çıkartılmış ve resmi konutlar dışında kalan konutlar için deprem sigortası yaptırılması zorunlu hale getirilmiştir. Zorunlu deprem sigortası yapmak, primleri toplamak ve gerektiğinde hasarları karşılamak üzere Doğal Afet Sigortaları Kurumu (DASK) oluşturulmuştur.

2000 yılında 2.849.995 milyar TL olan aktif toplamı 2001 yılında % 53,60 oranında artarak 4.377.512 milyar TL'ye yükselmiştir. Bununla birlikte sektörün aktif toplamı 2000 yılına göre ABD Doları bazında % 28,68 oranında küçülmüştür. Türkiye'de 4 reasürans şirketi faaliyet göstermektedir.

587 sayılı K.H.K.'nin 6. maddesi uyarınca, T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı ile Milli Reasürans T.A.Ş. arasında yapılan bir sözleşme ile DASK'ın teknik işlerinin yürütülmesi, 8 Ağustos 2000 tarihinden itibaren 5 yıllık bir süre için Milli Reasürans T.A.Ş.'a verilmiştir. Zorunlu Deprem Sigortası, Doğal Afet Sigortaları Kurumu nam ve hesabına sözleşme yapmaya yetkili sigorta şirketleri ve bu şirketlerin acenteleri tarafından yapılmaktadır. 2001 yılı DASK prim üretimi 50,7 trilyon TL olarak gerçekleşmiştir.

2001 yılında ise, kamu sosyal güvenlik sisteminin tamamlayıcısı olarak, bireylerin emekliliğe yönelik tasarruflarının yatırıma yönlendirilmesi ve emeklilik dönemlerinde ek bir gelir sağlanarak refah düzeylerinin yükseltilmesi, ekonomiye uzun vadeli kaynak yaratarak istihdamın artırılması ve ekonomik kalkınmaya katkıda bulunulmasını teminen, gönüllü katılıma dayalı ve belirlenmiş katkı esasına göre oluşturulan bireysel emeklilik sisteminin düzenlenmesi ve denetlenmesi amacıyla 4632 sayılı Bireysel Emeklilik Tasarruf ve Yatırım Sistemi Kanunu 07.04.2001 tarih ve 24366 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış ve 07.10.2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

4.1.3. Türkiye’de sigorta şirketlerinde YKY sistemi

Sigorta ve reasürans şirketlerinin faaliyetlerinin denetimi ve düzenlenmesi 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu’nun 30. maddesine dayanılarak, anılan kanun ve bu kanuna dayanılarak çıkartılan yönetmelikler çerçevesinde yapılmaktadır. Ayrıca yapılan inceleme ve denetimlerde 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 5. Kitabında yer alan Sigorta Hukuku hükümlerine uyulup uyulmadığı da kontrol edilmektedir.

Sigortacılık faaliyetinin düzenlenmesi, 4059 sayılı Hazine Müsteşarlığı ile Dış Ticaret Müsteşarlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun ile Hazine Müsteşarlığı içinde kurulan ve bir müsteşar yardımcısına bağlı olarak görev yapan Sigortacılık Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirilmektedir. Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta ve reasürans şirketleri ile sigortacılıkla ilgili diğer kuruluşların denetimi ise, 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu ile 4059 sayılı Hazine Müsteşarlığı ile Dış Ticaret Müsteşarlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun gereği, doğrudan Müsteşara bağlı Sigorta Denetleme Kurulu tarafından yerine getirilmektedir.

Ülkemizde, sigorta şirketlerinin mali durumları Sigorta Denetleme Kurulu tarafından mutad olarak her yıl denetlenmektedir. Bu denetimler neticesinde şirketin mali bünyesinin zayıfladığının tespit edilmesi halinde incelemeyi yapan denetim elamanı, 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu’nun Mali Bünyenin Güçlendirilmesi başlıklı 20. maddesi kapsamında gerekli tedbirlerin alınmasını isteyebilir.

Ülkemizde, sigorta şirketlerinin mali yeterlilik incelemelerinin temelini;

- i. YKY,
 - ii. Teknik karşılık ve oranlar,
 - iii. Mali analiz rasyoları ,
 - iv. Konservasyon oranları,
- oluşturmaktadır.

Ülkemizde uygulanan YKY sistemi AB sisteminden alınmıştır ve büyük ölçüde benzeşmektedir. Ancak her iki sistem arasında bazı farklılıklar bulunmaktadır (Taşdelen, 1996).

i. AB mevzuatında, ödenmiş sermayenin toplam sermayenin % 25 ve daha fazlasına ulaşması halinde, ödenmemiş sermayesinin yarısı da özkaynak hesabında dikkate alınmaktadır. Ülkemizdeki sistemde böyle bir hüküm yoktur.

ii. AB mevzuatında, hasar esasına göre YKY'nin hesaplanmasında son üç yıllık hasarların ortalaması (kredi sigortalarında son 7 yıl) dikkate alınmaktadır. Ülkemizdeki sistemde ise, yüksek oranlı fiyat artışları nedeniyle son yılda ödenen ve gerçekleşen hasar tutarları ortalama da belirleyici olduğundan sadece son bir yıla ait hasar tutarları dikkate alınmaktadır.

iii. AB'nde YKY marjının üçte biri garanti fonu olarak şirketin yükümlülüklerine karşılık şirket bünyesinde tutulmaktadır. Bizde böyle bir sistem yoktur. Bunun yerine aslında aynı amaca hizmet eden ancak yetersiz bir teminat sistemi vardır.

iv. AB sisteminde, YKY'nin hesaplanmasında sorumluluk sigortalarında (motor sigortaları hariç) prim endeksi ve hasar endeksi hesaplanırken prim tutarı ve hasar tutarı % 50 oranında artırılır.

v. AB'de Mali Yeterlilik I düzenlemeleri kapsamında çıkarılan direktiflerle, YKY'nin hesaplanmasında, finansal holdingler ve sigorta gruplarında grup içi sermayenin birden fazla kullanımını (*gearing*) dikkate alan düzenlemeler yapılmıştır. Denetim şirket bazında yapılmakla birlikte denetçiler konsolide bilançonun incelenmesinde bu hususu dikkate alacaklardır.

vi. AB'de denetleme otoritesinin mali yetersizlik durumunda sigorta şirketine müdahale aşamaları daha açık bir şekilde belirlenmiştir. Şirket özkaynaklarının asgari garanti fonunun (YKY'nin üçte biri) altına düşmesi halinde denetleme otoritesinin şirkete direkt müdahale yetkisi vardır, aksi takdirde, CYKY'nin GYKY'nin altında düşmesi halinde şirketlerden finansal plan istenir, bu finansal planı kabul edip etmeme yetkisi de denetim otoritesine bırakılmıştır.

Ülkemizdeki YKY düzenlemeleri ilk olarak sigortacılık mevzuatında, 21.06.1988 tarihinde yürürlüğe giren Sigorta ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esaslarına Dair Yönetmelik'te yer almıştır.* Halen yürürlükte bulunan yönetmelik uyarınca sigorta şirketleri, mali bünyelerinin güçlendirilmesi amacıyla önceden belirlenen oranları sağlamak zorundadırlar.

Sigorta şirketlerinin özkaynakları YKY'den düşük olamaz. YKY, hayat dışı ve hayat branşları için ayrı ayrı hesaplanmaktadır. Hayat ve hayat dışı sigorta dallarında birlikte faaliyet gösteren şirketlerde YKY tutarı, hayat ve hayat dışı dallar için hesaplanan tutarların toplamıdır. Hayat dışı (ferdi kaza ve sağlık dâhil) branşlarda, prim ve hasar esasına göre iki

* Yürürlükten Kalkan Sigortacılık Mevzuatı, 1926-1993, SDK

farklı şekilde hesaplanan tutardan yüksek olanı, hayat branşında ise yükümlülüğe ve riske ilişkin hesaplanan sonuç yükümlülük karşılama yeterlilik tutarı olarak dikkate alınmaktadır.

Yükümlülük karşılama yeterlilik tutarları toplamı şirketin özkaynak toplamı ile karşılaştırılmakta ve yükümlülük toplamının özkaynaklardan yüksek olması halinde şirketin mali durumunun yetersiz olduğu kabul edilmektedir. AB asgari garanti fonu sistemine benzer bir sistem olarak, ülkemizde sigorta şirketleri, sigorta sözleşmelerinden doğan taahhütlerine karşılık olmak üzere sigorta primleri ile orantılı teminat göstermek zorundadırlar.^{1*}

Teminat tutarı, hastalık ve ferdi kaza ile diğer hayat dışı sigortalarda, her hesap dönemi sonu itibariyle Türkiye’de akdedilmiş sigortalardan fesih ve iptaller çıkarıldıktan sonra kalan prim tutarının % 20’sinden çok olmamak üzere müsteşarlıkça tespit edilen orana (halen % 15 olarak uygulanmakta) karşılık gelen tutar, hayat sigortasında ise safi primler üzerinden ayrılan matematik karşılıklar toplamından hayat sözleşmeleri üzerine yapılmış ikrazların düşülmesinden sonra kalan tutar ile hayat muallâk tazminat karşılıkları ve tahakkuk etmiş kar payları ihtiyat toplamıdır.

Yeni kurulan şirketler, teminat tesis dönemine kadar ödenmiş sermayelerinin % 20’si oranında teminat tesis ederler.^{1**} Teminat olarak gösterilebilecek varlıklar, teminat tesisinin nasıl yapılacağı ve kullanımı ile ilgili hususlar kanunda ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

4.1.3.1 Gerekli YKY marjı

4.1.3.1.1. Hayat dışı

Prim esasına göre YKY;

Son bir yıllık süre içinde yazılan primlerden (vergi ve harçlar hariç) fesih ve iptaller düşüldükten sonra kalan tutarın 3,6 trilyon TL’ye kadar olan kısmının % 18’i, geri kalan kısmın ise % 16 ile çarpılmasından sonra bulunan sonuçların toplamının; son bir yıllık süre içinde şirket üstünde kalan hasar tutarının brüt hasara oranı % 50’den aşağı ise % 50, yüksek ise bulunan oranla çarpılması sonucu bulunan tutardır.

Hasar esasına göre YKY ;

Son bir yıllık sürede ödenen brüt hasarlara muallâk hasar karşılığının eklenmesi suretiyle bulunan tutardan rücu yoluyla tahsil edilen hasar tazminatları ve bir önceki yıl ayrılan muallâk

^{1*} 7397 Sayılı Sigorta Murakabe Kanunu madde 12.

^{1**} 7397 Sayılı Sigorta Murakebe Kanunu madde 12.

hasar karşılıkları düşüldükten sonra tespit edilecek tutarın 2,7 trilyon TL'ye kadar olan kısmının % 26, kalanının ise % 23'le çarpılması sonucu bulunan tutarlar toplamının; son bir yıllık sürede şirket üstünde kalan hasar tutarının brüt hasar tutarına oranı % 50'den aşağı ise % 50, yukarı ise bulunan oranla çarpılması sonucunda bulunan tutardır.

Hayat dışı YKY olarak esas alınacak tutar, prim ve hasar esasına göre hesaplanan tutarların yüksek olanıdır.

4.1.3.1.2. Hayat

Deniz sigortası hayat dışı sigortası kapsamında bulunduğundan, hayat sigortacılığında bu bölümde bahsedilmemiştir.

4.1.3.2. Cari YKY marjı

Sigorta ve Reasürans Şirketleri Kuruluş ve Çalışma Esasları Yönetmeliğinin 29. maddesinin son fıkrasında sigorta şirketlerinin özkaynakları belirtmiştir. Sigorta şirketlerinin özkaynakları, ödenmiş sermaye, yedek akçeler, yeniden değerlendirme fonu ve dağıtılmamış kar toplamından varsa zararın düşülmesi sonucu bulunan tutardır.

Sigorta şirketlerinin özkaynakları toplamı, YKY toplam tutarı ile prim alacak tutarının yüksek olması halinde YKY'ye ilave edilecek tutarın toplamından düşük olamaz. Ancak, Sigorta ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esasları Hakkında yönetmelikte sigorta şirketlerinin varlıkları ile ilgili getirilen sınırlamalara aykırı olarak edinilen varlıklar, şirketin YKY'nin mevcut olup olmadığının değerlendirilmesinde esas alınan özkaynak tutarından düşülür.

4.2. Türk Ticaret Filosunun Durumu

Bilindiği üzere, bir ülkenin deniz sigortacılık sektörü ile o ülkenin deniz ticaret filolarının hareketliliği ve gelişimi arasında yakın bir ilişki vardır. Bu nedenle, ülkemizdeki deniz sigortacılığının incelemesi sırasında, ticaret filolarımızın durumları hakkında da bilgi vermekte fayda görülmüştür.

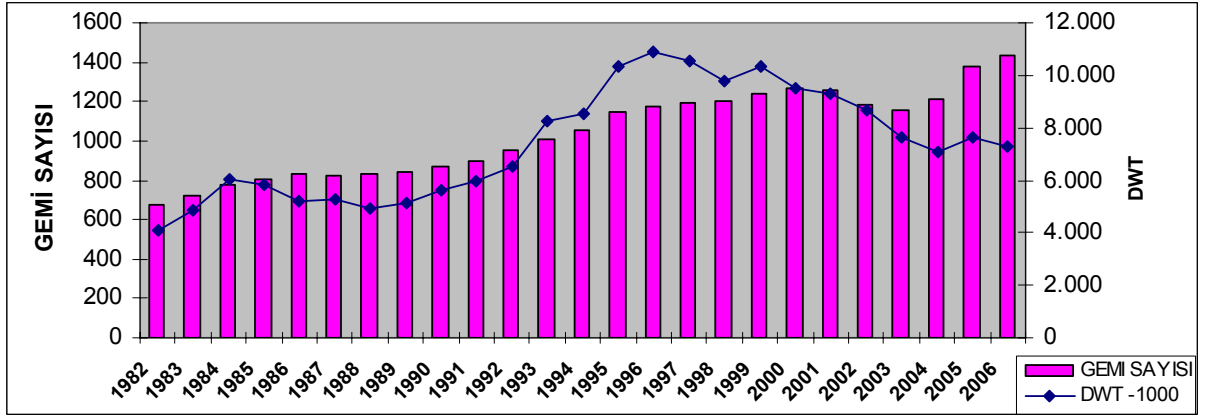
4.2.1. Türk deniz ticaret filosu kapasitesinin durumu ve yıllara göre gelişimi

Türk deniz ticaret filosunun 1980–2006 yıllarındaki adet, DWT ve GRT değişimleri Tablo 11'de görülmektedir. 1980 yılında 2,0 milyon DWT olan Türk ticaret filosu, dünya sıralamasında 35. sırada yer almıştır. Filonun gelişiminin durduğu ve gerilediği 1985–1988 ile 1998–2002 dönemleri ülkemizin yaşadığı ekonomik krizler ve dünya ile birlikte yaşanan navlun krizlerinin sonuçlarıdır.

Tablo 11. Türk deniz ticaret filosunun gelişimi (1982–2006 yılları arası)
(Denizcilik Sektörü Raporu, 2006).

Yıllar	Gemi sayısı	Tonaj (DWT) (1000)	Tonaj(GRT) (1000)
1982	675	4.105	2.440
1983	726	4.855	2.890
1984	780	6.051	3.509
1985	802	5.802	3.445
1986	835	5.234	3.182
1987	821	5.240	3.172
1988	830	4.911	2.943
1989	839	5.123	3.048
1990	868	5.639	3.356
1991	899	5.968	3.575
1992	954	6.503	3.887
1993	1012	8.255	4.843
1994	1059	8.545	5.093
1995	1143	10.310	6.239
1996	1179	10.893	6.622
1997	1197	10.563	6.525
1998	1204	9.760	6.463
1999	1242	10.322	6.778
2000	1270	9.489	6.044
2001	1261	9.307	6.002
2002	1185	8.666	5.736
2003	1152	7.627	5.113
2004	1209	7.055	4.772
2005	1379	7.603	5.229
2006	1429	7.271	5.083

Aşağıda Grafik 8’de görüleceği üzere, 1996 yılında Türk deniz ticaret filosu 10,8 milyon DWT ile dünya filoları arasında 16. sıraya yükselmiştir. 1996 yılından itibaren filomuzdaki durgunluk ve gemi kaybı dünya sıralamasında düşüşe geçmemize neden olmuştur. 2006 yılında ise bir önceki yıla oranla % 4,4 kayıpla 7,2 milyon DWT’ye gerilemiştir.



Grafik 8. Türk deniz ticaret filosunun gelişimi (Deniz Ticaret Odası Raporu, 2007).

1982'den 2006'ya kadar gemi sayısındaki artışa paralel olarak sigorta (toplanan) primlerinde belirli bir artış olması gerekmektedir. Ticaret filosunun mevcut durumunun analizinde; gemi tipleri esas alınmak suretiyle, her tip geminin, adet, tonaj (DWT, GRT) ve yaş ortalamaları yanında, sicili (ulusal ve uluslararası) ve ithal veya yurt içinde inşa durumları ayrı ayrı incelenmiştir.

Türk deniz ticaret filosunun yapısı ile ilgili analizlerde, filonun geneli üzerinde yani 150 GRT ve üzeri değerlendirme yapıldığı gibi, yaş ortalamaları tablolarında tonaj aralıkları değerlendirmeleri de yapılmıştır.

Ayrıca sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2006 itibariyle toplu olarak analiz edildiği gibi, 1997–2006 yılları arasındaki gemi tipleri itibariyle sayısal ve tonaj (GRT, DWT) durumları (artış ve azalışlar) da değerlendirmeye alınmıştır.

4.2.2. Türk deniz ticaret filosunun genel sayısal ve tonaj analizi

Türk deniz ticaret filosunu ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda, toplam 1429 adet geminin 383'ünün ithal, 1046 adet gemi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin DWT'si 5,4 milyon, inşa gemilerin DWT'si ise 1,9 milyon DWT'dir.

Toplam deniz ticaret filosunu oluşturan 1429 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; % 29,74 'ünü kuruyük, % 11,9'unu balıkçı gemileri, % 9,1'ini petrol tankerleri, % 7,63'ünü romorkörler ve % 7'sini dökmeyük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak % 34,63'üdür.

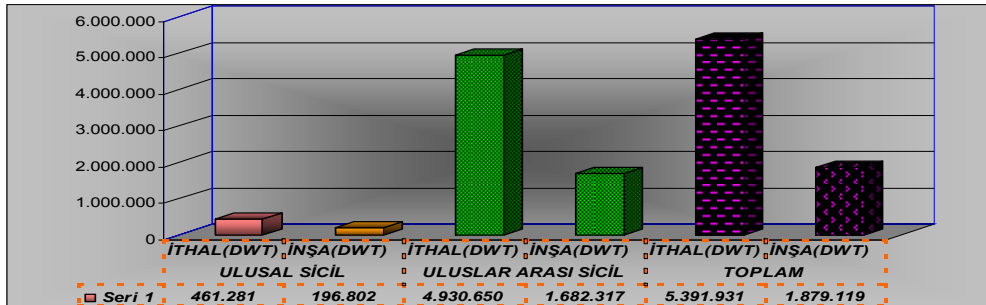
7.2 milyon DWT olan deniz ticaret filosunun DWT bazındaki çoğunluğunu sırasıyla ; % 48,02'sini dökmeyük gemileri, % 19,04'ünü kuruyük gemileri ve % 17,95'ini petrol tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin DWT yüzdesi ise, % 14,99'dur.

Türk deniz ticaret filosunun ulusal ve uluslararası sicil itibariyle dağılımı tablolarında, ithal-inşa ve sayısal-tonaj analizleri yapılmıştır. Tablo 15 incelendiğinde, 1429 adet gemiden % 48,6 'sının (695 gemi) ulusal sicile, % 51,4'ünün (734 gemi) uluslararası sicile kayıtlı olduğu görülmektedir.

Ticaret filosunun DWT olarak % 9,1'i ulusal sicile, % 90,9'u ise uluslararası sicile, GRT olarak ise % 14,0'u ulusal sicile, % 86,0'sı ise uluslararası sicile kayıtlıdır. Ulusal sicile kayıtlı toplam 658.083 DWT'lik filomuzda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 29,4'ünü dökmeyük gemileri, % 24,4'ünü kuru yük gemileri ve % 16,9'unu petrol tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, ulusal sicilin % 29,3'üdür.

Uluslararası sicile kayıtlı toplam 6,6 milyon DWT'lik ticaret filusunda en fazla tonaja sahip gemi tipleri sırasıyla, % 49,9'u dökmeyük gemileri, % 18,5'i kuru yük gemileri ve % 18'i petrol tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, uluslararası sicilin % 13,6'sıdır. Ulusal sicile kayıtlı 695 adet geminin % 18,56'sı ithal, % 80,2 'si inşa yoluyla, uluslararası sicile kayıtlı 734 adet geminin % 34,6 'sı ithal, % 65,4'ü ise inşa yoluyla edinilmiştir.

Türk deniz ticaret filosunun sicillerarası dağılımı ithal ve dâhilden inşa durumuna göre tonaj analizi tablosunda, 6,6 milyon DWT'nin % 74,6'sının uluslararası sicildeki ithal edilmiş gemilerden oluştuğu görülmektedir. Ulusal sicile kayıtlı 658.083 DWT'lik filonun 461.281 DWT'si ithal yoluyla, 196.802 DWT'si ise inşa yoluyla, uluslararası sicile kayıtlı 6.612.967 DWT'lik filonun 4.930.650 DWT'si ithal yoluyla, 1.682.317 DWT'si ise inşa yoluyla edinilmiştir.



Grafik 9. Ulusal ve uluslararası sicildeki ithal-inşa gemilerimizin tonaj analizi (D.T.O.R., 2007).

Ulusal ve uluslararası sicildeki tonaj analizine göre, toplamda (2007 raporuna göre) ithal DWT inşa DWT'yi geçmiştir. Bu toplanan sigorta primlerinin dağılımını etkilemesi muhtemeldir. Yabancı menşeli olan gemilerin (risk açısından bakılırsa) sigortalanması daha ucuz olabilir.

4.2.3. Deniz ticaret filosu 1500 DWT üzeri adet ve tonaj dağılımı

Grafik 9'da filonun, 1500 DWT kapasitesinin üzerindeki gemilerin uluslararası taşımalara uygun olabileceği varsayımından hareketle, sadece bu tonaj üzerinde kapasitedeki gemilerin dikkate alındığı sayısal ve tonaj analizi yapılmıştır.

Türk deniz ticaret filusunda 1500 DWT'nin üzerinde 556 adet gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 243 adedi ithal, 313 adedi ise inşadır. Bu tonaj grubundaki gemiler toplam filonun DWT olarak % 96,27'sini teşkil etmektedir. 1500 DWT ve üzerindeki gemilerin sicil dağılımında, büyük tonajlı gemilerin uluslararası sicili tercih ettiği gözlenmektedir.

- 1.247.569 DWT kuruyük gemileri tonajının % 6,5'i ulusal sicilde, % 93,5'i ise uluslararası sicilde,

- 3.491330 DWT dökmeyük gemileri tonajının % 5,5'i ulusal sicile, % 94,5'i ise uluslararası sicile,

- 1.248.929 DWT petrol tankerleri tonajının % 6,2'si ulusal sicile, % 93,8'i ise uluslararası sicile,

- 359.715 DWT konteyner gemileri tonajının % 28,4 ulusal sicile, % 71,6'sı ise uluslararası sicile,

- 226.355 DWT kimyasal madde tankerleri tonajının % 4,2'si ulusal sicile, % 95,8'i ise uluslararası sicile tescillidir.

4.2.4. Türk deniz ticaret filosunun genel yaş ortalamaları analizi

Tablo 12'de deniz ticaret filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Analizlerde tüm filo analiz edildiği gibi, kuruyük, dökmeyük, petrol tankerleri, konteyner ve diğer tankerler başlığı altında da tonaj grupları itibariyle sayısal ve tonaj bilgilerine yer verilmektedir.

150 GRT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 1429 adet gemi bulunmaktadır. 31.12.2006 İtibariyle bu gemilerin genel yaş ortalaması 21,77'dir.

Tablo 12. Türk deniz ticaret filosu yaş ortalaması (D.T.O.R., 2007).

GEMİ TİPLERİ	ADET	TONAJ (DWT)	TONAJ (GRT)	YAŞ(ORT)
KURU YUK GEMİSİ	425	1.384.220	871.188	28,0
DOKME YUK GEMİSİ	100	1.491.330	2.052.650	21,0
OBO GEMİSİ	1	77.673	43.487	26,0
KONTEYNER	32	359.715	284.312	9,0
KURUYUK- KONTEYNER	9	60.101	41.209	9,0
KONTEYNER/ RO-RO	2	13.820	8.786	20,0
PETROL TANKERİ	130	1.305.083	702.910	23,0
URUN TANKERİ	3	7.545	4.821	19,0
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	48	226.355	151.405	13,0
BİTKİSEL HAYVAN YAĞ.	4	6.586	3.927	25,0
LPG TANKERİ	6	26.172	25.034	18,0
ASFALT TANKERİ	2	3.318	2.357	46,0
SU GEMİSİ	16	7.656	4.446	26,0
RO-RO GEMİSİ	20	164.469	364.603	18,0
RO-RO FERRY-YOLCU	11	15.646	39.768	24,0
FERİBOT	34	11.369	59.708	16,0
TREN FERİSİ	7	7.291	11.266	35,0
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	28,0
YOLCU/YOLCU YUK GEMİSİ	43	11.842	58.080	23,0
BALIKCI GEMİLERİ	170	4.715	52.291	11,0
BİLİMSEL ARASTIRMA GEMİSİ	4	353	1.554	43,0
SEHIR HATLARI	47	8.061	24.756	29,0
DENİZ OTOBUSLERİ	24	736	9.874	14,0
ARABALI SEHIR HATLARI	24	24.452	29.318	26,0
YOLCU MOTORLARI	64		15.235	6,0
ROMORKOR	109	5.055	36.185	23,0
HİZMET GEMİLERİ	77	21.160	35.008	22,0
MAVNA/SAT	2	19.774	19.608	8,0
YUZER VINC	5	287	106.335	26,0
DİGER	9	-	8.538	18,0
Toplam	1.429	7.271.050	5.083.855	21,77

Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 29,74'ünü oluşturan kuruyük gemilerinin genel yaş ortalaması 28'dir. DWT olarak filomuzun % 48,01'ini oluşturan dökme yük gemilerimizin genel yaş ortalaması ise 21'dir.

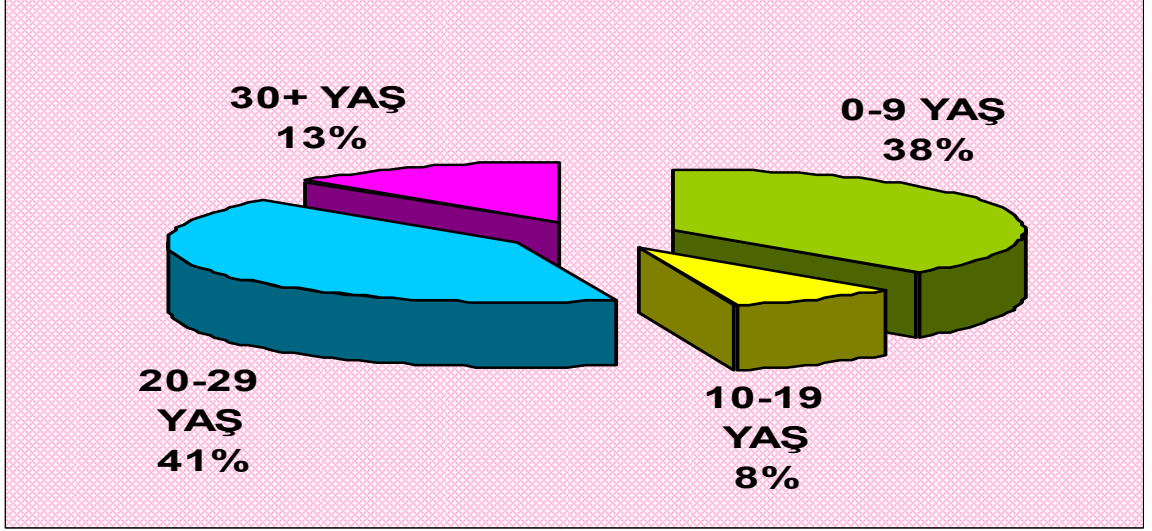
Türk deniz ticaret filosunun tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı tablosu incelendiğinde, toplam 1.429 adet ve 7.271.050 DWT'lik filonun,

- 2.747.787 DWT'lik 367 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 559.561 DWT'lik 279 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 3.022.962 DWT'lik 402 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 940.740 DWT'lik 381 adet gemi 30 yaş ve üzeri, yaş grubunda,
- yer almaktadır.

Tablo 13'de görüldüğü üzere Türk deniz ticaret filomuzun % 38'i 0-9 yaş grubunda, % 8'i 10-19 yaş grubunda, % 41'i 20-29 yaş grubunda ve % 13'ü 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 13. Türk deniz ticaret filosu tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (DWT) (D.T.O.R., 2007).

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 + Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
0 – 149	200	176	141	1,988	85	616	60	351	486	3,131
150 - 1499	27	16,393	72	42,559	89	57,501	199	151,164	387	267,617
1500 – 5999	66	263,810	44	157,391	114	357,468	89	232,766	313	1,011,435
6000 – 9999	23	185,654	71	136,625	40	288,378	11	81,661	91	692,318
10000 – 34999	29	465,564	2	29,161	44	875,410	21	439,574	96	1,809,709
35000 - 52999	11	525,653	1	43,656	26	1,042,859	1	35,224	39	1,647,392
53000 – 79999	5	328,371	2	148,181	3	206,504	0	0	10	683,056
80000–119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	6	962,166	0	0	1	194,226	0	0	7	1,156,392
Toplam	367	2,747,787	279	559,561	402	3,022,962	381	940,740	1,429	7,271,050



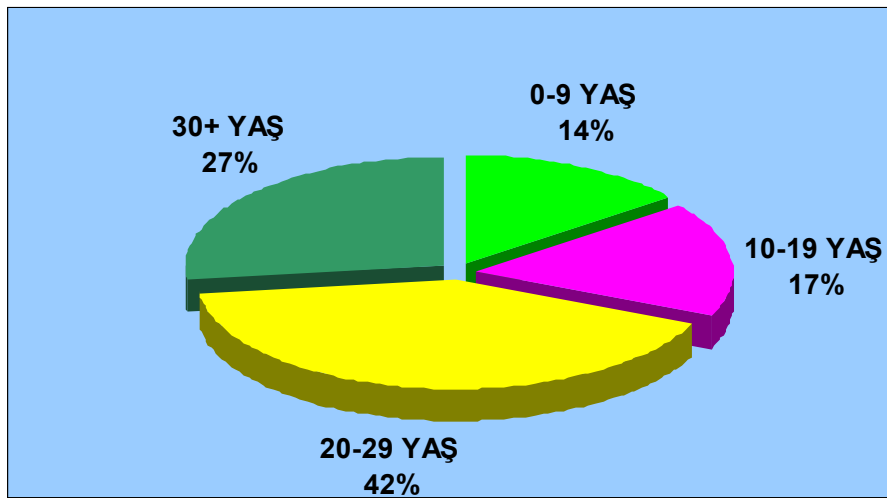
Grafik 10. Türk deniz ticaret filosunun yaş grupları itibariyle dağılımı (D.T.O.R., 2007)

Türk deniz ticaret filosundaki belli gemi tipleri itibariyle tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı tabloları incelenmektedir. Deniz ticaret filosunun sayısal olarak % 29,74'ünü oluşturan 425 adet ve 1.384.220 DWT'lik kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 198.850 DWT'lik 37 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 239.646 DWT'lik 61 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 574.287 DWT'lik 149 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 371.437 DWT'lik 178 adet gemi 30 yaş ve üzeri yaş grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

Tablo 14. Kuruyük gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibarıyla dağılımı (DWT)
(D.T.O.R., 2007).

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 +Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 – 1499	0		11	10,325	29	28,331	108	97,995	148	136,651
1500 - 5999	21	76,338	37	129,908	91	284,989	58	154,968	207	646,203
6000 – 9999	8	58,694	12	99,413	21	150,599	7	50,599	48	359,305
10000 – 34999 (HandySize)	4	63,818	0	0	7	110,368	5	67,875	16	242,061
35000 – 52999 (HandyMax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53000 – 79999 (Panamax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000 – 119999 (Cape Size)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+ (Large Size)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	37	198,850	61	239,646	149	574,287	178	371,437	425	1,384,220



Grafik 11. Kuruyük gemileri yaş ortalaması (D.T.O.R., 2007).

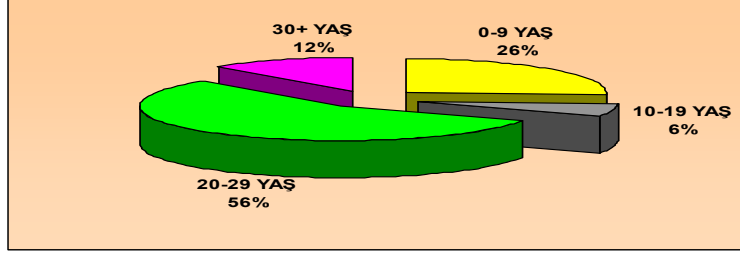
Türk deniz ticaret filomuzdaki kuruyük gemilerinin, % 14'ü 0–9 yaş grubunda, % 17'si 10–19 yaş grubunda, % 42'si 20–29 yaş grubunda ve % 27'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 15'te 101 adet ve 3.569.003 DWT'lik dökme yük ve obo gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 921.846 DWT'lik 20 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 214.963 DWT'lik 5 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 2.013.554 DWT'lik 57 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 418.640 DWT'lik 19 adet gemi 30 yaş ve üzeri yaş grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

Tablo 15. Dökme yük ve obo gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (DWT) (D.T.O.R., 2007) .

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 +Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 – 1499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500 - 5999	0	0	0	0	0	0	1	3,564	1	3,564
6000 – 9999	0	0	1	6,266	2	12,482	1	8,153	4	26,901
10000 – 34999 (HandySize)	5	107,933	1	16,860	25	557,483	16	371,699	47	1,053,975
35000 – 52999 (HandyMax)	10	485,542	1	43,656	26	1,042,859	1	35,224	38	1,607,281
53000 – 79999 (Panamax)	5	328,371	2	148,181	3	206,504	0	0	10	683,056
80000 – 119999 (Cape Size)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+ (Large Size)	0	0	0	0	1	194,226	0	0	1	194,226
Toplam	20	921,846	5	214,963	57	2,013,554	19	418,640	101	3,569,003



Grafik 12. Dökmeyük ve obo gemileri yaş ortalaması (D.T.O.R., 2007).

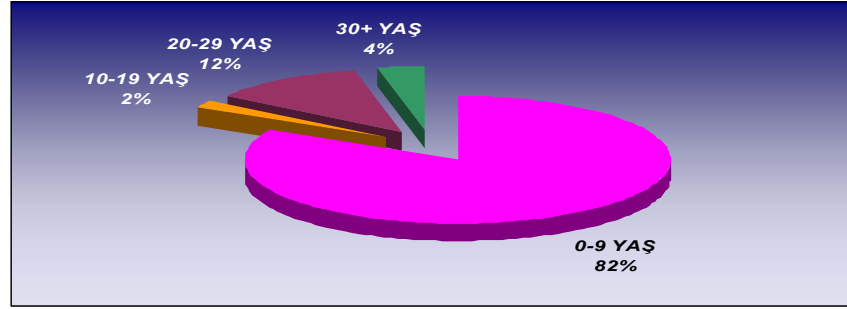
Türk deniz ticaret filomuzdaki dökmeyük ve obo gemilerinin, % 26'sı 0-9 yaş grubunda, % 6'sı 10-19 yaş grubunda, % 56'sı 20-29 yaş grubunda ve % 12'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 12'te 130 adet ve 1.305.083 DWT'lik petrol tankerlerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 1.081.001 DWT'lik 36 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 23.080 DWT'lik 24 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 152.208 DWT'lik 26 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 48.794 DWT'lik 44 adet gemi 30 yaş ve üzeri yaş grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

Tablo 16. Petrol tankerlerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (D.T.O.R., 2007).

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 +Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 – 1499	15	10,196	22	13,647	16	8,526	36	23,785	89	56,154
1500 - 5999	12	42,477	1	2,878	2	8,524	7	18,748	22	72,627
6000 – 19999	2	26,051	1	6,555	5	46,668	1	6,261	9	85,535
20000 –49999 (Product Tanker)	1	40,111	0	0	3	88,490	0	0	4	128,601
50000 - 79999 (Panamax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000 - 109999 (Aframax)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
110000 – 164999 (Suezmax)	6	962,166	0	0	0	0	0	0	6	962,166
165000 – 299999 (VLCC)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
300000+(ULCC)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	36	1,081,001	24	23,080	26	152,208	44	48,794	130	1,305,083



Grafik 13. Petrol tankerleri yaş ortalaması (D.T.O.R., 2007).

Türk deniz ticaret filosuzundaki petrol tankerlerinin, % 82'si 0–9 yaş grubunda, % 2'si 10–19 yaş grubunda, % 12'si 20–29 yaş grubunda ve % 4'ü 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

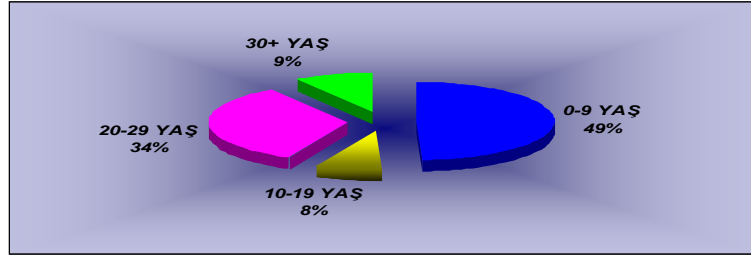
Tablo 17'de petrol tankerleri dışındaki diğer tankerlerin (ürün tankeri, kimyevi madde tankeri, bitkisel/hayvansal yağ tankeri, LNG-LPG tankeri ve asfalt tankerleri) 63 adet ve 269.976 DWT'lik diğer tankerlerin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 132.808 DWT'lik 29 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 20.582 DWT'lik 5 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 92.117 DWT'lik 18 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 24.409 DWT'lik 11 adet geminin 30 yaş ve üzeri yaş grubunda,

yer almaktadır.

Tablo 17. Diğer Tankerlerin (Ürün Tankeri, Kimyevi Madde Tankeri, Bitkisel/Hayvansal Yağ Tankeri, Lpg Tankeri, Lng Tankeri, Asfalt Tankeri) Tonaj ve Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı (D.T.O.R., 2007).

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 +Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 – 1499	0	0	1	1,121	2	2,335	2	2,407	5	5,863
1500 - 5999	25	108,433	3	13,086	10	41,649	9	22,002	47	185,170
6000 – 19999	3	24,375	1	6,375	6	48,193	0	0	10	78,943
Toplam	29	132,808	5	20,582	18	92,177	11	24,409	63	269,976



Grafik 14. Diğer tankerlerin yaş ortalaması (D.T.O.R., 2007).

2007 raporuna göre, toplamda 1.429'dur. Yaş gruplarına göre baktığımızda; küçük yaştakiler için daha az, büyük yaştakiler için daha fazla prim toplandığı anlaşılabilir. Çünkü risk artışı var.

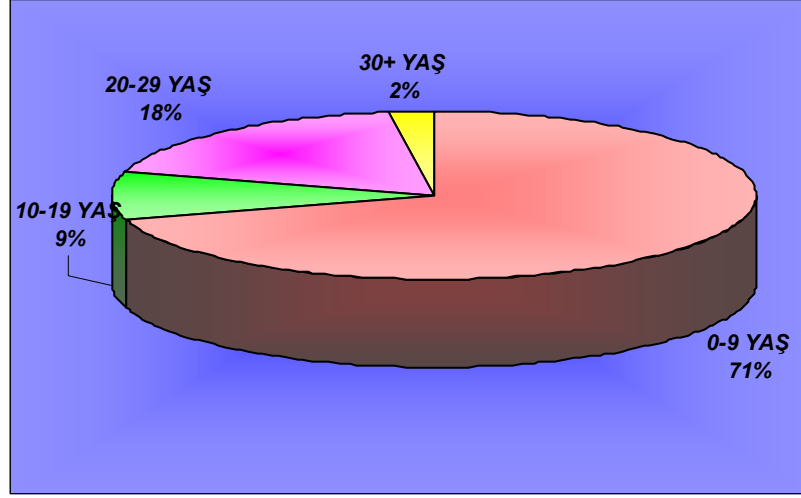
Türk deniz ticaret filosundaki diğer tankerlerin, % 49'u 0–9 yaş grubunda, % 8'i 10–19 yaş grubunda, % 34'ü 20–29 yaş grubunda ve % 9'u 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 18'de 43 adet ve 433.636 DWT'lik konteyner, kuruyük/konteyner, konteyner/Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde;

- 304.209 DWT'lik 27 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
- 40.136 DWT'lik 5 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
- 79.249 DWT'lik 9 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
- 10.042 DWT'lik 2 adet geminin 30 yaş ve üzeri yaş grubunda, yer aldığı görülmektedir.

Tablo 18. Konteyner, kuruyük-konteyner, konteyner/ Ro-Ro gemilerinin tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılımı (DWT) (D.T.O.R., 2007).

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 +Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 – 1499	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1500 - 5999	7	34,723	2	9,819	0	0	1	3,350	10	47,892
6000 – 9999	5	34,924	2	18,016	7	52,594	1	6,692	15	112,226
10000 – 34999	15	234,562	1	12,301	2	26,655	0	0	18	273,518
35000 – 52999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
53000 – 79999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80000 – 119999	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
120000+	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	27	304,209	5	40,136	9	79,249	2	10,042	43	433,636



Grafik 15. Konteyner, kuruyük/konteyner, konteyner/Ro-Ro gemilerinin yaş ortalaması. (D.T.O.R., 2007).

Grafik 15'e göre, filonun, yüksek yaş dilimlerinde toplanan sigorta primleri, küçük yaşta olanlara göre daha fazladır.

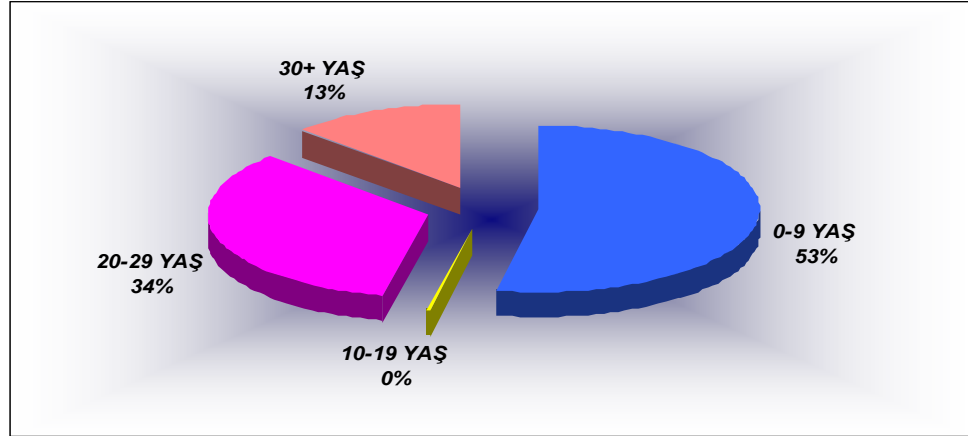
Türk deniz ticaret filosundaki konteyner, kuruyük/konteyner, konteyner/Ro-Ro gemilerinin, % 71'i 0-9 yaş grubunda, % 9'u 10-19 yaş grubunda, % 18'i 20-29 yaş grubunda ve % 2'si 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

Tablo 19'de 32 adet ve 419.566 GRT'lik; Ro-Ro gemisi, Ro-Ro ferry yolcu, tren ferry/Ro-Ro gemilerinin toplu olarak tonaj ve yaş ortalamaları incelendiğinde ;

- 222.869 GRT'lik 9 adet gemi 0-9 yaş grubunda,
 - 776 GRT'lik 3 adet gemi 10-19 yaş grubunda,
 - 142.401 GRT'lik 11 adet gemi 20-29 yaş grubunda,
 - 53.520 GRT'lik 9 adet gemi 30 yaş ve üzeri yaş grubunda,
- yer aldığı görülmektedir.

Tablo 19. Ro-Ro , Ro-Ro ferry – yolcu ve tren ferry Ro-Ro gemileri tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılım (GRT). (D.T.O.R., 2007).

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş		10 - 19 Yaş		20 - 29 Yaş		30 +Yaş		Toplam	
	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT	ADET	DWT
150 – 499	0	0	3	776	0	0	1	497	4	1.273
500 – 1600	1	977	0	0	1	993	0	0	2	1.970
1601 – 3000	0	0	0	0	0	0	1	2.981	1	2.981
3001 – 5000	0	0	0	0	2	8.190	2	8.718	4	16.908
5001 – 10000	0	0	0	0	1	8.485	3	15.729	4	24.214
10001– 30000	8	221.892	0	0	7	124.733	2	25.595	17	372.220
30001– 50000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50001 +	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	9	222.869	3	776	11	142.401	9	53.520	32	419.566



Grafik 16. Ro-Ro, Ro-Ro ferry – yolcu ve tren ferry Ro-Ro gemileri tonaj ve yaş grupları itibariyle dağılım (GRT) (D.T.O.R., 2007).

Bu grafiğe göre; yaşı fazla olan tankerlerin riski fazla olduğundan prim miktarı da fazladır. Yaşı küçük olan tankerler için toplanan primler ise daha azdır. Fakat oranca eşitlik olduğundan, primler de aynı olabilir.

Türk deniz ticaret filosundaki Ro-Ro, Ro-Ro ferry/yolcu ve tren ferry Ro-Ro gemilerinin, % 53'i 0–9 yaş grubunda, % 34'ü 20–29 yaş grubunda ve % 13'ü 30 yaş ve üzerinde yer almaktadır.

4.2.5. Türk deniz ticaret filosu kapasitesinin son on yıllık sayısal ve DWT gelişimi (1997–2006)

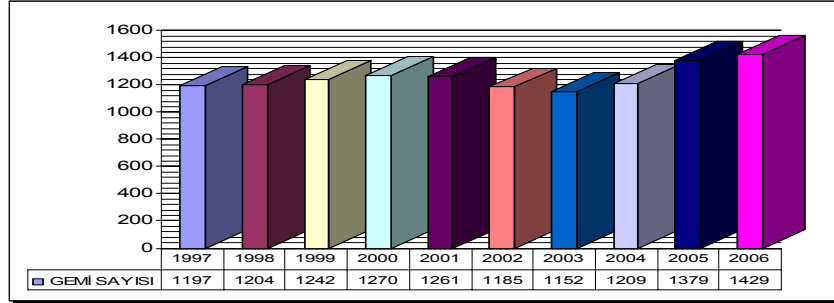
Tablo 20'de Türk deniz ticaret filusunun gemi tipleri dikkate alınarak sayısal gelişimleri incelenmiştir. On yıllık gelişim tablolarında bazı gemi tipleri önceki yıllarda filomuzda bulunmadığı için yıllık değişimlerde değerleri sıfır olarak görülmektedir. Örneğin; kuruyük-kuruyük/konteyner, petrol ve ürün tankerleri v.b.

Tablo 20. Türk deniz ticaret filusunun on yıllık sayısal gelişimi (D.T.O.R., 2007).

GEMİ TIPLERİ	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
KURUYÜK	469	465	465	460	445	414	396	396	409	425
DÖKMEYÜK	181	171	167	156	154	138	125	115	113	100
OBO	7	6	7	5	1	1	2	2	1	1
KONTEYNER	11	18	25	28	34	39	37	31	31	32
KURUYÜK/ KONTEYNER	0	0	0	0	0	3	6	8	4	9
KONTEYNER/RO-RO	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
PETROL TANKERİ	98	98	105	119	125	119	113	113	119	130
ÜRÜN TANKERİ	0	0	0	0	0	0	7	10	7	3
KİMYEVİ MAD.TANK	41	43	52	57	58	51	49	47	47	48
BİTKİSEL/HAY.YAĞ. TANK	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4
LPG TANKERİ	5	5	5	7	6	6	6	5	5	6
ASFALT TANKERİ	5	5	4	3	3	3	2	2	2	2
SU GEMİSİ	10	10	10	10	10	12	13	14	15	16
RO/RO	25	29	28	30	29	26	22	21	21	20
RO-RO FERRY/ YOLCU	0	0	0	0	0	4	6	13	12	11
FERİBOT	17	19	19	19	20	16	16	19	32	34
TREN FERİSİ	7	7	7	7	7	7	7	8	7	7
TREN FERRY/RO- RO	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
FRIGORİFİK	1	1	1	3	3	2	1	1	0	0
BALIKÇI GEMİSİ	42	42	44	54	55	52	52	62	160	170
YOLCU&YOLCU YÜK	36	40	42	39	39	27	26	28	42	43
BİLİMSEL ARAŞ	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4
ŞEHİR HATLARI	72	73	72	73	53	54	53	52	47	47
DENİZ OTOBÜSLERİ	0	0	0	0	21	22	23	23	22	24
YOLCU MOTORLARI	0	0	0	0	0	4	4	47	61	64
ŞEH.HAT.ARABALI	26	26	26	28	28	20	20	20	24	24
ROMORKÖR	139	141	158	167	165	124	125	124	101	109
HİZMET GEMİLERİ	0	0	0	0	0	33	33	40	77	77
DİĞER	0	0	0	0	0	4	4	4	10	16
TOPLAM	1197	1204	1242	1270	1261	1185	1152	1209	1379	1429

Burada da aynı analiz geçerlidir. Tonaj ve adet arttıkça, prim miktarları da artmaktadır.

Filomuz, 1997 ile 2006 arasında sayısal olarak % 19,38 oranında artmıştır. 2005–2006 yılları arasında, sayısal artış oranı ise % 3,6 olmuştur.



Grafik 17. Türk deniz ticaret filusunun sayısal gelişimi (D.T.O.R., 2007).

Buna göre, filomuzun son 10 yıllık gelişimine baktığımızda toplamda % 20'lik bir artış var. Buna göre prim miktarında benzer bir artış olmaktadır.

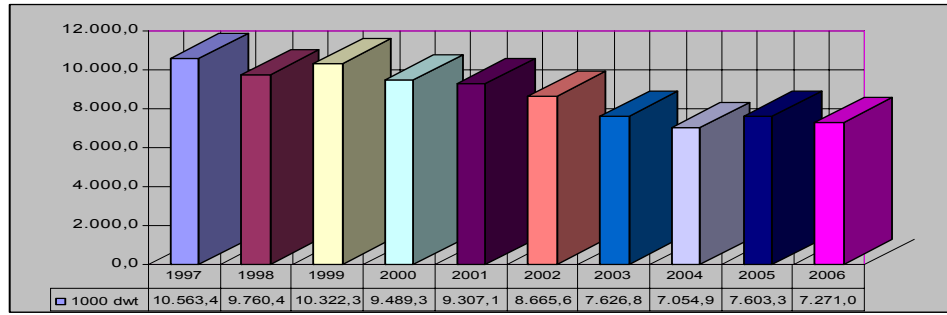
Tablo 21. Türk deniz ticaret filusunun DWT gelişimi (X1000) (1997–2006) (D.T.O.R., 2007).

GEMİ TİPLERİ	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
KURUYÜK	1421,9	1416,9	1439,5	1432	1368,1	1252,5	1192,3	1184,3	1.293,8	1384,2
DÖKMEYÜK	6853,8	6256,3	6217,3	5388,1	5492,4	4944,9	4400,8	4059,8	4.039,4	3491,3
OBO	814,1	659,1	839,4	591,2	103,3	77,7	154,4	154,4	77,7	77,7
KONTEYNER	92,9	166	222,8	250,5	332,3	400,1	386,5	309	353,6	359,7
KURUYÜK/ KONTEYNER	0	0	0	0	0	23,4	43,4	55	28,9	60,1
KONTEYNER/RO-RO	0	0	0	0	0	0	0	0	13,8	13,8
PETROL TANKERİ	945	803,1	1090,6	1247	1439,8	1351,6	808,8	734,3	1.221,2	1305,1
ÜRÜN TANKERİ	0	0	0	0	0	0	56,3	27,4	14,6	7,5
KİMYEVİ MAD.TANK	144,7	160,9	196,7	233,9	218,3	268	257,2	191,3	210,6	226,4
BİTKİSEL/HAY.YAĞ. TANK	0	0	0	0	0	0	0	0	5,6	6,6
LPG TANKERİ	18,9	18,9	18,9	26,9	24,9	24,9	24,9	21	20,9	26,2
ASFALT TANKERİ	7,8	7,8	6,6	5,3	5,3	5,3	3,5	3,3	3,3	3,3
SU GEMİSİ	6,1	6,1	6,1	4,9	4,9	5,8	6,3	6,5	7,3	7,7
RO/RO	160,3	166,3	184,8	213,7	221,7	217,2	197,2	175,8	176,3	164,4
RO-RO FERRY/ YOLCU	0	0	0	0	0	5,6	7,2	13,7	15	15,6
FERİBOT	11,5	11,7	11,9	6,6	6,6	5,3	5,3	7,1	11,5	11,3
TREN FERİSİ	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	16,7	7,3	7,3
TREN FERRY/RO- RO	0	0	0	0	0	0	0	0	6,3	6,3
FRIGORİFİK	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	0	0	0	0	0
BALIKÇI GEMİSİ	5,8	5,8	5,8	5,9	6,2	5,4	5,6	5,6	4,7	4,7
YOLCU&YOLCU YÜK	14,4	14,9	14,9	14,9	14,9	12,7	12,4	12,4	11,8	11,8
BİLİMSEL ARAŞ	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
ŞEHİR HATLARI	9,4	9,5	9,3	9,2	9,2	9,8	9,7	9,7	8,1	8,1
DENİZ OTOBÜSLERİ	0	0	0	0	0	1,7	1,7	1,7	0,7	0,7
YOLCU MOTORLARI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ŞEH.HAT.ARABALI	25,8	25,8	25,8	26,9	27,1	23,1	23,1	23,1	24,4	24,5
ROMORKÖR	21,1	21,1	22	22,2	22,2	9,5	9,4	9,1	3,9	5,1
HİZMET GEMİLERİ	0	0	0	0	0	11,3	11,3	13,6	22,1	21,2
DİĞER	0	0	0	0	0	2	2	19,7	20,1	20,1
TOPLAM	10.563,4	9.760,4	10.322,3	9.489,3	9.307,1	8.665,6	7.626,8	7.054,9	7.603,3	7.271,0

Tablo 21 incelendiğinde; Türk deniz ticaret filosunun gemi tipleri itibariyle 10 yıllık DWT değişimleri görülmektedir. Filomuzda DWT olarak ;

- 1997–1998 arasında % 7,6,
- 1998–1999 arasında % 5,7,
- 1999–2000 arasında % -8,1,
- 2000–2001 arasında % -1,9,
- 2001–2002 arasında % -6,9,
- 2002–2003 arasında % -12,0,
- 2003–2004 arasında % -7,5,
- 2004–2005 arasında % 7,8,
- 2005–2006 arasında % -4,3'lik

artış ve azalışlar olmuştur.



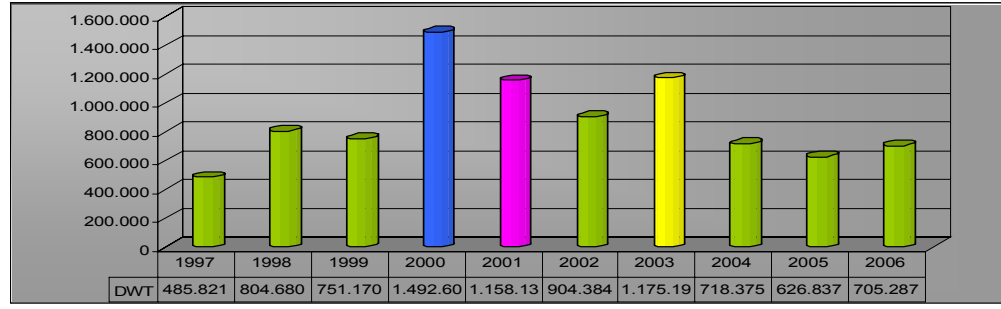
Grafik 18. Türk deniz ticaret filosunun DWT gelişimi (1997–2006) (D.T.O.R., 2007).

4.2.6. Filo Kayıpları

Tablo 22’de Türk deniz ticaret filomuzun 1997–2006 yılları arasındaki filo kayıpları görülmektedir.

Tablo 22. 1997-2006 yıllarında filo kayıpları (D.T.O.R., 2007).

YILLAR	TOPLAM (1000 DWT)	AYRILAN GEMİ SAYISI	FİLODAN AYRILAN DWT	TOPLAM FİLO ORANI %
1997	10.563	27	485.821	4,6
1998	9.760	24	804.680	8,2
1999	10.322	29	751.170	7,3
2000	9.489	40	1.492.608	15,7
2001	9.307	44	1.158.133	12,4
2002	8.665	44	904.384	10,4
2003	7.626	38	1.175.190	15,4
2004	7.054	65	718.375	10,2
2005	7.603	66	626.837	8,2
2006	7.271	42	705.287	9,7



Grafik 19. Gemi kayıpları (D.T.O.R., 2007).

4.2.7. Türk deniz ticaret filosunun dünya filosundaki yeri

01.01.2007 İtibariyle bayraklara göre dünya filosu (300 GRT'nin üzeri) 156 ülke bazında 42872 adet gemi ile 1.009.524.000 DWT'dir. Türk deniz ticaret filosu dünya sıralamasında 2007 başı itibariyle 26. sırada yer almaktadır. Tablo 23'de dünya filosunun % 22,8'ine sahip Panama 1.sırada, % 10,2 sine sahip Liberya ikinci sırada ve % 5,4'üne sahip Yunanistan ise üçüncü sırada yer almaktadır.

Tablo 23. Dünya deniz ticaret filosunun ilk 26 ülkesi (D.T.O.R., 2007).

SIRA	BAYRAK	GEMİ SAYISI	1000 GT	1000 DWT	1000 TEU	DÜNYA FİLOSU %	YILLIK DEĞİŞİM %
1	PANAMA	6015	153425	230506	2128	22.8	9.6
2	LİBERYA	1804	67067	103068	1803	10.2	13.2
3	YUNANİSTAN	1091	32193	54829	227	5.4	4.5
4	HONG KONG	1081	32736	54776	527	5.4	8.0
5	M.ISLAND	840	32134	53431	450	5.3	11.9
6	BAHAMA	1221	39087	52427	371	5.2	5.8
7	SİNGAPUR	1196	31148	49587	453	4.9	4.5
8	MALTA	1235	24603	40102	216	4.0	8.5
9	ÇİN	2364	22026	33440	344	3.3	4.7
10	GÜNEY KIBRIS	883	19082	30233	382	3.0	0.3
11	İNGİLTERE	862	19750	26030	578	2.6	3.8
12	NORVEÇ	979	16908	23010	101	2.3	4.5
13	KORE	1008	9577	15450	109	1.5	11.3
14	JAPONYA	2557	11478	14048	35	1.4	0.3
15	HİNDİSTAN	429	7900	13527	18	1.3	5.2
16	İTALYA	776	12367	13234	138	1.3	12.5
17	ALMANYA	455	11167	13164	900	1.3	-1.8
18	AMERİKA	515	9910	11664	277	1.2	-1.6
19	DANİMARKA	378	8400	10241	407	1.0	7.3
20	A&BARBUDA	1043	7783	10233	625	1.0	8.8
21	İRAN	218	5069	8858	48	0.9	-1.0
22	S.VİNCENT	667	5779	8664	82	0.9	3.6
23	BERMUDA	135	8012	8568	64	0.8	3.7
24	MALEZYA	442	5791	7897	66	0.8	5.6
25	FRANSA	228	5686	7343	146	0.7	9.2
26	TÜRKİYE	848	4770	7239	54	0.7	-4.4

Türk deniz ticaret filosunun 2000–2005 yıllarındaki dünya sıralamasında;

- 1 Ocak 2000 yılında 18. sırada,
- 1 Ocak 2001 yılında 20. sırada,
- 1 Ocak 2002 yılında 19. sırada,
- 1 Ocak 2003 yılında 20. sırada,
- 1 Ocak 2004 yılında 23. sırada,
- 1 Ocak 2005 yılında 24. sırada,
- 1 Ocak 2006 yılında 24 sırada,
- 1 Ocak 2007 yılında 26 sırada yer almıştır.

1996 yılında 10 milyon DWT ile toplam dünya filosu içinde 16. sırada yer alan filomuz 2007 başında 26. sıraya inmiştir.

4.2.8. Türk deniz ticaret filosunun komşu ve yakın bölge ülkeleri filoları arasındaki yeri

Türkiye ile komşu ve yakın bölgedeki ülkelerin deniz ticaret filolarının kapasiteleri, DWT olarak Tablo 24’de görülmektedir. Türkiye’nin komşuları arasında birinci sırasında aynı zamanda dünyanın üçüncü büyük filosuna sahip Yunanistan, ikinci sırada Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve üçüncü sırada ise İran yer almaktadır. Türkiye komşu ülke filoları arasında 4. sırada bulunmaktadır. Dünya üçüncüsü olan Yunanistan’ın 52 milyon DWT olarak görülen toplam tonajına yabancı bayrakta çalışan gemileri de eklendiğinde 150 milyon DWT’nin üzerine çıkmaktadır.

Tablo 24. Türkiye’nin ve komşu ülkelerin deniz ticaret filoları
(300 GRT ve üzeri) (D.T.O.R., 2007).

DÜNYA SIRASI	ÜLKE	GEMİ SAYISI	1000 DWT	DÜNYA %	DEĞİŞİM %
3	YUNANİSTAN	1091	54829	5.4	4.5
10	G.KIBRIS R.Y.	883	30233	3.0	0.3
21	İRAN	218	8858	0.9	-1.0
26	TÜRKİYE	848	7239	0.7	5,6
30	RUSYA	1364	6649	0.7	0.7
45	MISIR	112	1562	0,2	4.6
52	BULGARİSTAN	86	1238	0.1	-3.9
59	UKRAYNA	234	936	0.1	0.6
73	SURİYE	137	567	0.1	-4.7
89	ROMANYA	39	211	0.0	-23.8
100	IRAK	16	105	0,0	0

Dünyanın kolay bayrak altında en fazla filoya sahip otuz ülkenin dağılımı tablosu aşağıdadır. 1 Temmuz 2006 itibariyle (1000 GRT ve üzeri) 970,3 milyon DWT olan dünya filosunun % 89,1'i aşağıdaki tabloda yer alan ülkeler tarafından kontrol edilmektedir.

Tablo 25. 30 ülkenin milli ve yabancı (Major Open Registry Flags) bayraktaki gemileri (1000 GRT ve üzeri) (D.T.O.R., 2007).

SIRA	ÜLKE	ULUSAL BAYRAK		YABANCI BAYRAK		KONTROLDEKİ FİLO	
		GEMİ SAYISI	1000 DWT	GEMİ SAYISI	1000 DWT	GEMİ SAYISI	1000 DWT
1	YUNANİSTAN	720	49.269	2.320	117.160	3.040	166.429
2	JAPONYA	630	11.597	2.489	126.603	3.119	138.200
3	ALMANYA	383	12.762	2.478	67.792	2.861	80.554
4	ÇİN	1.598	30.853	1.179	36.211	2.777	67.064
5	NORVEÇ	504	13.658	860	32.743	1.364	46.401
6	AMERİKA	354	9.903	739	34.815	1.093	44.718
7	HONG KONG	274	18.036	377	25.740	651	43.776
8	KORE CUMH.	581	12.699	360	18.140	941	30.839
9	SİNGAPUR	418	15.136	261	9.243	679	24.379
10	İNGİLTERE	269	9.056	386	12.886	655	21.942
11	TAYVAN	85	3.249	444	18.462	529	21.711
12	DANİMARKA	259	9.650	414	10.565	673	20.215
13	RUSYA	1.063	5.779	441	10.361	1.504	16.140
14	İTALYA	521	11.096	147	4.073	668	15.169
15	HİNDİSTAN	271	12.897	38	1.272	309	14.169
16	BELÇİKA	52	6.045	112	5.537	164	11.582
17	İSVİÇRE	27	811	326	10.716	353	11.527
18	S.ARABİSTAN	47	869	53	10.494	100	11.363
19	TÜRKİYE	448	6.848	393	4.239	841	11.087
20	İRAN	132	8.850	22	1.033	154	9.883
21	MALEZYA	210	5.522	68	4.175	278	9.697
22	HOLLANDA	431	3.784	174	3.327	605	7.111
23	ENDONEZYA	585	3.906	128	2.483	713	6.389
24	İSVEÇ	157	1.820	172	4.300	329	6.120
25	B.A.EMİRLİKLERİ	38	506	219	5.020	257	5.526
26	KUVEYT	38	3.997	28	1.314	66	5.311
27	FRANSA	90	2.214	107	2.979	197	5.193
28	İSPANYA	122	856	115	3.574	237	4.430
29	KANADA	104	826	99	2.789	203	3.615
30	FİLİPİNLER	218	2.410	38	1.147	256	3.557
	TOPLAM	10.629	274.904	14.987	589.193	25.616	864.097

30 ülkenin DWT olarak % 31,8'i milli bayrak altında, % 68,2'si ise kolay bayrak altındadır. Bu tabloya göre Japonya ve Yunanistan'ın gemi sayısı 2000'in üzerindedir. Dolayısıyla prim üretiminin de, Türkiye'den 5 kat fazla olma olasılığı vardır.

Tablo 26. 1 Temmuz 2006 dünya filosundaki ilk 20 ülkenin (*Major Open Registry Flags*) yabancı bayraktaki gemileri (1000 GRT ve üzeri) (D.T.O.R., 2007).

SIRA	ÜLKELER	1-ADET 2-1000 DWT	PANAMA	LİBERYA	BAHAMA	MARSHAL ISLAND	MALTA	G. KIBRIS RUM CUM
1	JAPONYA	1 2	2.004 106.264	100 5520	50 1.827	6 222	1 27	17 364
2	YUNANİSTAN	1 2	516 21.439	258 16502	235 13.280	180 11.001	492 25.057	340 16.899
3	ALMANYA	1 2	35 5.106	586 26250	26 1.922	205 10.469	63 1.494	216 5.883
4	ÇİN	1 2	429 14.329	37 3109	3 208	0 0	14 223	10 236
5	AMERİKA	1 2	100 1.897	82 2407	128 8.704	165 13.219	3 42	7 22
6	NORVEÇ	1 2	65 865	42 3755	250 7.265	48 5.790	53 464	18 841
7	HONG KONG	1 2	160 10.808	21 1246	8 714	9 535	2 46	1 19
8	TAYVAN	1 2	290 8.917	69 5041	0 0	0 0	0 0	0 0
9	KORE CUMH.	1 2	284 16.413	3 449	0 0	1 155	6 142	1 62
10	İNGİLTERE	1 2	40 1.083	34 1163	66 1.407	27 1.167	7 133	25 1.056
11	İSVİÇRE	1 2	226 8.666	10 280	2 97	12 395	21 317	5 86
12	DANİMARKA	1 2	33 663	8 231	67 873	2 130	6 199	1 46
13	S. ARABİSTAN	1 2	7 188	25 6611	12 2.785	1 305	0 0	0 0
14	RUSYA	1 2	9 170	74 6573	6 41	1 11	68 825	50 1.277
15	SİNGAPUR	1 2	59 1.613	39 4252	8 365	0 0	0 0	1 30
16	BELÇİKA	1 2	11 210	0 0	13 168	0 0	10 55	1 9
17	B.A.E.	1 2	89 1.261	17 1057	14 922	3 109	6 182	11 599
18	İSVEÇ	1 2	5 58	10 402	6 307	1 9	3 21	2 9
19	TÜRKİYE	1 2	37 49	1 47	8 216	21 967	122 1.887	0 0
20	MALEZYA	1 2	13 81	0 0	12 82	0 0	0 0	0 0
	TOPLAM	ADET 1000 DWT	4.412 200.280	1.416 84.895	914 41.183	682 44.484	877 31.114	706 27.438

Tablo 26'nın devamı

SIRA	ÜLKELER	1-ADET 2-1000 DWT	ANTIGUA & BARBUDA	SAINT VINCENT	BERBUDA	CAYMAN ISLAND	TOPLAM	DİĞER KOLAY B.	GENEL TOPLAM
1	JAPONYA	1 2	0 0	0 0	0 0	1 19	2.179 114.243	310 12.359	2.489 126.602
2	YUNANİSTAN	1 2	0 0	78 2.330	2 88	21 1.097	2.122 107.693	198 9.468	2.320 117.161
3	ALMANYA	1 2	838 8.339	4 20	18 640	12 788	2.003 60.911	475 6.882	2.478 67.793
4	ÇİN	1 2	0 0	105 2.096	0 0	0 0	598 20.201	581 16.011	1.179 36.212
5	AMERİKA	1 2	7 20	21 189	28 371	45 1.187	586 28.058	153 6.758	739 34.816
6	NORVEÇ	1 2	11 127	16 46	5 58	2 19	510 19.230	350 13.511	860 32.741
7	HONG KONG	1 2	0 0	5 73	10 1.341	0 0	216 14.782	161 10.960	377 25.742
8	TAYVAN	1 2	0 0	0 0	0 0	0 0	359 13.958	85 4.505	444 18.463
9	KORE CUMH.	1 2	0 0	0 0	0 0	0 0	295 17.221	65 919	360 18.140
10	İNGİLTERE	1 2	7 68	15 200	6 587	10 294	237 7.158	149 5.728	386 12.886
11	İSVİÇRE	1 2	4 184	13 296	1 51	0 0	294 10.372	32 344	326 10.716
12	DANİMARKA	1 2	13 92	14 36	0 0	3 31	147 2.301	267 8.264	414 10.565
13	S. ARABİSTAN	1 2	0 0	0 0	0 0	0 0	45 9.889	8 605	53 10.494
14	RUSYA	1 2	6 17	28 335	0 0	0 0	242 9.249	199 1.111	441 10.360
15	SİNGAPUR	1 2	0 0	5 88	0 0	10 89	122 6.437	139 2.804	261 9.241
16	BELÇİKA	1 2	4 35	3 19	4 37	0 0	46 533	66 5.002	112 5.535
17	B.A.E.	1 2	0 0	6 47	0 0	0 0	146 4.177	73 845	219 5.022
18	İSVEÇ	1 2	1 2	1 10	15 1.239	10 105	54 2.162	118 2.138	172 4.300
19	TÜRKİYE	1 2	7 28	21 96	0 0	0 0	217 3.490	176 749	393 4.239
20	MALEZYA	1 2	0 0	0 0	0 0	1 90	26 253	42 3.922	68 4.175
	TOPLAM	ADET 1000 DWT	898 8.912	335 5.881	89 4.412	115 3.719	10.444 452.318	3.647 112.885	14.091 565.203

Dünyanın kolay bayrakta en fazla filoya sahip 20 ülkenin dağılımı tablosu aşağıdadır. 1 Temmuz 2006 itibariyle (1000 GRT ve üzeri) 617,9 milyon DWT olan toplam kolay bayrak

filosunun % 20,5'i Japonya'nın, % 18,7'si Yunanistan'ın ve % 11'i Almanya'nın sahipliğindedir.

Tablo 26'da da görüleceği üzere Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri, sıralamada % 0,68 ile 19. sırada yer almaktadır. Yabancı bayrakta çalışan gemilerimizin % 44,5'i Malta, % 22,8'i Marshal Island, % 5,9'u Panama, % 5,1'i Bahama, % 2,2'ü Bermuda, % 1,1', Liberya, % 0,7'si A.&Barbuda ve % 17,7'si ise diğer ülke bayraklarındadır.

4.3. Türk Deniz Sigortacılığının Değerlendirilmesi

Ülkemizde, sigorta şirketlerinin mali durumları Sigorta Denetleme Kurulu tarafından mutad olarak her yıl denetlenmektedir. Bu denetimler neticesinde şirketin mali bünyesinin zayıfladığının tespit edilmesi halinde incelemeyi yapan denetim elemanı, 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun Mali Bünyenin Güçlendirilmesi başlıklı 20. maddesi kapsamında gerekli tedbirlerin alınmasını isteyebilir. Şirketin YKY'sinin mevcut olmaması çeşitli nedenlerden kaynaklanabilmektedir.

Bunlar;

- i. Sermayenin yetersiz olması,
- ii. Özkaynakların yetersiz olması,
- iii. Şirketin zarar etmesi nedeniyle özkaynaklarını yitirmesi,
- iv. Yönetmeliğe aykırı varlıkların özkaynaklar hesabında negatif kalem olarak dikkate alınması nedeniyle özkaynakların yetersiz olması,
- v. Prim tahsilatının aşırı derecede düşük olması,
- vi. Şirketin üretim hacminin üzerinde prim üretmesi,
- vii. Şirketin konservasyon oranlarının, dolayısıyla ödenen hasarların üzerinde kalan kısmının yüksek olması ve bu durumun YKY tutarını artırması olarak sıralanabilir.

Bu sorunların varlığı halinde denetim elemanı, YKYnin mevcut olmamasının kaynağına bağlı olarak şirketten;

- i. Sermayenin artırılmasını, varsa ödenmemiş kısmının ödenmesini,
- ii. Prim tahsilâtlarının hızlandırılmasını,
- iii. Yönetmeliğe aykırı olarak edinilen varlıkların elden çıkartılmasını,
- iv. Prim üretiminin azaltılmasını,^{1*}

^{1*} Gelişmiş Ülkelerde şirketin prim üretim hacmi genellikle, özkaynaklarının en fazla 9 katı olarak belirlenmektedir.

v. Konservasyon tutarlarının gözden geçirilmesini isteyebilir.

Belirtilen tedbirlerin alınmasına rağmen şirketin YKY'nin sağlanamaması durumunda Şirket hakkında 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun 20. maddesinde yazılı genişletilmiş tedbirler uygulanmaya başlanır.

7397 sayılı kanunun 20. maddesine göre; bir sigorta veya reasürans şirketinin tesis etmesi gereken teminatı ya da karşılıkları tesis edememesi yahut sözleşmelerden doğan yükümlülüklerini yerine getirememesi veyahut şirketin mali bünyesinin sigortalıların hak ve menfaatlerini tehlikeye düşürecek şekilde zayıfladığının herhangi bir suretle tespit edilmesi hallerinde bakan, uygun bir süre vererek ilgili şirketten;

- a) Sermayenin artırılmasını, varsa ödenmemiş kısmının ödenmesini, sermayeye mahsuben şirkete ödeme yapılmasını veya kar dağıtımının durdurulmasını,
- b) İştiraklerin veya sabit değerlerin kısmen veya tamamen elden çıkarılmasını,
- c) Reasürans anlaşmalarının ve saklama paylarının oran ve miktarlarının değiştirilmesini,
- d) Tespit edilecek gündemle genel kurulun toplantıya çağrılmasını,
- e) Mali bünyesinin güçlendirilmesine yönelik benzeri diğer tedbirlerin alınmasını isteyebilir.

Yukarıdaki hususların yerine getirilmemesi veya bu tedbirlerin alınmasına rağmen mali bünyedeki zayıflamanın giderilememesi ya da anılan tedbirlerin alınması durumunda dahi mali bünyedeki zayıflığın giderilmesine imkân bulunmadığının herhangi bir şekilde tespiti hallerinde bakan ilgili şirketten;

- a) Mali bünyeyi zayıflatan karar ve işlemlerin yönetim veya müdürler kuruluna ait olması halinde, yönetim veya denetim veya müdürler kurulu üyelerinden bir kısmını veya tamamını görevden alarak veya yönetim veya denetim veya müdürler kurulu üye sayısını artırarak bu kurullara üye atamaya,
- b) Sigorta ve reasürans şirketinin yeni sigorta ve reasürans sözleşmesi yapma yetkisini kaldırmaya,
- c) Şirketin faaliyette bulunduğu sigorta branşlarından birine veya tamamına ait sigorta portföyünün teminat ve karşılıkları ile birlikte başka şirket veya şirketlere devrine karar vermeye yetkilidir.

7397 sayılı kanunun 20. maddesinde, bir sigorta şirketinin mali bünyesinin zayıflama nedenleri çok genel olarak belirtilmiştir. Maddede şirketin mali bünyesinin sigortalıların hak ve menfaatlerini tehlikeye düşürecek şekilde zayıflama nedenleri ile bu zayıflamanın

belirtilerine değinilmemiş ve bu hususlar incelemeyi yapan denetim elemanının takdirine bırakılmıştır.

Uzun yıllardan beri hem AB ülkelerinde hem de ülkemizde uygulanan YKY sistemi, günümüzde sigortacılık sektöründe şirketlerin sağlıklı bir yapı içinde faaliyetlerini sürdürebilmesinin temini açısından yetersiz kalmıştır. AB mevzuatında yer alan YKY esaslarına ilave düzenlemeler içeren ve esasen bu sistem AB mevzuatından daha sıkı olarak ülkemizde uygulandığı halde, kullanılan verilerin eski dönemlere ait ve yetersiz olması nedeniyle şirketler hakkında yeterli bir bilgi sunmamaktadır. YKY, şirketlerin geçmiş yıl ve yıllara ait verileri kullanılarak hesaplandığı için, şirketlerin mali projeksiyonları ve risk yönetimlerinde geleceğe yönelik bilgi şirketlerin mali projeksiyonları ve risk yönetimlerinde geleceğe yönelik bilgi sunmamaktadır. Ülkemizde de YKY konusunda prospektif yöntemlerin (senaryo yaklaşımı, *resilience test*, dinamik analiz testi) kullanılmasının, şirketin mali yetersizliğinin daha gerçekçi olarak bulunması ve gerçek risk profilinin tanınması açısından yararlı olacağı düşünülmektedir.

7397 sayılı Serbest Muhasebecilik Kanunu'nun (SMK) 20. maddesinde, bir sigorta şirketinin mali bünyesinin zayıflama nedenleri çok genel olarak belirtilmiştir. Maddede şirketin mali bünyesinin sigortalıların hak ve menfaatlerini tehlikeye düşürecek şekilde zayıflama nedenleri ile bu zayıflamanın belirtilerine değinilmemiş ve bu hususlar incelemeyi yapan denetim elemanının takdirine bırakılmıştır. Ülkemizde yapılan denetimlerde de, mali durumu yetersiz olan bir çok şirket üzerinde yapılan hesaplamalarda YKY'nin sağlandığı ortaya çıkmış ve bu nedenle, şirketlerin mali durumları ile ilgili değerlendirmelerde YKY esas kriter olarak değil, sadece yardımcı bir gösterge olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Bu sistemde yapılan en son düzenleme, 27.08.2001 tarihli tebliğ ile YKY marjlarının artırılması olmuştur. Ancak bu marjlar ülkemizdeki yüksek enflasyon nedeniyle hızla erimiş ve anlamını yitirmiştir. Ülkemizde sigortacığa bakış açısının değişmesi, ancak ekonomide yaşanacak olumlu gelişmelerle sağlanabilir. Kişilerin refah düzeylerinin artmasına paralel olarak sigorta üretimi de artacaktır. Sigortacılık sektörü, ekonomik kayıpları ikame edecek tek sistem olması nedeniyle ekonomide son derece önemli bir sektördür. Son yıllarda bankacılık sektöründe yapılan reformlarla bankalarda riske dayalı sermaye yeterliliği sistemi oluşturulmuş ve son derece kapsamlı mevzuat taraması yapılmıştır. Benzer çalışmaların sigortacılık sektöründe de yapılması gerekmektedir. Ülkemizde teminat sistemi yerine AB

sisteminde olduğu gibi garanti fonu uygulamasına geçilmesi ve asgari garanti fonunun her branş için ayrı ayrı belirlenmesinin uygun olacağı düşünülmektedir. Ayrıca şirketlerin asgari sermaye yeterliliklerinin risk esasına göre hesaplanması da, şirketlerin uluslararası piyasalardaki gelişmelere paralel olarak faaliyet gösterebilmeleri ve değerlendirilebilmeleri açısından son derece önemlidir.

Deniz nakliyat sigortası primleri ile ticaret filomuzda yer alan gemilerin DWT'leri, gemi sayıları ile poliçe sayılarının yıllara göre değişimleri de deniz ticaret sektörümüzün durumu hakkında bize bazı bilgiler verebilecektir. Ancak bu konuda yapılacak yorumlar, hiçbir zaman şirket bünyesine inmeyecek, sadece makro düzeyde genel bir fikir sahibi olmamıza yardımcı olacaktır. Bu amaçla, Tablo 8'de gösterilen 1986–2006 yılları arasında toplanan nakliyat sigortası primlerine ait veriler ile Grafik 8'deki DWT ve gemi sayılarına ait veriler, Tablo 7'deki poliçe sayıları verileri Grafik 20'de grafikler halinde gösterilmiş ve konu hakkında genel bir yorum yapabilmemiz sağlanmıştır. Burada sadece grafik şekillerinin birbirilerine göre artış ve azalış durumları önemli olduğundan, ölçeklerin üzerinde durulmamış, ancak koordinat değerleri Grafik 20'nin altındaki tabloda verilmiştir.

Grafiklerin çizimlerinde, bu tezin Tablo 7, Tablo 8 ve Grafik 8'deki verileri kullanılmıştır.

Grafik 20'nin yorumlanmasında kolaylık olmak üzere, grafik isimlerine aşağıda gösterilen semboller verilmiştir.

DWT değişim grafiği: DWT

Nakliye sigortası primi grafiği: prim

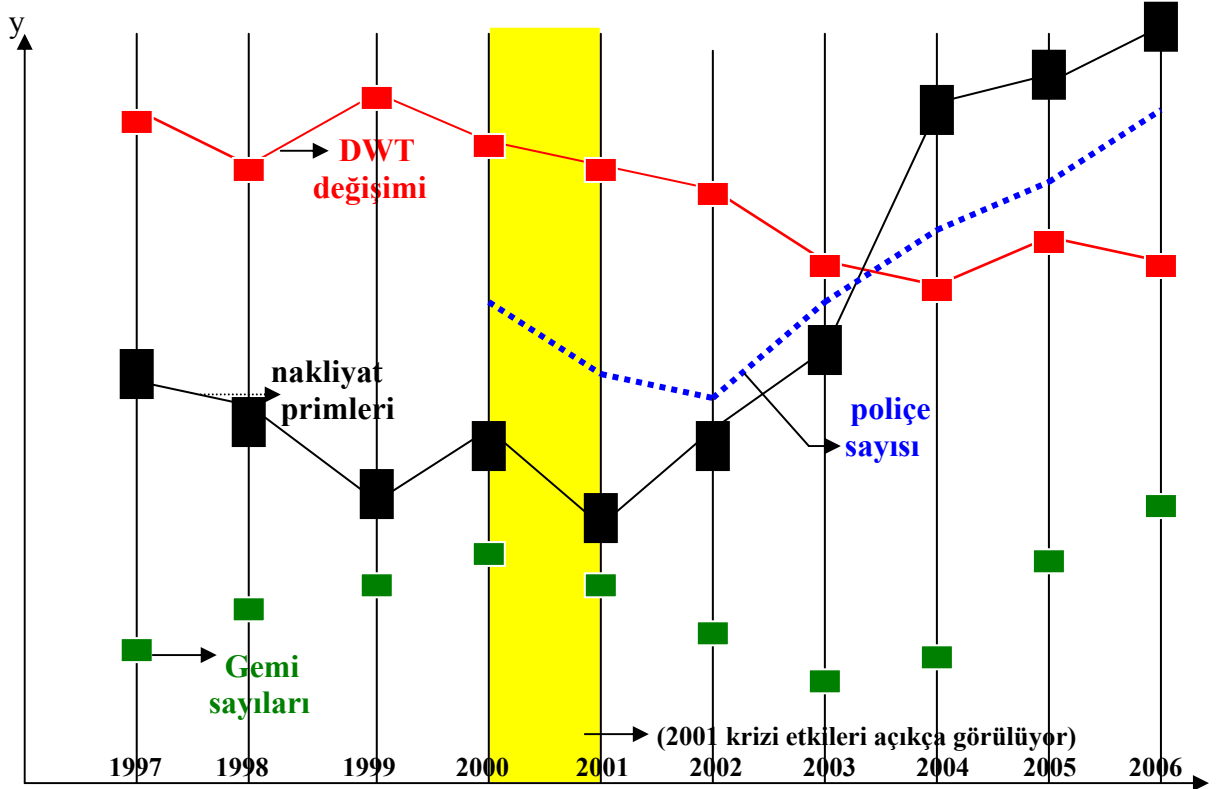
Gemi sayısı grafiği: gemi

Poliçe sayısı grafiği: poliçe

Belirli aralıkta artan grafikler : ↑

Belirli aralıkta azalan grafikler : ↓

Grafik 20'nin y eksenini; DWT ve nakliyat sigortası primleri değişimi ile poliçe ve gemi sayıları değişimlerini göstermektedir.



Yıllar	Gemi sayısı (adet) ■	primler (dolar) ■—■	1000 (DWT) ■—■	Police sayısı(1000 ad)
1997	1197	107.071,1	10.563,4	-
1998	1204	103.779,6	9.760,4	-
1999	1242	80.368,8	10.322,3	-
2000	1270	104.342,3	9.489,3	1.037
2001	1261	73.996,1	9.397,1	859
2002	1185	96.354,6	8.665,6	851
2003	1152	137.285,9	7.626,8	1.073
2004	1209	192.419,5	7.054,9	1.143
2005	1379	215.493,9	7.603,3	1.201
2006	1429	245.116,4	7.271,0	1.353

Grafik 20. Toplanan nakliye sigortası primleri ile DWT değerleri, gemi sayıları ve poliçe sayılarının yıllara göre değişimleri (Grafikteki değerlerde bu tezin Tablo 7 ve Tablo 8'deki değerleri kullanılmıştır).

Grafik 20'de, nakliyat sigortası primleri, ABD doları bazında değerlendirildiğinden, verilerde enflasyon etkisi görülmez. Sadece, nakliyyeye esas olan mal miktarı hakkında,

dolaylı bilgi verir. Nakliyat sigortası primleri grafiğinin artımı deniz ticaretindeki canlanmayı, büyümeyi, eksilmesi ise deniz ticaretindeki durgunluğu ifade edecektir.

Buna göre;

1997-1998 yıllarında , $[DWT, prim) \downarrow , gemi \uparrow]$ durumu : Deniz taşımacılığında durgunluk vardır. Deniz ticaret filomuzda, büyük DWT'li gemi kaybı olmuş, ancak ilave edilen gemilerin kapasiteleri, bu kaybı karşılayamamıştır.

1998–1999 yıllarında, $[DWT \uparrow , prim \downarrow , gemi \uparrow]$ durumu: Ticaret filomuza yüksek DWT kapasiteli gemiler ilave edilmişse de, durgunlaşmış deniz taşımacılığımız henüz kendisini toparlayamamıştır.

1999–2000 yıllarında, $[DWT \downarrow , prim \uparrow , gemi \uparrow]$ durumu: Ticaret filomuzdan büyük DWT kapasiteli gemi kayıpları olmuştur. Yeni ilave edilen gemiler ise, büyük DWT'li gemiler değildir. Ancak, deniz taşımacılığımızda canlanma başlamıştır.

2000–2001 yıllarında, $[DWT \downarrow , poliçe \downarrow , prim \downarrow , gemi \downarrow]$ durumu: Gemicilik sektörümüz tam bir durgunluğa ve gerilemeye başlamıştır. (2001 Krizinin etkileri Grafik 20'nin bu bölümünde açıkça görülmektedir.)

2001–2002 yıllarında, $[DWT \downarrow , poliçe \downarrow , prim \uparrow , gemi \downarrow]$ durumu: 2001 krizinin etkileri devam etmekte ise de, deniz nakliyatında hareketlenme başlamıştır(Bütün gerilemelere rağmen prim artışından bu sonuca varılmıştır).

2002–2003 yıllarında, $[DWT \downarrow , poliçe \uparrow , prim \uparrow , gemi \downarrow]$ durumu: Gemi sayılarında azalma devam etmekte, deniz nakliyatında canlanma giderek artmaktadır (prim artışına ilaveten poliçe sayılarının da artması, deniz nakliyat seferlerinin sıklaştığını, dolayısıyla deniz ticaretinin canlandığını göstermektedir).

2003–2006 yıllarında, $[DWT \downarrow , poliçe \uparrow , prim \uparrow , gemi \uparrow]$ durumu: Büyük DWT'li gemilerin sayılarında küçük artışlar görülse de, ticaret filomuza katılan gemilerin büyük bir kısmı küçük taşıma kapasitesine sahip gemilerdir. Poliçe sayısı ve sigorta primlerinin artışta olması, deniz nakliyatımızın bu koşullarda bile gelişmekte olduğunu veya en azından gelişmeye istekli olduğunu açıkça göstermektedir.

Grafik 20'nin yukarıdaki yorumları sonucunda, deniz ticaretimizin büyümeye elverişli bir sektör yapısına sahip olduğu, ancak ticaret filomuzun, filomuzdan ayrılan büyük DWT'li gemiler yerine aynı veya daha büyük kapasiteli gemilerle takviye edilmesinin gerektiği sonucuna varılmıştır. Deniz taşımacılığında, AB bünyesindeki şirketlerle rekabet edebilecek

kapasiteli ticaret gemilerine sahip olabilmek ise güçlü bir ekonomiye sahip olmakla mümkün olabilecektir.

Deniz ticaret filomuzun yaş ortalamasının yüksek olması ve reasürans anlaşmalarındaki kısıtlamalar nedeniyle yaşlı tekneler yurtdışında ikinci sınıf tekne sigorta piyasalarında sigorta ettirmeye devam edilmiş, bu durumda sektörün prim gelirlerini olumsuz etkilemiştir. Aynı şekilde, yabancı finans kuruluşlarının Türkiye’de düzenlenen tekne sigorta poliçelerini kabul etmemelerinden dolayı, yabancı banka ipoteği bulunan gemiler ülkemizde teminat kapsamında değildir. Buna karşılık, tekne sigortası fiyat ve muafiyetlerinde nispi bir iyileşme gözlenmiştir. Öte yandan, tekne inşaat sigortalarındaki canlanma 2005 yılında da devam etmiştir.

V. TÜRK DENİZCİLİK SİGORTA SEKTÖRÜNÜN AB DENİZCİLİK SİGORTA SEKTÖRÜNE UYUMU

5.1. Risk ve Denetim

Sigortacılık bir güven sistemidir. Bir toplumda, sigorta fikri, mutlak sonuçlar alınabildiği ölçüde yerleşir ve gelişebilir. Bunun sağlanması amacı ile de, sigorta şirketlerinin mali ve teknik bakımdan sağlam bünyeye sahip olup olmadıkları, devlet tarafından kontrol edilmelidir. Bu kontrolün esas amacı, sigortalıların korunması ve şirketlerin mali yeterliliğinin (YKY) sağlanmasıdır. Bir sigortacı sermaye ve aktiflerini yeterli ve güçlü bir seviyeye çıkaramıyorsa, denetim otoritesi, acilen ve erken süreçte müdahale edebilmelidir.

Bununla birlikte, denetim elemanlarının sigorta şirketleri üzerindeki kontrollerinin, mali yetersizlik olaylarını tamamen önleyebileceği de düşünülmemelidir. Denetimlerin ve denetimler neticesinde alınan önlemlerin daha çok, mali yetersizlik sonuçlarını en düşük kabul edilebilirlik düzeyinde tutmaya yönelik olması gerekmektedir. YKY, yeterli sermaye miktarını sağlayacak genişlikte oluşturulmalıdır. Böylece yöneticiler ve denetmenler, şirketin karşı karşıya olduğu problemleri düzelterek kadar yeterli zamana sahip olabilirler.

AB’nde YKY sistemi iyi bir şekilde çalışmaktadır. Mali yetersizlik nedeniyle iflas eden şirket sayısı yok denecek kadar azdır. Buna rağmen, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, sigortacılık sektöründe tek pazarın oluşumu konusunda üye ülkeler arasındaki uyum yetersizliğinin farkında ve bu konuda bazı engellerin olduğunu kabul etmektedir. 2000 yılında başlattığı Mali Yeterlilik II Projesi ile sigorta şirketlerinin bütün finansal durumlarının ihtiyatlı denetimi için yeni ilkeler saptamaktadır.

Bu projenin temel amaçlarından biri, sigorta şirketlerinin riskleri ile daha iyi eşleşebilecek bir YKY sistemi oluşturmaktır.

Böylece;

- Mevcut sistemdeki eksiklikler belirlenecek,
- Bankacılık sistemi ile uyum sağlanacak,

-Uluslararası muhasebe standartlarındaki gelişmelere uyum sağlanacak, YKY sistemindeki gerekli sermaye tanımı ve risk grupları yeniden tanımlanacaktır.

AB Komisyonu, yeni düzenlemelerle sektöre ek maliyet yaratılmaması konusunda ise son derece hassas davranmaktadır.

Her bir şirketin finansal yapısına göre uyarlanan içsel risk modelleri, Avrupalı denetmenlerin fazla aşına olmadığı bir sistemdir. Bu risk modelleri birlik içindeki bazı büyük şirketler tarafından kullanılmakla birlikte, denetim otoriteleri tarafından herhangi bir kontrol yapılmamaktadır.

Sistemin özelliklerinden birisi, göreceli esnekliğe sahip olmasıdır. Ancak uygulamada, Avrupa Birliği YKY sisteminin, üye ülkeler arasında, yeterince uyumlu bir şekilde uygulandığını söylemek mümkün değildir.

Mevcut sistemde gerekli sermaye hesaplanırken, sadece yazım riskleri dikkate alınmaktadır. Ayrıca yatırım riskleri üzerindeki kontrol yetersizliği de yürürlükteki sisteme yöneltilen eleştirilerin başında gelmektedir. Diğer bir eksiklik ise, mevcut YKY sisteminin sigorta şirketlerinin faaliyet hacmini ve de faaliyetlerinin çeşitliliğini dikkate almamasıdır. Sabit rasyo yaklaşımının yapısal zayıflığı nedeniyle, risk alanlarının genişletilmesi oldukça zordur.

AB ülkelerinde mali yetersizlik olasılığına karşı yaptırılan reasürans, sadece % 50 oranında dikkate alınmaktadır. Üstelik AB direktiflerinde bölüştürmeli reasürans türleri, hasar fazlası anlaşmalarından daha avantajlı olarak düşünülmektedir. Diğer taraftan sigorta grupları ile ilgili olarak, AB reform çalışmalarında sigorta gruplarına uyarlanabilen bir YKY sisteminin oluşturulması amaçlanmaktadır.

Uygulamada AB sisteminin (sabit rasyo) dışında çeşitli metodolojiler de bulunmaktadır. Bunlar, riske dayalı sermaye yaklaşımı (RBC), senaryo yaklaşımları ve olasılık yaklaşımlarıdır. Son iki metodoloji Avrupa Birliği'ne uzak bir sistemdir. Ancak daha esnek sermaye tanımlaması yapmakta ve daha fazla riski hesaba katmaktadırlar. ABD, Kanada ve Avustralya da uygulanan RBC sisteminde ise risk unsurları daha iyi tanımlanmıştır. Bu sistem yazım riskiyle birlikte, aktif riskleri ve faaliyet risklerini de içermektedir. Ayrıca, piyasa standartlarından sapmaları yansıtmak amacıyla risk esasına göre uyarlama yapmak için

esneklik sağlamaktadır. KPMG^{**} tarafından Mayıs 2002’de hazırlanan ve AB Komisyonu’na sunulan raporda, Basle Komitesi’nin bankalar için oluşturduğu sermaye yeterliliği yaklaşımının sigorta şirketleri için de uygulanabileceği belirtilmiştir.

Önerilen sistem, finansal kaynaklar, denetim incelemesi ve piyasa disiplini başlıkları altında toplam üç bölümden oluşmaktadır. Bunları;

- RBC sistemine dayalı sermaye yeterliliği, internal risk modelleri opsiyonu ve grup YKY gerekliliği,

- Denetim elemanlarının incelemesi gereken hususlar,

- Finansal bilgilerin kamuya açıklanması,

konuları altında sıralayabiliriz.

Ülkemizde ve AB’de uygulanmakta olan YKY sistemi, sigorta şirketlerinin geçmiş yıl verilerini dikkate almakta, gelecekte meydana gelecek değişimleri analiz etmemektedir. Sigorta şirketlerinin karşılaştığı risk alanlarının sınırlı bir şekilde dikkate alınması ve her bir şirketin farklı risk yapısının göz önüne alınmaması nedeniyle günümüzde bu sistem denetim otoritelerine doğru ve gerçekçi bilgi vermekten çok uzaktır. Bu nedenle de mevcut YKY sistemi, denetim otoritelerine şirketin mali yetersizliği konusunda sinyal veren bir erken uyarı sisteminden öteye gidememektedir. AB sistemine yakın olan ülkemizin mali yeterlilik sisteminin uluslararası gelişmelere uyum sağlaması amacıyla, sigorta şirketlerinin riskleri ile daha iyi örtüşebilecek, dolayısıyla riske veya prospektif modellere dayalı ve sigortalıların korunması açısından denetleme otoritesine zamanında müdahale imkânı düşünülmektedir.

5.2. Türk Denizcilik Sigorta Sektörünün AB ile Rekabet Gücü

Denizcilik sigorta sektörümüzün AB’ye uyum süreci hakkında bir yorum yapabilmek için öncelikle sigorta sektörümüzün aktif büyüklüğü ile AB ye üye devletlerin sigorta sektörlerinin aktif büyüklüklerini karşılaştırmamız gerekmektedir. Ancak söz konusu devletlerin nüfusları farklı olduğundan, sadece toplanan primlerin mukayeselerinden hareketle incelemeye başlamak bizi doğru bir sonuca götürmeyecektir. Bunun yerine, Tablo 27 ve Tablo 28’de yer alan “kişi başına düşen sigorta primleri” ile mukayeselerin yapılması daha bilimsel bir yaklaşım olacaktır. Tablolardaki değerlerin alındığı tarihlerden günümüze kadar geçen süre zarfında, üye devletlerle aramızdaki farkı ekonomik yönden kapayacak bir gelişme olmadığından, sadece bu değerlerin oranları ile mukayeseleri yapmak, sektörümüzün bugünkü

^{**} Uluslararası bir denetim şirketi

durumu hakkında bize bir fikir verebilecektir. Dolayısıyla bu tablolardan bir sonuç çıkarabilmek için tablo tarihlerinin fazla bir önemi olmayacaktır.

Tablo 29’da Türkiye’nin 2004 yılındaki kişi başına düşen prim üretim miktarının 49,7 euro olduğu görülmektedir. Bu değer bile, AB ülkelerinin 1998’deki prim üretim miktarlarının çok altındadır.

Tablo 27. AB Prim Üretimleri (1998 yılı için) (I.Ulusal Sigorta Sempozyumu Bildirisi,2000).

Ülkeler	Prim(\$ Milyon)	Kişi başına prim(\$)
İngiltere	181.045	2.858
Almanya	136.691	2.359
Fransa	116.640	2.230
İtalya	57.945	2.028
Hollanda	37.021	1.961
İspanya	28.998	1.904
Belçika	17.692	1.710
Danimarka	11.832	1.653
Avusturya	46.327	1.568
İsveç	24.381	1.393
Fillandiya	10.445	1.204
İrlanda	7.598	1.001
Portekiz	6.263	731
Luksemburg	5.625	626
Yunanistan	2.159	203
Türkiye	2.104	33

Tablo 28. Türkiye, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Macaristan’ın prim üretimleri (2002) (I.Ulusal Sigorta Sempozyumu Bildirisi, 2005)

	Türkiye	Çek Cumhuriyeti	Polonya	Macaristan
G.S.Y.i.H.	162.0	72.2	220.3	72.2
Nüfus	69,757,000	10,201,000	38,609,000	10,155,000
Hayat primi	431.0	1,085.0	2,883.0	859.0
Hayat dışı primi	1,921.0	1,799.0	3,907.0	1,238.0
Kişi başına düşen Sigorta primi	33.6	282.7	175.9	206.5

(hayat ve hayat dışı primlerin parasal değerleri: milyar euro)

Tablo 29. Türkiye 2004 yılı prim üretim değerleri (I.Ulusal Sigorta Sempozyumu Bildirisi,2005).

G.S.Y.İ.H.	Nüfus	Hayat primi	Hayat dışı primi	Kişi başına düşen sigorta primi
235.6	72,500,000	666.6	2,943.0	49.7

(hayat ve hayat dışı primlerin parasal değerleri: milyar euro)

Bugünün dünyasında küreselleşme; serbestleşme ve teknolojik gelişme sonucunda, piyasaların tek bir piyasa şeklinde işlenmesidir. Bu şekilde işleyen bir piyasa ise, eskiden ulusal piyasalarda sadece belli sayıda şirketlerle rekabet eden şirketleri, diğer ulusal piyasaların şirketleri ile de rakip hale getirecektir. Örneğin İngiltere, Almanya veya Türkiye'deki bir finans firması benzer ve serbest düzenlemelerin olduğu diğer piyasalara da çok rahatlıkla girip, kendi piyasalarında olduğu gibi faaliyet gösterebilecektir. Bu durum ise, kendi ulusal piyasasında faaliyet gösteren ve sadece birkaç firma ile rekabet eden bir firmayı diğer ulusal piyasaların firmaları ile de rekabet etmeye zorlayacaktır. Yukarıda da anlatıldığı üzere, piyasaların tek bir piyasa halinde işlemesi çok acil olarak firmaların rekabet güçlerinin artırılması sorununu da beraberinde getirmektedir. Bu nedenle, ulusal piyasalardaki firmalar bir araya gelerek, yani şirket birleşmeleriyle veya başka bir şirketi devralma yoluyla güçlerini birleştirip rekabet güçlerini arttırmaktadırlar.

Bu bağlamda Avrupa'daki belli başlı banka ve sigorta şirketlerinin birleşme ve devralmaları sonucu oluşan şirketlerin, aktif büyüklükleriyle ilgili olarak aşağıdaki değerlerle karşılaşmaktayız (Ulusal Sigorta Sempozyumu, 2005).

- Belçika'da bir şirket, başka bir sigorta şirketini satın alıyor ve 'KBC' ismini alıyor. Meydana gelen yeni şirketin aktif büyüklüğü 233 milyar dolar civarındadır.
- Belçika'da bir başka sigorta şirketinin bir banka tarafından alınması ile oluşan şirketin ismi 'Deksa' olup, bu şirketin de aktif büyüklüğünde yaklaşık 368 milyardır.
- 'Credit Civics' firması, birleşme sonrası İsviçre'de 'Winterhur' firması ismini almıştır. Aktif büyüklüğü, 689 milyar dolardır.
- Aynı şekilde iki şirketin birleşme sonucu oluşan 'Deutsche Bank'ın aktif büyüklüğü, 795 milyar dolara ulaşmıştır.

- Eski adı ‘*National Nederland*’ olan firma ‘*NMB Post Bank*’ı satın almış ve yeni ismi ‘*ING*’ olan bir firmaya dönüşmüştür. Bu firmanın aktif büyüklüğü de 500 milyar dolardır.

- Eski adı ‘*Group AG*’ olan firma, ‘*ASLK*’ isimli Belçikalı bir firmayı satın alarak, yeni ismi ‘*FORTES*’ olan firmaya dönüşmüştür. Bu firmanın da aktif büyüklüğü 404 milyar dolardır.

Yukarıda isimleri verilen bu şirketlerden başka, Forbes–2000 dergisinin her yıl yaptığı araştırmalardan, dünyada ilk 100’e giren sigorta şirketlerinin aktif büyüklüklerinin, 1,4 trilyon dolar ile 243 milyar dolar arasında değiştiği anlaşılmaktadır.

Bu anlatılanlar doğrultusunda, Avrupa’daki sigorta şirketleri ile birleşerek sermaye artırımına gidilmesi, düşük bir rekabet kapasitesine sahip olan Türk sigorta sektörü üzerinde olumsuz bir etki yapacaktır. İlk bakışta, Türkiye’deki sigorta şirketleri de birleşerek mali yapılarını güçlendirirlerse, AB’deki şirketlerle rekabet edebilme kapasitesine sahip olabilecekleri düşünülebilir. Ancak, Türkiye’nin sigorta sektörünün aktif büyüklüğü 2004 yılı sonu itibari ile 7,8 milyar dolardır. Bu kadar aktif büyüklüğe sahip olan Türkiye’nin, yukarıda sözü edilen dev şirketlerin hiçbirisi ile rekabet edemeyeceği aşikârdır. AB’ye dâhil olmamız durumunda bu büyük şirketlerin, sigorta sektörümüzü rahatlıkla bünyelerine alabileceklerini ve ekonomimiz üzerinde büyük bir baskı unsuru olabileceklerini söyleyebiliriz. Dolayısıyla, AB ile bütünleşmeden önce, henüz gelişmemiş olan, fakat rekabet gücünü arttırdıktan sonra bu gelişmiş ülkelerle rekabet edebilen seviyeye gelebilecek denizcilik sigorta sektörümüzü de bu seviyeye gelinceye kadar korumamız ve desteklememiz gerekecektir. Bu amaçla sigorta sektörümüz AB’ye aday ve üye devletlerin kullandığı Avrupa Kalkınma Fonu’ndan faydalandırılmalıdır. Aksi takdirde, bu sektörümüzün büyük yabancı şirketlerin tekeline girmesine engel olamayız. Bu fonun açıklaması ise dipnotta verilmiştir.^{1*}

^{1*} Avrupa Kalkınma Fonu (European Development Fund, Avrupa Birliği’nin Lomé Konvansiyonu kapsamında yer alan Afrika-Karayip-Pasifik (AKP) ülkeleriyle işbirliği sağlanması ve bu ülkelerin kalkınmasına destek olunması amacıyla oluşturduğu temel mali araçtır. Fon, hazırlanan yardım programları çerçevesinde kullanılmaktadır.

İlk aşamada her AKP ülkesine Fon’dan ayrılan yardım oranı ve yardımın kullanım koşulları belirlenir. Bunu takiben her AKP ülkesi için “ülke raporları” hazırlanır ve uzmanlardan oluşan bir heyetin her ülkeyi ziyaret etmesinden sonra tüm ülkelerin yardım programları belirlenir. Ülkeler, bu programlar çerçevesinde belirlenen çeşitli proje tekliflerini AB Komisyonu’na iletirler. Genel olarak Fon’dan yararlanan projeler, altyapı, tarım, fizibilite çalışmaları, mesleki eğitim programları gibi alanlarda yoğunlaşmaktadır.

Avrupa Komisyonu tarafından 6 Kasım 2007 tarihinde açıklanan Türkiye İlerleme Raporu’nda Türk sigorta sektörüne ilişkin gelişmeler, uyumda güçlüklerle karşılaşılan sorunlar ve öncelikli olarak ele alınması gereken konular çeşitli başlıklar altında incelenmektedir. Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan 2007 yılı İlerleme

Raporu'nda sektörümüze ilişkin gelişmelerin geçmiş yıllara oranla daha kapsamlı ve olumlu biçimde ele alındığı görülmektedir.

Raporda “Ekonomik Kriterler” başlığı altında sigorta sektörüne yönelik bir değerlendirmede; “Rekabet Politikası” (Başlık 8) başlığı altında ise blok muafiyet düzenlemelerine ilişkin bir değerlendirmede bulunulmuştur. Sektörümüze ilişkin kapsamlı değerlendirmeler ise “Mali Hizmetler” (Başlık 9) başlığı altında yapılmıştır.

Bankacılık, sigortacılık ve menkul kıymetlerin içerisinde yer aldığı “Mali Hizmetler” başlığı altında yapılan genel anlamda olumlu değerlendirmelere karşın, İlerleme Raporu'nda, Kıbrıs Rum Yönetimi'ne havaalanları ve limanlarını açmadığı sürece ülkemizin bu başlığa ilişkin müktesebatı tam anlamıyla uygulamış sayılmayacağı vurgulanmıştır.

11 Aralık 2006 tarihinde Brüksel'de yapılan AB Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi Toplantısı'nda havaalanları ve limanlarını Kıbrıs Rum Kesimi'ne açmaması nedeniyle Türkiye ile müzakerelerde sekiz başlığın kısmen askıya alınması kararı alınmış, bu karar 14/15 Aralık 2006 tarihinde AB Konseyi tarafından kabul edilmişti. Askıya alınan başlıklar arasında “mali hizmetler” de bulunmaktadır. Askıya alınan diğer başlıklar ise malların serbest dolaşımı, iş kurma hakkı ve hizmet sunumu serbestisi, tarım ve kırsal kalkınma, balıkçılık, ulaştırma politikası, gümrük birliği ve dış ilişkilerdir.

Avrupa Komisyonu tarafından Türkiye için hazırlanan 2007 Yılı İlerleme Raporu içerisinde, sektörümüze ilişkin değerlendirmeler yer almaktadır. Raporda ilk kez sigorta sektörümüzün Avrupa Birliği müktesebatına “kısmen uyumlu” olduğu vurgulanmıştır.

2006 sonrasında aday ülkelere yönelik katılım öncesi mali yardımların tek bir çatı altında toplanması planlanmaktadır. Bugüne kadar aday ülkelerinin kullanımı için PHARE, ISPA, SAPARD ve CARDS adlı farklı enstrümanlar kullanılmaktaydı. Bunlardan PHARE; Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin adaylık dönemlerinde bu ülkelerin Katılım Ortaklığı Anlaşmaları çerçevesindeki önceliklerin gerçekleştirilmesi için finansal destek sağlamıştır. ISPA, orta ve doğu Avrupa ülkelerinin adaylık dönemlerinde çevre ve ulaşım alanında altyapı projelerine destek olmuştur. SAPARD, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinin adaylık dönemlerinde tarım ve kırsal alandaki yapısal reformlara, CARDS ise, Batı Balkanlardaki ülkelerin desteklenmesini sağlamışlardır.

Türkiye Katılım Öncesi Mali Yardımda, PHARE da belirtilen içeriklere sahiptir. Ve Türkiye'nin adaylık sürecine bu finansal enstrüman destek sağlamıştır.

2007-2013 bütçe döneminde, Avrupa Birliği tüm bu mali yardım araçlarını “IPA-Instrument for Preaccession” adı altında tek bir finansal enstrüman altında toplamayı planlamaktadır. IPA; hem aday ülkelere, hem de potansiyel aday ülkelere yönelik mali yardımı kapsayacaktır. Katılım öncesi mali yardım aracı olan IPA'nın aşağıda belirtilen 5 ana bölümden oluşması planlanmaktadır:

- Geçiş dönemi yardımı ve Kurumsal yapılanma
- Bölgesel ve sınır ötesi İşbirliği
- Bölgesel Kalkınma
- İnsan Kaynakları Gelişimi
- Kırsal Kalkınma

İlk iki bölümdeki yardımlar; hem aday ülkelere hem de potansiyel aday ülkelere, diğerleri ise sadece aday ülkelere yönelik olacaktır. Kurumsal yapılanma başlığı altındaki yardımlar, aday ülkelerin AB mevzuatına tam uyumunu amaçlamaktadır. Bölgesel kalkınma, insan kaynakları gelişimi ve kırsal kalkınma maddeleri aday ülkelerin katılım sonrası AB fonlarını etkin şekilde yönetimini hedeflemektedir. Aday ve potansiyel aday ülkelerin yararlanabildiği bölgesel ve sınır ötesi işbirliği başlıkları ise tüm bu faaliyetleri desteklemektedir.

5.3 Türk Deniz Sigorta Sektörünün SWOT Yöntemi ile Yorumlanması:

Türk Deniz Sigorta sektörümüzün durumu tezin 3, 4, 5.1 ve 5.2 bölümlerinde, SWOT yönteminin^{'*} ruhuna uygun bir şekilde incelenmiş, bu incelemelerin yorumları ise, söz konusu yöntemin 4 temel ana başlığına uygun şekilde yapılmaya çalışılmıştır.

SWOT yönteminin 4 temel ana başlığı;

- Deniz sigorta sektörümüzün olumlu ve güçlü olan özellikleri (strength),
- Deniz sigorta sektörümüzün olumsuz veya zayıf olan özellikleri (weakness),
- Deniz sigorta sektörümüzün içte ve dışta sahip olduğu fırsatlar (opportunity),
- Deniz sigorta sektörümüzün etrafındaki olası risk ve piyasa tehditleri (threat) şeklindedir.

5.3.1. Deniz sigorta sektörümüzün olumlu ve güçlü olan özellikleri (strength)

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili olması sektörümüz için bir avantajdır. Buna ilaveten, Grafik 20'nin incelenmesinden, 2002 yılından sonra, deniz nakliyatında canlanmanın giderek arttığı, prim artışına ilaveten poliçe sayılarının da arttığı, dolayısıyla deniz nakliyat seferlerinin sıklaştığı ve deniz ticaretinin canlandığı görülmektedir.

5.3.2. Deniz sigorta sektörümüzün olumsuz veya zayıf olan özellikleri (weakness)

- Grafik 20'nin incelenmesinden, ticaret filomuzun, filomuzdan ayrılan büyük DWT'li gemiler yerine aynı veya daha büyük kapasiteli gemilerle takviye edilmesinin gerektiği sonucuna varılmıştır. Deniz taşımacılığında, AB bünyesindeki şirketlerle rekabet edebilecek kapasiteli ticaret gemilerine sahip olabilmek ise güçlü bir ekonomiye sahip olmakla mümkün olabilecektir.

'* SWOT yöntemi:

Kurumsal yapının, bir takım kriterlere tabi tutularak incelenmesi teknikleri, modern iş yönetiminin elinden düşürmediği araçlardır. Bu sayede, o kurumun, şu andaki durumu, doğru işleyip işlemediği, kolaylıkla belirlenmiş olur. Bu tekniklerden biri olan SWOT analizi de, firmaların kurumsal işlerliğini, rekabet gücünü, sektördeki konumunu, piyasadaki dış tehditlerin varlığını v.s. yi değerlendiren yöntemlerinden biridir.

SWOT kelimesi strength, weakness, opportunity ve threat kelimelerinin baş harflerinin birleştirilmelerinden oluşmuştur.

Bu kelimelerden;

- Strength : Kurumun olumlu ve güçlü olan özelliklerini,
Weakness : Kurumun olumsuz veya zayıf olan özelliklerini,
Opportunity : Kurumun içte ve dışta sahip olduğu fırsatları,
Threat : Kurumun etrafındaki olası risk ve piyasa tehditlerini sorgular.

SWOT analizi; kurumların iç ve dış durumlarının değerlendirmesini içeren ve yönetim açısından şu andaki konularını görebilmelerine büyük kolaylık sağlayan stratejik bir yönetim uygulamasıdır. Ancak, SWOT analizinin temel başarısı, doğru soruların sorulup, doğru cevapların alınmasına bağlıdır.

- Deniz ticaret filomuzun yaş ortalamasının yüksek olması ve reasürans anlaşmalarındaki kısıtlamalar nedeniyle yaşlı teknelerin, yurtdışında ikinci sınıf tekne sigorta piyasalarında sigorta ettirilmesine devam edilmiş, bu durum ise sektörün prim gelirlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Aynı şekilde, yabancı finans kuruluşlarının, Türkiye’de düzenlenen tekne sigorta poliçelerini kabul etmemelerinden dolayı, yabancı banka ipoteği bulunan gemiler, ülkemizde teminat kapsamında değildir.

- AB ülkelerinde ve ülkemizde üretilen sigorta primleri ile bu primlerin dünyadaki payı, GSYİM’lere oranları ve kişi başına düşen prim miktarları, 2005 yılı verileri için Tablo 30’da gösterilmiştir. Bu tablonun incelenmesinden de, sigorta sektörümüzün, dolayısıyla deniz sigorta sektörümüzün, AB ülkeleri denizcilik sigortası sektörü ile rekabet gücünün ne kadar az olduğu açıkça görülmektedir.

Tablo 30. 2005 yılı Türkiye ve Avrupa Birliği sigorta sektörlerinin prim değerleri (Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği Raporu, 2006).

Ülke adı	Prim üretimi (milyon \$)	2004 yılına göre reel artış (%)	Dünyadaki payı (%)	Primlerin GSYİM’ye oranı (%)	Kişi başına prim (\$)
İngiltere	336.157	13.0	9.77	12.86	4.755
Fransa	220.237	9.8	6.40	10.18	3.462
Almanya	197.964	1.8	5.75	6.85	2.318
İtalya	141.357	7.5	4.11	7.39	2.225
Hollanda	59.578	-2.2	1.73	9.48	3.653
Polonya	9.446	10.3	0.27	3.11	245
Macaristan	3.364	10.7	0.10	3.08	333
Türkiye	5.691	7.4	0.17	1.57	78

- 14/06/2007 tarihli ve 26552 sayılı resmi gazetede yayınlanan Yeni Sigorta Kanunu’nda, deniz sigortacılığımızla ilgili düzenleyici herhangi bir maddenin de yer almaması, bu sektörümüz için bir dezavantaj kabul edilmelidir.

5.3.3. Deniz sigortacılığımızın içte ve dışta sahip olduğu fırsatlar (opportunity)

- Ülkemizdeki sigorta şirketleri, birbirileri ile veya bankalarla birleşerek, aktif büyüklüklerini arttırma imkânlarına sahiptirler.

- Deniz ticaret hacmini her zaman büyütebilme şansımız vardır. Zira ülkemizin üç tarafı da denizlerle çevrilidir.

- Sigorta sektörümüzün, AB'ye aday ve üye devletlerin kullandığı Avrupa Kalkınma Fonu'ndan faydalandırılmasına olanak tanınmalıdır.

5.3.4. Deniz sigorta sektörümüzün etrafındaki olası risk ve piyasa tehditleri (threat)

Avrupa'daki belli başlı banka ve sigorta şirketlerinin birleşme ve devralmaları sonucu oluşan şirketlerin aktif büyüklükleri, madde 5.2 den de görüleceği üzere, 233 milyar dolarla 798 milyar dolar arasında değişmektedir.

Bu şirketlerden başka, Forbes-2000 dergisinin her yıl yaptığı araştırmalardan, dünyada ilk 100'e giren sigorta şirketlerinin aktif büyüklüklerinin, 1.4 trilyon dolar ile 243 milyar dolar arasında değiştiği anlaşılmıştır.

Bu anlatılanlar doğrultusunda, ülkemizdeki sigorta şirketlerinin, Avrupa'daki sigorta şirketleri ile birleşerek sermaye artırımına gitmeleri, düşük bir rekabet kapasitesine sahip olan Türk sigorta sektörü üzerinde olumsuz bir etki yapacaktır. İlk bakışta, Türkiye'deki sigorta şirketleri de kendi aralarında birleşerek mali yapılarını güçlendirirlerse, AB'deki şirketlerle rekabet edebilme kapasitesine sahip olabilecekleri düşünülebilir. Ancak, Türkiye'nin sigorta sektörünün aktif büyüklüğü 2004 yılı sonu itibari ile 7,8 milyar dolardır. Bu kadar aktif büyüklüğe sahip olan Türkiye'nin, yukarıda aktif büyüklükleri verilen Avrupa'nın dev şirketlerin hiçbirisi ile rekabet edemeyeceği aşikârdır. AB'ye dâhil olmamız durumunda bu büyük şirketlerin, sigorta sektörümüzü rahatlıkla bünyelerine alabileceklerini ve ekonomimiz üzerinde büyük bir baskı unsuru olabileceklerini söyleyebiliriz. Eğer tedbir alınmazsa yukarıda anlatılan hususlar, sigorta sektörümüz, dolayısıyla deniz sigorta sektörümüz üzerinde, bir piyasa tehdidi ve risk oluşturmaktadır.

TARTIŞMA ve SONUÇ

Deniz sigorta şirketlerimiz, deniz yoluyla yapılan taşımacılıktan elde ettikleri sigorta primleri ile gelişir, ekonomimize katkıda bulunurlar. Bu durum ise, deniz taşımacılığımızın yoğunluğuna, deniz yolu ile yapılan ihracatın büyüklüğüne ve nihayet güçlü bir ekonomiye sahip olmamıza bağlıdır. Ancak, Grafik 20'nin incelenmesinden, deniz ticaret filomuzun yaşlanmaya başladığı, küçük tonajlı ticaret ve yük gemilerinin filoya katılması sonucu gemi sayısında bir artış olduğu görülse bile, filoyu terk eden büyük DWT kapasiteli gemilerin yerinin ekonomik nedenlerle bir türlü doldurulamadığı açıkça görülmektedir. AB'nin direktiflerini yerine getirip, gerekli düzenlemeleri yapmak suretiyle AB entegrasyonuna dâhil olsak bile, bu ekonomik boyutlarda, deniz ticaret filozumuzun, AB ve dünya deniz ticaretinde söz sahibi olamayacağı gibi, 2004 yılı sonu itibariyle 7,8 milyar dolarlık aktif büyüklüğe sahip sigorta şirketlerimizin de AB bünyesinde bulunan ve ortalama 500 milyar dolar aktif büyüklüğe sahip dev sermayeli yabancı şirketlerle rekabet etmesi imkânsızdır.

2. ve 3. bölümde verilen tablo değerlerinin incelenmesinden, Türk sigorta sektörünün, dolayısıyla Türk denizcilik sigorta şirketlerinin finans gücünün, AB ülkelerindeki şirketlerin finans gücünün çok altında olduğu, dolayısıyla tedbir alınmazsa AB ile entegrasyondan sonra da bu şirketlerle rekabet edemeyecekleri anlaşılmaktadır.

Diğer bir analizde ise, ticaret filomuzun yaşlı olması ve yaşlı teknelerin yurtdışında ikinci sınıf tekne sigorta piyasalarında sigorta ettirilmeye devam etmiştir. Bu durum ise sigorta primlerimizi olumsuz yönde etkilemiştir. Yabancı finans kuruluşlarının Türkiye'de düzenlenen tekne sigorta poliçelerini kabul etmemelerinden dolayı, yabancı banka ipoteği bulunan gemiler ülkemizde teminat kapsamında değildir. Ayrıca tekne sigortası fiyat ve muafiyetlerde nispi bir iyileşme göze çarpmaktadır. Buna ilaveten, tekne inşa sigortalarında canlanma 2005 yılında da devam etmektedir. 2007'de ithal DWT'nin, inşa DWT'yi geçmesi ile yabancı gemilerin (risk açısından bakılırsa) sigorta ettirilmesi daha ucuz olabilir. AB'ye sunulan raporda, Basle Komitesi'nin bankalar için oluşturduğu sermaye yeterliliği projesinin sigorta şirketleri için de uygulanabileceği belirtilmektedir.

YKY (Yükümlülük karşılama yeterliliği) sisteminin bir erken uyarı sistemi olmasından öteye gidememektedir. Bu yüzden, AB sistemine yakın olan ülkemiz mali yeterlilik sisteminin uluslararası gelişmelere uyumu için, sigorta şirketlerinin riskleri ile daha iyi örtüşebilecek, dolayısıyla riske veya prospektif modellere dayanan ve sigortalının korunması açısından denetleme otoritesine zamanında müdahale imkânı düşünülmektedir. Avrupa Komisyonu raporuna göre; teknik karşılıklar, aktif değerlendirme alanlarında düzenlemeler, risk açısından yazım riski, aktif riski (faiz oranı, enflasyon, piyasa değeri), kredi riski ve faaliyet riski sayılabilir ki, iyi bir sermaye gerekliliği değerlemesi için, sigortacının risk profilini ve bunun finansal etkilerinin bilinmesi gerekir. Bu yüzden gerek AB direktiflerinde, gerekse kendi mevzuat ve piyasa düzenlemelerimizde buna dikkat edilmesi, AB sigorta piyasasına entegrasyonunda deniz sigortacılığımız açısından da çok önem taşımaktadır.

AB'de YKY sistemi iyi bir şekilde çalışmaktadır. Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği sigortacılık sektöründe tek pazarın oluşumu konusunda üye ülkeler arasındaki uyum yetersizliğinin farkında ve bu konuda bazı engellerin olabileceğini kabul etmektedir. Mali Yeterlilik II projesine göre; sigorta şirketlerinin riskleri ile daha iyi eşleşebilecek bir YKY sistemi ile, mevcut sistemdeki eksiklikler belirlenecek, bankacılık sistemi ile uyum sağlanacak ve uluslararası muhasebe standartlarındaki gelişmelere de uyum sağlanabilecektir. Kişi başına düşen sigorta primlerinin mukayeselerinin yapılması ile AB'ye üye ülkelerle ülkemizin durumu karşılaştırılarak, Türk denizcilik sigorta sektörünün AB ile rekabet gücü incelenmiştir. Buna göre, Türkiye'nin Çek Cumhuriyeti, Polonya ve Macaristan'dan bile daha geri durumda olduğu görülmektedir.

Türk sigorta sektöründe görev yapan sigorta finans kuruluşları birleşerek aktif büyüklüklerini ve rekabet güçlerini arttırmalı, bankalar da bu kuruluşlara finans desteği sağlamalıdır. Bu işler için gerekli olan veya bekleyen mevzuat düzenlemeleri ile kanun değişiklikleri en kısa zamanda tamamlanmalıdır. Ancak, 14/06/2007 tarihli ve 26552 sayılı resmi gazetede yayınlanan Yeni Sigorta Kanunu'nda, deniz sigortacılığımızla ilgili düzenleyici herhangi bir madde yer almamıştır. Ayrıca, AB'den gelecek rekabete dayanabilmek amacıyla, entegrasyonun gereği olarak, öncelikle, AB'nin temel uygulamalarından biri olan, aday ve üye ülkelerin rekabet seviyelerinin birbirileri ile eşit düzeye getirilmesi için oluşturulan ve kullanılan Avrupa Kalkınma Fonu'ndan (European Development Fund) Türk denizcilik sigorta sektörünün de faydalandırılması sağlanmalıdır.

KAYNAKLAR

- ADAM, J. H. (1982): Longman Metro Dictionary of Business English, Metro Kitap Yayın Pazarlama, İstanbul.
- AYGÖREN, E. (2005) : Emtia Nakliyat Sigortaları Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Kütüphane ve Dökümantasyon Daire Başkanlığı, No:368,2/A977, İstanbul.
- AKATLI, C. (1987) : Sigortacılık Seminerleri-Sigortaya Giriş Ders Notları, Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı, İstanbul.
- ALANYA, E. Ç, Türk Sigorta Sektörü'nün Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi, I. Ulusal Sigorta Sempozyumu, 24 Mayıs 2005, Hilton Oteli, İstanbul, 39-53
- ALGANTÜRK, D. (2006): York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya, Arıkan Basım Yayın, İstanbul.
- ALGANTÜRK, D. (2006): Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, Arıkan Basım Yayın, İstanbul.
- DENİZ TİCARET ODASI (2006):Denizcilik Sektörü Raporu,İstanbul
- DENİZ TİCARET ODASI (2007):Deniz Ticaret Odası Raporu,İstanbul.
- DE SMET, R. (1971) : Deniz Sigortaları-İngiliz Hukuku, Yeni Üniversite Kitabevi, İstanbul.
- DOVER, V. ve BROWN R.H. (1975): Handbook to Marine Insurance, Witherby and Co Ltd, London.
- GEDİZ, E. (2001): Hayat Dışı Sigorta Şirketlerinde Mali Yeterlilik, Güvenlik ve Kâr Beklentisinin Dengelenmesi, Birlik'ten Dergisi, 23, 56- 86.
- HODGES, S. (1996): Law of Marine Insurance, Cavendish Publishing Ltd, London.
- IVAMY, E.R.H, (1993) :Chalmers' Marine Insurance Act 1906, Butterworth Publishing, London.
- KENDER, R (1996): Yeni Tekne Poliçesi Genel Şartları, Deniz Hukuku Dergisi, 3-4, 7-11.
- MERKIN, R. (1997): Annotated Marine Insurance Legislation, Lloyd's of London Press, London.

OKSAY, S. Türk Özel Sigortacılığının Tarihsel Gelişimi ve Bugünkü Durumu, Avrasya Ülkelerinde Sigortacılık Sektörünün Geliştirilmesi Projesi-Avrasya Sigortacılar Toplantısı, 20-21 Aralık 2004, TSRSB, İstanbul.

OKSAY, S. Küresel Sigorta Piyasalarında Türk Sigorta Piyasasının Rekabet Gücü, I. Ulusal Sigorta Sempozyumu, 24 Mayıs 2005, Hilton Oteli, İstanbul, 53-75.

ÖZŞAR, B. Avrupa Birliği Tek Sigorta Piyasasını Düzenleyen Mevzuat, I. Ulusal Sigorta Sempozyumu, 24 Mayıs 2005, Hilton Oteli, İstanbul, 365-378.

RODDA, W. H. (1970): Marine Insurance: Ocean and Inland, Prentice Hall, New Jersey.

SİGORTA DENETLEME KURULU (2001): Türkiye’de Sigorta Faaliyetleri Raporu, İstanbul.

SİGORTA DENETLEME KURULU (2004): Türkiye’de Sigorta Faaliyetleri Raporu, İstanbul.

SOYER, B. (2005) : Warranties in Marine Insurance, Routledge Cavendish (Taylor & Francis Ltd), London.

ŞAKARCAN, F (1966): Lloyd’s, Sigorta Tatbikatçıları Cemiyeti Yayınları, İstanbul.

TAŞDELEN, S. (1996) : Avrupa Birliği’nde Sigorta Denetim Hukuku ve Türk Sigorta Denetim Hukuku Bakımından Bir Değerlendirme, Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, Ankara.

TÜRKİYE SİGORTA VE REASÜRANS ŞİRKETLER BİRLİĞİ (2006) : Faaliyet Raporu, İstanbul.

YAVAŞI, M. Yürürlükteki Avrupa Birliği Sigorta Mevzuatı ve Türkiye, I. Ulusal Sigorta Sempozyumu, 24 Mayıs 2005, Hilton Oteli, İstanbul, 307-364.

İnternet Kaynakları:

www.aei.pitt.edu: Pittsburgh Üniversitesi Avrupa Entegrasyonu e-arşivi

www.tsrbsb.org.tr: Türk Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği

www.genelsigorta.com: Genel Sigorta

www.tsev.org.tr : Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı

www.denizhaber.com.tr: Deniz Haber

www.emresigorta.net/index.php: Emre Sigorta

www.uctshiplaw.com: Shipping Law Unit Homepage

www.comlaw.gov.au: Australian Common Law Homepage

www.lloyds.com: Lloyds Company

www.britannica.com: Britanica Ansiklopedisi

www.istanbulymmo.org.tr: İstanbul Yeminli Mali Müşavirler Odası

www.tbb.org.tr: Türk Bankalar Birliği

www.europa.eu.int: Avrupa Birliği

www.hmd.gov.tr: Hazine Müsteşarlığı

www.sigortacilik.gov.tr: Sigortacılık Genel Müdürlüğü

www.insurereinsure.com: insurance and reinsurance blog

www.europa.eu.int: Avrupa Birliği

www.ec.europa.eu: Avrupa Komisyonu

www.cea.assur.org: Comité Européen des Assurances

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi : 10.05.1976

Doğum Yeri : Ankara

Lise : (1991-1994), Ankara Atatürk Anadolu Lisesi

Lisans : (1994-1999), Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fak. İşletme Bölümü

Yüksek Lisans : (2005-devam ediyor), İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü,
Deniz Politikası Anabilim Dalı