



T.C.  
GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE SİGORTA SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİMİ VE  
KASKO SİGORTA TERCİHİ ÜZERİNE  
TOKAT İLİ UYGULAMASI

Hazırlayan  
Hatice DURMUŞ

İktisat Ana Bilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi

Danışman  
Doç. Dr. Cumhur ERDEM

Tokat 2011

TÜRKİYE'DE SİGORTA SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİMİ  
VE KASKO SİGORTA TERCİHİ ÜZERİNE TOKAT İLİ  
UYGULAMASI

Tezin Kabul Ediliş Tarihi: 19 / 04 / 2011

Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı Soyadı)

İmzası

Başkan:

Üye :

Üye :

Üye :

Üye :

Prof. Dr. Tuzan Akşay  
Doç. Dr. Cevat Z. Zengin  
Doç. Dr. Bülent ÇETİN

Bu tez, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun 29 / 04 / 2011 tarih ve 2011/19 sayılı oturumunda belirlenen jüri tarafından kabul edilmiştir.

Enstitü Müdürü: Prof. Dr. Ali AÇIKEL  
Enstitü Müdürü

Mühür  
İmza

GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak toplanıp, sunulduğunu, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçlara atıf yaptığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan ederim.

15.01.2011

Hatice Durmuş

## TEŞEKKÜR

Yüksek lisans çalışmamda, tezimin planlanmasından bitimine kadar geçen süreçte karşılaştığım problemlerin çözümünde bilgi ve tecrübeleriyle bana yol gösteren ve yardımını esirgemeyen danışman hocam Doç. Dr. Cumhuri ERDEM'e, yüksek lisansa başlamamda ve bitimine kadar geçen sürede daima yanımda olan ve beni cesaretlendiren eşime ve aileme ve varlığıyla beni daima hayata bağlayan biricik kızıma teşekkürlerimi sunarım

## ÖZET

Bu çalışmada, sigorta kavramı üzerinde durulmuş, Türkiye’de uygulanan sigorta çeşitleri kapsamlı bir şekilde incelendikten sonra sigortanın Türkiye ve dünyadaki gelişimi hakkında bilgi verilmiştir. Çalışmanın dördüncü bölümünde, AB uyum sürecinde Türkiye sigorta sektörü değerlendirilmiş, sektörün katettiği olumlu ilerlemede ki en büyük payın Avrupa Birliği’ne giriş çalışmalarının sebep olduğu görülmüştür. Beşinci bölümde, kasko sigortası hakkında genel bilgilere yer verilmiş ve bireylerin kasko sigortası tercihlerini etkileyen faktörler, Tokat ilindeki bir uygulamayla logit modeliyle analiz edilmiştir. Yapılan analiz sonucunda; gelir, ehliyet kullanım süresi, geçirilen maddi hasarlı trafik kazasının olup olmadığı, otomobilin değeri gibi değişkenler %1 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı ve bağımlı değişkenle (kaskonun var olup olmadığı) pozitif ilişkili bulunmuştur.

Anahtar Kelimeler: Sigorta, Türkiye, AB, Kasko, Logit Model

## ABSTRACT

In this study; insurance concept was discussed; after examining the insurance types in detail which are applied in Turkey; the information about the development of insurance in Turkey and in the world was given. In the fourth section of the study; in The EU Integration progress ;Turkey insurance sector was evaluated, it was seen that the largest share of the positive progress that the sector made; was because of the introduction works to European Union . In the fifth section; the general information about automobile insurance was included in and the factors which effect the people's automobile insurance preferences ;were analysed with logit model with an application in Tokat province. In the result of the made analysis; positive relationship was found between the income, driving licence usage time, whether there is traffic accident with property damage,the variables such as the value of the automobile significant and dependent variable statically in 1% significance level (whether there was automobile insurance or not).

Key words: Insurance,Turkey,EU,Automobile Insurance,Logit Model

**İÇİNDEKİLER**

	<b>Sayfa No</b>
ONAY SAYFASI.....	i
ETİK SÖZLEŞME.....	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER LİSTESİ.....	vi
TABLolar LİSTESİ.....	vii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	viii
1.GİRİŞ.....	1
2.LİTERATÜR TARAMASI.....	7
3.SİGORTA KAVRAMI, TÜRKİYE SİGORTA SEKTÖRÜNDE UYGULANAN ÇEŞİTLERİ, SİGORTA SEKTÖRÜNÜN TÜRKİYE VE DÜNYADAKİ GELİŞİMİ.....	10
3.1.SİGORTA KAVRAMI.....	10
3.1.1. Risk, Belirsizlik ve Sigorta İle İlgili Teorik Yaklaşımlar.....	11
3.2.SİGORTANIN DÜNYADAKİ GELİŞİMİ.....	15
3.3.TÜRKİYE'DE SİGORTACILIK.....	18
3.4.TÜRKİYE'DE UYGULANAN SİGORTA TÜRLERİ.....	30
3.4.1.Genel Açıdan Sigorta Türleri.....	30
3.4.1.1. Sağlanan güvenliğin içeriği bakımından Sosyal Sigortalar.....	30
3.4.1.1.1. Sosyal Sigortalar.....	31
3.4.1.1.2. Özel Sigortalar.....	31

3.4.1.2. Sigorta İlişkisinin Düzenlenmesi Bakımından Sigorta Türleri...	32
3.4.1.3. Sigorta İlişkisinin Kurulmasının İradeye Bağlılığı Bakımından Sigorta Türleri.....	33
3.4.1.4. Rizikolar Bakımından Sigorta Türleri.....	33
3.4.2. Primler Bakımından.....	33
3.4.3. Sigorta Ettirilen Çıkarlar Bakımından Sigorta Türleri.....	34
3.4.3.1. Kişi Sigortaları.....	34
3.4.3.1.1. Hayat Sigortası.....	35
3.4.3.1.2. Kaza Sigortası.....	38
3.4.3.2. Mal ve Malvarlığı Sigortaları.....	39
3.4.4.Ödenecek Tazminat Miktarı Bakımından Sigorta Türleri.....	40
3.4.4.1 Zarar Sigortası.....	40
3.4.4.2. Meblağ (Tutar) Sigortası.....	40
3.4.5.Mal (Aktif) Sigortaları.....	41
3.4.5.1. Yangın Sigortası.....	42
3.4.5.2. Nakliyat Sigortası.....	43
3.4.5.3. Hırsızlık Sigortası.....	44
3.4.5.4. Cam Kırılma Sigortası.....	45
3.4.5.5. Mühendislik Sigortaları.....	45
3.4.5.6. İnşaat Sigortası.....	46
3.4.5.7. Tarımsal Sigortalar.....	46
3.4.5.8. Deprem Sigortası.....	47
3.4.6.Malvarlığı (aktif-pasif) Sigortaları.....	47
3.4.6.1. Mali Sorumluluk Sigortası.....	48



3.4.6.2. Diğer Sorumluluk Sigortaları.....	49
4.4.6.3. İnternet Sorumluluk Sigortası.....	49
4. AB UYUM SÜRECİNDE TÜRKİYE SİGORTA SEKTÖRÜ.....	51
4.1. AVRUPA BİRLİĞİ UYUM SÜRECİ ÇALIŞMALARI.....	55
4.2. 2010 İLERLEME RAPORUNDA SEKTÖRE İLİŞKİN SON DURUM... ..	64
5. KASKO SİGORTASI.....	67
5.1. SİGORTANIN KAPSAMI.....	67
5.2. EKSİK SİGORTA.....	70
5.3. AŞKIN SİGORTA.....	70
5.4. MUAFİYETLER.....	71
5.5. HASAR VE TAZMİNAT.....	71
5.5.1. Rizikonun Gerçekleşmesi Halinde Sigortacının Yükümlülükleri.....	72
5.5.2. Tazminatın Hesabı ve Ödenmesi.....	74
5.5.3. Hasar ve Tazminatın Sonuçları.....	76
5.6. ÇEŞİTLİ HÜKÜMLER.....	77
5.6.1 Sigorta Priminin Ödenmesi, Sigortacının Sorumluluğunun Başlaması ve Sigorta Ettirenin Temerrüdü .....	77
5.6.2. Sigortalı ve/veya Sigorta Ettirenin Sözleşme Yapıldığı Sırada Beyan Yükümlülüğü.....	78
5.7. BİRDEN ÇOK SİGORTA.....	79
6. MATERYAL VE YÖNTEM.....	82
6.1. Materyal.....	82
6.2. Yöntem.....	82
6.3. Araştırma Alanı Hakkında Bilgi.....	84

7. ARAŞTIRMA BULGULARI.....	87
7.1. TEMEL İSTATİSTİK BULGULAR.....	87
7.2. EKONOMETRİK BULGULAR.....	92
7.2.1. Tanımlayıcı İstatistikler.....	92
7.3. LOGİT MODEL TAHMİN VE TEST SONUÇLARI.....	94
8.SONUÇ.....	97
KAYNAKLAR.....	101
EKLER.....	105
Ek-1: Anket Formu.....	105
Ek-2: 2009-2011 Döneminde Yapılması Planlanan Faaliyetler ve Projeler.....	107
ÖZGEÇMİŞ.....	113

## TABLOLAR LİSTESİ

Şekil 3.4.1. Genel Açıdan Sigorta Türleri.....	30
Şekil 3.4.3. Sigorta Ettirilen Çıkarlar Bakımından Sigorta Türleri.....	34
Şekil 3.4.5. Mal (Aktif) Sigortaları.....	41
Tablo 4.1. Türkiye Sigorta Sektöründe Faaliyet Gösteren Şirket Sayısı .....	52
Tablo 4.2. AB Sigorta Sektörü Prim Rakamları.....	54
Tablo 7.1.1. Ankete Katılan Kişilerin Cinsiyet Dağılımları.....	86
Tablo 7.1.2. Ankete Katılan Kişilerin Eğitim Durumları.....	87
Tablo 7.1.3. Ankete Katılan Kişilerin Gelir Durumları.....	87
Tablo 7.1.4. Kasko Sigortası Sahipliği.....	88
Tablo 7.1.5. Daha Önce Maddi Hasarlı Trafik Kazanın Olup-Olmadığı.....	88
Tablo 7.1.6. Bireyin Otomobilini Başka Bir Şahsın Kullanıp-Kullanmadığı.....	89
Tablo 7.1.7. Bireylerin Otomobillerinin Piyasa Değerleri.....	89
Tablo 7.1.8. Bireylerin Yıllık Ortalama Yaptıkları Yol.....	90
Tablo 7.1.9. Bireylerin Otomobillerini Şehir içi ve Şehirlerarası Kullanma Oranı.....	91
Tablo 7.2.1. Değişkenlere Ait Tanımlayıcı İstatistikler.....	92
Tablo 7.3.1. Logit Modeli Sonuçları.....	95

## KISALTMALAR LİSTESİ

AB	:Avrupa Birliği
ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
ADR	: Tehlikeli Maddelerin Karayolunda Uluslararası Taşınması ile İlgili Avrupa Anlaşması
CEA	:Avrupa Sigorta ve Reasürans Federasyonu
CEIOPS	:Avrupa Sigorta ve Mesleki Emeklilik Denetçileri Komitesi
EET-NET	: Excellence and Equity Through Technology
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
IMF	: Uluslararası Para Fonu
KEKK	: Klasik En Küçük Kareler Yöntemi
MEGEP	: Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi
O.E.C.D	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
TESK	: Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu
TSRSB	: Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği
TRAMER	: Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi
TUİK	:Türkiye İstatistik Kurumu
UFRS	: Uluslar arası Finansal Raporlama Standartları

## 1.GİRİŞ

Gündelik yaşam, belirsizlik arz eden rizikolarla doludur. Bu rizikoların tamamen ortadan kalkma ihtimali olmadığından insanlar, en azından ekonomik sonuçlarını ortadan kaldırmak veya hafifletebilmek için çeşitli girişimlerde bulunmuşlar ve bir rizikonun gerçekleşmesi halinde meydana gelebilecek zararı aralarında bölüşmek düşüncesiyle sigorta kavramının temelini atmışlardır.

Bunun üzerine denebilir ki insanlar, tehlikelerle ne zaman hangi şartlar altında karşılaşılacaklarını bilmedikleri için korunma güdülerini ile rasyonel önlemler almaya yönelmişlerdir; fakat ilk bakışta bu durumla çelişki gibi görülebilecek bir olgu vardır ki: insanlar, tekdüze bir hayat yaşamak istemezler. Riskler ve belirsizliklerle dolu bir hayat, kimilerine daha renkli; hatta daha çekici gelmektedir. İnsanın aradığı şey; monotonluktan, risksiz ve belirsizlikten yoksun bir hayattan kaçarken, kaybetmek değil; kaybetme riskine rağmen kazanmak, dolayısıyla da kaybetme riskini azaltmak ve kazanma olasılığını arttırarak yaşamaktan duyulacak hazzı daha üst seviyelere çıkarmaktır.

Kişilerin olası tehlikelerin her birine karşı önceden önlem alması onların maddi güçlerini aşacaktır. Bireysel tasarruflar, istenen güvenceyi sağlamada yetersiz kalacaktır. Şirketlerin, faaliyetlerinde kullanabilecekleri fonları, güvence amacıyla atıl tutmaları mal ya da hizmet üretim güçlerini azaltacaktır. Çeşitli tehlikelerin ekonomik sonuçlarını önceden giderebilmek için başkalarının malvarlığına da başvurulması bir zorunluluktur. (Güvel, 2008: 23)

Bu amaçla risk yönetimi bir teknik haline getirilmiştir. Risk yönetiminin temel aracı olan sigortanın ülkelerin ekonomik, sosyal ve politik yaşamlarındaki önemi göz ardı edilemez. Özellikle hızla gelişen ve günden güne karmaşıklaşan günümüz

ekonomik, sosyal ve politik koşullarında risk yönetimi daha da çok önem kazanırken, sigortaya duyulan ihtiyaç da hızla artmaktadır. Öyleyse sigorta için ekonomik ve toplumsal yaşamın gelişmesinin doğal sonucudur denebilir (Hızlı, 2007: 1).

Sigorta kişilerin karşılaşılabileceği aynı tür risklere karşı birleşme ve tek başına taşınamayacak ekonomik çöküntüleri çoğunluğa dağıtarak önlemeye dayanır. Öyleyse sigortanın ilk işlevi kişilere ve kuruluşlara ekonomik ve sosyal hayatta güven sağlamaktır diyebiliriz. Sigortanın ikinci işlevi ise mali kurum olarak ülke ekonomisine fon yaratmaktır. Bu fonların yatırımlar yoluyla diğer sektörler de kaynak oluşturmasıyla milli gelir ve dolayısıyla istihdam artar. Ayrıca kişilerin ve firmaların duyduğu güvenin de yatırım kararlarını olumlu yönde etkilediğini söyleyebiliriz (Hızlı, 2007: 2).

Bütün bu özellikleriyle sigorta, hizmet ve finans sektöründe çok önemli bir yer teşkil eden, sosyal, kültürel ve ticari yapının önemli bir parçası durumundadır. Dünyada ve Türkiye’de sigortanın tarihsel gelişimi incelendiğinde, örf, adet ve dinsel baskılara karşın, artan ekonomik faaliyetlerin zorlaması sonucu ortaya çıkan kaçınılmazlıklar nedeniyle, sigortacılığın kendi kendini kabul ettirdiği görülmektedir. Batı’da sigortacılığın kurulması ve gelişmesi, iki yüz yılı aşkın bir geçmişe sahiptir. Bu ülkelerde sigortacılık kesimi, konusu, çalışması, kapsamı ve ekonomideki ağırlığı ile bir endüstri haline gelmiş; topluma mal olmuştur.

Sigorta endüstrisi, ekonomiye fon akışını sağlayan sermaye piyasalarının gelişmesinde, sağlıklı ve istikrarlı bir biçimde büyümesinde anahtar rol oynamaktadır. Yatırım fonları, yatırım ortaklıkları ve portföy yönetim şirketleri ile birlikte özel emeklilik fonları ve hayat sigorta şirketleri en önemli kurumsal yatırımcılar arasında yer almaktadır (Güvel ve Güvel, 2008:13).

Türkiye'deki sigortacılığın geçmişine bakıldığında görülen ise; başlangıçta tamamen yabancıların elinde olduğu ve yine onların amaçlarına hizmet ettiği. Yakın geçmişte ise, Türkiye'deki sigortacılık büyük ölçüde millileşmiş ve ekonomimize katkıda bulunmaya başlaması hedeflenmiştir. Ancak günümüzde, Türkiye'nin büyük nüfus potansiyeli yabancı sermaye'nin dikkatini çekmiş, sektöre, ortaklık veya satın alma şeklinde çok fazla yabancı sermaye girişi yaşanmıştır (Hızlı, 2007: 2).

Sigortacılık sektörü, Türkiye' de de hızla gelişmekte ve kurumsallaşmaktadır. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından yapılan sektör analizlerine göre, sigortacılık sektörü, imalat sanayi dışındaki sektörler arasında öz kaynak karlılığı en yüksek olan sektörler arasında gelmektedir. Ancak sektör bir dizi sorunla da karşı karşıyadır. Bu sorunların başında da nitelikli eleman yetersizliği gelmektedir (Güvel ve Güvel, 2008: 24). Türk sigorta sektörünün geleceği ve ekonomiye katkıları açısından (bakıldığında) mevcudun muhafazası ile birlikte yerli müteşebbisin ve sermayedarların sektöre ilgisinin artması ve veya artırılması önemli bir konudur.

Türkiye Sigorta ve Reasürans Birliği verileri ile derlenmiş bir araştırma sonucuna göre, 2010 yılında Türkiye'de toplam 3,86 milyon kasko poliçesi düzenlendiği, bu poliçelerin %94'ünün, yani 3,63 milyon adet kasko, otomobil, taksi, toplu taşıma araçları, kamyon, kamyonet ve motosiklet gibi trafikte sıklıkla karşılaşılan araç grubu için olduğu buna karşılık aynı yıl bu araç grubu için 1,64 milyon adet hasar ödemesi yapıldığı belirtilmiştir. Bu verilere göre, Türkiye'de sigorta şirketlerinin 2010 yılında ortalama olarak bu gruptaki kaskolu her iki araçtan birine hasar tazminatı ödediği ortaya çıkmıştır (enuygun).

Türkiye'de otomobil başına ortalama kasko primi 778 TL, ödenen ortalama hasar miktarı ise 1.325 TL olarak gerçekleşti. Sigortada hasar sıklığı olarak tabir edilen

oranlar Türkiye’de, özellikle de kaskoda, Avrupa ortalamasına göre oldukça yüksek. Türkiye’de %50’yi bulan bu oran Avrupa Sigorta ve Reasürans Federasyonu istatistiklerine göre Avrupa genelinde %15’in altında seyrediyor. Örneğin kaskoda hasar sıklığı Almanya’da %13, Fransa’da %4 civarında. Doğu Avrupa ülkelerinde biraz daha yüksek oranlar söz konusu. Estonya %36,4 ile buna örnek teşkil ediyor. Bu verilere göre Türkiye, Avrupa’da en yüksek hasar sıklığına sahip ülke konumunda. Bunun başlıca sebepleri; kaskolu araç sayısının az olması, riskin dağıtılamaması, trafik kazalarının diğer Avrupa ülkelerine nazaran daha fazla olması şeklinde açıklanabilir. Genç nüfus da bir başka neden olabilir. Çünkü araştırmalara göre genç sürücüler daha çok risk alma eğiliminde ve kaza yapma ihtimali yüksek grupta yer alıyor (carmedy).

Her yıl yaklaşık 1,5 milyon aracın trafik kazasına katıldığı Türkiye’de, araçların sadece yüzde 24,8’ inin kaskosu bulunuyor. Trafığe kayıtlı araç sayısının 14 milyon 316 bin olduğu 2009 yılı sonu itibariyle kasko sigortası poliçesi sayısının ise 3 milyon 544 binde kaldığı belirlendi. Buna göre trafikteki araçların yüzde 75,2’ sinin kaskosu bulunmuyor (Maximum Sigorta)

Diğer bir zorunlu sigorta dalı olan Karayolları Motorlu Araçlar Mali Sorumluluk Sigortası (zorunlu trafik sigortası) kapsamında trafikteki tüm araçlar için sigorta yaptırılma zorunluluğu bulunuyor. TRAMER verilerine göre, Türkiye’deki Şubat 2011 sonu itibariyle yürürlükteki poliçe sayısı 11,756, 468 iken, araç sayısı (2010 Aralık sonu) 15,095,603’ tür. Buna göre sigortasız araç sayısı 3,339,135’dir (%22,12). Tokat’ da ise Şubat 2011 sonu itibariyle yürürlükteki poliçe sayısı 84,880’ dir. Araç sayısı (2010 Aralık sonu) 119,736 iken, sigortasız araç sayısı 34,856’ dır (%29,11).

Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu (TESK) tarafından 'Trafik Sigortası' araştırması yapılmış; buna göre, Türkiye'nin sigortacılıkta Avrupa'nın ve



dünyanın gerisinde olduğu, 2010 yılı ekim ayı itibariyle ülkemizde toplam 58 sigorta ve 1 reasürans şirketinin bulunduğunu, bu şirketlerin 52' sinin özel, 6' sının kamuya ait olduğu ve bunların 45' inin Türkiye'de kurulu yabancı ortaklı şirket olduğu ifade edilmiştir. Ülke genelinde bulunan yaklaşık 15 milyon aracın dörtte biri sigortasız olarak trafikte seyretmektedir. Sigorta yaptırmada ise Marmara bölgesi birinci, Ege bölgesi ikinci, Akdeniz Bölgesi üçüncü, İç Anadolu bölgesi dördüncü, Karadeniz bölgesi beşinci, Doğu Anadolu bölgesi altıncı sırada yer alırken, Güneydoğu Anadolu bölgesi son sırada bulunmaktadır.

Türkiye'de millî geliri arttırıcı ve ekonomik faaliyetlere fon yaratıcı bir kaynak olan sigortacılığa gereken önemin verilmesi gerekmekte ve gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşabilmesi için, sigorta sektörünün genel durumunu ortaya koyup sorunları belirleyip çözüm önerileri getiren ve insanların sigorta potansiyelleri inceleyen çalışmaların sürekli yenilenmesi önem arz etmektedir.

Sigorta endüstrisinin kendisinden beklenen işlevleri başarabilmesi, öncelikle bu sektörde çalışanların sağlam, kaliteli bir eğitime sahip olmalarıyla gerçekleşebilir. Bu eğitimin en önemli bölümünü, temel sigortacılık kavramlarının, sigortacılık belgelerinin, sigorta şirketlerinin örgüt yapılarının ve işleyişinin iyi bilinmesi oluşturmaktadır. Piyasaların ve sosyal hayatın gelişimine paralel olarak sigorta endüstrisinin sunduğu hizmetlerin giderek çeşitlenmesi, fon yönetiminin giderek karmaşıklaşması, uzman eleman ihtiyacının artmasına yol açmaktadır. Bu da lisans ve lisansüstü düzeyde sigortacılık eğitime olan talebin artmasına yol açmaktadır. Nitekim sektör birlikleri, sigortacılık eğitiminin geliştirilmesi ile ilgili taleplerini üniversitelere ve Millî Eğitim Bakanlığına iletmeye devam etmektedir (Güvel ve Güvel, 2008: 9).

Diğer taraftan, Türkiye genelinde sigortacılıkla ilgili çalışmaların oldukça yetersiz kaldığı bilinmektedir; bu bağlamda gerek sigortacılığın giderek artan önemi gerekse bu alandaki eğitim yetersizliği, sigorta ile ilgili yapılan ve yapılacak olan çalışmaları oldukça önemli kılmaktadır. Özellikle, ilgili çalışmaların, il bazında da ayrı ayrı değerlendirilmesi ve tüketici bilinçlenmesine katkı sağlaması da önemli olmaktadır. Bu araştırmada, Tokat ilinde yaşayan kişilerin kasko sigortası tercihlerini etkileyen faktörler analiz edilmiştir. Çalışma bu yönüyle önemli görülmektedir.

Bu araştırma sekiz bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm giriş kısmı olup burada araştırmanın önemi ve amacı açıklanmıştır. İkinci bölümde literatüre özetleri yer almıştır. Üçüncü bölümde, çalışmada kullanılan materyal ve yöntemler açıklanmış olup araştırma bölgesi ile ilgili genel bilgiler sunulmuştur. Dördüncü bölümde, sigorta kavramı ve Türkiye’de uygulanan sigorta çeşitleri incelenmiş; sigorta sektörünün dünyadaki ve Türkiye’deki gelişimi tarihsel dizin çerçevesinde açıklanmıştır. Beşinci bölümde AB uyum sürecinde Türk sigorta sektörünün durumu, eksikleri ve yapılması gerekenler incelenmiş; sektörün Avrupa ülkeleri karşısındaki prim üretimi ve son ilerleme raporunda bulunan direktiflere yer verilmiştir. Altıncı bölümde, kasko sigortası kapsamlıca incelenmiş; Türkiye’de ki uygulama şekli ayrıntılı bir şekilde anlatılmıştır. Yedinci bölümde, araştırma bulguları verilmiş; Tokat Merkez ilçede anket yapılan bireylerin demografik ve sosyo-ekonomik özelliklerine ilişkin bulgular yer almış, tahmin edilecek olan modelde yer alması olası bazı değişkenlere ait tanımlayıcı (descriptive ) istatistikler sunulmuş ve model tahmin ve sonuç bölümünde, analiz sonuçları değerlendirilmiştir. Sekizinci ve son bölümde ise, çalışma boyunca ulaşılan sonuçlar ortaya konmuştur.

## 2. LİTERATÜR TARAMASI

Kramer (1996), çalışmasında Hollanda hayat-dışı sigorta şirketlerinin finansal sağlamlığını belirleyen bir modelin gelişimini tanımlamaktadır. Çalışmada, Hollanda sigorta şirketlerinin iflasının çok nadir olduğunu, denetleyici tarafından yapılan değerlendirme metinlerinin şirketlerin sınıflandırılmasında kullanıldığı ifade etmiştir. Bunun üzerine, iki sınıf yerine üç sınıfa ayrıldığından; standart yaklaşımlar uygulanamamaktadır. Bunun yerine, düzenli bir logit modeli kullanılmaktadır. Çalışmada, ödeme gücü, karlılık, yatırımlar ve pazar payı en önemli yönler olarak saptanmıştır. Modelde on kat bir çapraz doğrulama yöntemiyle şirketlerin neredeyse %90' nını doğru bir şekilde ve %84 ünü örnek test dışında sınıflandırmıştır.

Lee ve Urrita (1996), mülkiyet-sorumluluk sigortacılarının önemli ölçüde etkisi olan borcunu ödeyememenin ve değişkenleri tespit etmenin daha önceden tahmin edilmesinde logit ve hazard modellerin performansını karşılaştırdıkları araştırmalarında, deneysel sonuçların logit modele oranla hazard modelinin daha çok önemli türleri tanımladığını ve her iki modelin de benzer tahmin doğruluğuna sahip olduğunu göstermişlerdir. Çalışma sonunda her iki modelin kombine kullanımının; sigorta iflas sorununa daha eksiksiz bir analiz sağladığı sonucuna varmışlardır.

Buchmueller, Valetta (1999), Sağlık Sigortasının Evli Çalışan Kadınlar Üzerindeki Uygulamasının Etkileri isimli çalışmalarında, evli kadınların işveren-emek arzı üzerinde sağlık sigortası temininin etkilerini araştırmışlardır. Sağlık hizmetleri yaygın olarak tam zamanlı çalışanlar için sınırlı olduğu için, kısa çalışma saatlerini tercih eden fakat hiçbir alternatif sigorta kaynağı olmayan bayan eşler; ailelerini kapsamaları için uzun saatler çalışabilmektedir. Etkinin büyüklüğünü tahmin etmek için erkek eşlerin (kocaların) sağlık planları kapsamında farklılığı kullanılmıştır. Azalan-form emek arzı modelleri erkek eşlerin sağlık sigortasının bayan eşlerin çalışma saati

üzerinde; özellikle çocuklu ailelerde güçlü bir olumsuz etkisi olduğunu vurgulamaktadır. Bu etki; erkek eşlerin sigorta kapsamını öneren sigortaların yerine koyulduğunda ve aile işgücü tercihlerinde farkedilmemiş heterojeneyi açıklığa kavuşturan multi nominal logit model kullanılarak devam ettiği görülmüştür.

Baskıcı (2002) Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi'nde yayınlanan "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası 1860-1918", adlı makalesinde; Osmanlı ekonomisinin on dokuzuncu yüzyılda tanıştığı sigortacılık faaliyetleri ve sigorta piyasasının özelliklerini ele almıştır. Dünya ekonomisi ile bütünleşme sürecinde ticaret hacmindeki artış ve toplumun belirli kesimleri için hayat tarzındaki batılılaşma, sigortacılık faaliyetini, Osmanlı iktisadî hayatına getiren esas unsur olarak belirtilmiştir. Hem potansiyel kazanç imkânı hem de yasal düzenlemeler olmayışı bakımından yabancı şirketler için cazip bir piyasa olsa da, Osmanlı sigorta piyasasının gelişimini sınırlandıran bazı unsurlardan bahsetmiştir. Yazıda temel kaynak olarak dönemin İngiliz Konsolosluk raporları kullanılmıştır.

Yeter (2006), çalışmasında dünyada hayat sigortası talebini etkileyen değişkenleri araştırarak Türkiye'ye ilişkin hayat sigortası talep fonksiyonunu tahmin etmiştir. Çalışmada Türkiye'de hayat sigortası talebini etkileyen değişkenlerin belirlenebilmesi amacıyla, dünyada hayat sigortası talep modeli çalışmalarında kullanılmış değişkenler incelenerek, bu değişkenlerin talebi ne yönde etkilediği, nasıl modele katıldığı ve ne çeşit sonuçlarla karşılaştığı açıklanmıştır. Değişkenlerin Genişletilmiş Dickey–Fuller testi ile durağanlıkları incelenmiştir. Daha sonra Türkiye için en iyi hayat sigortası talep fonksiyonu parametreleri klasik en küçük kareler yöntemi (KEKK) ile tahmin edilerek yorumlanmıştır. Bu ampirik çalışmadan elde

edilen bulgulara göre, Türkiye’de hayat sigortası talep tahmininde, enflasyon, faiz oranı ve genç bağımlılık oranı talebi etkileyen anlamlı değişkenler olarak tespit edilmiştir.

Hızlı (2007) “Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi ve Türkiye Uygulaması” adlı yüksek lisans tezinde sigorta sektörü ile ilgili genel bilgiler vermiş, sigorta sektörünün ekonomideki yeri, gelişimi, ekonomik büyüme üzerindeki etkisi ve dünyadaki durumunu değerlendirmiştir. Çalışmada sigorta sektörünün gelişmiş ülkelerin ekonomik büyümeleri üzerindeki teorik olarak da desteklenen olumlu etkisinin Türkiye ekonomisi içinde geçerli olup olmadığını sınamaya tabi tutmuş, yapılan analizlerle Türkiye’de ki sigorta sektörünün ekonomik büyüme üzerinde etkisinin olmadığı sonucuna ulaşmıştır.

Sak (2007) “Türk Sigorta Sektörünün AB Sigorta Sektörü Kapsamında Ekonomik Açıdan Değerlendirilmesi” isimli yüksek lisans tezinde, ilgili kurum ve kuruluşların istatistik çalışmalarının yer aldığı tabloların sayısal verileri ile konuyu daha kolay anlaşılır bir zemin üzerine oturtturarak; sigorta sektörünün Türk ve AB ekonomisindeki yeri, sigorta sektöründeki faaliyetlerin ekonomiye etkileri, Türk ve AB sigorta sektörlerinin karşılaştırılması konularını ele almıştır. Çalışma sonucunda; sektörün ülke ekonomilerinin gelişmişlik düzeyi ile bağlantılı olduğu görülmüştür. Avrupa Birliği’ne uyum için yapılan çalışmalar ekonomiye olumlu yansımış ve sigorta sektörü büyümesini devam ettirmiştir. Bu olumlu gelişmelerin devam ettirilebilmesi için daha çok birey üzerinde sigortacılık bilinci oluşturulmalı sonucuna varmıştır.

### **3. SİGORTA KAVRAMI, TÜRKİYE SİGORTA SEKTÖRÜNDE UYGULANAN ÇEŞİTLERİ, SİGORTA SEKTÖRÜNÜN DÜNYADA VE TÜRKİYE’DEKİ GELİŞİMİ**

#### **3.1. SİGORTA KAVRAMI**

Sigorta, Latince “güvence” anlamına gelen “sicurta” kelimesinden gelir. Rizikolara karşı kişinin güvenlik gereksinimini duymasının bir sonucudur. Kişi varolduğu sürece kendini, tehdit eden rizikolara karşı koruma zorunluluğu hissedecektir (Güvel ve Güvel, 2008: 25).

Modern ekonomik sistemlerde risk yönetme yöntemlerinin önemi giderek artmaktadır. Tarihte de insanlar risk yönetim türlerine başvurmuşlardır. Sigortayla diğer risk yönetim türleri birbiriyle karıştırılsa da, sigorta, hasarın etkisini en aza indirmesi, bireylere ve girişimcilere en çok katkıyı sağlamasıyla en önemli risk yönetim türüdür. Amaç, riskin gerçekleşmesi sonucu doğacak ekonomik zarardan sigorta dayanışmasına katılanları korumaktır (Hızlı,2007). Risk yönetimi olarak sigortanın tanımını şöyle yapılabilir: “Aynı tür tesadüfi risklere maruz çok sayıda üniteleri bir portföyde toplayarak risklerin daha belirli hale getirilmesinin ve bu risklerden doğacak hasarları karşılamak için küçük, periyodik katkılardan bir fon oluşturularak hasarların telafisinin sağlanması esasına dayanan bir organizasyondur” (Uralcan, 2004: 23).

Türk Ticaret Kanunu’nun 1263. maddesinde sigortanın tanımı: “Sigorta bir akittir ki; bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin parayla ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (bir riskin) 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 veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır” şeklinde yer alır (Uralcan ,2004: 23).

Sigorta tanımının unsurları;

- Rizikonun yasalarla ya da sözleşme ile önceden belirlenmesi
- Sigorta konusunun para ile ölçülebilmesi
- Hasarın rassal (tesadüfi) olması
- Birliktelik
- Hasarın maddi nitelikte ve para birimi ile ölçülebilir olması (Güvel ve Güvel, 2008: 28).

Bir risk yönetim türü ve güvence organizasyonu olan sigorta kuruluşları yarattığı fonlar nedeniyle çok önemli mali kurumlardır. Sigorta kuruluşlarının sağladıkları fonlar yatırımları finanse eder. Sigorta faaliyetleri yalnız ülke ekonomisine değil dünya ekonomisine de tasarruf ve yatırım konularında katkı sağlar, korur. Dolayısıyla makro açıdan ele alınırsa; sigorta faaliyetlerinde akitle belirlenen temel bir risk yönetimi söz konusudur. Bu akdin şartları yerine getirilirken oluşan fonlar ülke ve dünya ekonomisini etkiler (Hızlı, 2007: 7).

### 3.1.1. Risk, Belirsizlik ve Sigorta İle İlgili Teorik Yaklaşımlar

İnsan isteklerini nasıl gerçekleştirir sorusu yalnızca belirli bir amaca ulaşmak için seçilebilecek araçların hangilerinin meşru ve istenilir bulunacakları konusunu değil, araçlarla ilgili bilginin niteliğini de gündeme getiren bir sorudur. Bununla birlikte rasyonalite varsayımının iki yönlü bir varsayım olduğunun anlaşılması önemlidir. Bu varsayım insanların yalnız kişisel çıkar dürtüsü temelinde hareket ettiklerini değil aynı zamanda amaçlarına ulaşabilmek, çıkarlarını maksimize etmek için seçebilecekleri en uygun yöntemin ne olduğunu tam olarak bildiklerini öne sürüyor. Fiyat mekanizmasının dengeyi sağlayabilmesi kendiliğinden düzenin müdahaleye gerek kalmaksızın kaynak dağılımını istenilen doğrultuda gerçekleştirebilmesi için, bireysel kararların amaçlar ve

araçlarla ilgili hiçbir belirsizliğin olmadığı bir ortamda alınması gerekiyor. Belirsizlik olgusu müdahalenin gerekli olabileceği fikrini gündeme getirirken aynı zamanda da iktisat kuramı çerçevesinde bireysel davranışların ekonomi düzeyindeki sonuçları hakkında yapılan açıklama ve tahminlerin gerçekliği konusunda da ciddi kuşuklara yol açıyor. Bu konuya dikkat çeken iktisatçılar iktisat kuramının sınırlarını zorlayan yöntem tartışmalarına giriyorlar (Buğra, 1995: 19).

İktisadın bilimsel olarak kurulmaya başladığı dönemler olan 18. ve 19. yüzyıllarda iktisadi açıklamalarda soyutlamanın egemen olduğu görülmüştür. Zaman, mekan ve insan farklılıkları göz ardı edilerek iktisadi davranışların kalıplaşmış olduğu, üstü kapalı da olsa belirtilmiştir. Bu soyutlama, iktisadi modellerin ve kuramların anlaşılır olmasında yararlı olmuştur. Ancak, özellikle bugünün dünyasında soyutlamanın yarattığı bir krizden bahsetmek mümkündür. Örneğin; IMF'nin politikalarının her ülkede aynı sonuçları ortaya çıkaracağı gibi bir varsayım, böylesine bir krizi getirmektedir. Benzer şekilde, bireylerin aynı türde desen, renk ya da tasarımı tercih ettiği varsayımı altında tek türde mal sunulması, talep açısından çeşitli sapmalar yaratabilmektedir. Bu türden sapmaların gerisinde yatan nedenlerden biri, belki de bunların en başta geleni; insanın iç dünyasında olup bitenler, algılamalar, düşünceler ve duygulardır. Bu yüzden de, iktisat, sosyoloji ve psikolojinin kesişim alanındaki gelişmelerin çok yönlü değerlendirilmesi gerekmektedir (Yalçınkaya ve Özsoy,2004,1).

Adam Smith ünlü eseri *Ulusların Zenginliği*'nde piyangoların ulaştığı genel başarıdan bahsetmiş, kumar oynama arzusunun yoğunluğuna karşın kişilerin ekonomide riskten kurtulmak gibi önemli bir unsur için bedel ödemedeki isteksizliklerini göz önüne almıştır. Adam Smith kaybetme olasılığının küçümsendiğini ve hiçbir zaman gereğinden fazla önemsenmediğini, sigorta karının normal bir oranda olmasından



çıkarılabileceğini söylemiştir. Oysa Smith'e göre sigorta primleri genelde yüksek değildir ve prim ortak hasarları karşılayacak, yönetim masraflarını ödeyecek herhangi bir ticari işte kullanılan aynı miktardaki sermayeden sağlanan kadar karı karşılayacak yeterlilikte olmalıdır. Adam Smith sigortanın önemini açıklarken ise, sigorta işinin özel kişilerin varlıklarına büyük bir güven sağladığını ve tek ferdi mahvedecek zararların bir çok kişi arasına dağıtılarak toplumun bütünü için böyle bir riski hafiflettiğini, ancak bu güvenliği sağlamak için sigortacının çok büyük sermayesi olması gerektiğini söylemiştir. Görülüyor ki iki yüz otuz yıl önce yazılmış bu görüşleri ile Adam Smith sigortacılığın temellerini çok iyi gözlemlemiştir (Balta,1997: 58).

Walras, sigortayı bütün ekonomik faaliyetlerde gizli olan belirsizliği kaldırmanın aracı olarak görmüş, sigorta primini ise sigorta ve sigorta dışı sektör arasındaki bağlantı olarak tanımlamıştır. Marshall Ekonominin Temelleri isimli kitabında belirsizlik şeytanından kurtulmak için ödenmesi gereken fiyat olarak sigorta primlerini tartışmıştır. Kitapta Bernouilli'nin bu alandaki çalışmalarından da faydalanmıştır (Balta, 1997: 58).

20. yüzyılın önemli iktisatçılarından Knight, Hutchison ve Shackle'ın konuya ilişkin yaklaşımları da iktisadın evriminde kayda değer açılımlar getirmiştir. Knight Risk Belirsizlik ve Kar adlı eserinde, belirsizliği girişimci karını haklı gösterecek bir etken olarak kullanmıştır. Ona göre kar geleceği bilmenin olanaksızlığı dolayısıyla girişimcinin yüklendiği ölçülemeyen rizikonun veya belirsizliğin karşılığıdır. Knight'a göre belirsizliğin riskten farkı, bütün mümkün sonuçlar ihtimalinin tam olarak bilinmemesidir (Balta, 1997: 58).

Knight, Laissez Faire bireyciliğinin, herhangi bir toplumda her hangi bir zaman ne uygulandığını ne istendiğini yazar. Gerçek dünyanın özellikleri içinde, kuramsal olarak hiçbir geçerliliği yoktur. Bunun en önemli nedenlerinden biri gerçek dünyanın

temel özelliği olan belirsizliğin, kendiliğinden bir dzenin kuramda belirtildiği gibi işlemesine imkân vermemesidir. Yukarıda da belirttiğimiz gibi “Risk Belirsizlik ve Kar” da, kar olgusu belirsizliğin bir sonucu olarak ele alınır, buradaki genel amaç, ekonominin işleyişine tam rekabet koşulları altında işleyen bir piyasa sisteminde bireyler rasyonel bir biçimde davrandıkları sürece fiyatların marjinal maliyetle eşitlendiği ve herkesin üretimden marjinal katkısına eřit oranda pay aldığı ve üreticilerin marjinal verimliliklerine göre yapılan ödemelerin toplam üretimin değerine eřit olduğu dolayısıyla karın sermayenin marjinal verimliliği ile sınırlı bir olgu olduğu standart fiyat kuramından daha gerçekçi bir açıklama getirmektir. Bu nedenle kar ve zarar olgularını alternatif bir yaklaşım içinde ele alınır. Bu yaklaşımda bu olgular belirsizliğin sonuçları olarak ortaya çıkar. Bunlar herhangi bir girişimin başlangıcından sonuçlanmasına kadar geçen süre içinde gelir ve maliyet hesaplarına giren bütün unsurların değerinde yer alan değişmeleri yansıtır. Bu değişmeler önceden tahmin edilebilecek değişmeler değildir. Risk, değişik girişimlerin içerdikleri risklere göre sınıflandırılmasına dayanan bir sigorta sistemi yardımıyla, bir dereceye kadar kontrol altında tutulabilecek bir unsurdur. Belirsizlik ise hiçbir hesaplama konu olamaz ve karlılık bu hesaplanamayan ve belirlenemeyen bu unsurun sonucu olarak ortaya çıkar. Kar ve zarar olgularına yol açtığı ölçüde belirsizlik, sistemin bazılarının lehine bazılarının aleyhine işlemesine, sosyal olarak istenilir olmayan sonuçlar verebilmesine yol açar. Sistem Adam Smith’in hayal ettiği gibi çalışmaz, çünkü belirsizlik bütün sosyal amaçlara ters dūřebilecek biçimde güç kaynağı olarak ortaya çıkar (Yalçınkaya ve Özsoy, 2004:1).

Keynes için de Knight gibi belirsizliğin tek anlamı geleceğin bilinmemesidir. Dolayısıyla nesnel olasılık hesapları belirsizlik olgusunun ele alınmasında yararlı olmaz. Keynes’in çok açık biçimde ifade ettiği gibi: “Belirsiz bilgiyle kastettiğimin

kesin olarak bilinenle yalnızca bir olasılık taşıyan arasındaki farkla ilgili olmadığını açıklayayım. Rulet oyunu, bu anlamda bir belirsizlik içermez. Ben bu terimi Avrupa’da savaş çıkması olasılığının belirsizliği, yirmi yıl sonraki bakır fiyatlarının belirsizliği veya yeni bir buluşun eskiyip eskimeyeceğinin belirsizliği anlamında kullanıyorum. Bu konularda hesaplanabilir bir olasılık belirlenmesine imkân verecek hiçbir bilimsel temel yoktur. Yalnızca bilmeyiz bu kadar basit!” (Buğra, 1995: 341).

### 3.2. SİGORTANIN DÜNYADAKİ GELİŞİMİ

Bireylerin en temel gereksinimlerini güvence altına alma çabaları ve toplumun buna katkısı oldukça eskidir. Her ülkenin toprakları üzerinde yaşayanların sosyal güvencesini sağlamaya yönelik kurduğu sistemler birbirinden farklılıklar taşımıştır. Çünkü, bu sistem geleneksel yöntemler kadar, o toplumun demografik yapısından gelir dağılımına, toplumsal mücadele düzeyinden, sağlık davranış düzeyine kadar bir çok etmenden etkilenmektedir (Fisek, 1997: 44).

M.Ö 4000 Dönemin ticaret merkezi sayılan Babil’de kervan tüccarlarına borç veren sermayedarlar, kervanların çöllerde yağmalanarak soyulması veya fidye ödeme durumu ile karşılaşmaları halinde tüccarların borçlarını silmekte, buna karşılık borcu tüccarlardan geri aldıkları zaman taşıdıkları riskin karşılığı olarak ana miktarı üzerinden bir para almaktaydılar (tsrsb).

M.Ö 3000 yıllarında Çin’li tüccarlar, mallarının hepsini bir gemiye yüklememekte, birden fazla gruplara ayırıp ayrı ayrı gemilere vermekteydi. Böylece malların hepsinin deniz ve ya korsan rizikoları sonucu kaybını önledikleri gibi, nakliyeciden istenecek tazminatı da minimuma indirmek suretiyle tahsilini kolaylaştırıyor ve kendilerine “sigorta” sağlıyorlardı. Bu uygulama Emtia Nakliyat sigortacılığının başlangıcı olarak veriliyor (Sergici, 2001: 110).

M.Ö.1800 Mezopotamya’da hüküm süren Hammurabi zamanında Hammurabi Kanunlarına kervanları koruyucu bir madde konulmuştu. Buna göre haydutların saldırılarına uğrayan kervanların zararları diğer kervanlar arasında paylaştırıldı. Ayrıca soyguna uğrayan (soyguncu yakalanmazsa) uğradığı zararı, belgeleri ile beyan edebilirse zararı soygunun yapıldığı yerin mülki amiri tarafından tanzim edilirdi (ekosem).

M.Ö.600 Hindular sigorta özelliği taşıyan kredi anlaşmaları yapmaya başladılar. Oldukça basit içerikli olan bu anlaşmalar, ilk sigortacılık adımları sayılmışlardır. Bu tür kredi anlaşmaları ortaçağ da gelişerek deniz ödöncü ve nakliyat sigortalarının temelini oluşturmaktadırlar (tsrsb).

M.S. 1227 Kartacalılar, Romalılar ve Yunanlılar geminin taşıdığı yük üzerine borç verip geminin limana varamaması riskine karşılık dönüšte ana para ile birlikte faiz vermeyi taahüt etmekteydiler. Alınan bu paralar kilise tarafından hoş karşılanmayınca bir süre sonra yasaklanmışlardır. Bu yasaklama sonucu prim karşılığı teminat ile gerçek bir sigorta fikri ortaya çıkmıştır (ekosem).

M.S 1250 Yıllarında Venedik, Pisa, Floransa ve Cenova şehirlerinde prim esaslı sigortalar görölmüştür. M.S 1347 İlk sigorta poliçesi olarak kabul edilen bir mukavele ile bir geminin yükü teminat altına alınarak deniz sigortası kavramı ortaya çıkmıştır. M.S.1424 Cenovada ilk sigorta şirketi kurulmuştur. M.S.1435 İlk Sigorta Yasası Barcelona Fermanı yayınlanmıştır (tsrsb).

M.S.1666’da kara sigortacılığının çıkış noktası ise 2 Eylül 1666 tarihinde Londra’da meydana gelen ve dört gün sürerek 13.000 evle 100 kilisenin kül olmasına yol açan büyük yangındır. Kara sigortalarının dogmasına neden olan bu olay, halk üzerinde büyük etki yaratıp böyle felaketlerin sonuçlarına karşı önlem alınması fikrini

doğurdu. Gelişen bu fikirden hareketle 1684 yılında ilk yangın sigorta şirketi “Friendly Society” faaliyete geçti.

1688 yılında İngiltere’de Lloyd’sun temellerinin atılmasıyla sigortacılıkta yeni bir dönem başladı. Bir çok Lloyd’s “sendika”sının hoş karşılamaması, hatta aç gözlülük olarak gördükleri değişim ile 19.yy başında bazı üyelerin deniz sigortacılığı dışında yangın, hırsızlık, ferdi kaza gibi sigortalar için teminat vermeleri, önceleri çok yavaş fakat daha sonraları büyük bir gelişme gösterip, bütün branşlarda dünya sigortacılığının en itibarlı ve güvenli kurumu olmuştur ( Sergici, 2001: 112).

Londra’da bulunan ve Edward Lloyd adında bir kişinin işlettiği kahvehane, deniz ticaretine ilişkin bilgi alışverişinde bulunulan bir mekan olmuştur. Buradaki kişiler Edward Lloyd’un ölümünden sonra, kendi aralarında Lloyd’s adında bir topluluk kurmuşlardır. Lloyd’s, dünyada başka benzeri olmayan, tamamen kendine mahsus bir sigorta kuruluşudur (tsrsb). Kurum içinde oluşmuş örf ve adetlerin çoğu da başka yerlerde görülmez. 250 yıllık bir süreçte oluşan bir sürü detay uygulama, tecrübelerin sonucu olup, Lloyd’s’un bugünkü itibarının kaynağıdır ( Sergici,2001: 113).

Lloyd’s bir sigorta şirketi olmayıp, sigorta teminatı veren şahısların oluşturduğu bir topluluk, bir birlik ve aynı zamanda dünya gemicilik istihbaratı konusunda bir merkezdir. Lloyd’s’ un en belirgin özelliği Lloyd’s üyelerinin bütün varlıklarıyla sorumluluk taşımaları ve hiç bir zaman sigortalı ile doğrudan temas etmemeleri, ilişkinin “Broker” denilen aracı kişi veya firmalarla temin edilmesidir. Broker’ler Lloyd’s ile çalışabilmek için buraya kaydolmakta ve müşterinin gerek sigorta gerekse tazminat alma işlerini takip etmekteydiler (tsrsb).

Amerikan göçmenleri New York City’de (1787) ve Philadelphia’da (1794) ilk sigorta şirketlerini kurmuşlardır. Bunlardan biri olan INA varlığını halen devam ettirmektedir (Sergici, 2001: 112).

Poliçeler çoğalıp, hasar olaylarıyla birlikte anlaşmazlıklar artınca, Londra’da 2000 ihtilafı olayı ve çözüm şekillerini kapsayan 1906 tarihli Nakliyat Sigortası Kanunu çıkmıştır ki, günümüze kadar gelen benzer olayların çözümü için müracat edilen en sağlam kaynak özelliğini korumaktadır (Sergici, 2001: 112).

18’inci asırda sanayileşmeye paralel olarak, Almanya, İtalya, Amerika gibi ülkelerde sigortacılık, devletin ilgi alanına girmiş, çeşitlenen rizikolara uygun sigorta türlerine ait hukuki esaslar belirlenmiş, sigortalı haklarının korunması için denetim esasları konmuştur (Sergici, 2001: 112).

### 3.3. TÜRKİYE’DE SİGORTACILIK

Türkiye’ de 19.yy’ ın ikinci yarısından önce sigortacılıktan söz etmek pek mümkün değildir. Bazı Anadolu köylerinde bu tarihten önce gereksinme halinde yardım sağlamak, halkın uğrayacağı zararı karşılamak amacıyla sendikalar kurulduğu, esnaf kuruluşlarının ölüm ve hastalık durumlarında üyelerine yardım amacıyla örgütlendikleri bilinmekteyse de bunlar gerçek anlamda sigorta olmayıp, güvenlik, yardımlaşma, sosyal dayanışma düşüncesi ile oluşturulmuş kuruluşlardı (Sergici, 2001: 126).

Bunlar da birkaç köye özgü kalmış, Anadolu’ ya yayılarak bir gelişme gösterememişlerdi. Hem o güne hem de ileriki yıllara hizmet götürecek “vakıf” sistemi Osmanlının muhteşem bir düşüncesi olarak iktisadi-ticari-sosyal-kültürel yaşamının sayısız kurumlarının doğmasını sağlamıştır (Sergici, 2001: 126).

Vakıf fikri ile sigorta arasında büyük amaç yakınlığı vardır. Muhtaç olana yardım etmek her iki sisteminde gayesidir. İşleyişlerindeki farklılık ise, vakıfta, sadece

belli bir amaç ve hudutları çizilmiş yararlanma şartları “bir kişi” tarafından belirlenmekte ve hizmetin devamı için gerekli para kaynakları peşinen oluşturulmakta iken, sigorta fon yönetimi ile fona yardım edenlerin, fondan yararlanabilecekleri şartı ile, yararlanma esasları peşinen belirlenmektedir. Vakıf işletmeleri, olmayan sigorta hizmeti boşluğunu doldurmuştur da diyebiliriz ( Sergici, 2001: 127).

Avrupa’ daki sigorta konusunda kaydedilen önemli gelişmelere karşın, Osmanlı toplumunun sosyal özellikleri, dini ortam, mali düzen, buradaki gelişimi engelliyordu. Sanayi yatırımı olmayan, geçimi toprağa bağlı, zenginin zenginliğini saklaması gereğine inanılan, zararın Allah’tan geldiğine inanılan bir ekonomik anlayış sigorta ihtiyacı duymamıştır. Sigortacılığın doğuşunda ve gelişmesinde, ticaretin ve bilhassa deniz ticaretinin büyük etkisi olduğu tarihi bir gerçektir. Nihayetinde ticarete sahip çıkmayan Osmanlı, sigorta kavramından da kendini uzak tutmuştur (Sergici, 2001: 131).

19. yy’ ın ikinci yarısında meydana gelen yangınlar ve bunların sonucunda uğranılan büyük hasarlar, sigorta hakkındaki olumsuz düşünceler üzerinde az da olsa etki yaptı ve sigortanın doğmasına neden oldu. Özellikle 1870 yazında Beyoğlu’ ndaki yangında ( Büyük Pera Yangını ) çok sayıda işyeri, ev, cami ve kilisenin yanması, bu bölgede de daha çok yabancı ve yabancılarla ilişkide olan zenginlerin oturması sigortanın gelişme sürecini hızlandırdı. Beyoğlu, Osmanlı imparatorluğu'nda 19. yüzyılda ortaya çıkan yaşam biçimi ve tüketim alışkanlıklarındaki değişimin ve sermaye birikiminin simgesi niteliğindedir. Yangından daha çok Avrupalıların ve onlarla ilişkideki yerli gayrimüslimler ve Levantenler gibi görece zengin bir nüfus tabakasının etkilenmesi, ticari çevrelerin malları ve mülkleri için yangın sigortası taleplerine yol açtı ve Osmanlı ülkesinde nakliye dışında bir alanda da yabancı sigorta şirketleri faaliyete geçti. Bunu hayat ve diğer sigorta branşları izledi. Dünyada da gelişimini sürdüren

sigortacılık için Osmanlı İmparatorluğu cazip bir piyasa idi. Böylece 1880 sonrası dönemde, özellikle Duyun-u Umumiye İdaresi'nin sağladığı güvence ile birlikte, sigortacılık Avrupalı sermaye gruplarının Osmanlı ülkesindeki önemli faaliyet dallarından biri oldu. Türkiye'de 1860 öncesi sigorta faaliyetleri hakkında bilgi mevcut değildir. Bu dönemde sigortacılık az bilinen bir faaliyetti ve ülkede henüz sigortacılık mevzuatı da yoktu (Baskıcı, 2000: 5).

Ülkede ilk olarak 1860 tarihli Ticaret Kanunu'nun 29. maddesinde deniz sigortası ile ilgili bir hüküm yer almış, 1864'te Deniz Ticaret Kanunu'nda da deniz sigortası ile ilgili hükümler getirilmişti. Bu dönemde muhtemelen piyasada sadece, limanlarda temsilcileri vasıtasıyla nakliye sigortacılığı yapan yabancı şirketler yer alıyordu. Bunlar isteyen müşterilerine yangın ve kaza sigortası da sağlamış gibidir. Yabancı sigorta şirketleri hakkındaki en eski bilgi 1862'de İstanbul'da Avusturya şirketi *Riunione Adriaticadi Sigurta* (RAS)'nın bir acentelik açtığıdır (Kazgan, 1998: 36).

İzmir'de 1863'te *London SIn Insurance Company'nin* şube açması ile Türkiye'de ilk defa deniz nakliyat riskleri dışındaki riskleri karşılayacak bir sigorta şirketi faaliyete geçti ve İzmirli tüccarlar pamuk depolarını yangın riskine karşı sigortalattırdı. 1869'da İsviçre şirketi olan *Helvetia* Türkiye'de yangın sigortacılığına başladı (Sigorta Rehberi, 1942: 5).

1872 yılında İngiliz sigorta şirketleri, açtıkları temsilciliklerle Türkiye' de sigortacılık faaliyetlerini başlattılar. İngilizler' den sonra Fransızlar da Türkiye' ye ilgi gösterdiler ve 1878 yılında ilk Fransız şirketi faaliyetlerine başladı. Bundan sonra Alman, İtalyan, İsviçre gibi yabancı ülkelerin sigorta şirketlerinin çalışmaları ile sigortacılık genişlemeye başladı.



Tanzimatın ilanı ve batı hukukuna dönüşe doğru başlayan yenilenme ile ulema sigortayı “özel bir akit” tasnifine alıp esaslarını belirlemeye başladı. Sigorta piyasasındaki şirket sayısı 1890'larda da hızlı bir artış göstermeye devam etti. Şubat 1893'te kurulan "Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiyyesi" Osmanlı Devleti'nde kurulan "ilk" sigorta şirketi olup yabancı sermayeli idi( Toprak, 1982: 357). Şirketin acenteliğini Osmanlı Bankası ve Tütün Rejisi'nin imparatorluk dahilindeki şubeleri yürütüyordu. Yeni şirketle birlikte İstanbul'da yangın sigortası şirketi sayısı 38'e yükselmişti (A&P İstanbul 1893 raporu: 10). Yangın, hayat ve nakliyat sigortası dallarında faaliyet gösterme niyetindeki *Osmanlı Umum Sigorta Şirketi* için dönemin İngiliz konsolosu "risklerin çok büyük olduğu bu şehirdeki bir sigorta işi için oldukça küçük görünen bir sermayeye sahip olduğu" fikrinde olsa da (A&P İstanbul 1892 raporu: 13) piyasadaki diğer şirketler için ciddi bir rakip olduğu kısa zamanda anlaşıldı. Adından ve işlemlerinde Türkçe kullanmasından dolayı yerli müşterileri çeken şirket ayrıca, Osmanlı Bankası ve Düyun-u Umumiye İdaresi'nin desteğiyle, zarar durumlarında çabuk ödeme yapabiliyordu. Yabancı sermayeli oluşuna rağmen piyasadaki diğer şirketlerce "yerli" bir rakip olarak görülüyordu (Baskıcı,2000: 95).

Şirketler, bakir Osmanlı sigorta piyasasında mümkün olduğunca pay kapabilmek ya da mevcut paylarını koruyabilmek için bazen düşük iş hacimlerine rağmen temsilciliklerini kapatmayabiliyordu. Örneğin Trabzon'daki İngiliz konsolosunun ifadesine göre "paranın kıt ve yangınların nadir olduğu bir yerde hayat ve mal sigortası büroları için az iş imkanı olacaktı" Ancak yıl boyunca çok az poliçe düzenlemelerine rağmen 1894'te şehirdeki sigorta acentası sayısı 15'e ulaşmıştı (A&P Trabzon 1894 raporu: 5). Bazen de şirketler yeni canlanmakta olan bir piyasayı rakiplerine kaptırmamak için birbiri ardına aynı merkeze yöneliyordu. Konya'da, demiryolunun

gelişinden sonra birbiri ardına piyasaya giren şirketler sonucu 1907'de yangın dalında 8, hayat dalında 10 sigorta şirketi faaliyette idi (A&P İstanbul 1907 raporu: 22).

Bu şirketler duyulan gereksinimi karşılamakla beraber, o tarihlerde sigorta şirketlerinin kuruluşunu ve sigorta faaliyetini düzenleyen devlet denetimini öngören kanunların, hatta bu konuya değinen bir hükmün dahi bulunmayışı nedeniyle tamamen denetimsiz bir biçimde çalışıyorlar, diledikleri gibi hareket edip, merkezlerinden aldıkları talimatlarla işlem yapıyorlardı. Hakkında yasal düzenlemeler olan, nüfusun ancak uluslararası ticaretle ilgili ve genellikle liman şehirlerinde bulunan çok küçük bir kesimini ilgilendiren deniz sigortaları, uluslararası genel kabuller nedeniyle görece oturmuş ve ön planda olmayan bir daldı. Ülkede sigorta denildiği zaman ilk akla gelen nispeten yeni bir dal olan ve İstanbul, İzmir gibi büyük piyasalar başta olmak üzere nüfusun tamamını ilgilendiren yangın sigortası idi. Bu dalda sigorta fikri ve uygulamasının mahiyeti ahali tarafından anlaşılincaya kadar şirketleri zarara uğratabilecek türde kasıtlı zararlar (örneğin kundakçılık) az sayıdaydı. Yabancı şirketler poliçelerini İngilizce veya Fransızca düzenliyorlar, anlaşmazlık durumunda da dava mercii olarak Londra mahkemelerini veya ilgili şirket merkezinin bulunduğu yerel mahkemeleri gösteriyorlardı. Diledikleri zaman sigorta poliçelerini iptal ediyorlardı. Böylece hukuki mevzuat ve denetimden yoksun, tamamen yabancılara özgü bir çalışma alanında ilk yıllar sigorta şirketleri adlarını duyurmak, sigorta düşüncesinin yayılmasını sağlayarak portföylerini genişletmek amacıyla vaatlerini yerine getirip, hasar ödemedede dürüst davrandılar. Zaten piyasada "işin kaymağına hakim olmayı sağlamak" için en önemli unsurlardan biri "yangın durumunda hemen ödeme yapmak" idi (A&P İstanbul 1899-1900 raporu: 23). Fakat zaman içinde yangınlar çoğalmaya ve kasıtlı oldukları anlaşılmaya başlandı. Şirketlere göre 1890'larda durum endişe verici boyutlardaydı.

Sigortacıların istedikleri gibi çalışmaları ve Kapitülasyonlar'ın kendilerine sağladığı geniş olanakları kullanabilmeleri, bu şirketlere Türkiye' de kolaylıkla çok para kazanabileceği izlenimini verdi. Bu durum, kısa zamanda çok fazla sigorta şirketinin çalışmasına, sigorta ahlakının bozulmasına, haksız rekabet ve ekspertiz suistimallerine yol açtı. Dürüst tüccarlar bundan olumsuz yönde etkilenmelerine rağmen hiçbir denetim olmayışı yüzünden sigorta şirketleri uzun süre en normal yangın hasarlarını bile ödemekten kaçınıp, sigortalıların hak ve hukukunu hiçe sayan bir biçimde davranmayı sürdürdüler (tsrsb).

Ayrıca sigortacının sigorta sözleşmesini tek taraflı olarak feshetme hakkı da vardı ki, bu sigortalının karşı karşıya olduğu en büyük problemdi. Ülkede faaliyete geçme konusunda tescil ve bir sermaye zorunluluğu aranmadığından piyasaya giriş ve çıkış tamamen serbestti.

Piyananın yabancı sigorta şirketlerinin çıkarları doğrultusunda işleyişine karşı hükümetin uygulayabileceği hükümler yoktu. Bu amaçla Ticaret Nezareti'nin çalışmaları ile 1887'de bir nizamname hazırlandı ve Osmanlı Devleti'nde faaliyette bulunmak isteyen sigorta şirketlerine ruhsat alma ve tescil şartı getirildi. Buna göre yabancı ülkelerde kurulmuş anonim şirketler hükümetten ruhsat almadan Osmanlı topraklarında şube açamayacak, acenta tayin edemeyecekti. Şirket, faaliyetleri konusunda, önce ülkesinin konsolosluğunun onayladığı bir belgeyi Ticaret Nezareti'ne sunacak, faaliyet konularında devlet yasalarına, kamu düzenine ve genel ahlaka ters düşen bir yön olmadığı takdirde şirkete ruhsat verilecekti. Ruhsat alan şirket üç ay içinde Osmanlı topraklarında işlerini yürütecek bir vekil tayin etmek ve sürekli bir ikametgah adresi göstermek zorundaydı (Toprak, 1982: 75). Ancak dönemin mevcut adli kapitülasyonları nedeniyle, yabancılan ilgilendiren hükümler içeren yasa ve

tüzükler sefaretlerin onayı olmaksızın yürürlüğe giremiyordu. Sefaretlerin itiraz ettiği 1887 nizamnamesi uygulanamadı ve yabancı şirketler hükümetten izin almadan piyasaya girmeye ve faaliyet göstermeye devam etti.

Bunu izleyen yıllarda sigortacılığın düzene sokulabilmesi için yabancı şirketler arasında birlikte hareket etme eğilimi belirdi. 12 Temmuz 1900 tarihinde 43 tanesi yabancı olmak üzere 44 sigorta şirketi bir araya gelerek sabit bir yangın tarifesi belirlediler. Bu Türkiye’deki ilk tarifeydi. Tarife ile birlikte, Yangın Sigorta Şirketleri’ nin Sendikası adında bir örgütün oluşturulması ve sürekli bir denetim kurulunun bulunması kararı alındı. Londra’da bulunan Fire Office Committee’ nin emirleriyle çalışmalarını yürüten sendika tarafından, yangınlara zamanında yetişerek büyümesini önlemek, yangının nedenlerini araştırmak üzere Fasman adlı bir örgüt kuruldu. Denetim mekanizması ve içeriği geliştirildi (genceksperlik).

Osmanlı Devleti 1 Ekim 1914 tarihinden geçerli olmak üzere Osmanlı topraklarında yaşayan yabancıların kapitülasyon olarak bilinen bütün mali, iktisadi, adli ve idari ayrıcalıklarını kaldırdınca sigorta piyasası üzerindeki yasal düzenlemelere sefaretlerin itiraz imkanı da kalmadı. 13 Aralık 1914'te Ecnebi Anonim ve Sermayesi Eshama Münkasım Şirketler ile Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkındaki Kanun-u Muvakkat çıkarıldı ve ülkede faaliyette bulunan bütün yabancı şirketlere ticaret siciline tescil ve teminat gösterme zorunluluğu getirildi (Kazgan, 1998: 54). 1914 yılındaki bu kanunla yabancı şirketler teminat göstermeye ve vergi vermeye zorunlu tutuldular. Sendikanın adı ise “ Türkiye’de Çalışan Sigorta Şirketleri “ olarak değiştirildi.

Bu yeniliklerle yabancı şirketler Türkler ile ortaklık kurma yoluna gittiler. Böylece Cumhuriyetin ilanına kadar tümü yerli sermaye ve teknisyenlerle işletilen bir sigorta kuruluşu bulunmadığı görülmektedir. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte sigorta

alanında gerek yasal, gerekse kurumlaşma açısından büyük adımlar atıldı. 1924 yılında Türkçe'yi kullanma zorunluluğu getiren yasa ile, poliçelerin İngilizce ve Fransızca düzenlenmesine son verildi ve aynı yıl Sigortacılar Kulübü kuruldu.

1927 yılında Sigortacılığın ve Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi hakkındaki kanun yürürlüğe girdi. Yerli ve yabancı sigorta şirketlerinin denetlenmesi, döviz çıkışının önlenmesi amacını taşıyan bu kanunun çıkışıyla sigortacılık gelişmeye, yerli sermaye ile kurulan şirketlerin sayısı artmaya başladı. Bunu izleyen iki yıl boyunca gerekli hazırlık ve incelemelerin yapılması sonucu işletme hakkının T. İş Bankası A.Ş' ye ait olacağı bir anonim şirket kurulmasına karar verildi. Böylece 1929 yılında Milli Reasürans T.A.Ş faaliyete geçti (tsrsb). Tekel hükmünde olan bu reasürans şirketinde %75 İş Bankası, %10 İmtaş, %10 Swiss Reasürans ve kalanı ise 4 kişiye dağıtılmıştır.

Bu tarihten itibaren Türkiye' de reasürans tekeli başladı ve ülkedeki yerli - yabancı bütün sigorta şirketleri topladıkları primlerin bir kısmını Milli Reasürans' a devretmeye zorunlu tutuldu. Hemen hemen dünyada kurulan ilk reasürans tekeli olan Milli Reasürans önce çeşitli tepkiler gördüyse de suistimalleri önlemek, haksız rekabetin kalkmasını ve ödemelerin zamanında yapılmasını sağlamak gibi yanlarıyla Türk sigortacılığının gelişmesinde olumlu rol oynadı, halkın sigortaya olan güvenini arttırdı (tsrsb).

1929 yılında kurulan reasürans tekeli ile 1930'larda sigortacılık sektöründe gerek girişimci, gerek denetleyici olarak devletin rolü artmıştır. 1932 yılı itibariyle Türkiye'de 37 sigorta şirketi faaliyet göstermektedir. Bunun 29 tanesi yabancı 8 tanesi Türk sigorta şirkettir. Bu şirketleri tamamı yangın, nakliyat, kaza ve hayat branşlarında faaliyet göstermektedir. 24 şirket yangın, 14 şirket nakliyat, 4 şirket kaza ve 3 şirket de hayat branşında çalışmaktadır (mehmetbilgeozakcaoglu).

Milli Reasürans 1929 yılından 1944 yılına kadar 15 yıllık bir süre ile %50 kotpar esasına göre sigorta şirketlerini reasüre etmiş ve görev süresi sonunda her seferinde uzatılarak, oranlar düşürülmek suretiyle ve hayat sigortası tekel konumundan çıkarılarak 2002 yılına kadar tekel olarak çalışmıştır.

Bu gelişmelerin paralelinde 1939 yılında sigorta şirketleri Ticaret Bakanlığı'na bağlandı. Sigorta sektörünü ciddi bir biçimde ele alan 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu ise 1959 yılında yürürlüğe girdi. 1987 yılında yürürlüğe giren 3379 sayılı yasa ile 7397 sayılı yasada, yasal alandaki boşlukları doldurmak, sigorta şirketlerini mali yönden geliştirmek ve sigorta aracılarının durumunu yeniden düzenlemek amacıyla önemli ve köklü değişiklikler yapıldı. Bu kanunla sigorta şirketlerinin ve üretim araçların her türlü faaliyetlerini oluşturacak uzman bir kurul tarafından denetleneceği; sigorta tekniği ve içeriği ile uyuşmayan, sigortalının hak hukuk ve çıkarlarını tehlikeye atan, sigorta şirketlerinin yapılarını zayıflatan rekabetin önünü almak amacıyla fiyatta indirimin yasaklanması; sigorta genel şartlarının, tarife ve talimatnamesinin Ticaret Bakanlığınca düzenlenmesi ve onayı, sigorta şirketlerinin bunun dışında muamele yapamayacakları, sigorta şirketlerinin güven telkin edecek niteliklerinin, mali ve teknik yapılarının yeterliliğinin sağlanması ve devamı, sigorta yapımcıları ile sigorta eksperlerinin mesleki bir düzene bağlanması öngörülmüştür (Hızlı, 2007:46).

Dünya'da 1930'lu yıllarda başlayan ekonomik krizin etkisi ve arkasından 2.Dünya Savaşı hayat sigortasını kötü etkilemiş, 1950'li yıllara kadar kayda değer bir gelişme olmamıştır. 1940 yılında, çocuk yaşta ölen oğlunun adını vererek Doğan Sigorta'yı kurmuş olan Kazım Taşkent bu şirket vasıtasıyla topladığı hayat fonlarıyla Yapı Kredi Bankasını kurmuştur. Böylece bir ilk meydana gelmiş hayat sigortasıyla toplanan fonlar "sosyal sigorta" anlayışını oluşturmuştur (Hızlı, 2007:45).

1950'li yıllarla birlikte Türkiye'de siyasi ve ekonomik gelişmeler olmuştur. Demokrasi ve sanayileşme hamleleri sigorta sektörünü etkilemiş ve özellikle de hayat sigortasında 1960'lı yıllara doğru patlama yaşanmıştır. Bunun temelinde 1953'ten itibaren motorlu taşıt araçlarının zorunlu kaza sigortası kapsamına alınmasıyla insanlarda sigorta bilincinin oluşması ve 1959 yılında yürürlüğe giren 7397 sayılı sigorta Murakabe kanunu etkili olmuştur.

29 Aralık 1983 Türk Parasını Koruma Kanunu'nda yapılan değişiklikle, döviz alım-satımının serbest bırakılmasıyla Türkiye'de yeni bir dönem başlamıştır. Ekonominin liberalleşmesi ile birlikte sigorta sektöründe de gelişmeler olmuştur. 1959 yılında yürürlüğe giren 7397 sayılı Sigorta Şirketlerinin Murakabesi Hakkında Kanun, 11 Haziran 1987 yılında 3379 sayılı kanunla değiştirilerek Sigorta Murakabe Kanunu adını almıştır. Anılan kanunu yürürlüğe girmesinden sonra 303 sayılı kanun hükmünde kararname ile sigortacılık sektörü, Ticaret Bakanlığı, İç Ticaret Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak çalışmakta iken 21 Aralık 1987 tarihinden itibaren Başbakanlığa bağlanmıştır. Başbakanlık bu yetkiye dayanarak, bu hususta Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın bağlı olduğu bakanlığı yetkili kılmıştır (tsrsb).

1988 yılı itibariyle yeni sigorta şirketi kurulumuna izin verilmiştir. Yabancı şirketlere ve şirketlerin sermaye yapısına yönelik düzenlemeler, 1991 yılından itibaren de hayat branşı ve zorunlu sigorta tarifeleri hariç diğer bütün branşlarda serbest tarife uygulanmaya başlanmıştır. Serbest tarifenin sektör üzerindeki etkilerinin, teknik karın düşmesi, dolayısıyla teknik kar esasına göre çalışan Türk Sigorta Şirketlerinin mali bünyesinin sarsılması yönünde olacağı, ancak bu düşme riskinin şirketleri daha isabetli maliyet hesapları ve daha dikkatli risk analizi yapmaya teşvik edeceği, çünkü bu konuda yapılan hatalı tahminlerin ve hesapların önemli tehlikeler yaratabileceği, yine şirketlerin

mevcut ve potansiyel fon değerlendirme anlayış ve davranışlarını değiştireceği, fonların daha rasyonel ve rantabl değerlendirileceği, bazı şirketlerin ortak tarife uygulayacağı, şirketlerin öz sermaye artırımına gideceği, bazı şirketlerin birleşeceği, bazılarının halka açılacağı, bazılarının yabancı ortak bulmaya çalışacağı, yeni ürünlerle sektöre yaratıcı bir dinamizm kazandıracağı ve bazı şirketlerinse belli sigorta branşlarında uzmanlaşmaya gitmesi bekleniyordu. Ancak serbest tarife sistemi, müşteri ve risk bazında risk ölçüm tekniklerinin geliştirilmesi ve sektörel bazda derlenmiş çeşitli istatistik verilerin ışığında gerçek bir fiyatlandırma sistemi geliştirilmesi sonucunda yeni teminatlar geliştirmek, ürün çeşitlemesine gidilmek, sigortalılara daha geniş kapsamlı hizmetler verilmek suretiyle Türk sigortacılığının geliştirilmesi şeklinde değil de, rekabetin yalnızca fiyatta olması gerektiği şeklinde algılanmıştır. Bu yanlış durum, bilimsel risk ekspertizi imkânına ve gerçek riziko değerini sağlıklı olarak tespitte yarayacak güvenilir istatistik verilere sahip olmayan şirketleri teknikten uzaklaşma pahasına gerçek olmayan fiyatlarla iş yapmaya yöneltmiştir. Satışta müşterilere en ucuz ve en uygun fiyatın verilmesi kural halini almıştır. Oysa serbest rekabete açılmak, fiyat kırarak sigortalı sayısını arttırmakla değil, sigorta bilincini tabana yayarak, ülkemizde oldukça yüksek olan sigortalı potansiyelini değerlendirerek olmalıydı. Daha sonraki yıllarda, serbest rekabet bu doğrultuda, sektöre belli bir dinamizm getirmiştir (Hızlı, 2007: 48).

Sigorta şirketleri Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'na bağlanarak mali yapının bir parçası olarak kabul edildiler. 1 Mayıs 1990 tarihinden itibaren Kaza Sigortaları (zorunlu sigortalar hariç), Mühendislik Sigortaları ile Zirai Sigortalarda; 1 Ekim 1990 tarihinden itibaren de Yangın ve Nakliyat sigortalarında da Serbest Tarife Sistemine geçildi.



Zaman içerisinde yeni kurulan sigorta şirketlerinin sayısı artarken, sigorta taleplerinin aynı ölçüde artmaması, ayrıca prim tahsilatında yaşanan sorunlar dolayısıyla, 1993 yılından itibaren çıkarılan Kanun Hükmünde Kararnameler ile 7397 sayılı Kanunda birtakım düzenlemelere gidilmesi ihtiyacı duyuldu. 1 Ocak 1995 tarihinden itibaren sigorta primlerinin tahsili sorununa çözüm getirilmesi amacıyla, primlerin acente cari hesapları üzerinden takibi sistemi yürürlükten kaldırılarak, poliçe bazında takip sistemi uygulamaya konuldu.

2000 yılında, 1999 depremlerini takiben meskenler için zorunlu hale getirilmiş bulunan deprem sigortalarını yürütmek üzere tesis edilen "Doğal Afet Sigortaları Kurumu" (DASK) Pool'u tesis edilerek yönetimi beş yıllık bir süre ile bu konuda deneyimli Millî Reasürans T.A.Ş.ne verildi. Diğer taraftan Türkiye'de 23.07.1927 tarih ve 1160 sayılı Yasa ile şekillendirilmiş zorunlu reasürans devri 31.12.2001'de sona erdi.

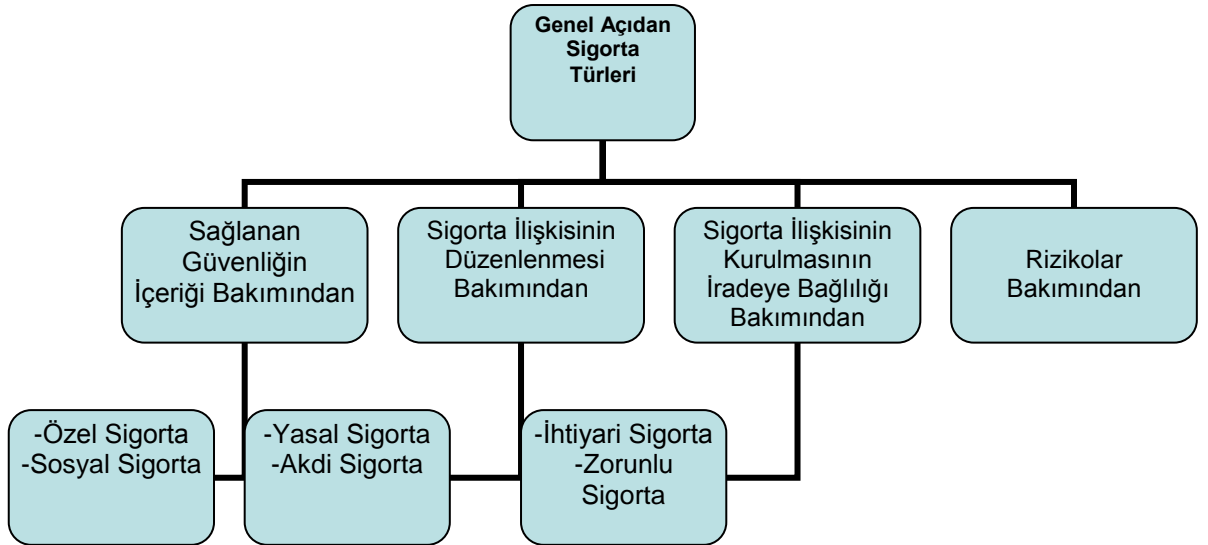
28 Mart 2001 tarihinde kabul edilen "Bireysel Emeklilik Tasarruf ve Yatırım Sistemi Kanunu" ile kurulan bireysel emeklilik sistemi 27 Ekim 2003 yılında faaliyete geçti (tsrsb). 31.12.2009 itibarıyla sektörde 54'ü sigorta ve emeklilik, 1'i reasürans olmak üzere toplam 55 şirket bulunmakta olup, bunlardan 32'si hayat dışı, 9'u hayat, 13'ü emeklilik branşında faaliyet göstermektedir (hazine). Türkiye'de kurulu reasürans şirketi sayısı ise 3'tür. Ancak bunlardan ikisi prim üretimini durdurmuş olduğundan faal reasürans şirket sayısı 1 olmuştur. Ayrıca, bir reasürans şirketinin de tasfiyesine izin verilmiştir.

### 3.4. TÜRKİYE’DE UYGULANAN SİGORTA TÜRLERİ

Türkiye’de uygulanan sigorta türleri; genel açıdan sigorta türleri, primler bakımından sigorta türleri, sigorta ettirilen çıkarlar bakımından sigorta türleri, ödenecek tazminat miktarı bakımından sigorta türleri, mal (aktif) sigortaları, malvarlığı (aktif-pasif) sigortaları olmak üzere altı başlık halinde uygulanmaktadır.

#### 3.4.1. Genel Açıdan Sigorta Türleri

Sigorta işlemleri çeşitli ölçütler açısından değerlendirilerek Şekil 4.1’de verilmiştir (Güvel ve Güvel, 2008: 115).



Şekil 3.1. Genel Açıdan Sigorta Türleri

##### 3.4.1.1. Sağlanan güvenliğin içeriği bakımından Sigorta Türleri

Sağlanan güvenliğin içeriği bakımından sigorta türleri; sosyal sigortalar ve özel sigortalar olmak üzere ikiye ayrılır.

#### 3.4.1.1.1. Sosyal Sigortalar

Günümüzde sosyal güvenlik kavramı ile karıştırılan kavramlardan biri olan sosyal sigortalar, gerek kapsadığı risk ve gerekse de kapsadığı nüfus bakımından sosyal güvenlikten ayrılır. Kısmi bir nitelik taşıyan, belli sayıdaki riski kapsayan ve toplumun belli sınıflarına sosyal güvence sağlayan sosyal sigortaların aksine, sosyal güvenlik bütün riskleri ve bütün nüfusu kapsamayı hedefler. Sosyal güvenlik bir amaçtır, sosyal sigortalar ise bu amacı gerçekleştirmeye yardımcı olan araçlardan biridir.

Sosyal sigortalar, ülkede çalışanların karşılaştıkları belirli sayıdaki riziko zararlarının karşılanması için işçi, işveren ve bazen de devletin katkılarıyla finanse edilen, devletçe kurulan ve özerk bir yönetime sahip olan bir sigorta tekniğidir (Tuncay, s:14; İLO, Manual, 3-4). Sosyal sigorta kavramına ilişkin bir çok tanım yapılmıştır. Bir tanımda sosyal sigorta, bir toplumun veya bir grubun bütün üyelerinin karşılaşılabilecekleri risklere karşı yine bu toplum veya grup tarafından karşılıklı yardımlaşma ilkesiyle zararların telafisini ifade eder (Burns, 1992, s:2).

#### 3.4.1.1.2. Özel Sigorta

Özel sigortacılık; prim ödeyenlerden birinin tehlikeyle karşılaşması durumunda, zararın belli bir oranının sigortacı tarafından karşılanmasına yönelik sosyal güvenlik teknikleri içinde geliştirilmiş bir tekniktir. Kar amacı taşıyan ve ticari nitelikte olan özel sigortacılıkta, riskin mali sonuçları bir topluluk arasında yayılır. Bu nedenle özel sigorta, ticaret hukuk ilkelerine göre oluşturulan bir şirket tarafından ve isteğe bağlı olarak yürütülür.

Özel sigortacılıkta esas, riskin zararlı sonuçlarının belli bir topluluk içerisinde dağıtılarak azaltılması, bunun için de aynı ve benzeri risklerle karşılaşan, çok sayıda kişinin bir araya toplanması, elde edilecek miktarın olabildiğince yüksek tutulması ve

karşılaşılan riziko zararlarının mümkün olduğu kadar tazmin edilmesidir. Sigorta primi alınacak kişi sayısı ve tahsil edilecek primlerin yüksekliği ile rizikoların meydana gelme oranları arasında bir denge var olmalıdır. Özel sigorta işletmeciliğinin anlaşılabilmesi için bu iki sigorta kolu arasındaki farkın bilinmesi zorunludur. Bu farkları şu şekilde açıklayabiliriz;

-Özel sigorta kendi kendine yardım fikrine dayanır. Amacı özel çıkarların korunmasıdır. Sosyal sigortaların amacı ise genel çıkarların korunmasıdır. Özel sigortanın konusu olan çıkar ekonomik nitelikte ve para ile ölçülebilen bir çıkardır. Manevi ya da psikolojik bir çıkar sigorta edilemez.

-Özel sigorta isteğe bağlıdır; sözleşme esasına dayanır. Sosyal sigorta zorunludur, yasaya dayanır.

-Özel sigorta herkese açıktır. Sosyal sigorta ise belirli meslek gruplarıyla ve ekonomik açıdan zayıf olanlarla sınırlıdır.

-Özel sigorta prim oranı tehlike derecesine göre belirlenir. Sosyal sigortada sigortalının mesleğine ve gelirine göre belirlenir.<sup>1</sup>

#### 3.4.1.2. Sigorta İlişkisinin Düzenlenmesi Bakımından Sigorta Türleri

Sigorta ilişkisinin yasalardan doğduğu durumlarda *yasal sigorta*, sözleşmeden doğduğu durumlarda ise *akdi sigorta* söz konusudur. Genellikle sosyal rizikolar için yapılan zorunlu sigortalar yasal sigorta, özel rizikolar için yapılan sigortalar ise akdi sigortalardır.

---

<sup>1</sup> Türkiye’de Uygulanan Sigorta Türleri konusu GÜVEL, A. E. ve Güvel, Ö.A. (2008)” Sigortacılık(4. Baskı)”, Ankara : Seçkin Yayıncılık eserinden faydalanılmıştır.

### 3.4.1.3. Sigorta ilişkisinin kurulmasının iradeye bağlılığı bakımından Sigorta Türleri

Özel akdi sigortalar; *ihiyari sigortalar* ve *zorunlu sigortalar* olmak üzere ikiye ayrılır. İhtiyari sigortada, sigortalı, yasal olarak sözleşme yapmak zorunda değildir. Zorunlu sigortada ise sigorta sözleşmesi yapılması yasal bir zorunluluktur. Zorunlu sigorta, özel sigorta ile sosyal sigorta arasında yer almaktadır. Zorunlu sigorta uygulamasının nedeni, genellikle belirli bir rizikoya uğrayanları güvence altına almaktır.

### 3.4.1.4. Rizikolar Bakımından Sigorta Türleri

Tarihsel süreç içerisinde sigortacılık öncelikle deniz rizikoları alanında gelişmiş ve oluşmuştur. Daha sonraları ise karadaki rizikolar için yapılan sigortalar gelişmiştir. Hava taşımacılığının artması ile birlikte hava sigortaları branşı da ortaya çıkmıştır.

### 3.4.2. Primler Bakımından Sigortalar

Bilindiği gibi sigorta işletmeleri anonim şirketler ya da karşılıklı sigorta şirketleri biçiminde kurulabilmektedir. Sigorta şirketlerinin kuruluş biçimine göre, sabit primli sigorta-karşılıklı(değişken)primli sigorta ayrımı yapılmaktadır.

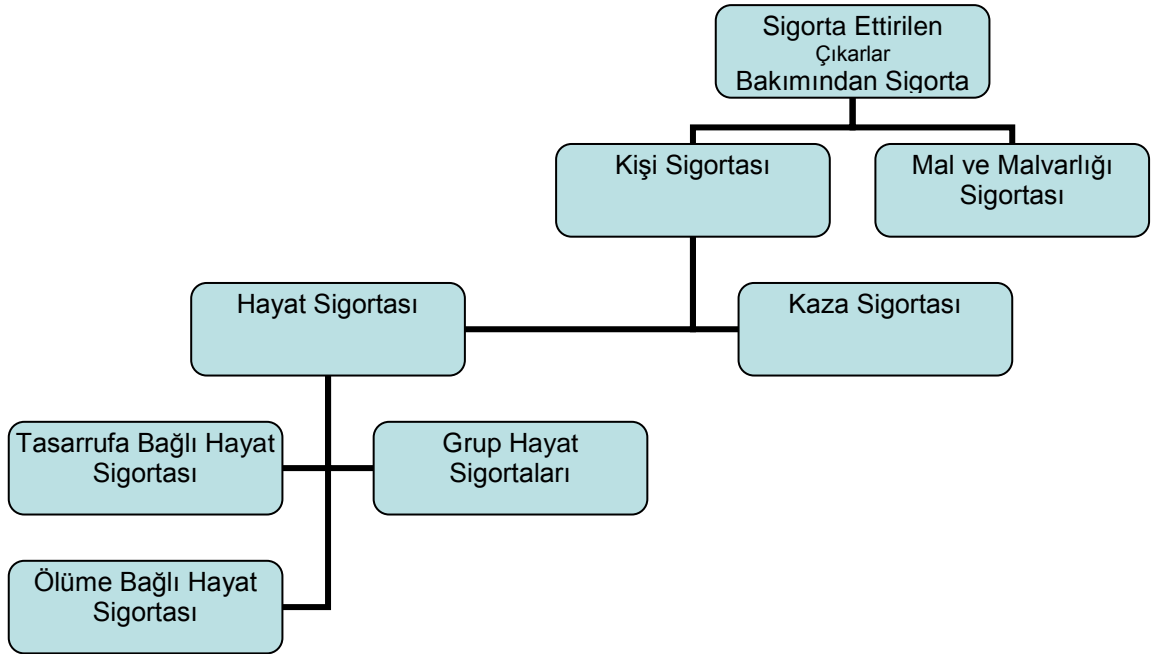
*Sabit primli sigortalar*, Anonim şirketlerde sigortacının aldığı prim sabit ve kesindir. Sigortacı rizikoyu sabit ve kesin bir prim karşılığında üzerine alır. Alınan prim toplamının ödenen tazminat toplamından fazla olması durumunda sigorta şirketi kar eder, prim tutarının tazminat tutarından az olması durumunda ise zarar eder. Prim bir kez belirlendikten sonra sigorta süresi içerisinde sigorta şirketinin kar-zarar durumuna bağlı olarak değiştirilmez.

*Karşılıklı (değişir primli) sigortalar*; karşılıklı sigortada, sigortacının aldığı prim, sabit ve kesin değildir. Bir bakıma bir tür avans ödeme niteliğindedir. Hesap

dönemi sonunda ödenen sigorta tutarları göz önüne alınarak kesin prim tutarları hesaplanır. Ödenen avans miktarı fazla ise iade yapılır ya da fark yedek akçeye ayrılır. Avans miktarı ödenen tazminat tutarından daha az ise sigortalıdan aradaki fark ödenmesi istenir.

### 3.4.3. Sigorta Ettirilen Çıkarlar Bakımından Sigorta Türleri

Sigorta ettirilen çıkarlar (riziko konuları) açısından sigorta sözleşmeleri Şekil 3.4.3.'de gösterildiği gibi iki ana gruba ayrılmaktadır. Bunlar kişi sigortaları ile mal ve malvarlığı sigortalarıdır (Güvel ve Güvel, 2008: 117).



Şekil 3.4.3. Sigorta Ettirilen Çıkarlar Bakımından Sigorta Türleri

#### 3.4.3.1. Kişi Sigortaları

Kişi sigortalarında sigortanın konusu bizzat sigortalının kendisidir. Kişi sigortaları, ne zaman gerçekleşeceği kesin olarak bilinmemekle birlikte bir gün gerçekleşme olasılığı çok yüksek olan, hatta bazı sigorta türlerinde kesin olarak

rizikoları sigorta güvencesi altına alır. Kişi sigortaları kendi içerisinde *hayat sigortası* ve *kaza sigortası* olmak üzere ikiye ayrılır.

#### 3.4.3.1.1. Hayat Sigortası

Hayat sigortası, insanların bireysel olarak önlemekte güçlük çektikleri veya tümüyle yetersiz kaldıkları ölüm, maluliyet, yaşlılık gibi olaylar karşısında, sigorta süresi sonunda sigortalıya veya yakınlarına, sigorta priminin belli bir süre içinde ödenmesi şartıyla tazminat veya gelir sağlama amacıyla kurulmuş sigorta türlerinden birisidir. Hayat Sigortası; birey için, sigortalının prim ödemesi karşılığında çeşitli güvenceler sağlayan bir sigorta sözleşmesi; toplum için ise bir birey veya grubun yaşamlarına ilişkin mali riskleri transfer ettikleri ve söz konusu transferler sebebiyle bunların belirsiz mali zararlarını karşılamak için fon biriktirilmesiyle uğraşan sosyal bir araçtır (Akmüt,1980: 7-8).

Hayat sigortasını diğer sigorta türlerinden ayıran en önemli unsur, 'koruma' ve 'tasarruf' fonksiyonlarına birlikte sahip olmasıdır. Hayat sigortasında riziko, belirli bazı olayların meydana gelmesi ile kişisel gelirin kesintiye uğraması ya da son bulması biçiminde kendini gösterir. Hayat sigortasının güvence altına aldığı rizikolar çok çeşitlidir. Rizikoyu doğuran olaylar kaza, hastalık, işsizlik, yaşlılık ve ölümdür. Bu rizikolara göre çeşitli hayat sigortaları söz konusudur (Güvel ve Güvel,2008 :157). Hayat sigortası kullanım alanlarına göre kendi içerisinde; tasarrufa bağlı hayat sigortası, ölüme bağlı hayat sigortası, grup hayat sigortaları olmak üzere üçe ayrılır.

Tasarrufa bağlı hayat sigortaları, yaşlılığı güvence altına almaya yönelik bir sigorta türüdür. Yaşlılık gelirleri artırıcı, giderleri azaltıcı bir rizikodur. Yaşlılarda sağlık, bakım ve tedavi giderleri gençlere oranla daha fazladır. Tasarrufa bağlı hayat sigortası, gelir sigortası ve sermaye sigortası olarak ikiye ayrılır.

Gelir Sigortası: Sigortalıya ölünceye kadar hayatını sıkıntıya düşmeden sürdürecektir bir gelir güvencesi sağlar. Gelir sigortası iki şekilde uygulanmaktadır. En sık rastlanan biçiminde sigortalı, elinde toplu olarak bulunan, ancak kendisine yetip yetmeyeceği belli olmayan bir parayı sigortacıya verir. Sigortacıda bunun karşılığında sigortalıya poliçenin düzenlenmesinden sonra ya da sözleşmede belirtilen belli bir tarihten sonra sürekli bir gelir sağlar. İkinci çeşidinde ise sigortalı, belirli zaman aralıklarıyla, genellikle yıllık olarak, prim öder ve kendisine belirli bir tarihte başlamak üzere bir gelir bağlanmasını ister. Gelir sigortasının en tipik uygulaması 'özel emeklilik sigortası'dır. Özel emeklilik kurumları, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde, uzun dönemli tasarruflar içerisinde en büyük paya sahiptir.

Sermaye Sigortası: Sigortalının önceden kararlaştırılmış belirli bir tarihte hayatta kalması koşuluyla, sigortacı, sözleşmede gösterilmiş bulunan sigorta tutarını bir defada öder. Böylece sigortalı, bir taraftan kendini ölüm ve yaşlanma risklerine karşı sigorta ettirirken belirli bir süre sonunda toplu olarak bir miktar para geçmesini sağlayacak bir tasarrufla da bulunmuş olur.

Ölüme bağlı hayat sigortaları, sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğünün ancak sigortalının ölümü ile meydana geldiği bir bireysel hayat sigortası türüdür. Bu sigorta türü kendi içinde üçe ayrılır.

Sürelili ölüme bağlı hayat sigortası; bu sigorta türünün özelliği, sigortacının tazminat sorumluluğunun ancak sigortalının belirli bir süre içerisinde ölmesi ile doğmasıdır. Bu süre genellikle on yıl olarak kabul edilir. Bu süre içerisinde sigortalının ölmemesi halinde sigorta bütün yükümlülüklerinden kurtulur ve sigortalının o güne kadar ödemiş olduğu bütün primler sigortacıya kalır. Süresiz ölüme bağlı hayat sigortasında, sigortalıya ömür boyu sigorta güvencesi verir. Karma hayat sigortasında



ise hem riziko hem de tasarruf özelliği olan bir sigorta çeşididir. Sigortalının sözleşmede belirtilen bir süre içerisinde, ölmesi halinde mirasçılarına (riziko unsuru), sözleşme süresi sonunda hayatta kalması koşuluyla da kendisine (tasarruf unsuru) tazminat ödenmesini içeren bir sigorta türüdür. Hayat sigortasının en çok uygulanan çeşididir.

Hayat sigortasının bir diğer çeşidi olan grup hayat sigortaları; kişilerin, rizikolara karşı bireysel olarak değil, grup olarak sigorta edilmesiyle meydana gelir. Grup hayat sigortasında, bir grup insanın sadece bir tek sigorta poliçesi ile sigortalanması olanaklı olmaktadır. Sigorta edilenler, belirli bir işyerinde çalışanlar, bir sendikanın üyeleri, bir meslek kuruluşunun üyeleri ya da belirli bir endüstri dalında çalışan kişiler olabilir. Maaşa endeksli hayat ve emeklilik sigortaları, limitli ve limitsiz sağlık sigortaları, bankalar aracılığıyla sunulan kredi hayat sigortaları en yaygın uygulamalardır. Sanayileşme süreci içerisinde grup sigortaları, özellikle gelişmiş ülkelerde hızla büyüyen bir sigorta durumuna gelmiştir. Grup hayat sigortaları bireysel emeklilik sigortası ve bireysel kaza sigortası olmak üzere ikiye ayrılır.

Bireysel emeklilik sigortası, kişilerin kendi emekliliğini kendisinin planlamasını sağlayan, emeklilik güvencesi olanlara da ikinci emeklilik imkanı sağlayarak geleceklerini güvence altına almayı amaçlayan, 18-75 yaş arasındaki herkese açık olan ve özel sektörde yönetilen bir sigorta türüdür.

Nüfusun giderek yaşlanması ve ekonomik trendlerin değişmesi nedeniyle pek çok ülkede mevcut sosyal güvenlik sistemlerinde reformlar yapılmakta bireysel emeklilik sistemlerine geçiş yaşanmaktadır. Bu gelişmelere paralel olarak bireysel emeklilik fonlarının ülkelerin GSYİH' sı içindeki payları giderek artmakta ve önemli büyüklüklere ulaşmaktadır. Türkiye'de de Bireysel Emeklilik Sistemi'nin kurulduğu

2004 yılından günümüze geçen zaman dilimi içerisinde, katılımcı sayısı ve katılımcıların toplam fon tutarı payı her yıl beklentilerin üzerinde artmaya devam etmektedir. Bireysel emeklilik sigortası kapsamında dört farklı emeklilik seçeneği vardır. Bu seçenekler; kişiye özel emekli maaşı, eş'e kalan özel emekli maaşı, ilk on senesi garantili ömür boyu maaş, toplu para ödemesi şeklindedir. Bireysel emeklilik sistemi, devletin vergi teşviki ile desteklediği bir sistemdir. Sistem, katkı payı ödeme, yatırım yapma, maaş ya da toplu para alma dönemlerinde katılımcılara önemli vergi avantajları sunmaktadır.

#### *3.4.3.1.2. Kaza Sigortası*

Bireysel kaza sigortası, kişinin kendi iradesi dışında ani ve dışsal bir olay ya da kaza nedeniyle ölmesi ya da daimi sakat kalması hallerini güvence altına alır. Amacı, sigortalının bir kaza sonucunda karşılaşacağı bedensel hastalıklar ve aksaklıklar nedeniyle uğrayacağı ekonomik kayıpları güvence altına almaktır. Kaza, vücut üzerine, dışardan, bilinçli olmaksızın ve aniden gerçekleşen bir olay sonucu, sigortalının bedeninde sağlık durumunu bozacak bir aksaklık meydana gelmesidir. Bireysel kaza sigortası türleri; aşağıda açıklanmıştır.

**Şahıs Bireysel Kaza Sigortası:** Bir kimsenin kaza sonucu ölümü ya da sakat kalması halini sigorta eder.

**Grup Bireysel Kaza Sigortası:** Bir işyeri, dernek ya da herhangi bir nedenle grup oluşturan kişileri kazaya karşı güvence altına alır.

**Koltuk Bireysel Kaza Sigortası:** Motorlu kara taşıtlarında seyahat eden yolcuların, araç hareket ya da park halinde iken veya aracın bakımı yapılırken, araca inip binmeleri esnasında bir kaza sonucu meydana gelecek ölüm ya da sürekli sakatlık durumlarını ve tedavi giderlerini güvence altına alır

Otobüs Zorunlu Koltuk Bireysel Kaza Sigortası: Şehirlerarası ya da uluslar arası yolcu taşıyan ve poliçede kayıtlı olan otobüste bulunan yolcuları, sürücüleri ve yardımcıları, mola ve duraklamalar dahil, yolculuğun bitimine kadar meydana gelebilecek her tür kazaya karşı güvence altına alır.

Okul Servis Araçları Bireysel Kaza Sigortası: Okul servis aracında taşınan öğrencileri, sürücüyü, yardımcıları ve rehber öğretmenleri, mola ve duraklamalar dahil, taşıma süresince her tür kazaya karşı güvence altına alır.

Profesyonel Futbolcuların Bireysel Kaza Sigortası: Profesyonel futbolcuları yurt içinde ve yurt dışındaki maçlarda ve antrenmanlarda, gidiş ve dönüş yolunda ya da günün 24 saati için sigorta güvencesi altına alır.

Seyahat Bireysel Kaza Sigortası: Kişi ya da grupların uçak dahil her tür normal ulaşım aracı ile seyahatleri esnasında meydana gelebilecek ölüm, kaza, hastalık ve hırsızlık durumlarına karşı sigorta güvencesi altına alan bir paket sigortasıdır.

#### 3.4.3.2. Mal ve Malvarlığı Sigortaları

Mal sigortaları, çeşitli rizikoların doğrudan ya da dolaylı olarak sigortalının mal varlığında yol açacağı hasarların neden olacağı mali kayıpları güvence altına alır. Mal sigortası bölümlerinin güvence altına aldığı varlık kavramı, somut değerleri ve işletmenin üçüncü kişilerden alacaklarını ifade eden somut olmayan haklarını kapsar. Başlıca dalları yangın, nakliyat, hırsızlık gibi sigorta türleridir.

Malvarlığı sigortasında, malvarlığı, belirli rizikoların ekonomik sonuçlarına karşı bir bütün olarak korunur. Mal sigortasının yalnızca aktifle ilgili olmasına karşılık, malvarlığı sigortası aktifle ya da pasifle ilgili olabilir. Malvarlığı sigortası, sigortalının aktifindeki ve pasifindeki varlıkların bir bütün olarak sigorta edilmesidir. Malvarlığı sigortasının başlıca dalları mali sorumluluk, kar kaybı sigortası ve reasüranstır.

Rizikonun konusu yönünden mal ve malvarlığı sigortası-kişi sigortası ayırımı çağdaş sigortacılık uygulaması açısından son derece önemli bir ayrımdır. Aşağıda sırasıyla mal ve malvarlığı sigortaları incelenmektedir.

#### 3.4.4. Ödenecek Tazminat Miktarı Bakımından Sigorta Türleri

Sigortacının rizikonun gerçekleşmesi durumunda ödeyeceği tazminat miktarının (yani sigorta korumasının sınırlarının) belirlenmesi bakımından sigortalar zarar sigortası ve meblağ (tutar) sigortası şeklinde ikiye ayrılır.

##### 3.4.4.1. Zarar Sigortası

Zarar sigortasında sigortacının ödeyeceği tutar, sigorta edilen çıkarın değeri ya da sigorta poliçesinde yazılı tutar değildir. Önce sigortalının maruz kaldığı zarar, daha sonra ise sözleşme hükümlerine göre sigortacının ödemesi gereken para miktarı belirlenir. Zarar sigortası kendi içerisinde *aktif sigortası* ve *pasif sigortası* olmak üzere ikiye ayrılır.

Aktif sigortası, bir çıkar sigortasıdır. Yani sigorta edilen bir eşya değil bu eşya üzerindeki çikardır. Sigorta bu çıkarın ihlal edilmesine karşın yapılmaktadır.

Pasif sigortası, sigortalının, malvarlığında bazı pasiflerin ortaya çıkması ya da pasiflerin artması suretiyle uğrayacağı zararları güvence altına alır. Burada rizikonun ortaya çıkması durumunda belirli bir çıkar ihlali ya da belirli bir eşyanın zarara uğraması söz konusu değildir. Yani teknik anlamda bir çıkar yoktur. Çıkar olmadığı için bir sigorta değeri de yoktur. Yalnızca birtakım yükümlülüklerin artması söz konusudur.

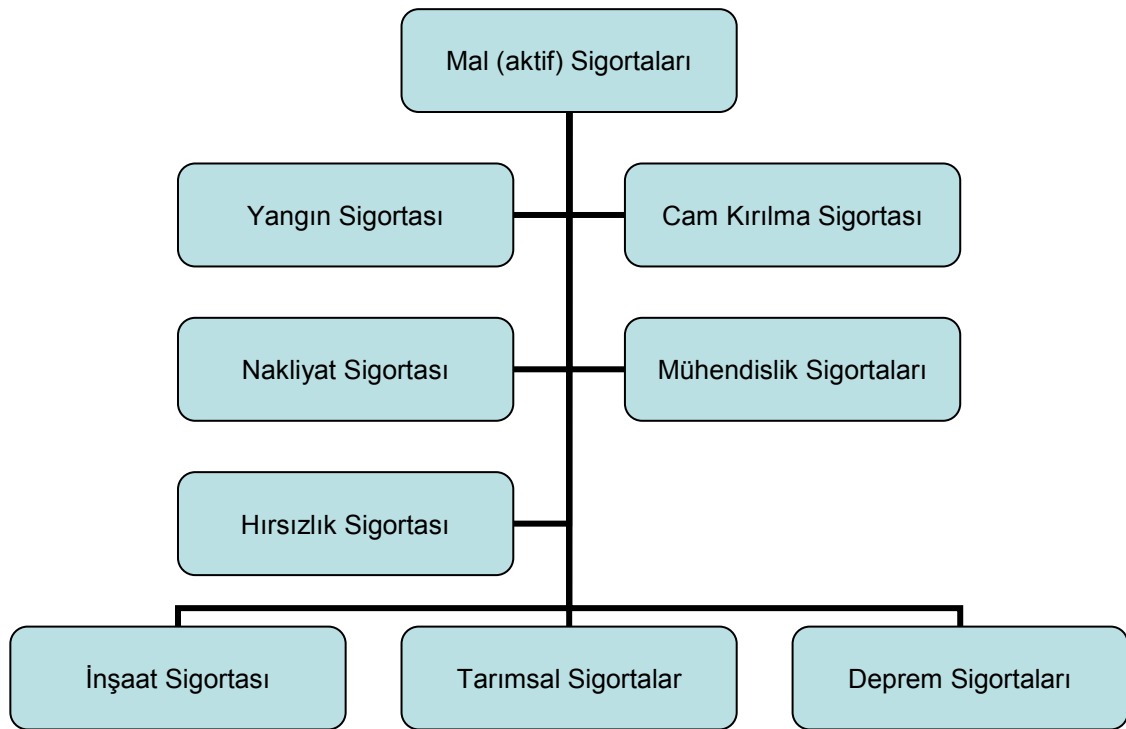
##### 3.4.4.2. Meblağ (Tutar) Sigortası

Meblağ sigortasında sigortacı, sigorta ettirilen kişinin rizikoya maruz kalması karşısında, somut zarar ne olursa olsun, sigorta sözleşmesinde belirlenen bir tutarı sigorta ettiren kişiye ya da onun gösterdiği üçüncü bir kişiye öder.

### 3.4.5. Mal (Aktif) Sigortaları

Mal sigortası, bir zarar sigortası türü olarak, sigortalının aktifinin artmasını, zenginleşmesini sağlayacak bir kurum değildir. Amaç sadece rizikonun gerçekleşmesi durumunda aktifte meydana gelecek bir azalmanın önlenmesidir.

Mal sigortasında, sigortalının bir mal üzerindeki çıkarı sigorta edilir. Sigortalının, mal üzerindeki çıkarının değeri (sigorta değeri), mal sigortasının temel unsurudur. Sigorta en çok sigorta değeri üzerinden yapılır ve bu değeri aşamaz. Mal sigortaları, rizikonun içeriğine göre Şekil 3.4.5.1’de gösterildiği gibi kendi içinde sekiz sigorta koluna ayrılmaktadır (Güvel ve Güvel, 2008: 121).



Şekil 3.4.5.1 Mal (Aktif) Sigortaları

### 3.4.5.1. Yangın Sigortası

Yangın sigortası, yangın sonrası meydana gelen hasarları güvence altına alan bir sigorta dalıdır. Yasalar çerçevesinde yangın sigortası kapsamına giren ve yangın sigortası sözleşmesinde standart olarak güvence altına alınan rizikolar şunlardır;

Yangın rizikosu, yangın oluşumunda 'alev' in varlığı zorunludur. Ancak yangın hasarının kabul edilebilmesi için eşyanın alevler içinde harap olması zorunluluğu yoktur. Sıcaklık ve duman gibi nedenlerle bazı malların hasara uğraması da yangın hasarı kapsamı içindedir.

Yıldırım rizikosu, yıldırımın neden olacağı yangın ve yangınla birlikte her tür hasar da yangın sigortası kapsamı içerisindedir.

İnfilak rizikosu, İnfilak, 'gaz ya da buharların genişlemesiyle meydana gelen ani patlamadır'. Uygulamada, ticaret ve endüstri işletmelerindeki infilak rizikosu normal sigorta güvence kapsamı dışında tutulmakta, sigortalı ile sigortacı arasında yapılacak özel bir sözleşmeye bırakılmaktadır.

Bütün sigorta kollarında olduğu gibi yangın sigortasında da sigorta güvencesinin kapsamı özel koşullarla genişletilebilmektedir. Yangın sigortası çeşitleri; ev eşyası sigortası, bina sigortası, endüstri sigortası, tarım sigortası şeklinde uygulanmaktadır.

Ev eşyası sigortası, evin tamamlayıcı parçası sayılabilecek kısımlar dışında kalan her çeşit eşyayı (mobilya, halı, perde, porselen), evde saklanan para ve hisse senetlerini ve koleksiyonları içeren bir sigorta çeşididir.

Bina sigortası, bina sigortasında göz önünde bulundurulacak unsurlar yapı tarzı, binanın kullanım amacı, yaşı, bulunduğu yer, büyüklüğü ve hâlihazırdaki durumudur.

Endüstri sigortası, endüstri işletmelerinin sigortalanmasında işletme binasının yapı tarzı ve işletmenin üretim biçimi ile üretimde kullanılan maddelerin gösterdikleri özellikler

göz önünde bulundurulur. İşletme binasının yapı tarzı bina sigortasına göre, hammadde ve yarı mamuller ise ‘ateş alma derecesine’ göre gruplandırılır. Üretimde kullanılan makine ve teçhizat ise yangın sigortası rizikolarına, yangın, duman, buhar ve suya olan dayanıklılık derecesine göre özel olarak değerlendirilir.

Tarım sigortası, bina ve ev eşyasını, tarım araçlarını, tarım ürününü ve hayvanları yangın sigortası rizikolarına karşı sigorta güvencesi içine alır.

#### 3.4.5.2. Nakliyat Sigortası

Nakliyat sigortası bir yerden diğerine yapılan taşıma sırasında gerek taşıt araçlarının gerekse taşınan malların uğrayabileceği hasarları güvence altına alır. Diğer sigorta dallarında belirli bazı rizikolar olmasına karşılık, nakliyat sigortasında taşıt aracına ya da mallara zarar verebilecek çok çeşitli rizikolar vardır. Bu nedenle nakliyat sigortasında, diğer sigorta dallarından farklı olarak, sadece belirli rizikoları belirleyen ‘özellik ilkesi’ yerine çeşitli rizikoları kapsayan ‘genellik ilkesi’ uygulanır.

Nakliyat sigortasının sigortalıları, endüstri işletmeleri, ithalatçılar, ihracatçılar, nakliye işletmeleri, bankalar ve eşya gönderen gerçek kişilerdir. Nakliyat sigortasının konusu taşıt araçları ( kasko sigortası) olabileceği gibi taşınan mallar (kargo sigortası) da olabilir.

Kasko sigortası, belirli rizikolar nedeniyle motorlu kara taşıt araçlarında meydana gelecek hasarları güvence altına alan bir sigorta dalıdır. Kasko (Casco) kelimesi, Fransızca ‘kırılma’ anlamına gelen ‘**casse**’ ve ‘çarpışma’ anlamına gelen ‘**collision**’ kelimelerinin ilk hecelerinden meydana gelmiştir. Oto kasko sigortası, kapsamına giren araç cinsine göre sekiz gruba ayrılır. Bunlar; özel otomobiller, taksi dolmuş, minibüs, otobüs, kamyonet, kamyon, tanker, tarımsal traktör ve biçerdöver,

motosiklet ve triportör, römork şeklindedir. Kasko Sigortası konusu altıncı bölümde kapsamlı bir şekilde inceleneceğinden dolayı konuyu bu haliyle noktalıyorum.

Kargo sigortası; taşınan malların güvence altına alınmasına yönelik bir sigorta türüdür. Nakliyat sigortasının başlıca çeşitleri; iç nakliyat sigortası, deniz nakliyat sigortası, kara nakliyatı sigortası, nehir nakliyat sigortası, hava nakliyat sigortası şeklindedir.

#### 3.4.5.3. Hırsızlık Sigortası

Hırsızlık sigortası ev, işyeri, banka gibi binaları sigorta güvencesi içine alır. Kısaca şöyle tanımlanmaktadır: Hırsızlık sigortası, zorlama ya da herhangi bir araç kullanılması suretiyle bir binaya ya da bir binanın herhangi bir bölümüne gidilerek oradan çalınan eşya, para, mücevher, kıymetli kağıt vs. birimleri ve bu zorlama ile meydana gelen hasarları sigorta teminatı altına alan bir sigorta çeşididir. Ayrıca üzerinde para, kıymetli evrak, kıymetli taşlar gibi şeyler taşıyan kişiler de hırsızlığa karşı sigorta güvencesi içine alınabilir. Hırsızlık sigortası çeşitleri;

**Ev Eşyası Sigortası:** Evde kullanılan her çeşit eşyayı, elbiseyi, çamaşırını, küçük hayvanları, bisikletleri sigorta güvencesi altına alır.

**İşletme Sigortası:** Banka işletmeleri ile mücevher ve saat ticarethaneleri gibi işletmeler dışında kalan işletmelerde meydana gelen hırsızlığa karşı sigorta güvencesi sağlar. Sigorta kapsamına giren birimler mobilya, demirbaş, stoklar, para ve diğer menkul varlıklardır.

**Banka İşletmeleri ile Mücevher ve Saat İşletmelerinde Hırsızlığa Karşı Sigorta:** Mobilya ve demirbaşları, kasada saklanmış olmak koşuluyla para ve kıymetli kağıtları vs. sigorta güvencesi altına alır.



Kişilerin Saldırıya Uğrayarak Soyulmaları Suretiyle Meydana Gelen Hırsızlığa Karşı Sigorta: Saldırı, ölüm veya yaralama tehdidi altında bir kişiden çalınan para, mücevher vs. eşyaları sigorta güvencesi altına alır.

#### 3.4.5.4. Cam Kırılma Sigortası

Cam kırılma sigortası, ticari firmaların, kurumların ve şahısların evlerinin, ticarethanelerinin ve yazıhanelerinin pencere, vitrin, kapı, masa camları ile aynalarının ve ışıklı-ışıksız reklam levhalarının kırılması sonucu meydana gelecek hasarları güvence altına alır. Bütün cam çeşitleri sigorta güvencesi altına alınabilir.

#### 3.4.5.5. Mühendislik Sigortaları

Dünya uygulamasında “engineering” diye tanımlanan mühendislik sigortalarının en büyük özelliği tüm dünya ülkelerinde uygulamasının aynı olmasıdır. Mühendislik sigortası, kendi içinde makine sigortası ve montaj sigortası olmak üzere ikiye ayrılır.

Ekonominin temel unsurlarından biri sanayi ise sanayinin temel unsurlarından birinin, belki de en önemlisinin, makineler olduğu bir gerçektir. Bu nedenle makinelerin kullanımı kadar korunması ve güvence altına alınması da çok önemlidir (Anadolu Sigorta, Ürünler ve Hizmetler )

Makine sigortası; öngörülemeyen ve ani olarak meydana gelecek her tür makine, makineli tesis, alet ve aygıt hasarlarının sebep olacağı mali kayıpları sigorta güvencesi altına alan bir sigorta dalıdır.

Makine sigortası kapsamına giren rizikolar; makine kısımlarının eğilmesi, çarpılması ya da kırılması, makinelerde ve elektrikli tesislerde meydana gelen kısa devre, piston kızması ile meydana gelen hasar, makine volanlarının patlaması gibi hasarlar girer. Bu hasarlar döküm, materyal ve imalat hatalarından ya da donma, fırtına, su yokluğu, elektrik tesislerinin kısa devre yapması sonucu meydana gelebilir.

Montaj sigortası; makinelerin montaj ve denemeleri sırasında uğrayabilecekleri hasarları sigorta güvencesi altına alır. Makine sigortasından önce yapılır.

#### *3.4.5.6. İnşaat Sigortası*

Doğal afetlerin ve ekonomik krizlerin sıkça yaşandığı ülkemizde çeşitli ölçekteki tüm yatırımların güvence altına alınması oldukça önem taşır. İnşaat sigortasının gerekliliği projenin devamlılığının sağlanması, sermaye, işgücü ve zaman kayıplarının önüne geçilmesi konularında ortaya çıkar (Anadolu Sigorta, Ürünler ve Hizmetler).

İnşaat sigortası, inşaat kazalarını, sigortalı inşaat ile ve bu inşaat ile ilgili tesislerde meydana gelecek hasarları sigorta güvencesi içine alan bir mühendislik sigortası çeşididir. Sigortalı inşaatın müteahhididir. İnşaat sigortasının süresi, inşaat arsasının kazılmasından başlar, anahtar teslim tarihine kadar devam eder.

#### *3.4.5.7. Tarımsal Sigortalar*

Tarımda bitkisel ve hayvansal üretimi tehdit eden riskler vardır. Bunlar; hava koşulları, fiyatlar, girdi-çıktı, hastalık ve zararlılar, verimdeki değişme olarak özetlenebilir. Bu gibi risklere bağlı olarak verim ve fiyatlarda ki istikrarsızlık, üreticinin gelirinde de dalgalanmalara neden olabilmektedir. Bu nedenle gelişmiş ülkelerde tarım sektörünü koruyucu ve yaşam standardını yükseltici önlemler alınmaktadır. Türkiye’de de tarımsal ve hayvansal üretimi tehdit eden risk ve belirsizlikler sonucu meydana gelebilecek hasarların önlenmesi için en etkili sistem Tarım Sigortası’dır (Altıntaş,2005 ). Tarım sigortası, dolu sigortası ve havyan hayat sigortası olmak üzere iki biçimde uygulanmaktadır.

Dolu sigortası; dolu tanelerinin vurması ile toprak ürünlerinde meydana gelecek hasarları sigorta güvencesi altına alan bir sigorta dalıdır. Sigorta güvencesi, dolu vurması sonucu ürün değerinde meydana gelen değer kayıplarını ve verim kayıplarını

içerir. Dolu sigortası ile ilgili önemli bir sorun ürünün piyasa fiyatının belirlenmesidir. Aşkın ya da eksik sigortanın önlenmesi için ürünün tahmini piyasa fiyatı sigorta şirketi tarafından belirlenmektedir.

Hayvan sigortası, tarımsal hayvanların, meslek hayvanlarının ve spor hayvanlarının bulaşıcı hastalıklara yakalanmasından, kaza geçirmesinden, ölmesinden ve çalınmasından doğacak ekonomik kayıpları güvence altına alır. Hayvan sigortası rizikonun niteliğine göre kendi içerisinde dört gruba ayrılır. Bunlar; hayvan hayat sigortası, kısa süreli hayvan sigortası, hayvan hırsızlık sigortası, kasaplık hayvan sigortası şeklinde uygulanmaktadır.

#### 3.4.5.8. Deprem Sigortası

Deprem sigortası, 17 Ağustos 1999 İzmit-Gölcük-Adapazarı Depremi ile Türkiye'nin gündemine girmiş ve 587 sayılı KHK ile 27 Eylül 2000 tarihinden itibaren zorunlu sigorta olarak uygulanmaya başlamıştır

Deprem sigortası, meydana gelebilecek bir deprem felaketi sonucu bina sahipleri veya intifa hakkı sahiplerinin binalarının zarar görmesi ve hasarlanması nedeniyle uğrayacakları maddi zararların karşılanması için tesis edilmiştir. Eşyalar deprem sigortası kapsamında değildir. Poliçe süresi bir yıldır. Bu sigorta ile deprem ve deprem sonucu meydana gelecek yangın, infilak ve yer kaymasının binalarda ve temellerinde, doğrudan neden olacağı maddi zararlar sigorta bedeline kadar Doğal Afet Sigortaları (DASK) Kurumu tarafından teminat altına alınmıştır.

#### 3.4.6. Malvarlığı (aktif-pasif) Sigortaları

Mal sigortasından farklı olarak malvarlığı sigortasında, malvarlığı belirli rizikoların ekonomik sonuçlarına karşı bir bütün olarak korunur. Malvarlığı sigortasında sigorta değeri söz konusu değildir. Malvarlığı sigortasında sigortacının karşı karşıya

kaldığı riziko, aktifte azalmaya ya da pasifte artmaya yol açabilmektedir. Aktifte bir bütün olarak azalmaya yol açabilecek bir kar kaybı ya da bir gelir mahrumiyeti durumu söz konusu olabilir. Pasifte ise bir bütün olarak artışa yol açabilecek gider artırıcı olaylar meydana gelebilir.

#### *3.4.6.1. Mali Sorumluluk Sigortası*

Mali sorumluluk sigortası, bir gider sigortası çeşididir. Mali sorumluluk sigortasında, sigortalının sorumlu olacağı bir fiil nedeniyle pasifte meydana gelecek bir artış rizikosu güvence altına alınır. Yani mali sorumluluk üçüncü kişilerin zarar görmesinden doğar. Zarar verme bir üçüncü kişinin yaralanması, ölmesi, sağlığını kaybetmesi biçiminde olabileceği gibi, sadece mallarının hasara uğraması biçiminde de olabilir. Yani mali sorumluluk sigortası, kişi hasarları ile ya da mal hasarları ile ilgili olabilir. Kişi hasarlarının meydana getireceği yükümlülükler, zarar gören kişi bakımından ve zarar gören kişinin yakınları bakımından olmak üzere ikiye ayrılır.

Zarar gören kişi bakımından; hastane, doktor, ilaç vs. tedavi ve bakım giderleri, çalışmadığı günlerin gelirleri, çalışma gücünün azalması ile ilgili tazminatı içermektedir. Zarar gören kişinin yakınları bakımından; kişinin ölmesi halinde cenaze giderlerinin karşılanması, zarar gören kişinin bakmakla yükümlü olduğu yakınlarına aylık gelir bağlanmasını kapsamaktadır.

Mal hasarları sigortalının diğer bir kişinin mallarında meydana getireceği zararlardır. Sigortalının bizzat kendisine ait olan mallarda meydana gelecek hasarlar, sorumluluk güvencesi dışındadır. Mal hasarlarının meydana getireceği yükümlülükler; tamirat giderleri, tamiratın söz konusu olmadığı mallarda, malın o günkü piyasa fiyatı üzerinden hesaplanan tazminat tutarı, hasar nedeniyle meydana gelen ek giderlerdir.

Mali sorumluluk sigortasının uygulamada yer alan çeşitleri; motorlu taşıt zorunlu mali sorumluluk sigortası, motorlu taşıt ihtiyari mali sorumluluk sigortası, yeşil kart sigortası, işveren mali sorumluluk sigortası, üçüncü şahıslara karşı mali sorumluluk sigortası, tehlikeli maddeler zorunlu mali sorumluluk sigortası, tüpgaz zorunlu mali sorumluluk sigortası, yangın, infilak mali sorumluluk sigortası, taşıyıcı mali sorumluluk sigortası (CMR sigortası), tekne mali sorumluluk sigortası, asansör, lift, askılı reklamlar mali sorumluluk sigortası, otel mali sorumluluk sigortasıdır.

#### *3.4.6.2. Diğer Sorumluluk Sigortaları*

Avrupa Birliği'nde oto dışı sorumluluk sigortalarının toplam içindeki payı, 2006 yılı itibariyle, yüzde 30 iken, Türkiye'de yüzde 1 civarındadır. AB'de sorumluluk sigortası çeşidi 100'den fazlayken, Türkiye'de 10'u geçmemektedir. Bu yönüyle diğer sorumluluk sigortaları, Türkiye'de gelişime en açık sigorta kolları olarak düşünülebilir.

Bu sigorta türlerinin kapsamı genel hatlarıyla; genel sorumluluk sigortaları, mesleki ve ticari faaliyetlere ilişkin sorumluluk sigortaları, imalatçı sorumluluk sigortaları, ev sahibi ve gayrimenkul zilyedi sorumluluk sigortaları, aileye ilişkin sorumluluk sigortaları, çevre kirlenmesine karşı sorumluluk sigortaları biçimindedir.

#### *3.4.6.3. İnternet Sorumluluk Sigortası*

İnternetin kullanımının yaygınlaşmasıyla birlikte yeni rizikolar ortaya çıkmıştır. Genel ya da ticari sorumluluk poliçeleri, internet rizikolarına karşı bir güvence sağlamadığından dolayı internet işlemleri yapanların veya bir websitesine sahip olanların özel bir internet sigortası ile kendilerini güvence altına almaları gerekli görülmektedir. Bu amaçla geliştirilen internet sorumluluk sigortası ile, internetin, web

sayfalarının veya elektronik posta gibi haberleşme araçlarının uygun olmayan bir tarzda kullanımına karşı sigorta güvencesi sağlamak mümkün olabilmektedir.

Günümüzde internet servis sağlayıcılarının ya da elektronik ticari faaliyette bulunanların karşı karşıya olduğu yeni riziko türlerinden başlıcaları; fikri mülkiyet haklarının ihlali, sistemin işlemez hale gelmesi, yetkisiz giriş, belgelerin ve/veya sitelerinin kaybı, kişilik haklarına saldırı, virüs geçirme, kusursuz sorumluluktan kaynaklanan zararlar, kusurlu eylemler, hatalar, ihmallerdir.

#### 4. AB UYUM SÜRECİNDE TÜRKİYE SİGORTA SEKTÖRÜ

Avrupa pazarı dünyanın en önemli sigorta pazarlarından biridir. Tek sigorta pazarı oluşturmak Avrupa Birliğinde hedeflerden birisidir. Sigortacılık alanında tek bir pazarın kurulması, ulusal pazarların sınır ötesi yerleşme hakkı ve hizmet sunma serbestisinin tanınması ile karşılıklı olarak açılması, bu ulusal pazarların üye devletlerdeki rekabet koşullarını etkileyen yasal düzenlemelerin koordine edilmesi suretiyle tek bir Topluluk pazarına dönüştürülmesi anlamına gelmektedir (Arslan,2003,2).

Tek sigorta piyasası ile Avrupa Birliği yalnızca şirketlerin aralarındaki rekabeti artırmayı değil kişilerin güvenle daha iyi ürünlere erişimini sağlayacak imkanları da sunmayı hedeflemiştir. Özellikle son yıllarda Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde sigorta piyasaları, sigorta ürünlerine yönelik önemli bir talep artışı ile karşı karşıya bulunmakta; bu ise önemli bir ciro artışına yol açmaktadır. Artan talep ve sigortacılık sektöründeki büyüme faaliyetlerde artışı ve gelişmeyi de beraberinde getirmiştir (tsrsb).

Finansal hizmetler alanında Avrupa Birliğinin temel önceliklerinden biri sigortacılık sektöründe bir tek Pazar oluşturmak olmuştur. Geniş ve tek sigorta piyasasının kurulması dünyada benzeri olmayan bir gelişmedir. Tek bir sigorta piyasası şirketlere ürünlerini Avrupa Birliği'ne üye ülkelere serbestçe satabilme, kişilere de sigortacılık işlemleri için kendi yerleşik buldukları ülke dışında herhangi bir üye devlet sigortacısına başvurabilme imkanını vermektedir.

Finansal hizmetler açısından gerçek anlamda tek bir pazara ulaşılması Avrupa şirketleri ve vatandaşları için çok geniş olanaklar yaratacaktır. Pazara yeni girenler ile küçük ve orta ölçekli girişimcilerde dahil olmak üzere, şirketler, derinlik kazanmış ve daha likit sermaye piyasalarından yararlanacak ve bu durum ekonomik büyümeyi ve

yeni iş olanaklarını da artıracaktır. Tüketiciler ve yatırımcılar fiyatları aşağı çeken, daha geniş ve daha iyi finansal ürünler seçeneği sunan, daha yoğun rekabet koşullarından ve yeniliklerden yararlanacaklardır. Avrupa ölçeğinde temel ekonomik reformlara ve refaha ulaşmanın anahtarı dinamik yapıda tek bir finansal hizmetler pazarının oluşturulmasıdır. Yeni teknolojiler kullanması ve giderek artan mobilitesi ile finansal hizmetler sektörün global pazar niteliği taşıması, Avrupa Birliği'nin gündemindeki finansal hizmet reformlarının hızlanmasını sağlamaktadır (Şener,2002: 15).

Türkiye'deki sigorta sektöründe, faaliyetlerinin başladığı 1800'lü yıllardan, günümüze kadar gelen süre içinde sürekli bir değişim görülmüştür. Sistemin kendi kendini yenilemesindeki en büyük katkıyı ise Avrupa Birliği'ne giriş çalışmaları yapmıştır.

31.12.2009 itibarıyla sektörde 54'ü sigorta ve emeklilik, 1'i reasürans olmak üzere toplam 55 şirket bulunmakta olup, bunlardan 32'si hayat dışı, 9'u hayat, 13'ü emeklilik branşında faaliyet göstermektedir. 13 emeklilik şirketinden 12'si aynı zamanda hayat branşında da faaliyet gösterirken, 1 şirket sadece emeklilik branşında faaliyet göstermektedir. Hayat dışı şirketlerinden ikisi yurt dışında kurulmuş sigorta şirketinin Türkiye'deki şubesi şeklinde faaliyetlerine devam etmektedir.

2009 yılında sektöre hayat dışı branşında faaliyet gösteren 2 yabancı şirket girişi olmuş; ayrıca daha önce sözleşme yapma yetkisi kaldırılmış yabancı şirketlerden birine, 2009 yılında yeni sözleşme yapma yetkisi tekrar verilmiştir. Bununla birlikte sektörde faaliyet göstermekte olan iki şirketin diğer iki şirketin çatıları altında birleşmesiyle 2 yabancı şirket sektörden çıkmıştır. Net olarak bakıldığında, 2009 yılında sektördeki yabancı şirket sayısı 2008 yılıyla karşılaştırıldığında 1 artmıştır (hazine ).



Yabancı sermayenin doğrudan veya dolaylı payının %50'den fazla olduğu şirketlerin yabancı olarak addedildiği bir yaklaşımla şirketler sermaye yapılarına göre sınıflandırıldığında, sektörde 20 yerli, 34 yabancı şirket bulunmaktadır. 31.12.2009 itibarıyla toplam sermayenin %52,42'si yabancılara aitken, toplam primin %53,53'ü yabancılar tarafından üretilmiştir.

Tablo 4.1. Türkiye Sigorta Sektöründe Faaliyet Gösteren Şirket Sayısı

<b>SEKTÖRDEKİ ŞİRKET SAYISI</b>		
	<b>31.12.2008</b>	<b>31.12.2009</b>
Hayat Dışı	30	32
Hayat	10	9
Emeklilik*	13	13
Reasürans	1	1
<b>Toplam</b>	<b>54</b>	<b>55</b>

\*31.12.2007 itibarıyla 10, 31.12.2008 itibarıyla 12, 31.12.2009 itibarıyla 12 şirket aynı zamanda hayat branşında da faaliyet göstermektedir.

Kaynak:TSRSB verilerinden faydalanılmıştır.

2009 yılı sonu itibarıyla sektörde faaliyet gösteren 55 sigorta şirketinin prim gelirleri toplamı cari fiyatlarla bir önceki yıla göre %4, 26 oranında artarak 12.281.388.469 TL' ye yükselmiştir. Aynı dönemde ABD Doları bazında toplam prim geliri %12,39 oranında azalarak 7.938.328.486 ABD Doları olarak gerçekleşmiştir (tsrsb).

2009 yılında Nakliyat, Kaza, Tarım ve Kredi branşları dışındaki tüm branşlarda cari fiyatlarla prim üretimi artmıştır. En yüksek artış %16,40 ile Mühendislik branşında gerçekleşmiş olup, bunu %14,64 ile Hayat, %13,20 ile Hukuksal Koruma, %7,48 ile Ferdi Kaza, %6,83 ile Karayolları Motorlu Araçlar Mali Sorumluluk, %6,71 ile Sağlık

ve %5,72 ile Yangın branşı izlemiştir. Kredi branşı 2009 yılını %32,32, Nakliyat %10,31, Kaza %4,07 ve Tarım branşı %2,15 oranındaki azalışla kapatmıştır.

Sigortacılık sektörünün ülke ekonomileri için önemini gösteren kriterlerden birisi de verilen teminat tutarıdır. 2009 yılında ülkemizde sigorta şirketleri tarafından toplam 24.722 milyar TL teminat verilmiştir. Bu tutar GSYİH' nin yaklaşık 26 katıdır ve sigorta sektörünün ülkemiz ekonomisi için ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Tablo 4.2. AB Sigorta Sektörü Prim Rakamları

	Prim Üretimi Milyon \$	2007 Yılına Göre Reel Prim Artışı (%)	Dünyadaki Payı %	Primlerin GSYİH'ya Oranı %	Kişi başı Prim (\$)
İngiltere	395.627	-23,5	9,38	13,56	5.923
Fransa	275.880	-7,8	6,54	9,36	4.194
Almanya	241.955	-1,8	5,74	6,52	2.906
Hollanda	114.518	2,0	2,71	13,07	6.966
Polonya	24.403	31,2	0,58	4,62	643
Macaristan	5.018	-9,9	0,12	3,26	500
AB 27	1.572.115	-10,6	37,25	8,01	2.958
Türkiye	8.915	-2,1	0,21	1,22	121

Kaynak: Swiss Re, Sigma No 3/2009

27 üyeli Avrupa Birliği'nde sigorta sektörünün prim büyüklüğü 2008 yılında 1.65 trilyon dolardan 1.57 trilyon dolara düşmüştür. Önceki yıllarda istikrarlı büyüyen AB sigorta sektörü 2008 yılında küresel ekonomik krizin etkisiyle dolar bazında %10,6 reel düşüş göstermiştir. Toplam prim hacmi dünya prim hacminin %37'sine denk

gelmekte olup, hayat branşında prim büyüklüğü ciddi bir düşüşle 949 milyar dolar, hayat dışı branşlarda ise ufak bir düşüşle 622 milyar dolar olmuştur (tsrsb).

Ülkeler bazında bakıldığında ise, Avrupa Birliği'nde en yüksek prim hacmi 2008 yılında büyük bir düşüş yaşamakla beraber 395 milyar dolar ile İngiltere'de görülürken, bu ülkeyi sırasıyla 275 ve 241 milyar dolarla Fransa ve Almanya takip etmektedir. Polonya'da da prim büyüklüğü büyük bir artışla 24 milyar dolar, Macaristan'da ise reel bazda düşüş göstererek 5 milyar dolar olmuştur.

2008 yılında Avrupa Birliği sigorta sektörünün GSYİH içindeki payı prim üretimindeki ciddi düşüşe paralel olarak %8 gerilemiştir. İngiltere, Fransa ve Hollanda'da sigorta sektörünün GSYİH içindeki payı AB ortalamasının üzerindeyken Çek Cumhuriyeti, Polonya ve Macaristan gibi yeni üyelere bu oran ortalamanın oldukça altında kalmaktadır.

#### 4.1. AVRUPA BİRLİĞİ UYUM SÜRECİ ÇALIŞMALARI

Piyasaya giriş serbestisinin tek başına, tek piyasa olma hedefine ulaşmada yeterli koşulları sağlamayacağı, özellikle sigorta şirketlerinin fiyat, ürün ve dağıtım politikalarına yönelik devlet müdahalelerinin en aza indirilmesi gerektiği savunulmaktadır. Bu doğrultuda Avrupa Birliği, üye ülkeler arasında tek bir sigorta piyasasına ulaşmak için üç direktifle şu aşamaların geçilmesini hedeflemiştir; kuruluş serbestisi, hizmet serbestisi ve sermaye serbestisi. Birinci direktifle Avrupa Birliği'ne üye ülkelerde liberalleşme sürecinin ilk aşamasını gerçekleştirmeye yönelik faaliyetler 1964 yılında reasürans şirketleri ile başlamış, 1973'te hayat-dışı branşlar ve 1979'da hayat branşıyla sürmüştür. Buna karşın ev sahibi ülke otoritelerinin izin ve denetleme sorumluluklarını ellerinde tuttukları görülmüştür. Herhangi bir branş kurulmaksızın dışarıda iş yapabilme anlamına gelen hizmet serbestisinin gelişiminde ise yine reasürans

şirketleri öncü rol oynamıştır. İkinci direktifle 1988’de büyük riskler 1990’da pasif hayat sigortaları ve motorlu araç hizmet serbestisine yönelik faaliyet içine girmiştir. Üçüncü direktif ve son aşama yani sermaye serbestisi aşaması tek lisans ve denetimlerin ortadan kaldırılmasını öngörmektedir. Tek lisans, kendi ülkelerinde tescil edilmiş sigorta şirketlerinin Avrupa Birliği ülkelerinin herhangi birisinde sigorta faaliyetleri yapabilme izni vermektedir. Bu lisans, branş ve acenteler biçiminde ticari kuruluşlara yönelik faaliyetlerin yanı sıra, karşılıklı sınır işlemleri biçiminde de uygulanabilir. Bu aşamada en önemli yenilik ödeme gücü kontrolüne yönelik denetim işlemlerinin sınırlandırılmasıdır. Böylelikle sigorta şirketlerine yönelik denetimin kaldırılmasıyla fiyat ve koşulların sigortalayanla sigortalananlar arasındaki serbest anlaşmalarla sağlanacağı öngörülmüştür (Şener,2002,13).

AB mevzuatının daha basit ve anlaşılır hale getirilmesi Avrupa Birliği’ne uyum sürecindeki Türk sigorta sektörü için de büyük önem taşıyor. AB terminolojisi kullanılarak hazırlanan, bu nedenle kimi zaman okuyucu için karmaşık bir yapı arz eden, AB sigorta mevzuatının Türk sigorta sektörü tarafından daha rahat anlaşılabilmesi, uyum konusunda yaşanan sorunların aşılmasında ilk adımı oluşturuyor. Bu bilinçle hareket eden Birlik 2005 yılında AB Tek Sigorta Piyasası’nı düzenleyen mevzuatın özetlenerek Türkçe’ye çevrilmesi ve Türk sigorta sektörü için bir başucu kılavuzu haline getirilmesi amacıyla "Avrupa Birliği Sigorta Müktesebat Rehberi"ni yayınlamıştır<sup>2</sup>

2002 yılında, Tüketici uyuşmazlıklarının, mahkemelere gitmeden, alternatif yöntemlerle çözülmesi konusunda, Avrupa Komisyonu tarafından, ADR usullerinin

---

<sup>2</sup> Avrupa birliği uyum sürecinde verilen direktifler için, Oksay, S. (2006), “Küreselleşmenin mali hizmet sektörleri üzerindeki etkileri”,adlı makalesinden faydalanılmıştır.

uygulanması ve durum tespitine ilişkin bir Yeşil Kitap yayınlanmıştır. 2002 yılından günümüze kadar, konu, Komisyonun gündemindeki önemli yerini korumaya devam etmiş ve bu mekanizmaların geliştirilmesine ve etkin kullanılmasına yönelik yeni çalışmalar yapılmıştır. Bu çerçevede Komisyon tarafından, ülkeler arasında kurulan FIN-NET ve EEJ-Net adındaki iki adet ağa(network) işlerlik kazandırılmış ve bu şekilde üye ülkelerde hâlihazırda mevcut olan ADR mekanizmalarının (Tahkim gibi) daha etkin kullanılmasına yönelik bir sistem oluşturulmuştur (tsrsb).

2005 yılında da, Avrupa Birliği'nde tüketici uyuşmazlıklarının Alternatif Uyuşmazlık Çözümü yöntemleri ile ele alınmasının, zaman ve para tasarrufu sağlayacağı fikriyle, teşvik edilmesi sürdürülmektedir. Sigortacılık Kanunu Taslağında da Birlik bünyesinde de bir tahkim mekanizması kurulması öngörülmektedir. Sektör için son derece yeni ve önemli olan bu gelişmeye katkı sağlamak amacıyla, Sigorta Araştırma ve İnceleme yayınları çerçevesinde, Avrupa ülkelerinde mevcut olan ve sigorta uyuşmazlıklarının çözümüne yönelik faaliyet gösteren Ombudsman ve Tahkim Merkezlerini inceleyen bir çalışma yaparak, yayınlamıştır.

Avrupa Komisyonu, mortgage piyasalarının entegrasyonu için çalışmalar yapmaktadır. AB mortgage pazarı, AB ekonomisinin önemli unsurlarından biridir. Söz konusu kredilerin pazardaki önemli yerine karşın, AB düzeyinde sektöre yönelik özel bir düzenleme bulunmaması Komisyon'u konu ile ilgili çalışmalar yapmaya sevketmiştir. Komisyon Mart 2003 tarihinde Mortgage'a ilişkin bir forum grubu oluşturmuş, Temmuz 2005 tarihinde ise Avrupa Birliği'nde Mortgage konulu bir Yeşil Kitap yayınlamıştır. Komisyonun bu çalışmaları yaparken başlıca hedeflerinin; mortgage konusunda iç pazarda karşılaşılan engellerin tespiti, engellerin iç pazarın işleyişline olan etkilerinin değerlendirilmesi ve bu engellerin üstesinden gelenebilmesi

için ne gibi adımlar atılması gerektiğine ilişkin değerlendirmelerin toplanması olduğu söylenebilir. Söz konusu Yeşil Kitap'ta mortgage piyasalarının entegrasyonun getireceği olası faydalara yer verilmiş ve bu çerçevede mortgage sigorta ürünleri konusunda meydana gelecek iyileşmelerin de beklendiği vurgulanmıştır.

Önümüzdeki dönemde söz konusu Yeşil Kitaba gelen değerlendirmeler de dikkate alınarak, Komisyon'un bu konudaki çalışmalarına devam etmesi beklenmektedir. Türkiye'de Mortgage'a ilişkin yasa taslağı gündemden hiç düşmezken, Mortgage sigortalarına halen ilgi gösterilmemektedir. Birlik, Türkiye'de mortgage konusunda yaşanan gelişmelere paralel olarak, Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile işbirliği içerisinde, Avrupa Birliği'nde ve ABD'deki mortgage bağlantılı sigorta ürünlerine ilişkin araştırma ve incelemeler yapmıştır. Birlik, bu kapsamda incelenen sigorta türlerinden, öncelikle, "İpotekli Konut Kredisi Koruma Sigortası (Mortgage Protection Insurance)", "İpotekli Konut Kredisi Ödemelerini Koruma Sigortası (Mortgage Payment Protection Insurance)" ve "Tapu Sicil Sigortası (Title Insurance)" nin Türkiye'de de olması gerektiğinden hareketle, bu sigorta ürünlerinin genel şartlarının hazırlanması yönünde çalışmalar yapmıştır. Birliğin bu konudaki çalışmaları devam etmekte olup, Sigorta Araştırma ve inceleme yayınları çerçevesinde bir kitap da yayınlanmıştır (Oksay, 2006:2).

Avrupa Birliği rekabet politikası çerçevesinde, sigorta sektörüne çeşitli muafiyetler tanınmıştır. 2005 yılında da, gündemdeki yerini koruyan Avrupa Birliği Rekabet Politikası'nın temelini, Roma Antlaşması'nın 81 ve 82. maddeleri oluşturmaktadır. Bununla birlikte bu maddeler dışında da Avrupa Birliği Rekabet Hukuku ve Politikalarını ilgilendiren mevzuat düzenlemeleri mevcuttur. Avrupa Birliği Rekabet Hukuku'nda muafiyete ilişkin düzenlemeler Roma Antlaşması'nın 81(3)

Maddesinde yer almaktadır. Avrupa Birliğinde uygulamaya ilişkin sonuçları yeni yeni ortaya çıkan bir düzenleme daha önceden münhasır olarak Komisyon'a ait olan muafiyet tanıma yetkisinin 1/2003 sayılı Yönetmelikle ulusal otoritelere bırakılmış olmasıdır. İlgili maddenin sigorta sektörüne yönelik olarak nasıl uygulanacağı ise 2010 tarihine kadar yürürlükte kalacak olan 1534/91 ve 358/2003 sayılı Tüzüklerde düzenlenmiştir. Sigorta sektörüne muafiyet tanınmasına ilişkin gelişmeler Türk sigorta sektörü açısından da önemlidir: Avrupa Komisyonu tarafından, 9 Kasım 2005 tarihinde açıklanan, Türk sigorta sektörüne ilişkin gelişmelerin, uyumda güçlüklerle karşılaşılan sorunların ve öncelikli olarak ele alınması gereken konuların ayrıntılı biçimde ele alındığı, Türkiye İlerleme Raporu'nun "Rekabet Politikası"na ilişkin 8. başlığı altında, sigorta hizmetleri alanında sektöre özel blok muafiyet düzenlemeleri bulunmadığı" ifade edilmiştir (tsrsb)

Birlik, AB sigorta sektöründe yer alan muafiyetlerin belirlenmesi yönünde yaptığı çalışmaları takiben konuyu, Türkiye'nin 2007–2013 vizyonuna katkı sağlamayı hedefleyen, Dokuzuncu Kalkınma Planı çerçevesinde oluşturulan Rekabet Hukuku ve Politikaları Özel İhtisas Komisyonu gündemine getirmiş ve Türk sigorta sektörüne yönelik olarak da sektörel muafiyete ilişkin düzenlemelere yer verilmesini talep etmiştir.

5. Motorlu Taşıtlı Mali Sorumluluk Sigortası Direktifi 11 Haziran 2005 tarihinde Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'nde yayınlanarak yürürlüğe girdi. 5.Şahıs Motor Sorumluluk Direktifi'nde, önceki direktiflere göre bir çok değişiklik yer almıştır.

Katastrofik riskler konusu 2005 yılında Avrupa Birliği, OECD ve Dünya Bankası gündeminde önemli bir yer tutmuştur. Dünya genelinde özellikle son yıllarda katastrofik risklerdeki artış ve bu risklerin yol açtığı büyük kayıplar, 2005 yılında da,

dikkatleri bu konuya çevirmiştir. Bu konuda gerçekleştirilen çalışmalar içerisinde en kapsamlısı OECD bünyesinde kurulması planlanan "Büyük Ölçekli Afetlerin Finansal Yönetimi Uluslar arası Ağı"dır. Uluslararası ağı, OECD'ye üye ülkelere, afet zararlarının azaltılması ve tazmini konularında, ülkeler arasında bilgi ve tecrübe paylaşımı yapılması, bu konuda uygulanan programların gözden geçirilmesi gibi amaçlarla kurulması planlanmaktadır.

Katastrofik riskler, Türk sigorta sektörünün de önemli konuları arasında yer almıştır. Birlik, Türk sigorta sektörü açısından da büyük önem taşıyan, katastrofik riskler konusunda, OECD'nin, kurmayı planladığı "Büyük Ölçekli Afetlerin Finansal Yönetimi Uluslararası Ağı"na maddi katkı sağlamayı ve teknik destek vermeyi kabul etmiştir.

Gerek AB gerekse OECD gündeminde önemli yer tutan bir diğer konu başlığı ise, "Finansal Eğitim ve Bilinç"tir. Avrupa Birliği'nin 2005 yılı önceliklerinden birini oluşturan finansal eğitim konusunun, 2006 yılında da Avrupa Komisyonu İç Pazar Genel Müdürlüğü gündeminde önemli bir yer tutması beklenmektedir. Avrupa Birliği sigorta sektörü temsilcileri, finansal eğitim alanında OECD Sigortacılık ve Özel Emeklilik Komitesi bünyesinde gerçekleştirilen kapsamlı çalışmalara da etkin biçimde katılarak destek veriyorlar. Bu çerçevede Avrupa Komisyonu, tüketicilerin finansal ürünleri daha iyi anlamalarına yardımcı olmak için, finansal eğitimin taşıdığı önemi, çeşitli platformlarda sıkça vurgulayarak, kamu sektörünün sosyal sistemlerin bazı alanlarından kademeli olarak çekilmesi ile finansal eğitim arasında önemli bir ilişki olduğunu belirtmektedir. Avrupa Komisyonu'nun 2005 yılında yayınladığı ilerleme Raporunda, Türk sigorta sektörüne yapılan en önemli eleştiri, sigorta eğitimi ve bilincinin eksikliği nedeniyle, sektörün küçük kalmasıdır (tsrsb).



Sigorta sektörünün gelişmesinde finansal eğitim ve sigorta bilincinin artırılmasının taşıdığı büyük önem nedeniyle, Birlik, Avrupa Birliği ve OECD'nin finansal eğitim alanındaki çalışmalarını yakından takip etmektedir. Birlik, bu konuda yaptığı çalışmaları; sigorta eğitiminin niteliğinin artırılması, sigorta uygulamalarının niteliğinin artırılması ve sigorta bilincinin artırılması olarak üç başlıkta topladı. Birlik, sigorta eğitiminin niteliğinin artırılması için, 2005 yılında, sigorta eğitimi veren Üniversitelerde seminerler düzenledi. Bunun yanı sıra Birlik, Milli Eğitim Bakanlığı'nın yürüttüğü ve finansmanı Avrupa Birliği fonlarından sağlanan "Türkiye'de Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi (MEGEP)" kapsamında, 9. sınıf öğrencileri için hazırlanan tanıtım ve yönlendirme kitapçığında yer alması amacıyla, içeriğinde sigortanın tanımı, tarihçesi, yapısı ve genel özellikleri, Türkiye'de ve dünyadaki durumu, sektördeki eğitim ve istihdam olanakları gibi bilgilerin yer aldığı 30 sayfalık bilgi kitapçığını hazırlayarak, MEGEP'e göndermiştir.

Sigorta uygulamalarının niteliğinin artırılması konusunda ise, çeşitli konularda, sektör ile düzenleyicileri buluşturan Birlik, 2005 yılında, Maliye Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı ve Özel Bağımsız Denetim Firmalarının katılımıyla, "Türkiye'nin AB'ye Tam Üyeliğine Doğru Türk Sigorta Sektörü'nün Öncelikli Sorunları Toplantıları"nı düzenlemiştir. Sigorta bilincinin artırılması için ise, Birliğin, görsel ve yazılı medya yoluyla yaptığı çalışmaları devam etmektedir.

Avrupa Birliği'nde üzerinde önemle durulan ve gündemdeki önemini hiç kaybetmeyen konulardan biri de tüketicilerin korunmasıdır. Avrupa Birliği sigorta mevzuatının yapısı içerisinde, gerek hayat sigortasına ilişkin 2002/83/EC sayılı direktifte gerekse hayat dışı direktiflerde tüketicinin bilgilendirilmesi üzerinde önemle durulmaktadır. Söz konusu direktiflerde tüketicinin en uygun sigortayı seçebilmesi için

gerekli olan tüm bilgilerin sigortacı tarafından kendisine sağlanması gerektiği ifade edilmektedir. Tüketiciler kendilerine önerilen sigorta ürünlerinin temel özelliklerine ilişkin bilgileri temin etmek suretiyle sadece kendi buldukları ülkelerden değil Tek Sigorta Piyasası'ndaki diğer ülkelerden de istedikleri sigorta ürünlerini satın alma imkanına sahip olmaktadır. Nitekim Avrupa Adalet Divanı tarafından sigorta uyuşmazlıkların çözümüne yönelik olarak verilen kararlarda da tüketicinin korunmasına verilen önem üzerinde özellikle durulmakta ve konunun hassasiyeti dile getirilmektedir. Bu çerçevede, Sigorta Sözleşme Hukukumuzun temel düzenlemesi niteliğinde olan Türk Ticaret Kanunu'nda da bir revizyona ihtiyaç duyulmuştur. Türk Ticaret Kanunu Taslağı'na ilişkin olarak gerçekleştirilen çalışmalarda, Tüketicinin korunması üzerinde önemle durulmuştur.

2005 yılında, AB'nin gündeminde önemli bir yer tutan konulardan biri de, "Etkin Denetim" sisteminin oluşturulması çalışmalarıdır. UFRS ve Solvency-II Projesi: Avrupalı sigortacılar için büyümenin ve finansal piyasaların entegrasyonunun en önemli unsurlarından biri olarak, etkin denetimin sağlanması ve Avrupa genelinde bir denetim kültürünün geliştirilmesi kabul edilmektedir. Sigorta sektörü için, Avrupa Sigorta ve Emeklilik Denetleyicileri Komitesi-CEIOPS, Avrupa Komisyonu tarafından ortak karar alma ve uygulama usullerinin geliştirilmesi için önemli bir yapıdır. Avrupa Birliği'nin uluslararası alanda rekabet gücünü artırması ve etkin denetimin sağlanması için, hedeflenen ortak standartların aynı zamanda uluslararası kabul görmesi ve küresel standartlar olması gereğinden hareketle, Avrupa Birliği çapında ortak muhasebe standartları arayışı, AB standartlarının uluslar arası düzeyde uygulanan standartlara doğru kaymasına neden olmuştur. Bu nedenle, Avrupa Komisyonu, etkin denetimin

sağlanması için, "Uluslararası Finansal Raporlama Standartları (UFRS)"nın uygulanmasına ve Solvency Projesi'nin hayata geçirilmesine büyük önem vermektedir.

Avrupa Birliği'nde finansal tabloların, en geç 1.1.2005 tarihinden itibaren uluslar arası finansal raporlama standartlarıyla uyumlu olması benimsenmiştir. Bu çerçevede, 2002 yılında, uluslar arası muhasebe standartlarının uygulanmasına ilişkin 1606/2002 sayılı Yönetmelik kabul edilmiştir.

Bu düzenlemeyle, Avrupa Birliği'nde faaliyet gösteren, hisse senetleri borsada işlem gören tüm işletmelerin hazırlayacakları konsolide finansal tabloların, en geç 1.1.2005 tarihinden itibaren Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulunca yayınlanan uluslararası finansal raporlama standartlarıyla uyumlu olması benimsenmiştir. AB'deki gelişmelere paralel olarak, Türkiye'de de, uluslararası finansal raporlama standartlarının kullanılması esası getirilmiştir.

Bu çerçevede, Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü, UFRS'ye uyumlu sigortacılık muhasebe sisteminin tesis edilmesi çalışmaları kapsamında, Sigortacılık Hesap Planı ve İzahnamesi Hakkında Tebliğle, 1.1.2005 tarihinden itibaren, sigorta sektöründe, tekdüzen hesap planının uygulamasını başlatmıştır. Sorumluluk sigortalarında Avrupa Birliği'ne üyelik sürecine bağlı olarak yapılan yasal düzenlemelerle getirilen sigorta yaptırma zorunluluğu nedeniyle bu branşta prim üretiminde yaşanan olumlu gelişme 2009 yılında da devam etmiş, buna bağlı olarak sorumluluk sigortasına olan talep ve ürün arzında artış gözlemlenmiştir (hazine).

1/3/2010 tarih ve 2010/190 sayılı Tehlikeli Maddeler İçin Yaptırılacak Sorumluluk Sigortaları Hakkındaki Bakanlar Kurulu Kararı ile Tehlikeli Maddeler ve Atıklar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası işlemeye başlamıştır. Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü 2009-2013 Stratejik Planı döneminde uluslararası

standartları ve en iyi uygulamaları izlenmeye ve tatbik etmeye devam edeceğini, Stratejik Plan döneminde; tamamlayıcı ve destekleyici özel sağlık sigortalarının başlatılması, özel emeklilik ile ilgili kurum ve kuruluşların aktüeryal denetiminin uygulamaya konulması, ülkemiz için hayat ve ölüm düzeyi tabloları ile hastalık tablolarının oluşturulması suretiyle hem sigortacılık sektörü hem de sosyal güvenlik kurumlarımız için son derecede önem arz eden bilgi altyapısının sağlanmasını hedeflemiştir.

Müşteşarlık stratejik planında; sigortacılık ve özel emeklilik sisteminin büyüme potansiyelini harekete geçirmek amacıyla düzenleme ve denetimin uluslararası en iyi uygulamalar seviyesine yükseltilmesi, kurumsal ve yönetsel mükemmeliyeti sağlamak amacıyla araştırma–geliştirme ve yenilikçilik yaklaşımının kurum kültürünün bir parçası haline getirilmesi, insan kaynakları yönetiminin geliştirilmesi, sürekli performans iyileştirme anlayışının hakim kılınması, bilişim teknolojileri yönetişiminin uluslararası en iyi uygulamalar seviyesine çıkarılması ve kurumsal iletişimin güçlendirilmesini hedeflemektedir.

Belirtilen amaç ve hedefler çerçevesinde 2009-2011 döneminde yapılması planlanan faaliyet ve projeler için Ek-2'ye bakılabilir.

#### 4.2. 2010 İLERLEME RAPORUNDA SEKTÖRE İLİŞKİN SON DURUM

Avrupa Komisyonu tarafından 9 Kasım 2010 tarihinde açıklanan Türkiye İlerleme Raporu'nda Türk sigorta ve bireysel emeklilik sektörlerine ilişkin gelişmeler, uyumda güçlüklerle karşılaşılan alanlar ve öncelikli olarak ele alınması gereken konular değerlendirilmiştir. 2010 yılı İlerleme Raporu'nda sektörümüze ilişkin gelişmelerin ele alındığı ve kaydedilen ilerlemelerin olumlu değerlendirildiği görülmektedir. Raporda “Ekonomik Kriterler” başlığı altında sektörün büyüklüğüne dair değerlendirmelerde

bulunulmuş; sektörümüze ilişkin kapsamlı değerlendirmeler ise “Mali Hizmetler” başlığı altında yapılmıştır (tsrsb).

2010 Yılı İlerleme Raporu’nda “Ekonomik Kriterler” başlığı altında, “Bankacılık sektörünün finansal sektörün en büyük kısmını oluşturduğu ve genel toplam içindeki payını % 78’e çıkardığı; buna karşın sigortacılık sektörünün payının az bir artışla % 3’e yükselerek mütüel fonlarla yaklaşık olarak aynı büyüklüğe sahip olduğu” ifade edilmiştir.

“Mali Hizmetlere” ilişkin 9. başlık altında, sigorta sektöründeki gelişmeler kapsamlı biçimde değerlendirilmektedir. Avrupa Birliği mevzuatına uyum konusunda kaydedilen gelişmelerin detaylı biçimde ele alındığı, buna karşın eksikliklerin ve ilerleme kaydedilmeyen alanların vurgulandığı başlık altında sektörümüze yönelik olarak şu değerlendirmeler yapılmıştır:

“ Sigortacılık ve bireysel emeklilik alanlarında bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. Hazine Müsteşarlığı, gerekli görmesi halinde, motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigorta tarifelerini gözden geçirme hakkına sahiptir. Hazine Müsteşarlığı, maruz kaldıkları riskleri izlemek amacıyla, bütün sigortacılık şirketlerinin hizmet alımı faaliyetlerini 3 ayda bir bildirmelerini zorunlu kılmıştır. Hazine Müsteşarlığı, doğal afet riskleri ve sigorta şirketlerinin müşterilerinin tazminat talebi geçmişini göz önünde bulundurmaları gerekliliğine ilişkin ayrıntılı bir tebliğ yayımlamıştır. Sermaye yeterliliğinin hesaplanması, oldukça düşük olan motorlu araç zorunlu mali sorumluluk sigortası asgari tazminat tutarları ile garanti fonunun kapsamı sigortacılık mevzuatındaki ana eksiklikleri teşkil etmektedir. Sigortacılık alanında AB müktesebatıyla uyum kısmi kalmaya devam etmektedir.

Sigortacılık mevzuatının 2009/138/EC sayılı Solvency II Direktifi ve ilgili uygulama kuralları ile uyumlu hale getirilmesine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Sigortacılık ve bireysel emeklilik sektörleri için bağımsız bir düzenleme denetleme kurumunun oluşturulmasına yönelik hiçbir ilerleme kaydedilmemiştir. Türkiye'nin mali piyasa altyapısına ilişkin yasal çerçevesi hâlihazırda AB müktesebatıyla büyük ölçüde uyumludur". 2010 yılı İlerleme Raporu'nda da 2008 ve 2009 yılı İlerleme Raporlarında yer alan sigortacılık ve bireysel emeklilik alanlarında Avrupa Birliği müktesebatına kısmi uyum vardır ifadesinin kullanıldığı görülmektedir.

"Mali Hizmetler" başlığı altında ele alınan bir diğer konu, 2008 ve 2009 Yılı İlerleme Raporlarında da vurgulanan müzakerelerin askıya alınması konusu olmuştur. Hatırlanacağı gibi, 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 bulunmaktaydı. Avrupa Komisyonu, 2010 Yılı İlerleme Raporu'nda da bu konudaki kısıtlamalar devam ettiği sürece Türkiye'nin söz konusu başlığa ilişkin müktesebatı tam olarak uygulamış sayılmayacağını ifade etmiştir.

## 5. KASKO SİGORTASI

Kasko Sigortası; aracı, aşağıda yazılı tehlikelerin biri veya birkaçına karşı teminat altına alır. Poliçede belirtilmeleri koşuluyla, aracın standardının dışında yer alan her türlü aksesuar ve ses, iletişim, görüntü cihazları da sigorta kapsamı içindedir. Teminatların kapsamı, kasko anlaşması yapılırken, dikkat edilmesi gereken en önemli konular içinde yer alır. Çünkü araca gelebilecek hasarlar, bu teminatlar kapsamında karşılanacaktır. Mağdur durumda kalmamak için ne gibi teminatlar için prim ödendiğine dikkat edilmesi gerekir. Bu teminatları; aracın karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz taşıtlarla müsademesi, gerek hareket gerek durma halinde iken sigortalının veya aracı kullananın iradesi dışında araca ani ve harici etkiler neticesinde sabit veya hareketli bir cismin çarpması veya aracın böyle bir cisme çarpması, devrilmesi, düşmesi, yuvarlanması gibi kazalar, üçüncü kişilerin kötü niyet veya muziplikle yaptıkları hareketler, aracın yanması, aracın çalınması veya çalınmaya teşebbüs edilmesi şeklinde özetlenebilir (tsrsb).

Teminat poliçede belirtmek şartıyla yukarıda sıralanan riziko gruplarından sadece biri veya birkaçı için verilebilir. Teminatın yukarıda yer alan tüm riziko grupları için verilmemesi halinde poliçe başlığı, en az 14 punto büyüklüğünde harflerle “DAR KAPSAMLI KASKO SİGORTA POLİÇESİ” ibaresini taşıyacaktır (Ankara Sigorta, Kasko Sigortası El Kitapçığı ).Bu sigorta Türkiye sınırları içinde geçerlidir.

### 5.1. SİGORTANIN KAPSAMI

Poliçede belirtilen taşıt ve yine poliçede belirtilmeleri koşulu ile taşıta monte edilmiş her türlü ses, iletişim ve görüntü cihazları ile taşıtta standardının dışında yer alan ilave aksesuar sigorta kapsamı içindedir.

Ek sözleşme ile teminat kapsamına dâhil edilebilecek zararlar; Türkiye sınırları dışında meydana gelen zararlar, grev, lokavt, kargaşalık ile halk hareketleri ve bunları önlemek ve etkileri azaltmak üzere yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar, A.5 maddesinin 5.11 bendinde belirtilen zararlar hariç olmak üzere, 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj ile bunları önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar, deprem veya yanardağ püskürmesi nedeni ile meydana gelen zararlar, sel ve su baskını ile meydana gelen zararlar, taşıtta sigara benzeri maddelerin teması ile meydana gelen yangın dışındaki zararlar, yetkili olmayan kişilere çektirilen araca gelen zararlar ile kurallara uygun olmadan çekilen veya çektirilen araçlara gelen zararlar, taşıtın sigorta kapsamına giren kısmi bir zarara uğraması nedeni ile kullanım ve gelir kaybından doğan zararlar, taşıtın, kurallara uygun bir şekilde yasal olarak taşınmasına izin verilen patlayıcı, parlayıcı ve yakıcı maddeler taşınması nedeniyle uğrayacağı zararlar, taşıtın iddia ve yarışlara katılması sonucu ile bunlara hazırlık denemeleri sırasında meydana gelen zararlar, araç anahtarının ek sözleşmede belirtilen haller sonucunda ele geçirilmesi suretiyle aracın çalınması ve çalınmaya teşebbüsü sonucu meydana gelecek ziya ve hasarlar, ek sözleşmede belirtilen haller sonucunda kaybolan ve çalınan anahtarlar dolayısıyla aracın kilit mekanizmasının değiştirilmesi nedeniyle uğranılan zararlardır (groupama).

Teminatın yukarıda yer alan tüm zararları kapsayacak şekilde verilmesi halinde poliçe başlığı “TAM KASKO SİGORTA POLİÇESİ” ibaresini taşıyacaktır. Poliçede bu Genel Şartlarda sigorta teminatının kapsamına ilişkin olarak belirtilen ifadeler dışında ifade kullanılamaz (sigorta bilgi merkezi).



Teminat dışında kalan zararlar ise; savaş, her türlü savaş olayları, istila, yabancı düşman hareketleri, çarpışma (Savaş ilan edilmiş olsun olmasın), iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği inzibati ve askeri hareketler nedeniyle meydana gelen zararlar, herhangi bir nükleer yakıttan veya nükleer yakıtın yanması sonucu nükleer atıklardan veya bunlara atfedilen nedenlerden meydana gelen iyonlayıcı radyasyonların veya radyo-aktivite bulaşmaları ve bunların gerektirdiği askeri ve inzibati tedbirlerin neden olduğu bütün zararlar (Bu bentte geçen yanma deyimini kendi kendini idame ettiren herhangi bir nükleer ayrışım olayını da kapsayacaktır), kamu otoritesi tarafından çekilme hali hariç taşıtta yapılacak tasarruflar nedeniyle meydana gelen zararlar, poliçede gösterilen taşıtın, Karayolları Trafik Kanunu hükümlerine göre, gerekli sürücü belgesine sahip olmayan kimseler tarafından kullanılması sırasında meydana gelen zararlar, taşıtın, uyuşturucu maddeler veya Karayolları Trafik Kanunu uyarınca yasaklanan miktardan fazla içki almış kişiler tarafından kullanılması sırasında meydana gelen zararlar, taşıta, sigortalı veya fiillerinden sorumlu bulunduğu kimseler veya birlikte yaşadığı kişiler tarafından kasten verilen zararlar ile sigortalının fiillerinden sorumlu olduğu kimseler veya birlikte yaşadığı bireyler tarafından sigortalı aracın kaçırılması veya çalınması nedeniyle meydana gelen zararlar, yağsızlık, susuzluk, donma, bozukluk, eskime, çürüme, paslanma ve bakımsızlık nedeniyle meydana gelen zararlar, sigorta kapsamına giren bir olaydan doğmadıkça ve böyle bir olayla sonuçlanmadıkça taşıtın mekanik, elektrik ve elektronik donanımda meydana gelen her türlü arızalar, kırılmalar ile lastiklerde meydana gelen zararlar, taşıtın bir hasar veya arıza nedeniyle zorunlu olarak taşınması veya çekilmesi nedeniyle meydana gelen teminat kapsamındaki zararlar hariç olmak üzere, taşıtın kendi gücü ile girip çıkacağı düzenli (tarifeli) ve ruhsatlı sefer yapan

gemiler ve trenler dışında, kara, deniz, nehir ve havada taşınması sırasında uğrayacağı zararlar, taşıtın ruhsatında belirtilen taşıma haddinden fazla yük ve yolcu taşınması sırasında meydana gelen zararlar, 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj sonucunda oluşan veya bu eylemleri önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucu meydana gelen biyolojik ve/veya kimyasal kirlenme, bulaşma veya zehirlenmeler nedeniyle oluşacak bütün zararları kapsamaktadır ( tsrsb).

### 5.2. EKSİK SİGORTA

Poliçede belirtilen sigorta bedeli, sigorta edilen menfaatin, hasara uğradığı andaki değerinden düşük olduğu takdirde menfaatin bir kısmının zarara uğraması halinde sigortacı, aksine sözleşme bulunmadıkça sigorta bedelinin sigorta değerine olan oranı neden ibaretse zararın o kadarından sorumludur.

Sigorta ettiren, sigorta sözleşmesini, yukarıdaki oran göz önüne alınmaksızın sigorta bedelini aşmayan zararın tamamının sigortacı tarafından ödeneceği şeklinde değiştirebilir. Sigorta ettiren sözleşmeyi bu şekilde değiştirdiğini, rizikonun gerçekleşmesinden önce, noter protestosu ile sigortacıya bildirdiği takdirde, bildirim gününden sonra gelen günden itibaren sözleşme hükümleri, kendiliğinden, sigortacının sigorta bedelini aşmayan zararın tamamından sorumlu olacağı şeklinde değiştirilmiş olur. Sigorta ettiren tarifede belirtilen prim farkını esas primin ödenmesine ilişkin hükümler uyarınca öder (Ankara Sigorta, Kasko Sigortası El Kitapçığı).

### 5.3. AŞKIN SİGORTA

Sigorta bedeli sigortalanan menfaatin değerini aşarsa sigortanın bu değeri aşan kısmı geçersizdir. Sigorta süresi içinde haberdar olan sigortacı bu durumu sigortalıya ve

sigorta ettirene ihbar eder ve sigorta bedelini ve primin bu aşkın bedele ait kısmını indirir ve fazlasını sigorta ettirene iade eder.

#### 5.4. MUAFİYETLER

Tespit olunan bir miktara veya sigorta bedelinin belli bir yüzdesine kadar olan hasarların veya hasarın belli bir yüzdesini sigortacı tarafından tazmin edilmeyeceği kararlaştırılabilir. Bu şekilde belirlenen muafiyet oranları veya tutarları poliçeye yazılır. Sigorta, poliçede başlama ve sona erme tarihleri olarak yazılan günlerde, aksi kararlaştırılmadıkça, Türkiye saati ile öğleyin saat 12.00'de başlar ve öğleyin saat 12.00'de sona erer.

#### 5.5. HASAR VE TAZMİNAT

Sigortalı ve/veya sigorta ettiren, rizikonun gerçekleşmesi halinde aşağıdaki hususları yerine getirmekle yükümlüdür. Rizikonun gerçekleştiğini öğrendiği tarihten itibaren en geç beş iş günü içinde sigortacıya bildirimde bulunmak, sigortalı değilmişcesine gerekli kurtarma ve koruma önlemlerini almak ve bu amaçla sigortacı tarafından verilen talimata elinden geldiği kadar uymak, taşıtın çalınması halinde, durumu öğrenir öğrenmez derhal yetkili makamlara bildirimde bulunmak, zorunlu haller dışında, rizikonun gerçekleştiği yer veya şeylerde bir değişiklik yapmamak, sigortacının isteği üzerine rizikonun gerçekleşmesi nedenlerini ayrıntılı şekilde belirlemeye, zarar miktarıyla delilleri saptamaya ve rücu hakkının kullanılmasına yararlı, sigortalı ve sigorta ettiren için sağlanması mümkün gerekli bilgi ve belgeleri gecikmeksizin sigortacıya vermek , zararın tahmini miktarını belirtir yazılı bir bildirim makul ve uygun bir süre içinde sigortacıya vermek, tazminat yükümlülüğü ve miktarı ile rücu haklarının saptanması için sigortacının veya yetkili kıldığı temsilcilerinin sigorta kapsamında yer alan şeylerde ve bunlarla ilgili belgeler üzerinde yapacakları araştırma

ve incelemelere izin vermek, sigorta konusu ile ilgili başkaca sigorta sözleşmeleri varsa bunları sigortacıya bildirmek, üçüncü kişilerin haksız veya kusurlu fiili sonucu meydana gelen kazalar varsa tanıkların kimlikleri ile adreslerini en yakın yetkili makama bildirmek ve mümkün olan hallerde bir görgü tutanağı sağlamak.(anadolusigorta)

Koruma önlemi olarak; sigortalı ve/veya sigorta ettiren, işbu sözleşme ile temin olunan rizikoların gerçekleşmesinde zararı önlemeye, azaltmaya ve hafifletmeye yarayacak önlemleri almakla yükümlüdür. Alınan önlemlerden doğan masraflar, bu önlemler faydasız kalmış olsa bile, sigortacı tarafından ödenir. Eksik sigorta varsa, sigortacı bu masrafları sigorta bedeliyle sigorta değeri arasındaki orana göre öder.

#### 5.5.1. Rizikonun Gerçekleşmesi Halinde Sigortacının Yükümlülükleri

**Bildirim:** Sigortacı hasar miktarına ilişkin belgelerin kendisine verilmesinden itibaren en geç 15 gün içinde gerekli incelemeleri tamamlayıp hasar ve tazminat miktarını tespit edip sigortalıya bildirmek zorundadır.

**Zararın Tespiti:** Bu sözleşme ile sigortalının uğradığı zararın miktarı sigortacı ile sigortalı arasında yapılacak anlaşmayla tesbit edilir. Sigortacı ile sigortalı zarar miktarında anlaşamadıkları takdirde, zarar miktarının tayini hakem-bilirkişilerce aşağıdaki esaslara uyulmak suretiyle saptanır ve sigortacıdan tazminat talep veya dava edilmesi halinde zarar miktarıyla ilgili hakem-bilirkişi kararı tazminatın saptanmasına esas teşkil eder. Şu kadar ki, tek hakem-bilirkişi seçilmiş ise atandığı tarihten itibaren, diğer halde ise üçüncü hakem-bilirkişinin seçilmesinden itibaren en geç onbeş işgünü içerisinde, herhalde rizikonun gerçekleştiği tarihten itibaren iki ay içerisinde raporun tebliğ edilmemesi halinde taraflar zarar miktarını her türlü delille ispat edebilirler.

Sigortalı ve sigortacı uyuşmazlığın çözümü için tek hakem-bilirkişi seçiminde anlaşamadıkları takdirde, taraflardan her biri hakem-bilirkişisini seçer ve bu hususu

noter eliyle diğer tarafa bildirir. Taraf hakem-bilirkişileri ilk toplantı tarihinden itibaren yedi gün içerisinde ve incelemeye geçmeden önce bir üçüncü hakem-bilirkişi seçerler ve bunu bir tutanakla saptarlar. nc hakem-bilirkişi, ancak taraf hakem-bilirkişilerinin anlaşamadıkları hususlarda, anlaşamadıkları hadler içinde kalmak suretiyle, diğer hakem-bilirkişilerle birlikte tek bir rapor halinde karar vermeye yetkilidir. Hakem-bilirkişi kararları taraflara aynı zamanda tebliğ edilir.

Sigortalı veya sigortacıdan herhangi biri, diğer tarafça yapılan tebliğden itibaren 15 gün içinde hakem-bilirkişisini seçmez, yahut taraf hakem-bilirkişiler üçüncü hakem-bilirkişinin seçimi konusunda yedi gün içinde anlaşamazlar ise, taraf hakem-bilirkişisi veya üçüncü hakem-bilirkişi, taraflardan birinin isteği üzerine hasar yerindeki ticaret davalarına bakmaya yetkili mahkeme tarafından uzman kişiler arasından seçilir.

Her iki taraf, üçüncü hakem-bilirkişinin bu kişi ister taraf hakem-bilirkişileri ister yetkili mahkeme tarafından seçilecek olsun sigortacının veya sigortadan faydalanan kimsenin ikamet ettiği veya rizikonun gerçekleştiği yer dışından seçilmesini isteme hakkına sahip olup bu isteğin yerine getirilmesi gereklidir.

Hakem-bilirkişilere, uzmanlıklarının yeterli olmadığı nedeniyle itiraz olunabilir. Hakem-bilirkişinin kimliğinin öğrenilmesinden sonra yedi gün içerisinde kullanılmayan itiraz hakkı düşer. Hakem-bilirkişi ölür, görevden çekilir veya reddedilir ise yerine aynı usule göre yenisi seçilir ve göreve kaldığı yerden devam olunur. Sigortalının lm, seçilmiş bulunan hakem-bilirkişinin görevini sona erdirmez.

Hakem-bilirkişiler, zarar miktarının saptanması konusunda gerekli göreceklere deliller ile sigortalanan menfaatin, rizikonun gerçekleşmesi sırasındaki değerini saptamaya yarayacak kayıt ve belgeleri isteyebilir ve hasar yerinde incelemede bulunabilirler.

Hakem-bilirkişilerin veya üçüncü hakem bilirkişinin zarar miktarı konusunda verecekleri karar kesindir, tarafları bağlar. Hakem-bilirkişi kararlarına ancak tespit edilen zarar miktarının, gerçek durumdan önemli şekilde farklı olduğu anlaşılır ise itiraz edilebilir ve bunların iptali kararın tebliğ tarihinden itibaren yedi gün içinde rizikonun gerçekleştiği yerdeki ticaret davalarına bakmaya yetkili mahkemeden istenebilir.

Taraflar kendi hakem-bilirkişilerinin ücret ve masraflarını öderler. Tek hakem-bilirkişinin veya üçüncü hakem-bilirkişinin ücret ve masrafları taraflarca yarı yarıya ödenir. Zarar miktarının saptanması bu sözleşmede ve mevzuatta mevcut hüküm ve şartları ve bunların ileri sürülmesini etkilemez.

#### 5.5.2. Tazminatın Hesabı ve Ödenmesi

Sigorta tazminatının hesabında sigortalı menfaatlerin rizikonun gerçekleşmesi anındaki tazmin kıymetleri esas tutulur. Sigorta sözleşmesinin yapıldığı sırada veya sigorta süresi içinde; taşıtın değeri sigorta ettiren ve sigortacının mutabakatı veya oybirliği ile seçtikleri bilirkişiler tarafından saptanır ve taraflarca kabul olunursa rizikonun gerçekleşmesi ve tazminatın hesabında bu değere taraflarca itiraz olunamaz (groupama).

Mutabakatlı değer esasıyla yapılacak sözleşmeler için saptanacak değer listesi en çok bir yıllık sigorta süresi için geçerlidir. Bilirkişi masrafı, sözleşmeyi mutabakatlı değer esasıyla isteyen tarafa aittir.

Onarım masraflarının sigortalı taşıtın rizikonun gerçekleştiği tarihteki değerini aşması ve aynı zamanda eksper raporu ile taşıtın onarım kabul etmez bir hale geldiğinin tespit edilmesi durumunda, araç tam hasara uğramış sayılır. Aracın tam hasara uğraması halinde, sigortacının azami sorumluluk haddini geçmemek üzere, hasar anındaki sigorta değeri ödenir. Bu durumda, aracın Karayolları Trafik Yönetmeliğinin ilgili maddesi

hükümleri doğrultusunda hurdaya ayrıldığına dair hurda tescil belgesi sigorta şirketine ibraz edilmeden araç sahibine sigorta tazminatı ödenmez. Değeri tamamen ödenen araç ve aksamı, talep ettiği takdirde sigortacının malı olur.

Onarım masraflarının sigortalı taşıtın rizikonun gerçekleştiği tarihteki değerini aşsın veya aşmasın, ağır hasarlı aracın onarımının mümkün olduğunun eksper raporu doğrultusunda tespit edilmiş olması durumunda, aracın Karayolları Trafik Yönetmeliğinin ilgili maddesi hükümleri doğrultusunda trafikten çekildiğine dair “trafikten çekilmiştir” kaşeli tescil belgesi sigorta şirketine ibraz edilmeden araç sahibine sigorta tazminatı ödenmez.

Sigorta bedeli, rizikonun gerçekleştiği andaki sigorta değerinden eksik olduğu takdirde, kısmi hasar halinde, aksine sözleşme olmadıkça, Tazminat sigorta bedeli ile sigorta değeri arasındaki orana göre ödenir. Kısmi hasar halinde, onarım masrafları ve onarımın layığı ile yapılabileceği en yakın yere kadar olan gerekli çekilme ve nakil masrafları ödenir. Onarımı mümkün olmayan aksam için yenilerinin rizikonun gerçekleştiği tarihteki piyasa alım fiyatı esas tutulur. Onarım sonucunda taşıtta bariz bir kıymet artışı meydana gelirse, bu fark tazminat miktarından indirilebilir. Bu şekilde indirim yapılabilmesi için hangi parçalara ne oranda indirim yapılacağına poliçede yazılı olması gerekir. Ancak, her hâlükârda, meydana gelen kıymet artışı dolayısıyla tazminat miktarından indirilecek kısım ödenen tazminatın rücuen tahsil edilme imkanı oranına göre azaltılır. Aracın çalınması halinde, sigortacının azami sorumluluk haddini geçmemek üzere aracın çalınma günündeki değeri ödenir.

Sigortalı ve/veya sigorta ettiren rizikonun gerçekleşmesi halindeki yükümlülüklerini yerine getirmez ve bunun sonucu zarar miktarında bir artış olursa, sigortacının ödeyeceği tazminattan bu suretle artan kısım indirilir. Sigorta ettiren

ve/veya sigortalı, rizikonun gerçekleşmesine kasten sebebiyet verir veya zarar miktarını kasten arttırıcı eylemlerde bulunurlarsa, sigortalının bu poliçeden doğan hakları düşer (ankarasigorta).

Tazminatın ödenmesi hususunda; sigortalanan menfaatler üzerinde birden çok sigorta varsa, tazminat miktarının Türk Ticaret Kanunu ve bu sözleşme hükümlerine göre saptanmasından sonra sigortacı payına düşen kısmı öder. Çalınmış olan aracın bulunması için ilgili makamlarca yapılacak araştırmalar 30 gün içinde sonuç vermediği takdirde sigortalı durumu ilgili makamlara başvurduğunu belgelemek suretiyle, sigortacıya bildirir. Sigorta ettiren ya da hak sahibi hakkında soruşturma açılmış ise bu soruşturmanın tamamlanmasına kadar sigortacı tazminat ödemesini bekletebilir.

Sigortacı tarafından değeri ödenen taşıt, ödemediği sonra bulunursa, sigorta ettiren ve/veya sigortalı keyfiyeti derhal sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Bu durumda sigortalı tazminatı ya iade eder ya taşıtın mülkiyetini sigortacıya devreder. Taşıtta çalınma dolayısıyla bir zarar meydana gelmiş ise sigortacı zararı öder (tsrsb).

### 5.5.3. Hasar ve Tazminatın Sonuçları

Rizikonun gerçekleşmesi ile tam hasar meydana geldiği takdirde sigorta teminatı sona erer. Kısmi hasar halinde, sigorta bedeli, rizikonun gerçekleştiği tarihten itibaren, ödenen tazminat tutarı kadar eksilir. Sigorta bedelinin madde veya gruplara ayrılmış olması halinde aynı yöntem uygulanır. Sigorta bedelinin eksildiği hallerde, sigorta ettirenin istediği tarihten itibaren gün esası ile prim alınmak suretiyle sigorta bedeli yükseltilebilir.

Kısmi hasarlarda taraflar sigorta sözleşmesini feshetme hakkına sahiptir. Taraflar fesih hakkını ancak tazminat ödenmeden önce kullanabilir. Feshin hüküm ifade ettiği tarihe kadar geçen sürenin primi, gün esası üzerinden hesap edilir ve fazlası geri



verilir. Sigortacı, ödediği tazminat tutarınca hukuken sigortalı yerine geçer. Sigorta ettiren ve sigortalı, sigortacının açabileceği davaya yararlı ve elde edilmesi mümkün belge ve bilgileri vermeye zorunludur (anadolusigorta).

## 5.6. ÇEŞİTLİ HÜKÜMLER

### 5.6.1 Sigorta Priminin Ödenmesi, Sigortacının Sorumluluğunun Başlaması ve Sigorta Ettirenin Temerrüdü

Sigorta priminin tamamının, primin taksitle ödenmesi kararlaştırılmışsa peşinatın (ilk taksit) akit yapılır yapılmaz ve en geç poliçenin teslimi karşılığında ödenmesi gerekir. Aksi kararlaştırılmadıkça, prim veya peşinat ödenmediği takdirde poliçe teslim edilmiş olsa dahi sigortacının sorumluluğu başlamaz ve bu husus poliçenin ön yüzüne yazılır. Sigorta ettiren kimse, sigorta primini veya primin taksitle ödenmesi kararlaştırıldığı takdirde peşinatını, sigorta poliçesinin teslim edildiği günün bitimine kadar ödemediği takdirde temerrüde düşer ve prim borcunu temerrüde düştüğü tarihi takip eden 30 gün içinde dahi ödemediği takdirde sigorta sözleşmesi hiç bir ihtara gerek olmaksızın feshedilmiş olur. Prim ödenmemiş olmasına rağmen poliçenin teslimi ile sigortacının mesuliyetinin başlayacağını kararlaştırıldığı hallerde, bu bir aylık sürenin ilk 15 gününde sigortacının sorumluluğu devam eder.

Primin taksitle ödenmesi kararlaştırıldığı takdirde, taksitlerin kesin ödeme zamanı, miktarı ve vadesinde ödenmemesinin sonuçları poliçe üzerine yazılır veya poliçe ile birlikte yazılı olarak sigorta ettirene bildirilir. Sigorta ettiren kimse, kesin vadeleri poliçe üzerinde belirtilen ya da yazılı olarak kendisine bildirilmiş olan prim taksitlerinin herhangi birini vade günü bitimine kadar ödemediği takdirde temerrüde düşer.

### 5.6.2. Sigortalı ve/veya Sigorta Ettirenin Sözleşme Yapıldığı Sırada Beyan Yükümlülüğü

Sigortacı, bu sözleşmeyi, sigorta ettirenin ve/veya sigortalının beyanı ile teklifname, teklifname yoksa poliçe ve eklerinde yazılı sorulara verdiği cevaplara dayanarak yapmıştır. Sigorta ettirenin ve/veya sigortalının beyanı gerçeğe aykırı, yanlış veya eksik ise, sigortacının sözleşmeyi yapmamasını veya daha ağır şartlarla yapmasını gerektirecek hallerde sigortacı durumu öğrendiği tarihten itibaren bir ay içinde sözleşmeden cayabilir veya sözleşmeyi yürürlükte tutarak aynı süre içinde prim farkını talep edebilir.

Sigorta ettiren ve/veya sigortalının kasdı bulunmadığı durumlarda riziko, sigortacı durumu öğrenmeden önce veya sigortacının cayabileceği ya da caymanın hüküm ifade etmesi için geçecek sürede gerçekleşirse, sigortacı tazminatı tahakkuk ettirilen prim ile tahakkuk ettirilmesi gereken prim arasındaki orana göre öder. Süresinde kullanılmayan cayma veya prim farkını talep etme hakkı düşer.

Sözleşmenin yapılmasından sonra aracın teklifnamede, teklifname yoksa poliçe ve eklerinde belirtilen hali ve kullanım tarzı sigortacının muvafakati olmadan sigortalı ve/veya sigorta ettiren veya bir başkası tarafından değiştirildiği takdirde, sigortalı ve/veya sigorta ettiren durumu öğrendiği tarihten itibaren sekiz gün içinde bu değişikliği sigortacıya bildirmekle yükümlüdür.

Durumun sigortacı tarafından öğrenilmesinden sonra; değişiklik, sigortacının sözleşmeyi yapmamasını veya daha ağır şartlarla yapmasını gerektiren hallerden ise sigortacı, sekiz gün içinde sözleşmeyi fesheder veya prim farkını talep etmek suretiyle sözleşmeyi yürürlükte tutar. Sigorta ettiren, talep edilen prim farkını kabul ettiğini sekiz gün içinde bildirmediği takdirde sözleşme feshedilmiş olur.

Feshin hüküm ifade ettiği tarihe kadar geçen sürenin primi, gün esası üzerinden hesap edilir ve fazlası geri verilir. Süresinde kullanılmayan fesih veya prim farkını talep etme hakkı düşer. Aracın teklifnamede, teklifname yoksa poliçe ve eklerinde bildirilen halinin ve kullanım tarzının değiştiğini öğrenen sigortacı, sigorta hükmünün devamına razı olduğunu gösteren bir harekette bulunursa fesih hakkı düşer.

Değişiklik, rizikoyu hafifletici nitelikte ve daha az prim uygulamasını gerektirir hallerden ise: Sigortacı, bu değişikliğin yapıldığı tarihten sözleşmenin sona ermesine kadar geçecek süre için gün esasına göre hesap edilecek prim farkını sigorta ettirene geri verir (aysigorta).

Sigortacının sözleşmeyi bu değişikliklere göre yapmamasını veya daha ağır şartlarla yapmasını gerektiren; sigortacı durumu öğrenmeden önce, sigortacının fesih ihbarında bulunabileceği süre içinde, fesih ihbarının hüküm ifade etmesi için geçecek süre içinde riziko gerçekleşirse hallerinde sigortacı, tazminatı tahakkuk ettirilen prim ile tahakkuk ettirilmesi gereken prim arasındaki orana göre öder (sbm).

#### 5.7. BİRDEN ÇOK SİGORTA

Sigortalanan menfaatler üzerine sigorta ettiren ya da sigortalı başka sigortacılarla aynı rizikolara karşı ve aynı süreye rastlayan başka sigorta sözleşmesi yapacak olursa bunu sigortacıya derhal bildirmekle yükümlüdür. Menfaat sahibinin değişmesi durumunda; sözleşme süresi içinde, menfaat sahibinin değişmesi halinde sigorta sözleşmesi kendiliğinden feshedilmiş olur ve feshin hüküm ifade ettiği tarihe kadar geçen sürenin primi gün esasına göre hesap edilir ve fazlası sigorta ettirene geri verilir.

Sigortalı ve/veya sigorta ettirenin ölümü halinde, sigortanın hükmü devam eder ve sözleşmeden doğan bütün haklar ve/veya borçlar mirasçılara geçer .Bu durumda,

sigortanın varlığını öğrenen yeni hak sahibi durumu onbeş gün içinde sigortacıya bildirmekle yükümlüdür.

Sigorta ettirenin ve sigortalının bildirimleri sigorta şirketinin merkezine veya sigorta sözleşmesine aracılık yapan acenteye, noter eliyle veya taahhütlü mektupla yapılır. Sigortacının bildirimleri de sigorta ettirenin ve sigortalının poliçede gösterilen adresine veya bu adres değişmişse son bildirilen adresine aynı surette yapılır.

Bu sigorta sözleşmesinden doğan anlaşmazlıklar nedeniyle sigortacı aleyhine açılacak davalarda yetkili mahkeme, sigorta şirketi merkezinin veya sigorta sözleşmesine aracılık yapan acentenin ikametgahının bulunduğu veya rizikonun gerçekleştiği yerde, sigortacı tarafından açılacak davalarda ise davalının ikametgahının bulunduğu yerde ticaret davalarına bakmakla görevli mahkemedir. Sigorta sözleşmesinden doğan bütün talepler iki yılda zaman aşımına uğrar (tarsim).

Kasko yaptırırken dikkat edilmesi gereken hususların başlıcaları; fiyatın öncelikli tercih olarak dikkate alınmaması gerekir. Hasarı en çabuk ve eksiksiz ödeyen firmaların tercih edilmesi gerekir. Poliçede belirtilen araç değeri, araç yeni ise anahtar teslim fiyatı, kullanılmış ise piyasa fiyatı ile aynı olmasına dikkat edilmesi gerekmektedir. Ferdi Kaza Sigortası ve İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortasından verilen teminatlara ve ödenecek prime dikkat edilmesi gerekiyor. Piyasada primi düşük göstermek amacıyla bu teminatlar düşük tutuluyor. Poliçedeki genel ve özel şartların iyi okunması gerekiyor. Grev, lokavt, deprem, sel gibi teminatların bulunup bulunmadığının kontrol edilmesi gerekir. Teminatlar dışında dikkat edilmesi gereken diğer bir konu ise primlerin ödeme tarihleridir, çünkü poliçede yazılı tarihlerden itibaren 15 gün içinde prim taksisi ödenmediği takdirde, sigorta teminatı durdurulur, bu tarihten sonra meydana gelecek hasarlar ise ödenmez. Prim taksitleri acentelere veya

şirketlere elden yatırıldığında karşılığında mutlaka makbuz alınması gerekir. Poliçenin enflasyona karşı endeksli olup olmadığına dikkat etmek gerekir. Hazine müsteşarlığı tarafından her üç ayda bir belirlenen ve şirketlere bildirilen araç kasko değerı esas alınarak, kasko poliçesinin düzenlenmesi gerekir (kasko hesaplama).

## 6. MATERYAL VE YÖNTEM

### 6.1. MATERYAL

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından Adres Kayıt Sistemi üzerinden alınan 2010 yılına ait nüfus sayım sonuçlarına göre Tokat ilinin toplam nüfusu, 617 802 kişidir (tuik). Araştırmanın ana materyalini Tokat Merkez ilçede yaşayan 124 bin 496 kişiden tesadüfi olarak seçilen 444 birey ile yapılan anketler oluşturmaktadır. Hazırlanan anketler, uygulamaya katılan bireylerle yüz yüze görüşülerek araştırmacı tarafından yapılmıştır. Ankete katılan kişiler anketin amacı ve önemi hakkında bilgilendirilmiştir. Anket verileri 2010 Aralık ve 2011 Ocak aylarına aittir.

### 6.2. YÖNTEM

Araştırmada, ilk olarak tesadüfi seçilen bireylerden anket yöntemi ile toplanan verilere ait bilgiler tablolar halinde sunulmuştur. İkinci olarak, Tokat ili merkez ilçede otomobil sahibi insanların kasko sigortası yaptırap, yaptırmama tercihlerini etkileyen faktörleri ortaya koymak için bireylerin sosyo-demografik, ekonomik vb. özellikleri analiz edilmiştir. Tüketici kararları; gelir grupları, cinsiyet, eğitim ve geçmişte yaşanan tecrübe faktörleri itibariyle hipotezler oluşturularak ele alınmıştır.

Çalışmada oluşturulan hipotezlerin test edilmesi aşamasında, analiz yöntemi olarak logit model kullanılmıştır. İki veya daha fazla değişkenin birbirine bağımlı olup olmadığını ve iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkiyi neden-sonuç ilişkisine dayandırmaksızın test etmek mümkündür (Özdamar, 1999:449-450).

Logit modeller, genelleştirilmiş doğrusal modelin belirli koşullar altında oluşturulmuş özel durumlarıdır. Bu durumda yapılacak olan çalışmada, eğer bağımsız değişkenlerin bazıları sürekli veya uygun (ilgili) sınıflar içine ayrıştırılmazsa, o zaman

logistik regresyon kullanılmalıdır. Aynı zamanda eğer değişkenlerin bazısı bağımlı olarak ele alınırsa, o zaman logit model uygundur.

Böyle bir durumda 0'la 1 arasında kalma koşulunu sağlayabilmek için logit modelin uygulanması önerilmektedir (Gujarati,1995: 555). Logit model, bağımlı değişkenin tahmini değerlerini olasılık olarak hesaplayarak olasılık kurallarına uygun sınıflama yapma imkanı veren, tablolaştırılmış ya da ham veri setlerini analiz eden bir istatistiksel yöntemdir (Özdamar, 1999:476).

Bağımlı değişken KASKO kişinin otomobilinin kaskosu varsa 1'e, diğer durumda 0'a eşittir. Bağımsız değişkenler kişinin bireysel ve otomobili ile ilgili karakteristiklerdir. Logit modeli aşığıdaki formda oluşturulmuştur.

$$\begin{aligned} \ln(P_i/1 - P_i) = & \alpha_0 + \alpha_1 CINSIYET_i + \alpha_2 YAS_i + \alpha_3 EGITIM_i + \alpha_4 GELIR_i + \alpha_5 EHLLIYET_i \\ & + \alpha_6 KAZA_i + \alpha_7 BASKAKUL_i + \alpha_8 DEGER_i + \alpha_9 KM_i + \alpha_{10} SEHIR_i + \varepsilon_i \end{aligned}$$

Logit modelde  $P_i$  0-1 aralığında değer alırken,  $L_i$  (logit) de  $-\infty$  ile  $+\infty$  arasında yer alır. Yani olasılıkların zorunlu olarak 0-1 arasında yer almalarına karşılık, logitler için böyle bir sınırlama söz konusu değildir. Eşitlik , bağımsız değişkendeki ( $X_i$ ) 1 birim değişmenin  $P_i$  üzerindeki etkisini  $P_i=0.5$  iken en yüksek ve  $P_i$  0'a yada 2'e yakinken en düşük olduğunu ifade eder.

Logit modelde eğim katsayısı  $\alpha_i$  bağımsız değişkende ki ( $X_i$ ) 1 birim değişmeye karşılık logitteki ( $L_i$ ) ölçer. Örneğin gelir 1 birim değiştiiğinde kasko sahibi olmanın log-olasılık oranının nasıl değiştiiğini bildirir. Ayrıca tahmin edilen eğim katsayısının ters logaritması alınıp, bundan 1 çıkarılıp ve sonuç 100 ile çarpıldığında ilgili açıklayıcı değişkendeki 1 birim artışa karşılık olasılık oranındaki yüzde değişme bulunur ( Özer, 2004: 77 ).

### 6.3. ARAŞTIRMA ALANI HAKKINDA BİLGİ

Tokat 5000 yıllık tarihi olan, üzerinde 14 devlet ve birçok beyliğin hüküm sürdüğü bir yerleşim yeridir. Tokat Karadeniz Bölgesi'nin Orta Karadeniz Bölümü'nün iç kesiminde yer alır. Tokat yurdumuzun önemli orman bölgelerindedir. Tokat orman alanlarının genişliği bakımından Türkiye'de 6. sıradadır. Dağlar il topraklarının %45'ini kaplar ve üç önemli sıra halinde uzanırlar. Topraklarının %39'u orman, %38'i tarım alanı, %12'si çayır ve mera, %11'ini diğer alanlar oluşturmaktadır. Yüzölçümü 9.958 km<sup>2</sup> dir.

2007 yılında yapılan nüfus sayımına göre, kilometrekareye 62 kişi düşmektedir.2000 yılı nüfus sayımına göre ilin genel nüfusu 828.027 iken 31 Aralık 2008 itibari ile ilin genel nüfusu 617.158'dir.Tokat 1923 yılında Erbaa, Reşadiye, Niksar ve Zile ilçeleri bağlanarak il olmuştur. İlde Merkez ilçenin yanısıra 11 ilçe, 65 belde ve 609 köy mevcuttur.

14. yüzyılın sonunda Osmanlı egemenliğine giren Tokat, yükselme döneminde bölgenin tarım ve sanayi merkezlerinden biri olmuştur Cumhuriyet'in kuruluşundan itibaren, devlet tarafından yaptırılan Turhal Şeker Fabrikası ve Tekel Sigara Fabrikası gibi kuruluşlar, ilin ekonomisinin gelişiminde büyük katkı sağlamıştır (tokat.gov).

Günümüzde il sanayinde büyük gelişmeler kaydedilmiş, geniş çapta istihdam alanları yaratılmıştır. Bu gelişme kendisini özellikle tekstil ve gıda sanayinde göstermiştir. İl, tekstil konusunda Türkiye ve dünya pazarlarına açılmış, bu pazarlarda söz sahibi olma konumuna ulaşmıştır. Bunun yanında meyve suyu ve gıda sanayi ürünleri de yurt içi ve yurtdışı pazar alanlarında rekabet edebilir düzeye gelmiştir. Ayrıca, Sigara Fabrikası, Şeker Fabrikası, Yaprak Tütün Bakım Evi gibi kamu kuruluşları ile özellikle Erbaa ilçesinde yapı malzemeleri olan tuğla, kiremit, briket



sanayi karakteri taşıyan kuruluşlar vardır. Ayrıca Türk Hava Yolları tarifeli uçak seyahatlerine açılan Tokat Havaalanı da ekonomi , eğitim , yatırım ve endüstri hamlesini büyük ölçüde etkilemiştir (zaman).

Tokat , toprak yapısı ve sulanabilir arazilerin ( Kazova ve Kelkit Ovası vb.) çokluğu, sulama suyu potansiyelinin (Yeşilirmak, Kelkit Irmağı ve Çekerek ırmağı vb.) fazlalığı, iklim elverişliliği ve yükselti farklılığı bakımlarından tarım alanında gelişmiş ürün çeşidi, bol ve zengin bitki örtüsüne sahip bir il karakteristiği arz etmektedir. Tarımın daha modern usullerle yapılması ve tarım ürünlerinin daha iyi değerlendirilmesi için, bağcılık ( asma yaprağının değerlendirilmesi ), seracılık, meyve fidanı yetiştiriciliği, sırık domatesçiliği vb. projeleri başarıyla devam etmektedir.

Türkiye'nin sanayileşme yolunda hızla ilerleyen ülkeler arasında yer aldığı, küreselleşme rüzgarlarının estiği, dünya ülkeleri ile makro düzeyde ekonomik ve ticari bir bütünleşmeye doğru gittiği görülmektedir. Tokat, Türkiye'deki bu gelişmeye paralel olarak son yıllarda üretim, istihdam ve ihracat seferberliği kapsamında sanayi yatırımlarında bir atılım gerçekleştirmiştir. Tokat ekonomik potansiyeli ve bu potansiyeli değerlendiren ekonomik sektörlerdeki faaliyetler itibariyle, Türkiye'deki birçok ile göre daha şanslı ve avantajlı duruma gelmiş olup, emeğe dayalı imalathanelerden modern, ileri teknolojiye sahip imalat sanayi yatırımlarına doğru geçiş yapılmıştır. Tokat'ta, 1992 yılında kurulan Organize Sanayi Bölgesi tamamlanarak yatırımcılarımızın hizmetine sunulmuştur.

1997 yıl sonu itibariyle Tokat'ta kamu ve özel sektöre ait 227 adet sanayi kuruluşu mevcut olup, bu işletmelerde yaklaşık 10.000 kişi istihdam edilmektedir. Finans sektörüne bakıldığında ise, 1000 kadar anonim ve limited şirketinin yaklaşık 1/3'ü, son iki yıl içerisinde kurulmuştur. Tokat'ın ekonomi yapısında sanayi, tarım,

hayvancılık sektörü önemli rol oynamaktadır. Başta gıda sanayi olmak üzere, taş ve toprağa dayalı sanayi , orman ürünleri sanayi ve son yıllarda tekstil dokuma ve konfeksiyon sektörü, Tokat ekonomisinin bel kemiğini oluşturmaktadır. İl Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin yayımlamış olduğu Forum dergisi tarafından yapılan bir araştırmada gıda sektöründe ülke genelinde 8. sırada yer almaktadır. Devlet Planlama Teşkilatı, Hazine Müsteşarlığı, Kosgeb ve İş ve İşçi Bulma Kurumunun ortak koordinatörlüğünde, Dünya Bankası kaynaklı teknik yardım desteğinde yürütülmekte bulunan Yerel Ekonomik Geliştirme Programı'nda Tokat ilince önerilen seracılık, tekstil ve konfeksiyon, asma ve bağ yaprağının değerlendirilmesi önerileri en iyi ikinci öneri olarak kabul edilmiştir (zaman).

## 7. ARAŞTIRMA BULGULARI

Çalışmanın uygulama kısmının son bölümünde öncelikle incelenen örneklem özellikleri ortaya konulmakta, ekonometrik modelin oluşturulmasında dikkate alınan değişkenlere ait tanımlayıcı istatistikler sunulmakta ve uygulama sonucunda ulaşılan tahmin ve test sonuçları sunulmaktadır.

### 7.1. TEMEL İSTATİSTİK BULGULAR

Araştırmada anket yapılan kişilere ait demografik ve sosyo-ekonomik özellikleri tablolar halinde aşağıda verilmiştir. Tablo 7.1.1.'de ankete katılan kişilerin cinsiyetleri itibariyle dağılımları görülmektedir. Buna göre; 444 kişinin 267' si (%60,1) erkek ve geri kalan 177'si (%39,9) ise kadındır.

Tablo 7.1.1. Ankete Katılan Kişilerin Cinsiyet Dağılımları

CİNSİYET	FREKANS	%
KADIN	177	39,9
ERKEK	267	60,1
TOPLAM	444	100,0

Araştırmada, ankete katılan kişilerin en küçüğü 19 ve en büyüğü 73 yaşındadır. Yaş ortalaması ise 38' dir.

Ankete katılan bireylerin eğitim durumlarına ait bilgiler Tablo 7.1.2.'de verilmiştir. Buna göre, bireylerin çoğunlukla %42,3'ünü üniversite mezunu oluşturmaktadır. Lise mezunları %29,5 oranındaki payla ikinci sırada gelmektedir. Ortaokul mezunları %12,9 , yüksek lisans ve üzeri %10,8 , ilkokul mezunu %4,5 ve okur yazar olmayanların oranı ise %0'dır.

Tablo 7.1.2. Ankete Katılan Kişilerin Eğitim Durumları

<b>EĞİTİM DURUMU</b>	<b>FREKANS</b>	<b>%</b>
Okur-Yazar Değil	0	0
İlkokul	20	4,5
Ortaokul	57	12,9
Lise	131	29,5
Üniversite	188	42,3
Yüksek Lisans ve Üzeri	48	10,8
<b>TOPLAM</b>	<b>444</b>	<b>100,0</b>

Tablo 7.1.3. 'de bireylerin gelir durumlarına ilişkin bilgiler verilmiştir. Buna göre katılımcıların %35'i orta gelir düzeyinde, %30'u orta gelirin altında, %14'ü orta gelirin üstünde, %8,8'i düşük, % 7,2'si orta gelirin daha da üzerinde ve % 5'i yüksek gelir grubunda bulunmaktadır.

Tablo 7.1.3. Ankete Katılan Kişilerin Gelir Durumları

<b>GELİR</b>	<b>FREKANS</b>	<b>%</b>
0-750	39	8,8
751-1500	133	30
1501-2250	155	35
2251-3000	63	14
3001-4000	32	7,2
4001 ve üzeri	22	5
<b>TOPLAM</b>	<b>444</b>	<b>100,0</b>

Ankete katılan bireylerin ehliyet kullanım süreleri en düşük 1 ve en büyük 45 yıl arasında değişmektedir. Ortalaması ise 13,7'dir.

Kasko sahipliği bazında ankete katılan 444 bireyden 231'inin (% 52) kaskosunun olduğu, 213 (% 48) kişide ise kasko sigortasının bulunmadığı tespit edilmiştir (Tablo 7.1.4.).

Tablo 7.1.4. Kasko Sigortası Sahipliği

<b>KASKO</b>	<b>FREKANS</b>	<b>%</b>
VAR	213	48
YOK	231	52
TOPLAM	444	100,0

Katılımcıların kendilerinin veya ailelerinden herhangi birilerinin daha önce maddi hasarlı trafik kazası geçirip geçirmediği dikkate alındığında %51'inin geçirdiği ve % 49'unun geçirmediği görülmüştür (Tablo 7.1.5.).

Tablo 7.1.5. Daha Önce Maddi Hasarlı Trafik Kazanın Olup-Olmadığı

<b>TRAFİK KAZASI</b>	<b>FREKANS</b>	<b>%</b>
EVET	226	51
HAYIR	218	49
TOPLAM	444	100

Ankete katılan bireylerin otomobillerinin kendilerinden başka bir kişinin kullanıp-kullanmadığı sorusuna Tablo 7.1.6.' da görüldüğü üzere 444 katılımcıdan 267'sinin (% 60) cevabı evet olmuş geri kalan 177 (% 40) kişi ise hayır demiştir.

Tablo 7.1.6. Bireyin otomobilini başka bir şahsın kullanıp-kullanmadığı

<b>BAŞKA KULLANAN</b>	<b>FREKANS</b>	<b>%</b>
EVET	267	60
HAYIR	177	40
TOPLAM	444	100

Ankette katılımcılara otomobillerinin piyasa değerleri hakkındaki bilgileri sorulmuş cevaplar Tablo 7.1.7.'de gösterilmiştir.

Tablo 7.1.7. Bireylerin Otomobillerinin Piyasa Değerleri

<b>OTOMOBİLİN DEĞERİ</b>	<b>FREKANS</b>	<b>%</b>
0-10000 TL	66	15
10000-20000 TL	184	41,5
20000-30000 TL	100	22,5
30000-40000 TL	45	10
40000-50000 TL	20	4,5
50000 TL ve Üzeri	29	6,5
TOPLAM	444	100

Anket çalışmasında otomobil sahibi katılımcıların yılda ortalama kaç km yol yaptıklarına dair bilgiler Tablo 7.1.8.'de sunulmuştur. Buna göre 114 kişi yılda 3001 ile 6000 km arasında yol yapmakta olup, bu da 444 kişinin % 25,7' sine tekabül etmektedir. İkinci sırada 78 kişi 6001-9000 km yol yaparak toplamın %17,6'sını oluşturmaktadır. 75 kişi ise 9001-1200 km yol seçeneğini işaretlemiştir. Daha sonra

sırasıyla 59 kişi endüyük yol seçeneği olan 0-3000 km ile dördüncü sırada, 37 kişi 15001-18000, 36 kişi 12001-15000, 23 kişi 21001 ve üzeri, 22 kişi ise 18001-21000 km yol yapmıştır.

Tablo 7.1.8. Bireylerin Yıllık Ortalama Yaptıkları Yol

<b>YILLIK ORT. KM</b>	<b>FREKANS</b>	<b>%</b>
0-3000	59	13,2
3001-6000	114	25,7
6001-9000	78	17,6
9001-12000	75	16,9
12001-15000	36	8,1
15001-18000	37	8,3
18001-21000	22	5,1
21001ve Üzeri	23	5,1
<b>TOPLAM</b>	<b>444</b>	<b>100</b>

Anket çalışmasında, katılımcılara otomobillerini şehir içi ve şehirler arası kullanma oranı altı grup halinde sunulmuş ve yanıtlayıcıların 178' i (% 40,2) otomobillerini %80 şehir içi %20 şehirler arası kullandığını ifade etmiştir. 111 kişi (% 25) şehir içi %60 ve şehirler arası %40 kullandığını, 88 kişi otomobilini tamamen şehir içi kullandığını, 47 kişi (%10.6) % 40 şehir içi ve %60 şehirler arası kullanmakta olup, 18 kişi şehir içi %20 ve şehirler arası %80, geri kalan 2 kişi ise otomobilini tamamen şehirler arası kullanmaktadır (Tablo 7.1.9.).

Tablo 7.1.9. Bireylerin Otomobillerini Şehir içi ve Şehirlerarası Kullanma Oranı

Şehir içi-Şehirlerarası oran	Frekans	%
Şehir içi%100-Şehirler arası 0	88	19,8
Şehir içi %80-Şehirler arası %20	178	40,2
Şehir içi%60-Şehirler arası %40	111	25
Şehir içi %40-Şehirler arası %60	47	10,6
Şehir içi %20-Şehirler arası %80	18	4
Şehir içi 0-Şehirler arası %100	2	0,4
Toplam	444	100

## 7.2. EKONOMETRİK BULGULAR

### 7.2.1 Tanımlayıcı İstatistikler

Ekonometrik model tahmin ve test sonuçlarına geçmeden önce, tahmin edilecek olan modelde yer alması olası bazı değişkenlere ait tanımlayıcı (descriptive ) istatistikler Tablo 7.2.1.' de verilmiştir.

Buna göre; kasko sahipliği (*KASKO*), cinsiyet (*CINSIYET*), daha önceden maddi hasarlı trafik kazasının geçirilip geçirilmediği (*KAZA*), bireyin otomobilini kendinden başka aileden herhangi birinin kullanıp-kullanmadığı (*BASKAKUL*) değişkenleri 0-1 değerleri alan değişkenler iken diğer değişkenler sürekli değişkenlerdir. Ortalama ve standart sapmaları dikkate alındığında sırasıyla *KASKO*'nun ki 0,509 ve 0,500, *CINSIYET*' inki 0,632 ve 0,482, *KAZA* 'nın ki 0,509 ve 0,500, *BASKAKUL* 'un ki 0,601 ve 0,490' dır.Bu durum örneklem özelliklerinde de görüldüğü gibi bireylerin yarıdan



biraz fazlasının kasko sahibi olduğunu ve yine yarıdan fazlasının erkek olduğunu , daha önceden geçirilen kaza tecrübesinin katılımcıların yarıdan fazlasının geçirmiş olduğunu göstermektedir.

Tablo 7.2.1.Değişkenlere Ait Tanımlayıcı İstatistikler

Değişkenler	Açıklamalar	Ortalama	Standart Sapma	Çarpıklık	Basıklık	En Küçük	En Büyük
<i>KASKO</i>	Kasko var ise 1, değilse 0	0,509	0,500	-0,36	-2,007	0	1
<i>CINSİYET</i>	Erkek ise 1, değilse 0	0,632	0,482	-0,553	-1,701	0	1
<i>YAS</i>	Bireyin Yaşı	37,968	10,344	0,554	-0,422	19	73
<i>EGITIM</i>	1 Okur-yazardeğil, 2 İlkokul, 3 Ortaokul, 4 Lise, 5 Üniversite 6 Yüksek lisans ve üzeri	4,436	0,991	-0,557	-0,052	1	6
<i>GELIR</i>	1 0-750 2 751-1500, 3 1501-2250 4 2251-3000 5 3001-4000 6 4001 ve üzeri	2,968	1,234	0,645	0,104	1	6
<i>EHLİYET</i>	Bireyin Ehliyet Kullanım Süresi	13,747	8,802	0,847	0,243	1	45
<i>KAZA</i>	Maddi Hasarlı Trafik Kazası Var ise 1, Değilse 0	0,509	0,500	-0,036	-2,007	0	1
<i>BASKAKUL</i>	Otomobili Başkası Kullanıyor ise 1, Değilse 0	0,601	0,490	-0,415	-1,835	0	1
<i>DEGER</i>	1 0-10000 TL 2 10001-20000 3 20001-30000 4 30001-40000 5 40001-50000 6 50001 ve üzeri	2,659	1,312	1,025	0,549	1	6
<i>KM</i>	1 1-3000 2 3001-6000 3 6001-9000 4 9001-12000 5 12001-15000 6 15001-18000 7 18001-21000 8 21001 ve üzeri	3,542	1,956	0,690	-0,404	1	8
<i>SEHIR</i>	1 Şehir içi %100-şehirlerarası%0 2 şehir içi%80-şehirlerarası%20 3 şehir içi %60-şehirlerarası%40 4 şehir içi%40-şehirlerarası%60 5 şehir içi%20-şehirlerarası%80 6 şehir içi%0-şehirlerarası%100:6	2,403	1,071	0,678	0,134	1	6

### 7.3. LOGIT MODEL TAHMİN VE TEST SONUÇLARI

Otomobili olan bireylerin kasko sahipliğini etkileyen faktörlerin neler olduğunun ve bu faktörlerin kasko sahiplik olasılığını hangi yönde ve ne kadar etkilediğinin belirlenmesi çalışmanın amaçlarından biridir. Otomobil sahibi bireylerin kaskosu ya vardır ya yoktur. Bağımlı değişken için iki alternatifin söz konusu olduğu bu durumda analiz için ikili tercih modellerinden biri olan logit model kullanılmıştır.

Model oluşturulurken bağımlı değişkene ilaveten bağımsız değişken olarak yaş, cinsiyet gibi demografik ve bireyin geliri, eğitimi, ehliyetinin kaç yıllık olduğu, otomobilinin piyasa değeri gibi sosyo-ekonomik faktörler kullanılmıştır.

Tokat Merkez ilçesi içerisinde yapılan, bireylerin kasko yaptırma tercihlerini etkileyen faktörleri belirlemek için kullanılan anketler doğrultusunda yapılan analiz sonucuyla beklentilerin büyük bir bölümünün anlamlı olduğu ortaya çıkmıştır. Bireyin gelir düzeyinin artmasıyla kasko tercihinin doğru orantılı olması, daha önce geçirdiği maddi hasarlı kaza sebebiyle kasko yaptırma olasılığının yüksek olması gerektiği, otomobilin ailede başka bir birey tarafından kullanılıyor olması risk olasılığını artıracak bu yüzden kasko yaptırma ihtimalinin daha fazla olması, otomobilin değeri arttıkça araca olan bağımlılığın artması ve kasko yaptırma olasılığının fazlalaşması, bireyin otomobiliyle yol aldığı km sayısının artmasıyla riskin de aynı yönde artması ve kasko tercihinin evet yönünde kullanması ve son olarak da eğitim düzeyinin artmasıyla kasko yaptırma olasılığının daha yüksek olacağı beklenmektedir.

Tablo 7.3.1’de logit modeli bulguları raporlanmıştır. Bu sonuçlara göre *GELIR*, *EHLİYET*, *KAZA* ve *DEGER* değişkenleri %1 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı ve bağımlı değişkenle pozitif ilişkili bulunmuştur. *BASKAKUL* değişkeni %5

anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı ve bağımlı değişkenle pozitif ilişkili bulunmuştur. *CINSIYET* değişkeni %5, *YAS* değişkeni %1 ve *EGITIM* değişkeni %10 anlamlılık düzeylerinde istatistiksel olarak anlamlı ve bağımlı değişkenle negatif ilişkili olmuştur. *KM* ve *SEHIR* değişkenleri istatistiksel olarak anlamlı bulunamamıştır.

Logit model tahmin sonuçlarına dayalı olarak incelenebilecek bir başka husus ta, bağımsız değişkendeki yine 1 birimlik değişim karşısında olasılık oranında meydana gelecek yüzde değişimin tespitidir ( Özer, 2004:199 ).

Uygulanan logit modelinin esneklik sonuçlarına göre bireyin erkek olması kasko yaptırma ihtimalini bayanlara göre % 16 azaltmaktadır. Bireyin yaşındaki %1'lik artış kasko yaptırma ihtimalini % 2 azaltmaktadır.

Kişinin eğitim düzeyindeki artış da kasko yaptırma ihtimalini %4 azaltmaktadır. Gelir düzeyindeki %1'lik artış kasko yaptırma ihtimalini %10, bireyin ehliyetinin süresindeki %1'lik artış kasko yaptırma ihtimalini %2 artırmaktadır. Bireyin kendisinin veya yakınlarından birinin daha önce maddi hasarlı bir trafik kazası yapmış olması durumu, kasko yaptırma ihtimalini %15 artırmaktadır.

Bireyin otomobilini kendisinden başkasının kullanması durumu kasko yaptırma ihtimalini %13 artırır. Bireyin otomobilinin piyasa değerindeki %1'lik artış kasko yaptırma ihtimalini % 10 düzeyinde artırmaktadır.

Tablo 7.3.1. Logit Modeli Sonuçları

	Katsayılar	T Değerleri	Esneklik
<i>CINSİYET</i>	-0,641**	-2,509	-0,16
<i>YAS</i>	-0,710*	-4,637	-0,02
<i>EGITIM</i>	-0,150***	-1,672	-0,04
<i>GELIR</i>	0,385*	3,457	0,10
<i>EHLİYET</i>	0,634*	2,758	0,02
<i>KAZA</i>	0,607*	2,845	0,15
<i>BASKAKUL</i>	0,526**	2,380	0,13
<i>DEGER</i>	0,389*	3,913	0,10
<i>KM</i>	-0,379	-0,593	-0,01
<i>SEHIR</i>	0,151	1,335	0,04

Not: \*, \*\* ve \*\*\* değişkenlerin sırasıyla %1, %5 ve %10 anlamlılık düzeyinde istatistiksel olarak anlamlı olduğunu ifade etmektedir.

## 8. SONUÇ

Sigorta kavramı bireylerin iradeleri dışında oluşan, karşılaştıkları tehlikeler karşısında can ve mallarını garanti altına alma ihtiyacı ile ortaya çıkmıştır. Bu rizikolarla karşı karşıya kalan bireylerin belli bir ücret karşılığında bu güvenceyi sağlayan kişi ve kurumlarla anlaşma yapması ile başlayan sigorta sistemi, herhangi bir kaza durumunda sigortacının vadettiği tazminatı ödemesi ile devam eder. Bu güvence ihtiyacı doğrultusunda İlk Çağlardan itibaren sigorta benzeri uygulamalara rastlanılmaktadır. Bu çalışmada da üçüncü bölümde sigorta kavramı üzerinde durulmuş, literatürdeki tanımlamaların yanında iktisatçıların teorik yaklaşımlarına da yer verilmiştir.

Genel inanışa göre sigortacılık ticaret hukuku ile ilgili bir çok mesele gibi İtalya'da ortaya çıkmıştır. Deniz sigortasında en önemli oluşum 18. yüzyılda İngiltere'de Lloyd'un ortaya çıkışı ve gelişimi ile olmuştur. Üçüncü bölümün devamında sigortacılığın dünyada ki gelişimi hakkında tarihsel düzen içerisinde bilgiler verilmiştir.

Osmanlı Devleti'ne gelindiğinde ilk zamanlarda halk arasında bazı yardımlaşma ve sosyal dayanışma örnekleri görülse de bunlar yaygınlaşmamış ve bir resmiyet kazanamamıştır. Modern sigortacılık uygulamalarına Osmanlı Devleti'nde 19. yy.'da rastlanır. Sigortacılığa zemin hazırlayan önemli faktörler, dünya ve Osmanlı ekonomisinde ki değişim ve sosyal yaşam tarzındaki dönüşüm ana etkenlerdir. Osmanlı Devleti'nde ticari dengeler değişmeye dış ticaret artmaya başladı. Batı tarzı hayat ve tüketim alışkanlığı üst kesim sosyal tabaka arasında yaygınlaşmaya başladı ve Osmanlı ülkesi sigorta ile tanıştı. Dış ticaretle uğraşan kesimler nakliyat sigortası ile tanıştı. Osmanlı ülkesindeki boşluğu ve elde edilebilecek karı gören sigorta şirketleri hızla

sigorta piyasasında kendilerine yer etmeye çalışmışlardır. Bu çalışma sonucunda Osmanlı yönetiminin sigortaya/sigortacılığa olumlu yaklaştığını tespit ettik. Osmanlı yönetimi mümkün olduğunca sigorta şirketlerinin işini kolaylaştırıcı bir tutum sergilemiştir. Suistimaller, Osmanlı sigorta piyasasının gelişimini olumsuz etkilemiş, halkın sigortacılığa güvenini sarsmıştır. Osmanlı ülkesinde sigortacılık sağlıklı bir zeminde gelişmemiş ve sigortacılığın en geniş bir şekilde hitap ettiği kesim gayrimüslim vatandaşlar olmuştur.

Cumhuriyetin kuruluşu ile Türkiye’de gelişmeye başlayan sigorta sektöründe ilk uygulamalara sadece ticaret ve nakliye alanında rastlanırken günümüzde sigorta alanları oldukça geniş bir yelpazededir. Çalışma da Türkiye’de uygulanan sigorta çeşitleri kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. Halkın sigorta konusunda bilinçlenmesini sağlamak, sigorta hizmetini yaygınlaştırmak, çeşitlendirmek, yeni sigorta çeşitleri bulmak suretiyle sigortacılığı toplumun tüm kesimine yaymak, sektörel gelişim açısından çok önemlidir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde Avrupa Birliği uyum sürecindeki Türkiye Sigorta Sektörü genel bir incelemeyle aktarılmıştır. Avrupa Birliği ülkelerindeki sigorta şirketleri ile Türk sigorta şirketlerinin sermaye yapıları arasında önemli farklılıklar mevcuttur. Onlar büyük risklere teminat verebilecek kapasite içindedirler. Biz de ise bu riskleri şirketler tek başına karşılayamamakta reasürans yoluna başvurmaktadırlar. Son iki yılda ciddi bir şekilde sigorta şirketlerimiz, yabancı sigorta şirketleri tarafından satın alınarak veya birleşme yoluna gidilerek bu problemin önüne geçilmektedir. AB ilerleme raporlarına bakıldığında en önemli faktörün halkımızda sigorta bilincinin tam oluşmadığıdır. AB’ne üyelik müzakerelerinde, sigorta sektörü için hem mevzuat hem de sektörün büyüklüğü yolunda önemli adımlar atılmıştır. Türk sigorta sektörünün

Avrupa birliği pazarına uyumunda gelişmeler sağlansa da önemli eksiklikler yaşanmaktadır. AB sürecinde yürütölen müzakereler ilerledikçe devletin risk üstlenme işlevinin giderek zayıfladığı ölkemizde özel sigortacılığın hızla gelişeceği ve finansal sektör içindeki payının artacağı beklenmektedir.

Çalışmanın beşinci bölümünde kasko sigortası kapsamlı bir şekilde tüm yönleriyle incelenmiş, günümüzdeki talebinin incelenmesi amacıyla Tokat ili içerisinde tesadüfi seçilen 444 kişiye uygulanan anketle logit modele tabi tutularak analiz edilmiştir. Analiz sonucunda beklentilerin büyük oranda anlamlı çıktığı görölmüştür. Genel açıdan tüm sigorta çeşitleri için gelir faktörü talebi etkileyen önemli bir faktör iken kasko sigortası için de durum aynıdır. Bireyler için geçmişte yaşanan maddi hasarlı kazalar talebi artırıcı yönde olmuş, %1 anlamlılık düzeyinde bağımlı değişkenle pozitif ilişkili bulunmuştur. Otomobilin değer ve otomobili kendinden başka birinin kullanıyor olması da istatistiksel olarak anlamlı çıkmıştır. Cinsiyet, yaş ve eğitim değerşkenleri istatistiksel olarak anlamlı fakat bağımlı değerşkenle negatif ilişki içerisinde bulunmuştur. Km ve şehir değerşkenleri istatistiksel olarak anlamlı bulunamamıştır.

Sigortacılık Türkiye’de gelecek vaat eden bir sektördür. Etkin bir sigorta sektörünün oluşumuna yönelik gerekli önlem ve teşvikler alınarak, Türkiye’deki sigorta sektörünün; ekonomide fon yaratıcı, döviz kazandırıcı, teşvik edici ve emniyet ve istikrar sağlayıcı bir yapıya kavuşturulması ölkemiz açısından oldukça büyük önem taşımaktadır. Türkiye’nin sosyo-ekonomik yapısı göz önünde bulundurularak, mevcut sigorta potansiyelinin çok azının kullanıldığını söyleyebiliriz. Bugün Türk sigorta pazarı Avrupa’da en hızlı büyüyen ikinci sigorta pazarı durumundadır.

Sigorta modern çağda insanoğlu için tercihten çok gereklilik haline gelmiştir. Sigorta konusunda ki literatür eksikliği, insanların bilinç eksikliğinde önemli bir

sebeptir. Bu konuda yazılı basında da eksiklikler mevcuttur. Son yıllarda TSRSB'nin, AB'nin halkın bilinçlendirilmesi direktifleri doğrultusunda yapılan reklam çalışmaları dikkate çekicidir. Bu çalışmanın da bu konudaki katkıya faydası olması, araştırmacılara ışık tutması umut edilmektedir. Sektörün sağlıklı bir şekilde yoluna devam edebilmesi ve yeni bir atılım yapabilmesi için; teknik karlılığın sağlanması ve idame ettirilmesi açısından, mutlaka ülkede mevcut olan sigorta potansiyeli harekete geçirilerek, sigorta mantığının da gereği olan büyük sayıda sigortalılara sahip olunmalıdır. Sigorta sektöründe sağlanacak müspet gelişmeler, ekonomiye artı değerler katacaktır. Türk sigorta sektörü, bunu gerçekleştirecek potansiyel ve yeteneğe sahiptir.



## KAYNAKLAR

- Akmut, Ö.(1980), *Hayat Sigortası Teori ve Türkiye'deki Uygulama*, Ankara, ss:7-8
- Altıntaş. G. B.(2005),”*Tarım Sigortaları Kanunu Nihayet Çıktı*”,AR&GE Bülten,  
(www.izto.org.tr)
- Arslan, Ö. (2003), “*Avrupa Birliği ve Türkiye’de sigorta şirketlerinde yükümlülük karşılama yeterliliği*”,Hazine Müsteşarlığı,  
[http://www.hazine.gov.tr/arastirma\\_inceleme/ar\\_inc\\_37.pdf](http://www.hazine.gov.tr/arastirma_inceleme/ar_inc_37.pdf)
- A&P İstanbul 1907 raporu: 22
- Balta, S. G. İ. (1997), “*Türkiye’de Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomideki Yeri ve Önemi*”, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara
- Baskıcı, Murat. “Osmanlı Anadolu’sunda Sigorta Piyasası 1860-1918,” *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C.57, S.4, Ankara 2002, s.3-33.
- Baskıcı, Murat. *1800-1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara 2005.
- Buchmueller, T.C., R.G. Valetta, (1999), “*The Effect of Health Insurance on Married Female Labor Supply*”, *The Journal of Human Resources*, 34 (1)
- Burns, E. M.(1956), *Social Security And Public Policy*, *Mcgraw-Hill Book Company*, Inc.Newyork , Çalışma Ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Sosyal Güvenlik Kuruluşları Genel Müdürlüğü, Sosyal Güvenlik Kavramı ve Kapsamı", Çalışma ve Sosyal Güvenlik Dergisi, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Araştırma Planlama ve Koordinasyon Başkanlığı, Yıl:2, Sayı:2 Ocak-Mart 1999.
- Buğra,A. (1995), *İktisatçılar ve İnsanlar(2. Basım)*, İstanbul: İletişim Yayınları

- Fişek, G.(1997), *Sosyal Güvenliğimizdeki Çatışmaların Tarihsel Kökleri*, Görüş Dergisi Tüsiad Yayını Sayı: 33, İstanbul,
- Güvel, A. E. ve Güvel, Ö.A (2008), *Sigortacılık(4. Baskı)*, Ankara: Seçkin Yayıncılık San. ve Tic.A.Ş.
- Hızlı, P. B. (2007), “*Sigorta Sektörünün Gelişimi, Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi ve Türkiye Uygulaması*”, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adana
- İLO, (1976), *Introduction to Social Security, A Workers' Education Manual*, Geneva, (Manual)
- Kazgan, H. (1999),*Osmanlıdan Günümüze Türk Finans Tarihi*,İMKB yayınları.
- Kramer, B. ,(1996), “*An Ordered Logit Model For The Evaluation Of Dutch Non-Life Insurance Companies*”, De Economist, 144:79-91
- Lee, S.H. ve J.L. Urrita (1996), “*Analysis and Prediction of Insolvency in the Property-Liability Insurance Industry: A Comparision Of Logit And Hazard Models*”, The Journal of Risk and Insurance, 63(1): 289-302
- Oksay, S. (2006), “*Küreselleşmenin mali hizmet sektörleri üzerindeki etkileri*”, *Sigorta Araştırmaları Dergisi*, s.2.,
- Okuyan, E. (2011), “*Sigortacılığın Dünü, Bugünü, Yarını*”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mezun ve Mensupları Vakfı, (www.iktisatlilar.net )
- Özbolat, M. (2004), *Türkiye’de Hayat Sigortaları ve Bireysel Emeklilik Sistemi*, Ankara:Detay Yayıncılık
- Özer, H. (2004), “*Nitel Değişkenli Ekonometrik Modeller*”, Ankara: Nobel Yayın

- Sak, Z. (2007), “*Türk Sigorta Sektörünün AB Sigorta Sektörü Kapsamında Ekonomik Açıdan Değerlendirilmesi*”, Yüksek Lisans Tezi, S.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Sakarya
- Sergici, E. (2001), *Türklerin Tarihi ve Sigortacılık*, İstanbul: Latin Yayın, ss:110
- Sigorta Rehberi*, (1942), İstanbul
- Şener, H. Y. (2002), “*Sigorta Sektörünün Avrupa Birliği İle Türkiye Arasında Karşılaştırılması ve Türk Sigorta Sektörünün İstatistiksel Analizi*”, Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya
- Toprak, Z. (1982), *Milli İktisat 1908–1918*, Yurt Yayınları, Ankara
- Tuncay, A. C. (1996), *Sosyal Güvenlik Hukuku Dersleri*, Yenilenmiş 7. Basım, Beta Basım Yayım ve Dağıtım A.Ş., İstanbul
- Uralcan, G. S.(2004), *Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi*, Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul
- <http://www.tsrbs.org.tr/NR/rdonlyres/79AF386D-55BD-4687-87723A60824E5F01/708/Tablo6.pdf> (2010)
- <http://tsrbs.org.tr/sayfa/sigortanın-tarihi> (2010)
- <http://www.tsrbs.org.tr/sayfa/turkiyede-sigortacilik> (2010)
- <http://www.tsrbs.org.tr/sayfa/avrupa-birligi-tek-sigorta-piyasasi> (2010)
- <http://www.tsrbs.org.tr/sites/default/files/documents/2009yiliIlerlemeRaporubilginotu12.doc> (2010)
- <http://www.tsrbs.org.tr/sayfa/kara-tasitlari-kasko-sigortasi-genel-sartlari-0> (2010)
- <http://www.hazine.gov.tr/irj/go/km/docs/documents/Hazine%20Web/Sigortacilik%20GM/Yay%20b1nlar%20-%20Sunumlar%20->

%20Raporlar/Piyasa%20Analiz%20Raporlar%c4%b1/2009%20Y%c4%b1%c4%b1%20Piyasa%20raporu.doc

[http://www.tsrbsb.org.tr/sites/default/files/TSRSB\\_Faaliyet\\_Raporu\\_2009.pdf](http://www.tsrbsb.org.tr/sites/default/files/TSRSB_Faaliyet_Raporu_2009.pdf) (2010)

<http://mehmetbilgeozakcaoglu.blogcu.com/sigortanin-tarihsel-gelisimi/5970577> (2010)

[http://www.sbm.org.tr/dokumanlar/GenelSart\\_Kasko.doc](http://www.sbm.org.tr/dokumanlar/GenelSart_Kasko.doc) (2010)

<http://www.kaskohesaplama.net/kasko-hakkında-bilinmesi-gerekenler.php> (2010)

[http://www.sigortacilik.gov.tr/06SSKI/6.02-Sigorta\\_Şirketleri/sigorta\\_şirketleri.](http://www.sigortacilik.gov.tr/06SSKI/6.02-Sigorta_Şirketleri/sigorta_şirketleri.htm)

htm, “*Sigorta Şirketlerinin Değerlendirilmesi*”(2010)

<http://anadolusigorta.com.tr/search.aspx?ky=kasko> (05.01.2011)

<http://www.isguc.org/?p=article&id=217&cilt=6&sayi=2&yil=2004> (2010)

<http://ekosem.ieu.edu.tr/dosyalar/sigorta-sigortasektoru.doc> (2010)

[http://genceksperlik.com.tr/sigorta\\_tarihi.aspx](http://genceksperlik.com.tr/sigorta_tarihi.aspx) (05.01.2011)

[http://www.sigortam.net/genel\\_ozel\\_sartlar/R01.asp](http://www.sigortam.net/genel_ozel_sartlar/R01.asp) (2010)

<http://www.groupama.com.tr/search.aspx?w=Kasko%20Sigortas%c4%b1> (2010)

<http://aysigorta.com/sigortacilik-bilgileri/genel-sartlar/> (2010)

[http://www.tarsim.org.tr/page.php?act=viewPage&name=sera\\_sigortalari\\_genel](http://www.tarsim.org.tr/page.php?act=viewPage&name=sera_sigortalari_genel)

(10.01.2011)

[http://www.maksimumsigorta.com.tr/haberler-6-16-turkiye-de-sigorta-sektoruyle-ilgili-](http://www.maksimumsigorta.com.tr/haberler-6-16-turkiye-de-sigorta-sektoruyle-ilgili-istatistikler-8220;turkiyenin-sigortasi-yok8221;-dedirtiyor.html)

[istatistikler-8220;turkiyenin-sigortasi-yok8221;-dedirtiyor.html](http://www.maksimumsigorta.com.tr/haberler-6-16-turkiye-de-sigorta-sektoruyle-ilgili-istatistikler-8220;turkiyenin-sigortasi-yok8221;-dedirtiyor.html) (01.03.2011)

<http://carmedy.com/index.php/2011/03/14/trafikteki-iki-aractan-biri-kazali>

(15.03.2011)

[http://www.tokat.gov.tr/default\\_B0.aspx?content=1050](http://www.tokat.gov.tr/default_B0.aspx?content=1050) (10.03.2011)

## EKLER

### EK-1

#### BİREYLERİN OTOMOBİL KASKOSU YAPTIRMA TERCİHLERİNİ

#### ETKİLEYEN FAKTÖRLER

*Bu çalışmanın amacı bireylerin kasko sigortası hakkındaki düşüncelerini daha iyi anlamak ve kişilerin kasko yaptırıp yaptırmama konusundaki kararlarında belirleyici olan etkenleri ortaya koyabilmektir. Lütfen aşağıdaki soruları cevaplayınız.*

- 1) Cinsiyetiniz?
   
 Erkek                       Bayan
  
- 2) Yaşınız? \_\_\_\_\_
  
- 3) Eğitim durumunuz?
   
 Okur yazar değil               İlkokul               Orta Okul
   
 Lise                               Üniversite               Yüksek Lisans ve üzeri
  
- 4) Ortalama aylık geliriniz?
   
 0-750 TL                       750-1500 TL               1500-2250 TL
   
 2250-3000 TL               3750-4500 TL               4500 TL ve üzeri
  
- 5) Otomobilinizin kasko sigortası var mı?
   
 Evet                       Hayır
  
- 6) Ehliyetiniz kaç yıllık? \_\_\_\_\_
  
- 7) Daha önce siz ya da ailenizden biri maddi hasarlı trafik kazası yaşadı mı?
   
 Evet                       Hayır
  
- 8) Otomobilinizi sizden başkasının kullandığı oluyor mu (örn, eşiniz, çocuğunuz)?
   
 Evet                       Hayır

9) Otomobilinizin piyasa değeri yaklaşık olarak kaç TL?

0-10000 TL

10000-20000 TL

20000-30000 TL

30000-40000 TL

40000-50000 TL

50000 TL ve üstü

10) Yılda ortalama kaç km yol yapıyorsunuz?

1-3000

3000-6000

6000-9000

9000-12000

12000-15000

15000-18000

18000-21000

21000 ve üzeri

11) Bir yılda yaptığınız yolun şehir içi-şehirler arası oranı yaklaşık olarak ne kadardır?

şehir içi %100-şehirler arası 0  şehir içi %80-şehirler arası %20

şehir içi %60-şehirler arası %40  şehir içi %40-şehirler arası %60

şehir içi %20-şehirler arası %80  şehir içi 0-şehirler arası %100

**EK-2****2009-2011 DÖNEMİNDE YAPILMASI PLANLANAN FAALİYET ve  
PROJELER**

Belirtilen amaç ve hedefler çerçevesinde 2009-2011 döneminde yapılması planlanan faaliyet ve projeler şunlardır:

1- International Association of Insurance Supervisors (IAIS) ana ilkelerine ve 'Solvency II' kurallarına uyum alanında mevzuat ve teknik altyapı çalışmalarının tamamlanması;

2009 yılında, IAIS' in 28 temel prensibine büyük ölçüde uyum sağlanmış olup, eksikliklerin kısa vadede tamamlanması düşünülmektedir. Ayrıca, 2009 yılı başında, Solvency II' ye yönelik uyum çalışmalarının yapılması için incelemeler başlatılmıştır. Bu kapsamda, 5684 Sayılı Sigortacılık Kanunu'nun 33 üncü maddesi uyarınca "Solvency 2 İhtisas Komitesi" ihdas edilmiş ve Avrupa Birliği'nde geçtiğimiz yıl yapılan Etki Değerlendirme Çalışması 4 (QIS 4), Türkiye sigorta sektöründe yer alan on şirketin örneklem olarak seçilmesiyle uygulanmıştır. 2010 yılı ikinci yarısından sonra QIS 5 için çalışmalar yapılması planlanmaktadır.

2- Tamamlayıcı ve destekleyici özel sağlık sigortaları alanında mevzuat ve teknik altyapı çalışmalarının tamamlanması;

16/6/2006 tarih ve 26200 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 31/5/2006 tarih ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanununun 98 inci maddesinin üçüncü fıkrası hükmü gereğince tamamlayıcı ve destekleyici sağlık sigortalarına ilişkin usul ve esasların belirlenmesini teminen çalışmalar Müsteşarlığımızca başlatılmıştır

3- Emekliliğe yönelik taahhütte bulunan kuruluşlardan bireysel emeklilik sistemine aktarımlar ve bu kuruluşların aktüeryal denetimlerine ilişkin mevzuatın hazırlanması ve uygulanması;

Emekliliğe yönelik taahhütte bulunan kuruluşlardan bireysel emeklilik sistemine aktarımlar için 4632 sayılı Kanunun Geçici 1 inci maddesinde düzenlenen vergi muafiyeti ile ilgili olarak vergisel uygulamalar anlamındaki belirsizlikler neticesinde bugüne kadar sadece bir vakıf aktarım yapmıştır. Bu sorunun giderilmesini teminen, Vergi Kanunlarında yapılacak değişikliklerde dikkate alınabilecek hususlar hakkında Maliye Bakanlığına öneriler sunulmuştur. Bahis konusu sorunu giderebilecek düzenlemenin yapılması halinde bireysel emeklilik sistemine aktarımların artacağı düşünülmektedir.

Öte yandan, çeşitli kuruluşlar tarafından üye veya çalışanlarına gönüllülük esasına göre sunulan emeklilik faydalarına ilişkin aktüeryal denetim ile ilgili mevzuat tamamlanmış olup, mevzuat kapsamında hizmet sunucularına ait aktüerya raporları, veri setleri ve finansal tablolar üzerinden aktüeryal denetimin gerçekleştirilmesine başlanmıştır.

4- Doğal Afet Sigortaları Kurumunun (DASK) kapsadığı teminatların deprem ile birlikte diğer doğal afetleri de kapsamı alanında mevzuat ve teknik altyapı çalışmalarının tamamlanması;

Müsteşarlığımızca hazırlanarak Devlet Bakanlığı ve Başbakan Yardımcılığınca 30/05/2008 tarihinde Başbakanlığa gönderilen “Afet Sigortaları Kanun Tasarısı”, Başbakanlıkça 29/08/2008 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’ne sevk edilmiştir. Bahse konu tasarı, halen Plan ve Bütçe Komisyonunda görüşülmeyi beklemektedir. Tasarıda DASK’ın ihtiyaç halinde deprem dışında diğer afetler (sel, yer kayması,



fırtına, çığ, dolu, don ve benzeri doğal afetler ile evre kirlenmesi, terörizm) için de teminat sunabilmesi öngörülmektedir. Bu çerçevede, öngörülen çalışmaların yapılabilmesi için öncelikle tasarının kanunlaşması ve Bakanlar Kurulu'nca afet sigortaları için ihtiyaca göre DASK'a görev verilmesi gerekmektedir. Bu aşamada yapılan çalışmalar henüz ön hazırlık çalışması olarak sürdürölmektedir.

Tasarının yasalaşması halinde aşağıda yer alan çalışmaların yapılması planlanmaktadır;

- DASK'ın çalışma usul ve esasları ile teknik işleticinin yetki ve sorumlulukların belirlenmesi,
- DASK tarafından sunulan risk ve teminatların belirlenmesi,
- Sunulan teminatlara ilişkin esaslar ile genel şartlar ve tarifelerin belirlenmesi,
- Zorunlu deprem sigortasına ilişkin kontrol noktalarıyla ilgili çalışmaların yapılması.

5- Tüm sigorta genel şartlarının revize edilerek içeriğin standart hale getirilmesi alanında mevzuat ve teknik altyapı çalışmalarının tamamlanması;

6- Ulusal Hayat ve Hayat Annüite ile Ulusal Morbidite Tablolarının oluşturulması;

“Türkiye Hayat ve Hayat Annüite Tablolarının Oluşturulması” projesinin amacı;ölkemizin kendi nüfus istatistikleri ile kamu ve özel sigortacılık verileri kullanılarak Ulusal Hayat ve Hayat Annüite Tablolarının hazırlanmasıdır.

Türkiye Morbidite Tablolarının Oluşturulması projesinin amacı ise; ölkemizde, hastalık, yaralanma, maluliyet ve bunlarla bağlantılı ilgili diğer verilerin tespit ve temin edilmesi, sınıflanması, modellenmesi ve bu veriler temelinde gerçekleştirilebilecek morbidite tablolarının yıllar, iller/bölgeler, yaş/yaş grupları ve cinsiyet faktörleri bazında olmak üzere otuziki hastalık için oluşturulmasıdır.

Sigorta Bilgi Merkezi nezdinde yürütülen bahse konu projeler sonuçlanmış olup; elde edilen tabloların değişen nüfus ve sigortalı bilgilerine göre güncellenmesini sağlayacak bilişim çalışmaları Sigorta Bilgi Merkezi nezdinde devam etmektedir. Bu kapsamda, anılan projelere ilişkin ön sonuçlar, Sigorta Bilgi Merkezi tarafından düzenlenen seminerlerle sigortacılık sektörünün bilgisine sunulmuştur. Anılan projelerin kamuoyu ile paylaşımına yönelik tanıtım tablolarının 2010 yılının son çeyreğinde gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.

7- Sigorta bilincinin geliştirilmesine ve şikayetlerin etkin biçimde değerlendirilmesine yönelik kullanıcı dostu bir internet portalı oluşturulması;

8- Sigorta, reasürans ve özel emeklilik şirketleri ve lisansa tabi profesyonellerle Müsteşarlık arasındaki bilgi akışı ve iletişimin, bu kişilerin elektronik olarak izlenmesinin ve lisanslamanın internet teknolojileri yardımıyla yapılması;

SGS portalinin kurulumu çerçevesinde; Mobil İmza uygulaması ile şirketlerce Müsteşarlığımıza gönderilen matbu dokümanların internet ortamında imzalanarak dijital olarak alınması gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda, 2009 yılı sonunda pilot çalışmalar yapılmıştır. 2009 yıl sonu verileri için Mart 2010 itibarıyla sistemin başarıyla çalıştığı ve sektörün hızla sisteme uyum sağladığı görülmektedir.

Ayrıca, sigorta acenteleri ile eksperler için TOBB nezdinde, brokerler için ise Sigorta Brokerleri Derneği nezdinde lisanslama ve izleme alt yapısı tamamlanmıştır. Müsteşarlığımız 2009-2013 Stratejik Planı'nda yer almamakla birlikte aşağıda, tamamlanan diğer projeler ile sürdürülen faaliyetlerimiz yer almaktadır;

- Hayat Sigortaları Bilgi Merkezi (HAYMER) bilişim altyapı çalışmalarının tamamlanması;

Hayat ve kaza sigortalarında güvenilir istatistiklerin temini ve Müsteşarlığımızın gözetim ve denetim görevinin daha etkin bir şekilde yerine getirilmesini teminen Sigorta Bilgi Merkezi bünyesinde, Hayat Sigortaları Bilgi Merkezi (HAYMER) kurulmuştur.

HAYMER nezdinde oluşturulan bilişim sistemine hayat ve kaza sigortalarına ilişkin tarife bilgileri kayda alınmış, anılan veri tabanı üzerinden kar payı teknik esasları ve aktüerya raporlarının takibi yapılmaya başlanmıştır. Ayrıca, kredi kuruluşları tarafından verilen kredilerle bağlantılı sigortalar için istatistik üretimi temin edilmiştir.

HAYMER veri tabanına poliçe verileri ile sigorta sözleşmelerinden doğan tazminat bilgilerinin aktarımı çalışmaları devam etmektedir. Bu kapsamda anılan Merkez nezdinde tutulan tarife, kar payı teknik esasları ile poliçe verilerinin tazminat bilgileri ile eşleştirilmesi sağlanacaktır.

Ayrıca, HAYMER veri tabanına yüklenen veriler kapsamında hayat ve ferdi kaza sigortasına ilişkin gerek her bir şirket bazında gerekse sektörel bazda istatistik üretimi sağlanacak olup, sektörel bazda elde edilen istatistiklerin kamuoyu ile paylaşımı [www.haymer.org.tr](http://www.haymer.org.tr) internet adresi üzerinden temin edilecektir.

- Sağlık Sigortaları Bilgi Merkezi (SAGMER) bilişim altyapı çalışmalarının tamamlanması;

HAYMER sistemine benzeri bir uygulama sağlık sigortaları için yine Sigorta Bilgi Merkezi bünyesinde kurulan Sağlık Sigortaları Bilgi Merkezi (SAGMER) nezdinde gerçekleştirilmiştir. SAGMER bilişim sisteminde hastalık/sağlık sigortalarına ilişkin tarife bilgileri kayda alınmıştır.

SAGMER veri tabanına poliçe verileri ile sigorta sözleşmelerinden doğan tazminat bilgilerinin aktarımı çalışmaları devam etmektedir. Bu kapsamda anılan Merkez nezdinde tutulan tarife bilgileri ile poliçe verilerinin tazminat bilgileri ile eşleştirilmesi sağlanacaktır.

Ayrıca, SAGMER veri tabanına yüklenen veriler kapsamında hastalık/sağlık sigortalarına ilişkin gerek her bir şirket bazında gerekse sektörel bazda istatistik üretimi sağlanacaktır. Sektörel bazda elde edilen istatistiklerin kamuoyu ile paylaşımı [www.sagmer.org.tr](http://www.sagmer.org.tr) internet adresi üzerinden başlamıştır.

- “Sigorta Acenteleri Yönetmeliği”nde değişiklik yapılması;

Sigorta Acenteleri Yönetmeliğinin 14.4.2008 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmesinden sonra uygulama ile ilgili sorunlar gözlenmiş, anılan sorunların giderilmesi amacıyla söz konusu Yönetmelikte değişiklik yapılması gündeme gelmiştir. Söz konusu Yönetmeliğe ilişkin değişiklik çalışmaları devam etmekte olup, anılan çalışmaların 2010 yılı içerisinde tamamlanması hedeflenmektedir.

- “Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliği”nde değişiklik yapılması;

Sigorta ve Reasürans Brokerleri Yönetmeliğinin 21.6.2008 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmesinden sonra uygulama ile ilgili sorunlar gözlenmiş, anılan sorunların giderilmesi amacıyla söz konusu Yönetmelikte değişiklik yapılması öngörülmektedir. Söz konusu değişiklik çalışmalarına 2010 yılı içerisinde başlanmış olup, değişikliğe ilişkin Taslak metin tamamlandığında görüşlere açılacaktır.

**ÖZGEÇMİŞ****Kişisel Bilgiler**

Adı Soyadı : Hatice DURMUŞ  
Doğum Tarihi ve Yeri : 05.09.1978 / ERZİNCAN  
Medeni Hali : EVLİ  
Yabancı Dili : İNGİLİZCE  
Telefon : 05053777665  
E-mail : ozhatice\_78@hotmail.com

**Eğitim**

<b>Derece</b>	<b>Eğitim Birimi</b>	<b>Mezuniyet Tarihi</b>
Yüksek Lisans	Sosyal Bilimler Enstitüsü-İktisat	<b>2011</b>
Lisans	İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi-İşletme	<b>2001</b>
Lise	Ankara Atatürk Lisesi	<b>1997</b>