

Sevgili Meslektaşlarım,

Birliğimizde bir yönetim dönemini daha tamamlayarak, 26 Nisan günü yapılan seçimle ve sizlerin tercihleriyle yeni bir dönemi başlatıyoruz. Öncelikle seçimin sektöre ve yeni yönetim kadrosuna hayırlı olmasını diliyorum, seçilen üyelerimize sektör için üstleneceğimiz çalışma ve görevlerde başarılar diliyorum.

İki yıllık görev süresi içinde, başkanlığımızda görev yapan tüm yönetim kurulu üyelerine sektörümüz adına büyük bir teşekkür borcum var. Gerçekten çok samimi bir uyum içinde, herkesin elden geldiğince katkıda bulunduğu, rekabetin hiç gündeme getirilmeyerek sektör için doğru olduğu düşünülen konularda bir birlik içinde çalışmalarını sürdüren yönetim kurulumuzun her üyesine içtenlikle minnettarım. Umuyorum yeni dönemde de aynı prensipler içinde sektöre hizmet etmeye devam edeceğiz.

Genel Kurulda da ifade ettiğim üzere, büyük bir değişim içinde olan sektörümüzün bu değişimin geride kalmamasını temin etmemiz gerekiyor. Bu da, birbirini daha iyi tanıyan, hiç olmazsa birliğimiz faaliyetlerinde hep beraber olarak hem tanışıklığı, hem de gündemdeki sorunlar üzerinde görüş alışverişini artıran bir ortamın yaratılmasından geçiyor. Bu ilişki yoğunluğunu aynı zamanda Birlik yönetiminin de yapacakları faaliyetler ve çalışmalar için motivasyonunu artıracak, sektör adına aldıkları veya alacakları kararlar için de çok değerli veri ve geribesleme sağlayacaktır.

Sektörümüz için olumlu gelişmeler getirecek bir dönem dilerim.

Sevgilerimle,

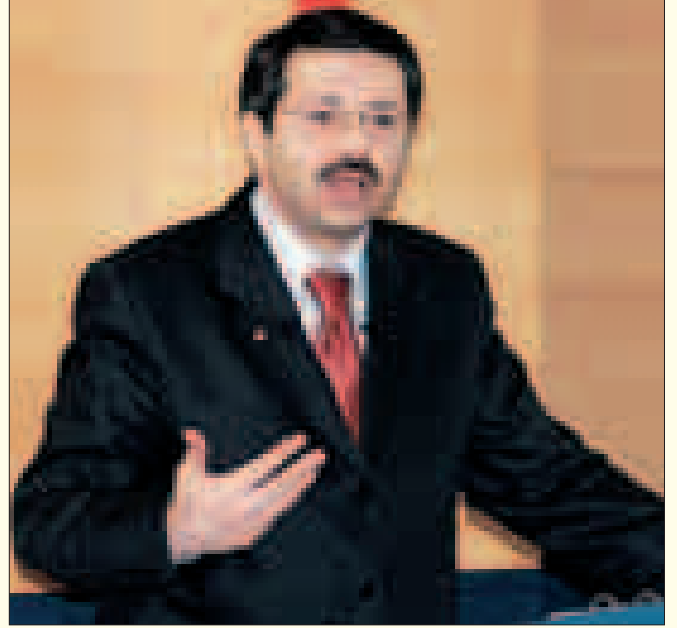


Hulusi TAŞKIRAN

TOBB Yönetimi TSRŞB'yi ziyaret etti

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu ve beraberindeki heyet, 27 Aralık 2006'da Birliğimizi ziyaret ederek, bir toplantı gerçekleştirdi. Sektörün önde gelen şirket yöneticilerinin de katıldığı toplantıda, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği (TSRŞB) Yönetim Kurulu Başkanı Hulusi Taşkiran da bir konuşma yaptı. Gelişmiş ülkelerdeki sigorta sektörleri ile karşılaştırıldığında Türkiye'nin çok yol kat etmesi gerektiğine değinen Başkan Taşkiran, bu çerçevede sektörün ihtiyaç duyduğu yasanın biran evvel çıkarılması gerektiğini vurguladı.

Hulusi Taşkiran'ın ardından kürsüye gelen Birlik Genel Sekreteri Erhan Tunçay da öncelikle dünyada ve Türkiye'de sigortacılığın tarihçesi hakkında bilgi verdi. Daha sonra Tür-

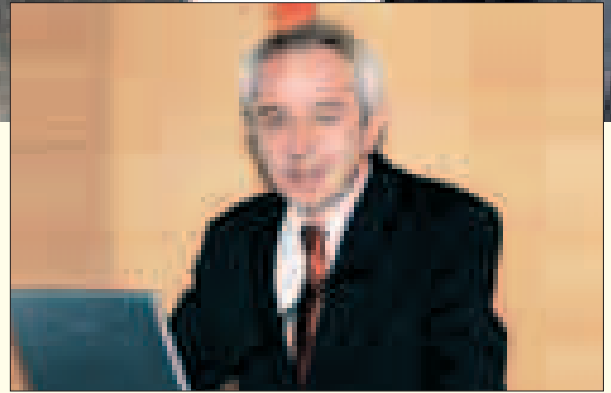




kiye’de sektörün büyüklüğü, prim üretim oranları gibi noktalara da değinen Tunçay, AB sürecinde sigortacılık mevzuatından söz etti. Erhan Tunçay sunumunda, Birliğin faaliyetlerine de yer verdi.

TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Güven Sak da yaptığı sunumda, 2006 yılı ekonomik gelişmelerini değerlendirerek 2007’ye ilişkin öngörülere yer verdi.

Son olarak kürsüye gelen TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkıoğlu ise ekonomik verilere dayanarak yaptığı sunumunda, Türkiye ekonomisinin son yıllarda ciddi büyüme gösterdiğini ancak bu büyümenin sürdürülebilir olması gerektiğini vurguladı. Bu sebeple iyi bir ekonomi yönetimine de ihtiyaç duyulduğunun altını çizen TOBB Başkanı, büyümenin devamı için reform ve strateji önerilerini de sundu. ■



"Sigortacılık Sektör Toplantısı" Ramada Otel'de yapıldı



TSRŞB
Yönetim Kurulu
Başkanı
Hulusi Taşkiran



Tarım Bakanlığı
Müsteşar
Yardımcısı
Dr. Ramazan
Kadak



Hazine
Müsteşarlığı
Sigortacılık
Genel Müdür
V. Dr. Ahmet
Genç



Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, yılda bir kez düzenlediği ve artık gelenekselleşmeye başlayan "Sigortacılık Sektör Toplantısı"nı 16 Şubat 2007'de, Ramada Plaza Otel'i'nde gerçekleştirdi. Sektör temsilcilerini bir araya getiren toplantıda, sigorta sektöründeki güncel konular, gerçekleştirilen çalışmalar ve gelecek projeler tartışıldı.

Toplantıya, Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdür V. Dr. Ahmet Genç, Sigorta Denetleme Kurulu Başkanı İbrahim Taşbaşı, Tarım Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Dr. Ramazan Kadak, Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü'nün diğer üst düzey yetkilileri, sigorta şirketlerinin üst düzey yöneticileri, Birlik İnceleme ve Araştırma Komitelerinin üyeleri ve çok sayıda davetli katıldı.

Toplantının açılış konuşmasını yapan TSRŞB Yönetim Kurulu Başkanı Hulusi Taşkiran, 2006 yılında Türk sigorta sektörünün büyüme yönünde bir ivme kazandığına, bu gelişmede AB'ye uyum konusunda yapılan mevzuat çalışmalarının etkili olduğuna işaret etti. Bu kapsamda geçtiğimiz yıl, sektöre kayda değer bir yabancı sermaye girişinin ol-



duğunun altını çizen Taşkiran, Hazine Müsteşarlığı ve Maliye Bakanlığı yetkililerinin, sektörün sorunlarına karşı göstermiş oldukları duyarlılıktan duyduğu memnuniyeti de dile getirdi. Birlik Başkanı Taşkiran, Birliğin 2006 yılında gerçekleştirdiği faaliyetler ve 2007 yılı stratejileri hakkında da bilgi verdi.

Taşkiran'ın ardından kürsüye gelen Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdür V. Dr. Ahmet Genç de Hazine Müsteşarlığı'nın sektörle ilgili olarak yürüttüğü çalışmalara değindi. AB'ye uyum süreci içerisinde mevzuat ile ilgili birçok yeniliğin uygulamaya konulduğunu kaydeden Genç, Sigortacılık Kanunu'nun TBMM Komisyonları'nda görüşüldüğünü ve Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü'nün 2006 yılında yapmış olduğu yoğun çalışmalar sonucu sigortacılık mevzuatı konusunda AB ile uyumun en kısa sürede tamamen sağlanmış olacağını belirtti.

Son olarak kürsüye gelen Tarım Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Dr. Ramazan Kadak da, olumsuz iklim koşulları nedeniyle üretim kapasitesi düşen ve zarar eden çiftçiyi korumaya yönelik olarak oluşturulan Tarım Sigortaları Havuzu hakkında bilgi verdi. Kadak, özellikle çiftçinin tarım sigortaları primini ödemesi konusunda önemli destek sağlayan sistemin, tarım sektörüne ivme kazandıracığını kaydetti. Dr. Ramazan Kadak, bu amaçla kurulan TARSİM'in tarım sigortalarının geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve hasar organizasyonlarının kurulması yönünde çalışmalarını yürüttüğü bilgisini de verdi. ■

“Avrupa Birliği ve Türk Sigorta Sektöründe Denetim” kitabı

Günümüzde, şirketlerin gerçekleştirdikleri işlemlere ve faaliyetlere ilişkin olarak kamuya açıkladıkları bilgilerin doğruluğunun ve karmaşık yasal düzenlemelere uygunluğunun denetlenmesi büyük önem taşımaktadır. Bu amaçla, gerek denetime gerekse denetçilere ilişkin belirli normlar getirilmekte ve denetimin uluslararası düzeyde belirlenen standartlara göre yapılması hedeflenmektedir.

Sigorta sektöründe denetim konusuna düzenlediği çeşitli toplantı ve sempozyumlarda da yer veren Birlik, bu kez de “Sigorta Araştırma ve İnceleme

Yayınları” dizisinin dokuzuncusunu bu konuya ayırdı. Birlik Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Suna Oksay ve Birlik Mali ve Finansal Düzenlemeler Uzmanı Onur Acar tarafından hazırlanan “Avrupa Birliği ve Türk Sigorta Sektöründe Denetim” adlı kitapta, Birliğin de gözlemcisi olduğu Uluslararası Sigorta Denetçileri Birliği (IAIS) tarafından sigorta sektöründe kamu denetimine ilişkin olarak oluşturulan küresel standartlar ile Avrupa Birliği'nde ve ülkemizde sigorta sektöründe kamu denetimine, bağımsız denetime ve iç denetime ilişkin oluşturulan kurum, kuruluş ve standartlar açıklanıyor.



Sigortacılık Etik İlkeleri oluşturuldu

Birliğimiz tarafından, sigorta ve reasürans şirketlerinin, müşterileri, çalışanları, aracıları, kamu kurum ve kuruluşları ile olan ilişkilerinde ve kendi aralarındaki ilişkilerde izleyecekleri etik ilkeleri belirlemek ve bu ilkeler çerçevesinde sektöre yönelik mevcut kamuoyu güvenini daha da arttırmak amacıyla hazırlanan "Sigortacılık Etik İlkeleri", Yönetim Kurulumuzun 18 Ocak 2007 tarihli toplantısında almış olduğu karar ile ka-

bul edilerek üyelerimizle paylaşılmış ve üyelerimizin söz konusu ilkelere uyum konusunda gerekli özeni göstermeleri istenmiştir.

Etik ilkeler; "Genel İlkeler", "Şirketler Arası İlişkiler", "Şirketlerin Müşterileri İle İlişkileri", "Şirketlerin Çalışanları Ve Sigorta Aracıları İle İlişkileri", "Şirketlerin Kamu Kurum Ve Kuruluşları İle İlişkileri", "Sigortacılık Etik İlkelerinin Geliştirilmesi" olmak üzere altı alt başlıkta toplanmıştır. ■



Belçikalı öğrencileri ağırladık

Belçika'nın Bruges Üniversitesi İş İdaresi Bölümü öğrencilerinden oluşan bir grup 18 Aralık 2006'da Birliği ziyaret etti. Bahçeşehir Üniversitesi Öğretim Üyelerinden Prof. Dr. Niyazi Berk'in beraberinde gelen öğrenci grubunu, Birlik Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Suna Oksay kabul etti. Birlik Eğitim, Yayın ve Projeler Uzmanı Sema Bilgin Özyol ile Mali ve Finansal Düzenlemeler Uzmanı Onur Acar da, Türkiye'de sigortacılık sektörü ve Birliğin tanıtımına ilişkin sunumlarını gerçekleştirerek, öğrencilerden gelen soruları yanıtladı. ■

Antalya'da "Avrupa Birliği'nde Sigorta Aracıları" konferansı

Birlik, 26 Aralık 2006 tarihinde Antalya Sigorta Acenteleri Derneği'nin (ANSAD) düzenlemiş olduğu "Avrupa Birliği Sürecinde Aracılar" konulu konferansa katıldı. Konferansta Birlik AB Uzmanı Berna Özşar, "AB Kurumları ve AB Tek Sigorta Piyasası" başlıklı sunumu gerçekleştirirken, Birlik Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Suna Oksay "AB Mevzuatında Sigorta Aracıları ve Sigortacılık Kanunu Tasarısının Getirdiği Düzenlemeler" başlıklı kapsamlı bir sunum yaptı.

Konferansı takiben ANSAD Yönetim Kurulu tarafından Doç. Dr. Suna Oksay ve Berna Özşar'a toplantıya katkılarından dolayı birer plaket verildi. Birlik yetkilileri ise Sigorta Araştırma ve İnceleme Yayınları'nın sekizinci kitabı olarak hazırlanan "Avrupa Birliği'nde Sigorta Aracıları" başlıklı kitabı ANSAD yetkililerine sundular. ■



Birlik Olağan Genel Kurul Toplantısı yapıldı



Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin Olağan Genel Kurul toplantısı 26 Nisan 2007 tarihinde yapıldı.

Başkanlık, Yönetim Kurulu, Denetim Kurulu ve Disiplin Kurulu seçimlerinin de yapıldığı bu toplantıda gündem gereği Divan Kurulu'nun oluşturulmasından sonra 2006 Yılı Bilançosu ile Gelir-Gider hesaplarının ve Denetçiler Kurulu Raporunun okunmasından sonra Yönetim ve Denetim Kurulları ibra edildi. Genel Sekreterlik tarafından iş planlarında gelinen durum ve çeşitli kurum ve kuruluşlarla yapılan görüşmeler hakkında yapılan sunumun ardından gündemdeki diğer

konular görüşüldü.

2007 Bütçe Teklifinin takdim edilmesi ve onaylanmasından sonra yeni Birlik Organlarının seçimine geçildi. Yapılan oylama sonucu; Sayın Hulusi Taşkiran Birlik Başkanlığına, Sayın Ragıp Yergin, Sayın Mustafa Su, Sayın Kemal Olgaç, Sayın Ertan Fırat, Sayın Okan Utkueri, Sayın Muhittin Yurt, Sayın Bülent Somuncu, Sayın İlker Aycı, Sayın Yusuf Cemil Satoğlu Yönetim Kurulu Üyeliğine, Sayın Murat Güvenel, Sayın Mustafa Akan, Sayın Ramazan Ülger Denetim Kurulu Üyeliğine ve Sayın Giray Veliöğlu, Sayın Cahit Nomer, Sayın Mehmet Aydoğdu Disiplin Kurulu Üyeliğine seçildi. ■

Neler yaptık, neler yapacağız...

Birlik olarak 2006 yılı için hedeflediğimiz aksiyon planını çok büyük kısmının başarı ile tamamladık.

Çok büyük kısmının diyorum çünkü ilgili resmi kurumlar ile bazı konuların çözümü zaman alabiliyor.

Bugün için önemli gelişmelerden bir tanesi Sigortacılık Yasa Taslağının TBMM gündemine alınmasıdır. Seçim öncesi yasama dönemi bitmeden yasalaşacağını umuyoruz.

Mortgage Kanununun devreye girmesi ile Birlik olarak üzerinde çalıştığımız mortgage'ye yönelik ürünlerin Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü tarafından devreye sokulmasını bekleyeceğiz.

21.06.2006 tarihli, 26205 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Yeni Kurumlar Vergisi Kanunu'nu 8inci maddesinde sigorta teknik karşılıklarının kurum kazancının tespitinde hasıllardan indirimine, 34üncü maddesinde ise hayat sigorta şirketlerinde matematik karşılıkların yatırıma yönlendirilmesinden elde edilen kazanç ve iratlar üzerinden yapılan kesintilerin kurumlar vergisinden mahsubuna ilişkin getirilen düzenlemeler öncesinde Gelir İdaresi Başkanlığı ile iletişim sürekli sıcak tutulmuştur.

2006 yılında yayımlanan Çevre Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ve Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun gereğince yeni zorunlu sorumluluk sigortaları ihdas edilmiştir. Bu zorunlu sigortaların uygulamaya geçmesinde gerek sigorta sektörü gerekse bu sigortayı yaptırmakla yükümlü tarafların herhangi bir problemle karşılaşmamalarını teminen Çevre ve Orman bakanlığı ve Hazine Müsteşarlığı ile yapılan

çalışmalar devam etmektedir.

Seyahat Acenteleri zorunlu sigortası konusunda ilgili kanunda yazdığı şekilde seyahat acentesinin iflası dahil tüm risklerin sigorta teminatı altına alınmasının doğru olmadığını ve bunun düzeltilmesi yönünde girişimlerde bulunduğumuzu belirtmeliyim.

Bu konuda AB uygulamaları araştırılmış ve hiçbir ülkede riskin tamamının sigorta sektörü tarafından tek başına karşılanmadığı görülmüştür. TÜRSAB ile yapılan toplantıda konunun çözüme kavuşturulması yönünde çalışma yapılmasında mutabık kalınmıştır.

Türk Ticaret Kanun Taslağı TBMM'de ilgili komisyonda mutabakat sağlanamadığından seçim sonrasına bırakılmıştır.

“ETİK İLKELER” HAZIRLANDI

Birlik olarak değişik ülkelerin uygulamalarından esinlenerek “Etik İlkeler” hazırlanmış, üye şirketlerimizin görüşleri alınarak ve Yönetim Kurulunun onayından sonra sektöre ve kamuoyuna yayınlanmıştır.

Bir başka önemli gelişme ise Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı ile ilgilidir. Uzun yıllar Vakıf Müdürü olarak değerli hizmetler veren Sn. Ergin Gediz, 31 Ocak 2007 itibarı ile ayrılmış, yerine Birlik Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Suna Oksay atanmıştır. TSEV'in sektör ihtiyaçlarına yönelik daha etkin ve kaliteli eğitim alt yapısı ve yayınları ile sektördeki bu konudaki açığı kapatacağını düşünüyorum.

Sn. Ergin Gediz'e değerli çalışmalarını için teşekkür ederken, Sn Suna Oksay'a bundan sonraki çalışmalarında başarılar dilerim.

GELİR İDARESİ İLE ÇALIŞMALAR

Emniyet Genel Müdürlüğü ile kaza tespit



tutanağı ve trafik tescil bilgilerinin Tramer ile paylaşılması konusunda girişimlerimiz devam etmektedir.

Gelir İdaresi Başkanlığı ile Şubat 2007’de çok verimli bir hafta sonu çalışma toplantısı yapılmıştır. Bu toplantıda açıklığa kavuşturulması üzerinde mutabık olunan konular;14 Şubat 2007 tarih, 2007/31 no’lu tebliğ ile yayınlanmıştır. Gelir İdaresi Başkanlığı ile olan iletişimimiz olumlu devam etmektedir.

Hayat Sigorta Şirketlerimizi yakından ilgilendiren 2001 yılı ve sonrası Stopaj konusunda ortaya çıkan cezalar ile ilgili Birlik olarak yaptığımız girişimler sonucu Gelir İdaresi Başkanlığı ile uzlaşma zemini sağlanmış, Mart 2007 içinde neticelenmesi beklenmektedir.

2006 yılı içerisinde sigorta sektörünü ilgilendiren birçok konuda toplantı, konferans ve sempozyumlar düzenlenmiştir. 2007 yılında da sigorta sektörünün gündemini belirleyen temel konularda bu tür faaliyetlere Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı ile birlikte devam edilecektir.

AB İLE GELİŞMELER TAKİP EDİLİYOR

AB ile ilgili gelişmeler Birlik tarafından takip edilmektedir. Birlik 2006 yılı içerisinde ülkemizin Avrupa Birliği’ne uyum sürecinde gerek Avrupa Birliği’ni temsil eden kurumlar gerekse Türk kamu kurumları nezdindeki çalışmalarını sürdürmüştür. Bu kapsamda CEA’nın komite toplantılarına katılım 2007 içerisinde de sağlanacak ve bu gelişmeler sektörümüz ile paylaşılacaktır.

Geçtiğimiz sene olduğu gibi 2007 yılında da CEA’ya üye olan bazı Ulusal birlikler ziyaret edilerek Birliğin yurt dışı ilişkileri güçlendirilecektir. Ayrıca, Birliğin üye olduğu Uluslararası Sigorta Denetçileri Birliği,

Uluslararası Mühendislik Sigortaları Birliği, Uluslararası Nakliyat Sigortaları gibi diğer uluslararası kuruluşların gündemlerinin takibine 2007 yılında da devam edilecek ve bu kuruluşlardan elde edilen bilgiler sektörümüz ile paylaşılacaktır.

Ülkemizde sigorta bilincini artırmak için Milli Eğitim Bakanlığı nezdinde ilköğretim müfredatında sigorta eğitiminin yer alması konusunda girişimlerde bulunması hedefleniyor.

2007 yılı için planlanan uluslararası konferans 13 Nisan 2007 tarihinde OECD ile Swissotel’de yapılacaktır. “Risk ve Sigorta Konularına İlişkin Bilinç ve Eğitim” konulu konferansa değişik ülkelerden yabancı temsilciler katılacaktır.

Yani tüm bu gelişmeler ışığında sigorta sektörünü 2007 ve sonrasında yoğun bir tempo bekliyor.

Saygılarımla,



Erhan TUNÇAY
Genel Sekreter



Doç. Dr. Suna OKSAY
Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı Müdürü

AB Rekabet Hukuku'nda teşebbüsler arası anlaşmalar ve uygulanan muafiyet türleri

Topluluk Rekabet Politikasının Ana İlkeleri ve Rekabet Kurallarının Düzenlenişi

devlet tekelleri ve desteklerine ilişkin kurallarla, doğrudan üye devletlere yöneliktir.

Antlaşmanın işletmelere ilişkin hükümleri olan 81 inci maddesi (eski 85 inci madde) rekabeti bozucu anlaşma, uyumlu eylem ve kararlara ilişkin, 82 nci maddesi ise (eski 86 nci madde) hakim durumun kötüye kullanılmasına ilişkin yasaklamalar içermektedir. Antlaşmanın 83 üncü maddesi Komisyon'a 81 ve 82 nci maddelerin uygulanmasına yönelik ikincil mevzuat düzenlemeleri yapma yetkisi vermektedir. Antlaşma'nın 86-89 uncu maddeleri ise üye devletlere ilişkin düzenlemeler ihtiva etmekte olup, 86 nci madde iktisadi amaçlı tekelle-re, 87-89 uncu maddeleri ise rekabeti bozucu nitelikteki devlet yardımlarının yasaklanmasına ilişkindir. Antlaşma, birleşmelerin kontrolüne ilişkin olarak ise bir hüküm içermemektedir. Bu hususa ilişkin düzenleme Birleşme Tüzüğü'nde yer almaktadır.

Yukarıda değinilen düzenlemelere ek olarak, 2790/1999 sayılı Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Komisyon Tüzüğü, 773/2004 sayılı Komisyon Tarafından Soruşturma Yürütülmesine İlişkin Komisyon Tüzüğü", Komisyon'un yayımladığı kılavuzlar, tebliğler, açıklayıcı notlar ve blok muafiyet düzenlemeleri, Avrupa Birliği Rekabet mevzuatının ayrılmaz parçalarıdır.



Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu (AET) kuran Roma Antlaşması'nın temel amaçları, antlaşmanın 2 nci maddesinde gösterilmiştir. Bu amaçlar; üye ülkeler arasındaki tüm engellerin kaldırılması suretiyle bir Ortak Pazar kurulması, Antlaşmanın 3 üncü ve 4 üncü maddeleri hükümlerinde öngörülen politikalar izlenerek, ekonomik hayatın geliştirilmesi ve istihdam ile hayat düzeyinin yükseltilmesidir.

Avrupa Topluluğu'nun rekabet politikası ile ortak pazarda etkin rekabetin savunulması ve geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu hedefe ulaşılırken başvurulacak temel düzenleme, Roma Antlaşması'nın rekabete ilişkin hükümleridir. Bununla birlikte, Topluluğun ikincil mevzuatında da konuya ilişkin düzenlemeler mevcuttur.

Avrupa Topluluğu Rekabet Hukuku'nun temelini Roma Antlaşması'nın Topluluk politikasını düzenleyen üçüncü kısmında yer alan 81-89 uncu maddeleri oluşturmaktadır. Anılan maddeler kendi içinde iki bölüme ayrılmıştır. Bunlardan birincisi işletmelere ilişkin hükümlerdir. İkinci bölüm ise kamu şirketleri,

Topluluk Rekabet politikası bu hukuk çerçevesini esas alarak dört temel eylem alanı üzerinde odaklanır:

- Rekabeti kısıtlayan anlaşmaların ve egemen durumun haksız kullanımının ortadan kaldırılması (örneğin; rakipler arasında fiyat tespit anlaşmaları)
- Teşebbüsler arası birleşmelerin kontrol edilmesi (örneğin; büyük gruplar arasında gerçekleşen ve piyasaya egemen olmalarına yol açacak bir birleşme)
- Tekelci ekonomik sektörlerin liberalleştirilmesi (örneğin; telekomünikasyon)
- Devlet yardımlarının izlenmesi (örne-

Avrupa Topluluğu'nun rekabet politikası ile ortak pazarda etkin rekabetin savunulması ve geliştirilmesi hedeflenmektedir.

ğın; canlanma olasılığı olmamasına rağmen zarar eden bir firmanın ticari faaliyetini sürdürmesi amacıyla tasarlanan devlet yardımının yasaklanması)

Topluluk Rekabet Hukuku'nda Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar

Topluluk Rekabet Hukuku'nda, üye devletler arasındaki ticareti ve ortak pazar içindeki rekabeti engelleyici ya da kısıtlayıcı etkileri olan işletmeler arası tüm anlaşmalar, işletmelerin ortaklık kararları (teşebbüs birlikleri kararları), çıkar yollu uygulamalar (uyumlu eylemler), Roma

Antlaşması'nın 81 inci maddesi vasıtasıyla yasaklanmaktadır.

Kurucu Antlaşma'nın 81/1 maddesinde, bu madde çerçevesinde yasaklanan anlaşma, uyumlu eylem ve kararların başlıcaları:

- Doğrudan veya dolaylı şekilde alış veya satış fiyatlarını ya da diğer uzlaşma koşullarını saptamaya,

- Üretimi, pazarları, teknik gelişmeyi veya yatırımları sınırlamaya veya kontrol etmeye,

- Pazarları veya arz kaynaklarını paylaşmaya,

- Ticari hasımlar bakımından, eşdeğerdeki edimlerle aynı olmayan koşulları uygulayarak, onları bu nedenle rekabette dezavantajlı duruma düşürmeye,

- Akitlerin yapılmasını, niteliği gereği olarak ya da ticari törelere göre bu akitlerin, konusuyla ilişkisi olmayan ek edimlerin hasımlar tarafından kabul edilmesine bağlamaya,

yönelik olanlar şeklinde sayılmıştır.

Madde kapsamında teşebbüsler arası faaliyetlerin hukuka aykırı olduğunun tespiti için aşağıda yer verilen üç unsurun varlığı aranır:

- Teşebbüsler arası bir anlaşmanın, bir uyumlu eylemin veya teşebbüs birliklerinin bir kararının varlığı,

- Teşebbüsler arası bir anlaşmanın, bir uyumlu eylemin veya teşebbüs birliklerinin bir kararının varlığının rekabeti kısıtlaması ya da engellemesi,

- Teşebbüsler arası bir anlaşmanın, bir uyumlu eylemin veya teşebbüs birliklerinin bir kararının varlığının ortak pazardaki ticareti etkilemesi.

Maddede yatay ve dikey anlaşmalar arasında bir ayırım yapılmamaktadır. Komisyon ile ATM, dikey anlaşmaları da bu madde kapsamında değerlendirmekle birlikte, uygulamada anlaşmaların hükümlerini dikkate alıp sonuçlara varmakta, perse doktrinini burada da benimsememek-



tedir. Avrupa Birliği'nde Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlara İlişkin Muafiyet Rejimi

Avrupa Birliği'nde Rekabet Hukuku ve Politikaları'nın en kapsamlı şekilde uygulanması esas olmakla birlikte, belirli şartlar altında rekabeti bozucu uygulamalara tanınacak muafiyetlerin varlığı da söz konusudur. Bu kapsamda, Roma Antlaşması'nın 81/3 (eski 85/3) maddesi çerçevesinde anlaşmalara, uyumlu eylemlere ve teşebbüs birliği kararlarına Kurucu Anlaşma'nın 81/1 inci maddesinden muafiyet tanınması mümkün olabilmektedir. Roma Antlaşması'nın temel yaklaşımı, öncelikle 81/1 kapsamında rekabeti kısıtlayan anlaşma, uyumlu eylem ve kararların yasaklanması, ardından da 81/3 maddedeki şartların varlığı halinde teşebbüsler arasındaki bu yöndeki anlaşmalara muafiyet tanınmasıdır.

Söz konusu muafiyetler, bireysel muafiyetler ve grup muafiyetleri olmak üzere iki ayrı kategoride ele alınabilir. Teşebbüslerin, bireysel muafiyet elde edebilmeleri için, Roma Antlaşması'nın 81/3 maddesinde yer alan hususların tümünü yerine getirmeleri gerekmektedir. Grup muafiyetleri ise, Komisyon tarafından yayımlanan tüzükler kapsamında teşebbüslerin bu esaslara uymaları durumunda topluca muafiyetten yararlanmalarına imkan sağlayan düzenlemelerdir.

81/3 madde çerçevesinde, bazı şartların varlığı halinde teşebbüsler arasında mevcut olan ve normal şartlar altında rekabeti kısıtlayıcı sayılabilecek olan bir anlaşma, teşebbüs birliği kararı veya bir uyumlu eylemin, topluluk rekabet hukukunun düzenlemelerinden muaf tutulabilmesine imkan sağlanmaktadır. Bu şartlar;

- Üretimi veya dağıtımı iyileştirmesi ya da teknik veya ekonomik ilerlemeyi arttırması
- Tüketicilerin yarardan adil pay almasına imkan vermesi
- Sadece, yararlı sonuçlara ulaşmak için vazgeçilmez olan kısıtlamalar getirmesi
- Etkilenen ürün piyasasının önemli bir böl-

lümünde rekabeti ortadan kaldırmaması. olarak sayılabilir.

AVRUPA BİRLİĞİ REKABET HUKUKU'NUN SİGORTA SEKTÖRÜNE UYGULANMASI

Avrupa Birliği'nde rekabet hukuku ve sigorta sektörü arasındaki ilişkiye ilişkin dönüm noktası olarak Adalet Divanı'nın 1987 yılında verdiği Verband der Sachversicherer kararı gösterilebilir. Bu karar ile birlikte sigorta sektörü tarafından gerçekleştirilen faaliyetlerin, topluluk rekabet hukukuna tabi olduğu teyit edilmiştir.

Söz konusu olayda Komisyon, Almanya'da yangın sigorta pazarının son derece önemli bir bölümünü temsil eden sigorta birliğinin (German Association of Property Insurers) üyelerine ticari primlerin belirli bir oranda arttırılmasını tavsiye etmeye yönelik kararını, Antlaşmanın 81/1 maddesi kapsamında değerlendirmiş ve Adalet Divanı tarafından da bu görüş onanmıştır. (Bkz. Case 45/85, Verband der Sachversicherer v. Commission (1987) ECR).

Bu karar ve devamındaki gelişmeler çerçevesinde bugün itibarıyla topluluk rekabet hukukunun sigorta sektörüne uygulanıp uygulanmayacağına ilişkin bir tartışma söz konusu değildir. Bununla birlikte sigorta sektörüne yönelik olarak da bir takım muafiyet uygulamaları mevcuttur.

Bu çerçevede, AB Rekabet Hukuku ve Politikası açısından Antlaşma'nın 81/3 maddesinin blok muafiyetlere ilişkin olarak sigorta sektörüne nasıl uygulanacağına ilişkin çerçevesi Komisyona bu alanda düzenleme yapma yetkisi veren 1534/91 sayılı ve 31 Mayıs 1991 tarihli Konsey tüzüğü ile düzenlenmiştir. Bu kapsamda Komisyon, edindiği tecrübeleri göz önünde tutarak 1992 yılında 3932/92 sayılı tüzüğü çıkarmıştır. 31 Mart 2003 tarihine kadar yürürlükte kalan bu Tüzük, 2003 yılı itibarıyla yerini 31 Mart 2010 tarihine kadar yürürlükte kalacak olan 358/2003 sayılı tüzüğe bırakmıştır. ■

Avrupa sigorta sektörü: Birleşik Krallık

Berna ÖZŞAR

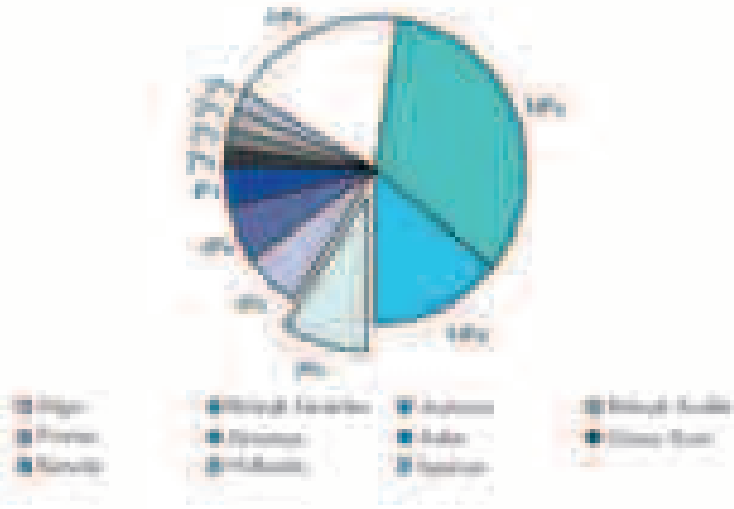
TSRŞB AB ve Uluslararası İlişkiler Uzmanı

Avrupa'nın en büyük, dünyanın ise üçüncü büyük sigorta endüstrisi olan Birleşik Krallık, Avrupa Birliği Tek Sigorta Piyasası'nın lokomotif ülkelerinden biridir. İngiliz sigorta sektörü motorlu taşıt ve konut sigortasından emeklilik, hayat teminatı ve tasarruflara kadar geniş bir alanda hizmet sağlayarak birey ve işletmelerin risklerini yönetmekte, gerçekleşen kayıplardan sonra birey ve işletmelerin eski durumlarına gelmelerine yardımcı olmaktadır.

Birleşik Krallık, dünya genelindeki toplam prim üretiminde Amerika Birleşik Devletleri (% 34) ve Japonya'nın (% 14) ardından yüzde 8,6'lık payla üçüncü sırada yer almaktadır.

Türk sigorta sektörünün Avrupa Birliği Tek Sigorta Piyasasına uyum süreci çerçevesinde Birlik'ten Dergisi her sayısında bir Avrupa Birliği üyesi ülkenin sigorta sektörünü mercek altına alacak. Bu sayımızda Avrupa tek sigorta piyasasının lokomotif ülkelerinden Birleşik Krallık'ı sayfalarımıza konuk ediyoruz...

Dünya Genelinde Prim Üretiminin Ülkelere Göre Dağılımı (2005)



BİRLEŞİK KRALLIK SİGORTA SEKTÖRÜNÜN EKONOMİDEKİ YERİ

Birleşik Krallık sigorta sektörü 332.000 kişiye istihdam olanağı sağlamaktadır. Bu rakam, Birleşik Krallık sınırları dahilinde tüm finansal hizmetler işlerinde çalışan kişi sayısının üçte biri, motorlu taşıt üretim işinde çalışan kişi sayısının iki katı ve elektrik, gaz ve su tedarik sektörlerinin tamamında çalışan kişi sayısının üç katından daha fazladır.

Birleşik Krallık sektörünün ülke ekonomisine bir diğer önemli katkısı vergi tahsilâtı alanında görülmektedir. Birleşik Krallık sektörü şirket sermaye kazançları vergisinin üçte ikisini ödemekte olup; Sigorta Prim Vergisi olarak yılda 2,4 Milyar Sterlin, Katma Değer Vergisi olarak ise 1 Milyar Sterlin ödemektedir.

Bunun yanı sıra, Birleşik Krallık sigorta sektörü önemli bir ihracatçıdır. Sektörün net prim gelirlerinin dörtte bir kısmı dış ticaretten sağlanmaktadır. Dış ticaretten sağlanan 40 Milyar Sterlinin 25 Milyar Sterlinlik kısmı uzun vadeli işlerden, 15 milyar Sterlinlik kısmı ise hayat-dışı sigortacılık faaliyetlerinden elde edilmektedir.

BİRLEŞİK KRALLIK SİGORTA PİYASASI

Birleşik Krallık'ta 1.118 şirket sigorta faaliyeti yürütmek için Finansal Hizmetler Kurumu (FSA) tarafından yetkilendirilmiştir. Bu şirketlerin 836 tanesi sadece hayat-dışı sigorta alanında, 232 tanesi hayat sigortası ve bireysel

emeklilik alanında, 50 tanesi de hem hayat-dışı hem de hayat sigortası ve bireysel emeklilik alanında faaliyet yürütmektedir.

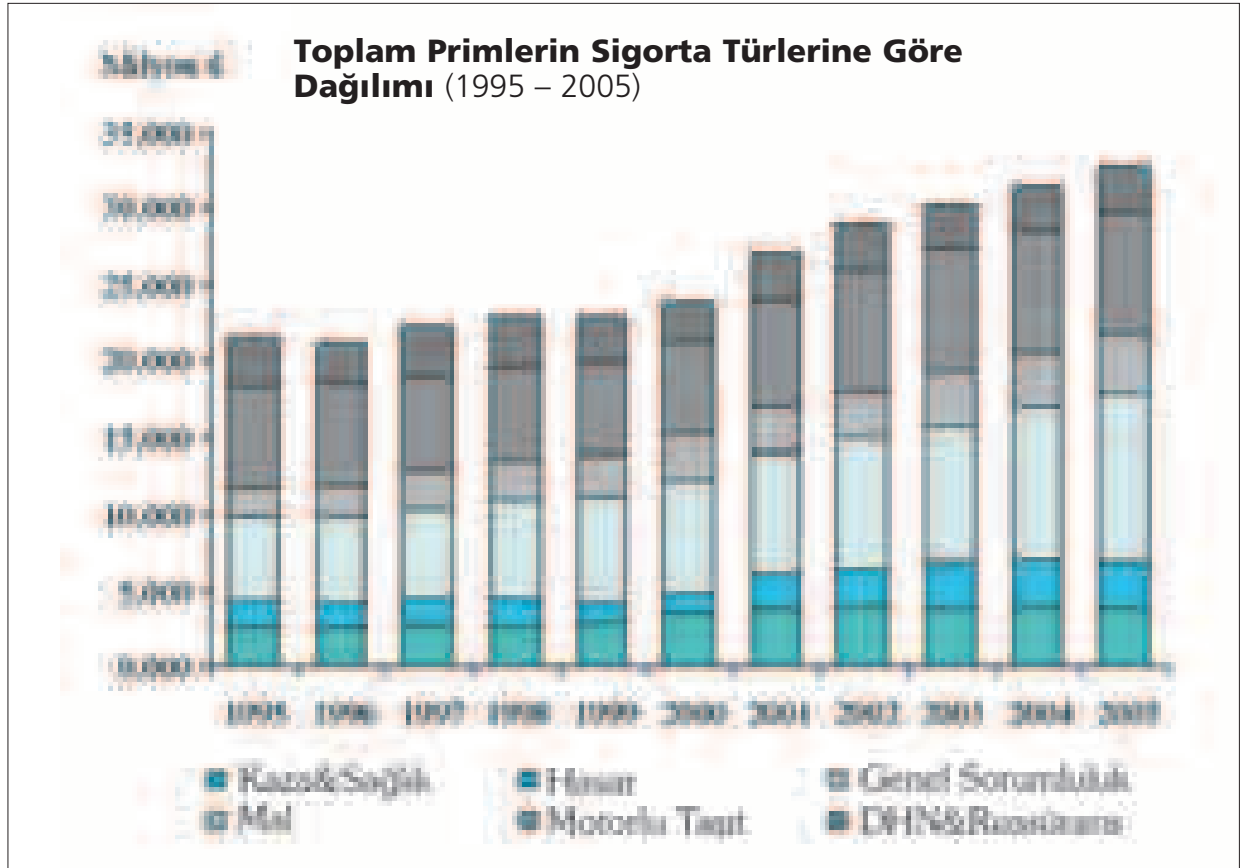
Bu şirketlerin birçoğu büyük ölçekli sigorta ya da finansal hizmet gruplarına aittir. Zirvede yer alan 10 hayat-dışı sigorta grubu toplam hayat-dışı faaliyetlerin yüzde 72'sini, 10 hayat ve emeklilik sigorta grubu ise toplam hayat ve emeklilik faaliyetlerinin yüzde 75'ini ellerinde bulundurmaktadır.

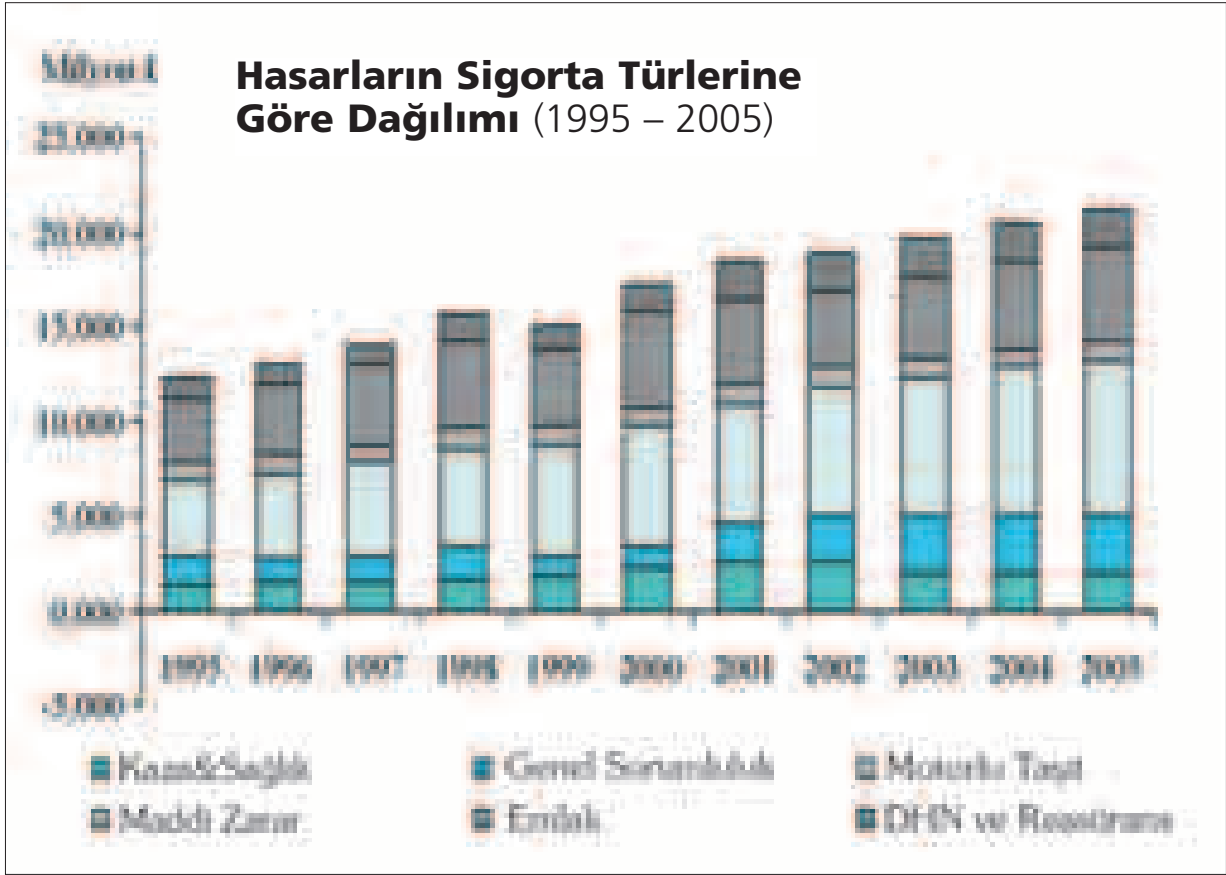
● Prim ve Hasarlar

Hayat-Dışı Sigorta Faaliyetleri

2005 yılında hayat-dışı sigorta faaliyetleri alanında toplam net primler 32,2 Milyar Sterlin tutarında gerçekleşmiştir. Bu tutarın branşlara göre dağılımı şöyledir:

- Motorlu Taşıtlar: 10,4 Milyar Sterlin
- Mal: 8,6 Milyar Sterlin
- Kaza & Sağlık: 4 Milyar Sterlin
- Muhtelif & Mali Kayıp: 4 Milyar Sterlin
- Genel Sorumluluk: 3,5 Milyar Sterlin





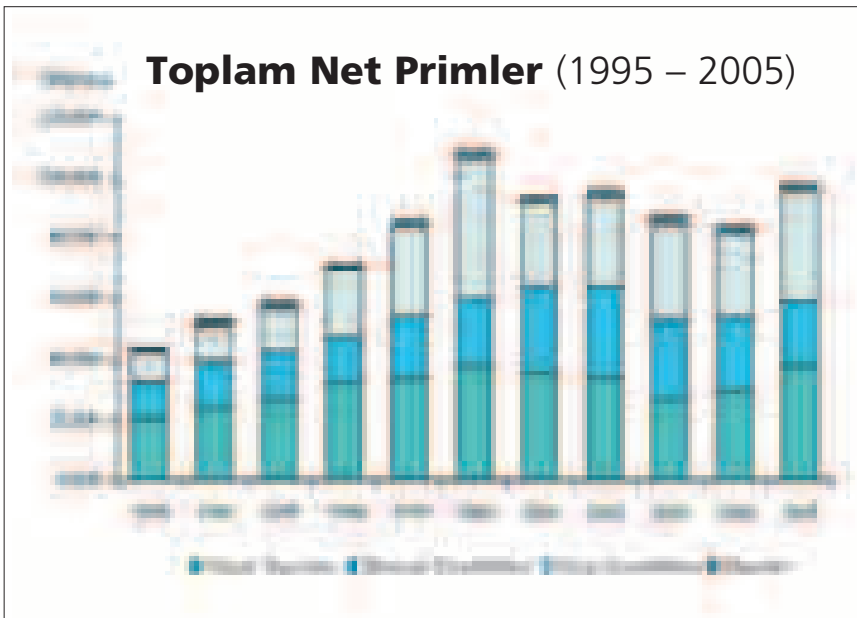
● Deniz, Havacılık, Nakliyat ve Reasürans:
1,6 Milyar Sterlin

1995 – 2005 yılları arasında ödenen hasarlar yüzde 68 oranında artmıştır. 1995 yılında 12,3 Milyar Sterlin tutarında hasar ödemesi

yapılırken bu tutar 2005 yılında 20,7 Milyar Sterline yükselmiştir. Hasarların primlerden daha hızlı artmasına karşın, sigorta kabul işlemleri sonuçlarında bir gelişme görülmüştür. Bu durum, masraflardaki azalmalar ve bazı sigortacıların kârlı olmayan piyasalardan çekilmesi sonucunda ortaya çıkmıştır.

2005 yılında hasarların dağılımı şu şekilde gerçekleşmiştir:

- Motorlu Taşıtlar: 8,2 Milyar Sterlin
- Mal: 4,5 Milyar Sterlin
- Kaza & Sağlık: 2,5 Milyar Sterlin
- Muhtelif & Mali Kayıp: 1,3 Milyar Sterlin
- Genel Sorumluluk: 2,7 Milyar Sterlin
- Deniz, Havacılık & Nakliyat ve Reasürans: 1,4 Milyar Sterlin



Hayat Sigortası ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri

İngiliz Sigortacılar Birliği'ne (ABI) bağlı sigortacıların hayat ve emeklilik faaliyetleri 2005 yılında, 2004 yılına kıyasla yüzde 14'lük bir artış göstererek 100 Milyar Sterlin seviyesine ulaşmıştır. Hayat sigortası primleri yüzde 16 artarken emeklilik primleri yüzde 13 seviyesinde artmıştır.

Polisçe sahiplerine yapılan ödemeler 2005 yılında, 2004 yılına kıyasla yüzde 16 seviyesinde bir artış göstermiş ve 109 Milyar Sterlin olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam emeklilere ve uzun vadeli tasarruf sahiplerine ödenen 59

Milyar Sterlini, diğer sigortacılar ya da emeklilik fonu yöneticilerine transfer edilen 50 Milyar Sterlin tutarındaki emeklilik fonlarını kapsamaktadır.

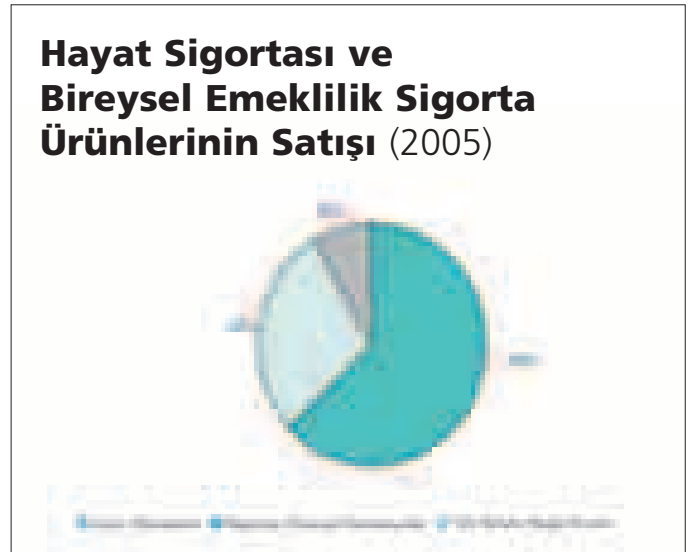
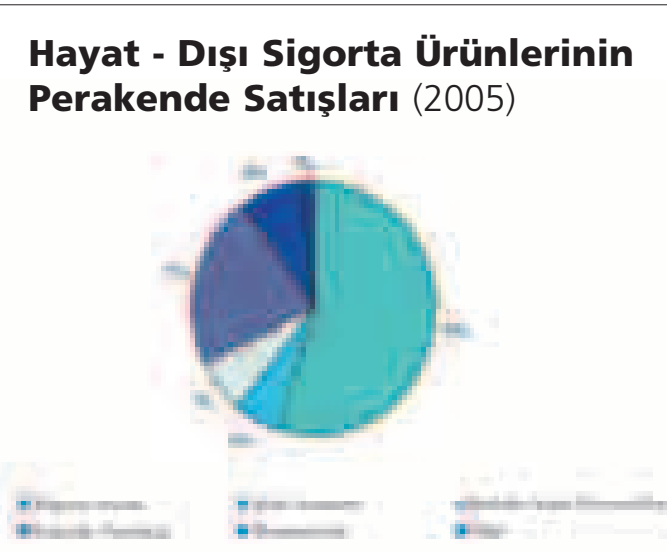
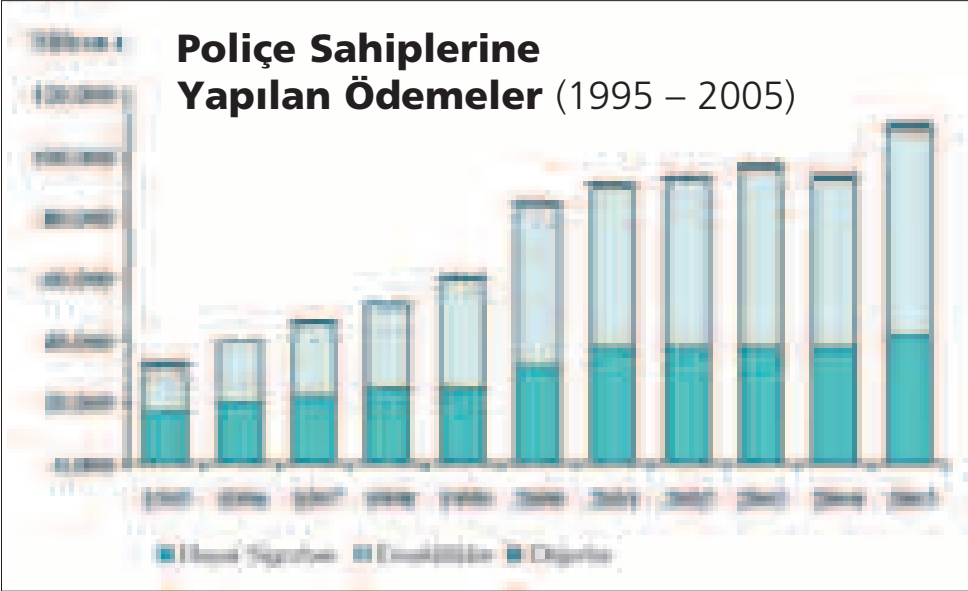
● Sigorta Satın Alma Tercihleri

İngiltere'de geçen on yıllık süre içerisinde bireylerin satın alma tercihlerinde değişiklikler gözlenmiştir.

Hayat-dışı sigorta alanında perakende satışlardaki değişim çok açıktır. Brokerler aracılığı ile sigorta satın alan kişilerin oranı yüzde 54'ten yüzde 32'ye gerilerken, doğrudan sigortacıardan sigorta satın alanların yüzdesi on yıl önceki seviyesini neredeyse korumuş ve 2005 yılında yüzde 31 olarak gerçekleşmiştir.

1995 yılında, hayat sigortası ve bireysel emeklilik ürünlerinin yüzde 47'si bağımsız finansal danışmanlar tarafından satılırken bu oran 2005 yılında yüzde 64'e yükselmiştir.

Bütün bu göstergeler, sigorta sektörünün Birleşik Krallık'ta yaşayan milyonlarca kişinin hayatında sahip olduğu önemli rolü ve ülke ekonomisinin gelişmişlik düzeyindeki payını daha da net bir biçimde ortaya koymaktadır. ■



Avrupa Birliği sigorta sektöründe dış denetim

Onur ACAR

TSRŞB Mali ve Finansal Düzenlemeler Uzmanı

Son yıllarda özellikle Enron, Worldcom, Parmalat gibi şirketlerde muhasebe kayıtlarına ilişkin yaşanan skandallar sonrasında, finansal raporların doğruluğunun ve yasal düzenlemelere uygunluğunun test edilmesi son derece önemli hale gelmiştir. Bu çerçevede, uluslararası muhasebe standartlarına uygunluğu sağlamak üzere denetime ve denetçilere ilişkin belirli normlar getirilmekte ve denetimin uluslararası düzeyde belirlenen standartlara göre yapılması amaçlanmaktadır.

Avrupa Birliği de bu paralelde, dış denetimin iki türü olan bağımsız denetim ve kamu denetimi alanlarında çalışmalarına hız vermiş ve gerek sigorta sektörünü de ilgilendiren genel düzenlemelere gerekse sigorta sektörüne yönelik özel düzenlemelere gitmiştir.

AB SİGORTA SEKTÖRÜNDE KAMU DENETİMİ

Avrupa Birliği'nde sigorta sektörünün düzenlenmesi ve denetlenmesine ilişkin mevzuatın hazırlanması ve takibi, tek pazardan sorumlu olan Avrupa Komisyonu İç Pazar Genel Müdürlüğü'nün Sigortacılık Birimine aittir. Sigortacılık Birimi, hayat ve hayat-dışı sigorta branşlarına ilişkin yasal düzenlemelerden sorumludur. Bu düzenlemeler arasında sigorta sektörünün kamu denetimine ilişkin yekne-

sak bir çerçeveye öngören bir düzenleme bulunmamaktadır.

Ancak, AB Tek Sigorta Piyasasının düzgün işleyebilmesi için gerekli koşullardan biri de, ülkelerdeki denetim sistemlerinin birbirine yakın olmasıdır.

Bir üye ülkedeki denetim otoritesi sigorta ve reasürans şirketlerinin denetimi için sıkı kurallar uygularken, diğer bir üye ülkenin denetim otoritesi daha gevşek kurallar uygularsa, sıkı kurallar uygulanan ülkede kurulmuş olan şirketler rekabette dezavantajlı bir konuma düşeceklerdir.

Bu itibarla, Avrupa Birliği'nde kamu denetimi alanında ortak bir otorite öngörülmeyle beraber, iç pazarın sağlıklı işleyebilmesi gereğinden hareketle, sigortacılık da dahil olmak üzere sektörler bazında uyumlaştırmaya gidildiği görülmektedir.

AB sigorta sektöründe denetimlerin şirketin genel merkezinin bulunduğu ev sahibi üye ülke tarafından gerçekleştirilmesi prensibi benimsenmiştir. Buna göre, gerek şirketin gerekse şubelerin hizmet sağlama serbestisi altında yürüttüğü bütün mali işlemlerde, şirket merkezinin bulunduğu devlet tek yetkili kabul edilmektedir.

Bu sebeple, denetim otoriteleri arasındaki işbirliği de büyük önem kazanmaktadır. AB'de, bir denetim organı, diğer AB ülkelerinde de faaliyet gösteren bir şirketin mali durumunu denetlerken, ihtiyaç duyduğu bilgilerin o ülkelerin denetim organlarıncaya pay-



Avrupa Birliği sigorta sektöründe kamu denetimi alanında daha fazla işbirliği öngörölmekte, bağımsız denetim alanında ise uluslararası denetim standartları benimsenmektedir.

laşılmasına ilişkin düzenlemelere gidilmiştir.

Avrupa Birliği'nde, sigorta sektöründe kamu denetimine ilişkin spesifik bir yasal düzenleme bulunmamakla beraber, hayat sigortası ve hayat-dışı sigortalara ilişkin yayınlanan çok sayıda Direktifte, sigorta sektörünün denetimine ilişkin prensipler getirilmiş ve ulusal denetim otoriteleri arasındaki işbirliği düzenlenmiştir. Ayrıca, sigorta gruplarının denetimine ilişkin de özel düzenlemelere gidildiği görölmektedir.

HAYAT SİGORTASI DİREKTİFİNDE KAMU DENETİMİ

Hayat sigortasına ilişkin tüm düzenlemeleri tek bir Direktif altında toplayan 5 Kasım 2002 tarih ve 2002/83/EC sayılı Direktifin sigorta faaliyetinin yürütölmesine ilişkin koşullar başlıklı 3 üncü bölümünde denetime ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir.

Buna göre, denetimin şirketin merkezinin bulunduğu ülkenin denetim otoritesi tarafından yapılacağı ve şirketin sermaye yeterliliği ile matematik karşılıkları dahil olmak üzere tüm teknik karşılıkları ve bunların yatırıldı-

đı varlıkların denetime tabi tutulacağı belirtilmektedir. Direktifte, şirketin merkezinin bulunduğu ülkenin denetim otoritesinin, tüm şirketlerin sağlam bir idari sisteme, muhasebe sistemine ve iç kontrol mekanizmalarına sahip olmasını gerekli kılacağı da özellikle vurgulanmaktadır.

Ayrıca, başka bir üye devlette şubeler vasıtasıyla faaliyet gösteren şirketlerin merkezinin bulunduğu üye devletin denetim otoritesinin bu şubeleri de denetleyebileceği ifade edilmektedir.

Söz konusu Direktifte denetim otoritelerinin yetkilerinin artırıldığı görölmektedir. Bu çerçevede, AB üye devletlerinde faaliyet gösteren sigorta denetim otoritelerinin bilgi toplama, şirketin faaliyetlerine ilişkin belgelerin ibraz edilmesini talep etme ve yerinde incelemeler gerçekleştirme de dahil olmak üzere ayrıntılı inceleme yapabilme ve sigorta şirketleri, yöneticileri ve sahipleri hakkında gerekli tedbirleri alabilme ve gerektiğinde hukuki yollara da başvurarak bu tedbirlerin uygulanmasını sağlayabilme yetkilerinin bulunması gerekmektedir.

HAYAT DIŞI SİGORTA DİREKTİFLERİNDE KAMU DENETİMİ

73/239/EEC sayılı Birinci Hayat Dışı Sigorta Direktifinde, Üye Devletlerde doğrudan sigorta faaliyetlerine başlanması ve sigorta faaliyetlerinin sürdürölmeleri ile ilgili koşullar belirlenmekte ve denetim otoritelerinin birbirleriyle yakın işbirliği içinde olmaları talep edilmektedir.

88/357/EEC sayılı İkinci Hayat Dışı Sigorta Direktifi, denetim kurumlarının şirketlerin mali durumu ve tüm faaliyetleri ile ilgili ayrıntılı incelemeler yapabilmeleri, bilgi toplayabilmeleri, şirketlerde yerinde incelemeler yapabilmeleri, şirketle ilgili tedbirler alabilmeleri ve gerektiğinde uygun hukuki araçlar kullanarak bu tedbirlerin uygulanmasını sağlayabilmelelerini gerekli kılmaktadır.

92/49/EEC sayılı Üçüncü Hayat Dışı Sigorta Direktifi ise, kendisinden önceki birinci ve ikinci nesil Direktiflerde birçok değişiklik yapmıştır.

Bu Direktifin üçüncü bölümünde de, bilgi

toplama, yerinde denetimler gerçekleştirme yoluyla ayrıntılı incelemeler yapabilmek, şirketler hakkında tedbirler alabilmek ve bu tedbirlerin uygulanmasını sağlayabilmek konularında denetim otoritelerine denetim yetkisi verilmektedir.

EK SİGORTA DENETİMİ DİREKTİFİ

Hayat ve hayat-dışı branşlarda faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin denetimi için getirilen düzenlemelerin yanı sıra, sigorta gruplarının kamu denetimi için 98/78/EC sayılı Direktif kabul edilmiştir.

Şirketin kurulu olduğu Üye Devletin denetim otoritesi tarafından gerçekleştirilmesi öngörülen bu ek denetim, sigorta şirketinin bağlı şirketlerini, iştiraklerini ve bu iştiraklerin bağlı şirketlerini kapsamaktadır.

Burada amaç, sermaye yeterliliğini karşılamak üzere grubun farklı şirketlerinde aynı sermayenin kullanılmasının ve bir sigorta grubunda hissesi bulunan şirketlerin, borçlu hale geldiklerinde bu borçları ödemek üzere bağlı sigorta şirketlerinden sermaye çekmeye çalışmasının engellenmesidir. Ülkemizde ise, sigorta gruplarının denetimine ilişkin özel düzenlemelere gidilmediği görülmektedir.

AB SİGORTA SEKTÖRÜNDE BAĞIMSIZ DENETİM

Avrupa Birliği'nde bağımsız denetim Avrupa Komisyonu İç Pazar Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğunda "şirketler hukuku" başlığı altında yürütülmektedir. Genel Müdürlüğün yasal denetim alanındaki sorumluluğu AB içinde yasal denetimin kalitesini geliştirmeye yöneliktir.

Genel Müdürlük yıllık ve konsolide finansal tabloların Topluluk hukukuna uygun olarak denetlenmesinden sorumlu olup, rekabetçi bir denetim piyasası yaratılması ve denetimlerin yüksek kalitede yapılması için çalışmaktadır.

Bu çerçevede, Genel Müdürlük, denetim firmalarının ve denetçilerin bağımsızlığı, denetçinin sorumluluğu, denetçilerin kamu gö-

zetimi, denetimde uluslararası standartlar ve üçüncü ülkelerle işbirliği konuları ile ilgilenmektedir. Bağımsız denetime ilişkin yasal düzenlemeler sigorta sektörü için de uygulanmaktadır.

ŞİRKET HUKUKU DİREKTİFLERİNDE BAĞIMSIZ DENETİM

Sigorta sektörü için de geçerli olan Dördüncü (78/660/EEC) ve Yedinci Şirket Hukuku Direktiflerinde (83/349/EEC) denetime sadece bir maddeyle değinilerek yasal denetimin kapsamı tanımlanmakta, ancak bu işi kimin yapmaya yetkili olabileceği belirtilmemektedir.

1984 yılında çıkarılan Sekizinci Şirket Hukuku Direktifinde (84/253/EEC) ise, AB Üye Devletlerinde Topluluk müktesebatının gerektirdiği muhasebe belgeleriyle ilgili yasal denetimler yapmakla sorumlu denetçilerin ve denetim firmalarının asgari yeterlilikleri tanımlanmakta ve denetçilerin ve denetim firmalarının onayı, ehliyet şartları, bağımsızlık ilkeleri ele alınmaktadır.

Ancak Direktif, AB üyesi ülkelerin ulusal mevzuatlarında yer alan denetim standartlarının uyumlaştırılmasını öngörmemektedir. Nitekim, söz konusu Sekizinci Direktif yerini 2006 yılında yayınlanan yeni Yasal Denetim Direktifine bırakmıştır.

YILLIK HESAPLARIN VE KONSOLİDE HESAPLARIN YASAL DENETİMİ DİREKTİFİ

Avrupa Komisyonu, ulusal mevzuatlarda yer alan denetim standartlarının Uluslararası Muhasebeciler Federasyonu (IFAC) tarafından belirlenen uluslararası denetim standartlarına uyumlu hale getirilmesini amaçlamaktadır. Bu çerçevede, 2006/43/EC sayılı "4. ve 7. Şirket Hukuku Direktiflerini Değiştiren ve 8. Şirket Hukuku Direktifini Yürürlükten Kaldıran Yıllık Hesapların ve Konsolide Hesapların Yasal Denetimine İlişkin 17 Mayıs 2006 tarihli Direktif" kabul edilmiştir.

IFAC tarafından oluşturulan uluslararası denetim standartlarının AB çapında benim-



senmesinin amaçlanması ve Sekizinci Direktifin ortak denetim standartları, kalite güvenliği ve kamu gözetimi gibi konuları kapsamaması nedeniyle Avrupa Birliği'nde yeni bir Direktif ihtiyacı doğmuştur.

Bu itibarla, Sekizinci Direktifin yerine geçen 2006/43/EC sayılı Yasal Denetim Direktifi, yasal denetçilerin görevlerini tanımlamakta, tarafsızlık ve bağımsızlıklarını garantilemekte, etik ilkeler belirlemekte, kamusal gözetim sistemi getirmekte, AB üyesi ülkelerin ulusal düzenleyici kurumları arasında işbirliği öngörmekte ve AB'de yapılan bütün yasal denetimler için uluslararası denetim standartlarının (ISA) kullanımını benimsemektedir.

Direktif ayrıca, üçüncü ülke denetim kurumları ve denetçileriyle uluslararası düzeyde işbirliği de öngörmektedir. Mayıs 2006 tarihinde kabul edilen ve uygulanması için Üye Devletlere 24 ay süre tanınan söz konusu Direktifte ele alınan başlıca konular şu şekilde özetlenebilir:

- **Onay, Sürekli Eğitim ve Karşılıklı Tanıma:** Üye Devletin yetkili makamlarınca onaylanmış ve mesleki bilgi ve deneyim sahibi denetçiler veya denetim firmalarının denetim yapmasına izin verilecektir. Mesleki yetenek testi yapmak koşuluyla, bir Üye Devlet diğer bir Üye Devletin verdiği onayı tanıyacaktır.
- **Tescil:** Tüm denetçiler ve denetim firmaları münferit bir sicil numarasıyla resmi sicile kaydolacaktır. AB'de denetim raporları yayınlayan tescilli üçüncü ülke denetçileri veya denetim firmaları da Direktifte öngörülen gözetim sistemi, kalite güvencesi, tahkikatlar ve yaptırımlara tabi olacaktır.
- **Profesyonel Etik, Bağımsızlık ve Profesyonel Gizlilik:** Denetim firması, denetçilerinin görevlerini bağımsız şekilde ve kendi müdahalesi olmaksızın yerine getirmesine dikkat edecektir. Denetçiler, denetledikleri şirketlerden de bağımsız olacaktır.
- **Denetim Standartları:** Bağımsız denetim faaliyetleri Avrupa Komisyonu'nun benimseydiği uluslararası denetim standartlarına göre

yürütülecektir. Direktifte ortak denetim standartlarının kullanılması benimsenmekte ancak hangi standartların AB çapında kabul göreceği belirlenmemekte ve bu görev Avrupa Komisyonu'na verilmektedir. Komisyonun, IFAC bünyesinde faaliyet gösteren Uluslararası Denetim ve Güvence Standartları Kurulu (IAASB) tarafından oluşturulan Uluslararası Denetim Standartlarını (ISA) benimsemesi beklenmektedir.

- **Kalite Güvence Sistemi:** Yasal denetçiler ve denetim firmaları yeterli kaynaklara sahip olan ve bağımsız şekilde finanse edilen bir kalite güvence sistemine tabi olacaktır. Kalite güvence incelemesi, denetim standartlarına ve bağımsızlık şartlarına uyulup uyulmadığını, kullanılan kaynakların miktarı ve kalitesinin araştırılmasını ve denetim ücretlerinin incelenmesini kapsayacaktır. Bu incelemeleri yürüten kişilerin, uygun mesleki eğitime, yasal denetim ve finansal raporlama konularında deneyime sahip olması ve kalite güvence incelemeleri hakkında özel bir eğitim alması gerekmektedir.
- **Kamu Gözetimi Sistemi:** Tüm yasal denetçiler ve denetim firmaları kamu gözetimine tabi olacaktır. Kamu gözetimi, yasal denetimle ilgili alanlarda çalışmayan ancak bu alanlarda bilgili olan kişiler tarafından yürütülecektir. Kamu gözetim sistemi, gerektiğinde yasal denetçiler ve denetim firmaları ile ilgili olarak soruşturma yürütebilecektir.
- **Afama ve Azil:** Yasal denetçi veya denetim firması, denetime tabi kurumun mali tablolarını hazırlayanlardan bağımsız olacak ve yasal denetçi yalnızca denetimi sonuçlandıramaması için önemli bir sebebi varsa azledilebilecektir. ■

(Bu yazı Birliğin Sigorta Araştırma ve İnceleme Yayınları dizisinin dokuzuncu kitabı olan "Avrupa Birliği ve Türk Sigorta Sektöründe Denetim" başlıklı kitaptan derlenerek hazırlanmıştır. Uluslararası Sigorta Denetçileri Birliği (IAIS) tarafından sigorta sektöründe kamu denetimine ilişkin olarak oluşturulan küresel standartlar ile Avrupa Birliği'nde ve ülkemizde sigorta sektöründe kamu denetimine, bağımsız denetime ve iç denetime ilişkin oluşturulan kurum, kuruluş ve standartları açıklayan kitap Birlik'ten temin edilebilir.)

Paket Turlarda Müşteriye Güven Zorunlu Sigorta

Av. Zihni METEZADE

TSRŞB Yönetim Kurulu Müşaviri

I- Giriş

Fertlerin, yaşadıkları ortamdan çıkarak, iş eğlence, dinlenme, görme, tanıma, öğrenme gibi muhtelif nedenlerle yaptıkları seyahatleri ve gidilen yerlerdeki ihtiyaçlarının karşılanması ile ilgili faaliyetleri kapsayan turizm; günümüzde ulaşım, haberleşme ve konaklama olanaklarının gereksinimi ve teknolojinin her geçen gün daha üst düzeylere tırmanması ile gerek ülke ekonomisinde gerek dünya ekonomisinde yadsınmaz bir yere sahip bulunmaktadır.

Yatırımlar ve ekonomik kalkınmada, turizmin çok önemli yeri ve rolünün olduğu açıktır. Ancak, bu rolün ve hizmetin ifasında, ferde, düşünüldüğü seyahatin başlangıcından sonuna kadar güven verilmeli ve seyahatin oluşması süresi ve bitimine kadar bu güven devamlılık arz etmelidir.

Bu oluşma, günümüzde turlar şeklinde gelişmektedir. Seyahat acenteleri veya organizatörleri tarafından hava, kara veya deniz yolu vasıtasıyla gerçekleştirilen turların, tur programlarına katılanlara, taahhüt edilen hizmetler şeklinde verilmesi asıldır. Seyahat acenteleri, tur operatörleri tarafından verilen bu hizmetlerin, bazı dış ülkelerde süpermarket zincirleri kanalı ile verilmesi gibi bir gelişim başlamış olmakla beraber, seyahat acenteleri önemini halen devam ettirmektedir. Ülkemizde 2006 yılı itibarıyla 5165 seyahat acentesi bulunmaktadır. 1998 yılında 4328 olan bu sayı yükselerek 5100'lere çıkmış olmakla beraber, bunların bir kısmının da aktif olmadığı bilinmektedir.

Ancak önemli olan yukarıda da değinildiği

gibi belli bir tasarrufunu bu tur programlarına bağılıyanların, yatırdıkları meblağ karşılığı bekledikleri hizmetin vaad edildiği şekilde oluşmasının sağlanmasıdır.

Son zamanlarda "5 yıldızlı otellerde geceliği 9 EURO'ya tatil" gibi sloganlarla kampanya başlatan, taahhüdünü hiç veya gereği gibi yerine getirmeden iflas ederek kapısını kapatan seyahat acentelerinin müşteriye istismarının önlenmesi asıl amaç olmalıdır. Sektöre duyulan güven sarsılmamalıdır. Bu tür seyahat acentelerinin belgelerinin iptal edilmesi caydırıcı ve cezalandırıcı bir önlem olmakla beraber, belge iptali, tüketicinin yatırdığı bedelin iadesini veya seyahate çıkmış ise geri dönmelerini sağlamayacaktır. Tüketicinin seyahat girişiminin istenilen şekilde sonuçlandırılmamasından doğan zararı karşılanmalıdır.

Yasa koyucu, seyahat acentelerinin müşteriye aldatıcı ülke turizmini sarsıcı, kamu güvenini yıpratıcı bu tür davranışlarda bulunmalarını önlemek, sunulan hizmetlerin açıklayıcı ve geniş bilgilerle tüketici tarafından bilinmesini ve bu tür programlarının sigortalanması suretiyle zararın giderileceğini düşünmüş; Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanununun 12nci maddesinde yaptığı değişiklikle "Zorunlu sigorta"yı getirmiştir.

Seyahat Acentelerinin Türkiye'de sattığı paket turlarla ilgili bu madde yanında, Kanunda yapılan düzenlemelerle seyahat acentelerinin yükümlülükleri, kanun veya ilgili mevzuatta belirlenen esaslara uymayan acentelere verilecek cezalar ve belge iptali gibi hususlarda da yeni hükümler sevk edilmiştir.

Ülkemizde, iç turizm pazarındaki potansiyelin 6.5 milyar dolayında olduğu, seyahat acentesi ile seyahat eden yerli turist sayısının 1 milyona yakın olduğu tahmin edilmektedir.



Getirilen ve Yasaya göre 13.4.2007 tarihinde uygulamaya girecek zorunlu sigorta ile paket tur yolu ile seyahat edenlerin sayısında artış olması beklenilmektedir.

II. KONUYA İLİŞKİN TÜKETİCİ KORUMA MEVZUATI

Kanımızca, turizm sektörüne katkısı olacak ve sektör güvenini artıracak en önemli gelişme Türkiye'deki paket turlarda sigorta zorunluluğudur.

12ncimaddeden önce, paket turlar, Paket Seyahat, Paket Tatiller Hakkındaki Avrupa Konseyi Direktifinin Tüketicinin Korunmasına ilişkin düzenlemeleri dikkate alınarak 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun 6/c maddesiyle düzenlenmiştir ve paket tur sözleşmelerine ilişkin usul ve esasların Bakanlıkça belirleneceği belirtilmiştir.

Paket tur sözleşmeleri, bilahare 13.6.2003 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan bu sözleşmelerin uygulama usul ve esasları hakkındaki yö-

netmelikle daha etraflı bir şekilde hükme bağlanmıştır. Bu nedenle, paket tur sözleşmelerine ilişkin düzenleme ve uygulaması ile Sanayi ve Ticaret Bakanlığı görevli ve yükümlü iken son olarak, 13.1.2007 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Fikir ve Sanat Eserleri Kanununun, Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Bilgi Kanunu ile Turizmi Teşvik Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'la 1618 sayılı Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanununun 12nci maddesinde değişiklik yapılmış, paket turlarda zorunlu sigorta yapılması yükümlülüğü getirilmiştir.

Konunun daha iyi anlaşılabilmesi için yukarıda değindiğimiz düzenlemelerdeki hususlara açıklık getirilmesi zaruridir. Önce paket tur nedir? Bunun bilinmesinde fayda vardır. "Paket Tur" ile normal "Tur" birbirinden farklı kavramlardır.

"Tur", Türkiye'nin tarihi doğal, kültürel, turistik değerlerden en az birini tanıtmaya ve ulaştırmaya birlikte kapsayan, bu hizmetlerin dahil olduğu



tek bir fiyatla satılan veya satış taahhüdü yapılan ve hizmeti yirmi dört saatten kısa bir süreyi kapsayan ticari faaliyettir. Seyahat acentesi kanalıyla yapılan bu faaliyette, ulaştırma konaklama ve bunlara yardımcı sayılmayan diğer turistik hizmetlerden en az ikisinin birlikte her şeyin dahil olduğu fiyatla satılması veya satış taahhüdü yapılması ve hizmetin yirmi dört saatten uzun bir süreyi kapsamaması veya gecelik konaklamayı içermesi halinde "Paket Tur" söz konusudur. Buna ilişkin olarak yapılan sözleşmelere "Paket Tur Sözleşmesi" denilmektedir.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığının bu konuda çıkardığı, yukarıda da değinilen Yönetmelikte, paket tur sözleşmesine taraf seyahat acentesi sözleşmeden doğan yükümlülüklerin gereği gibi ifa edilmemesinden dolayı sorumlu tutulmuştur. Ancak sözleşmenin hiç veya gereği gibi ifa edilmemiş olmasında, sözleşmenin diğer tarafı olan tüketicinin kusurunun olması veya sözleşmenin yerine getirilmesinde mücbir sebebin bulunması halinde seyahat acentesi so-

rumlu tutulamayacaktır.

Tüketicinin Korunmasına İlişkin mevzuata göre; paket tur sırasında, seyahat acentesinin, paket tur sözleşmesinin konusunu teşkil eden ve esaslı unsuru oluşturan hizmetlerden bir veya bir kaçını sağlayamaması veya sağlamayacağına anlaşılması halinde, acente, paket turun devamını sağlamak üzere tüketiciye ayrıca bir maliyet yüklemeksizin, eşdeğerde alternatif düzenlemeler sağlamak ve sözleşmede yer alan hizmetlerle, sunulan hizmetler arasında bir farkın oluşması halinde ise farkı da tazmin etmekle yükümlü bulunmaktadır. Söz konusu alternatif düzenlemelerin yapılmasının mümkün olmaması halinde ise farkı tazmin etmekle yükümlü bulunmaktadır.

Söz konusu alternatif düzenlemelerin yapılmasının mümkün olmaması halinde veya acente tarafından yapılan öneriler, haklı nedenlerle tüketici tarafından kabul edilmediği takdirde, seyahat acentesi sözleşmenin diğer tarafı olan tüketicinin, hareket yerine veya ka-



bul edeceği herhangi bir dönüş noktasına geri dönmesini teminen, eş değer bir ulaşım imkanı sağlayacaktır. Tüketicinin yaptığı bütün ödemeleri de, on gün içinde iade edecek ve gerekli hallerde zararını da tazmin edecektir.

Görülüyor ki, tüketiciyi koruma mevzuatında, seyahat acentesinin sorumluluğundan doğan zararın tazmin esasları öngörülmuş, ancak sigortaya yer verilmemiştir. Sigorta, tüketici tarafından sözleşmenin iptal edilmesi halinde iptal masraflarını veya kaza veya hastalık halinde ülkesine geri gönderilme ve yardım masraflarını teminat altına alacak şekilde, tüketici tarafından isteğe bağlı bir şekilde yapılabilecek ve bu durum paket tur hakkında bilgi isteyen tüketiciye verilecek bilgilendirmeye ilişkin tanıtım broşüründe de belirtilecektir.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca düzenlenen bu mevzuatın hazırlanmasında Avrupa Birliği'nin 13.6.1990 tarihli, paket Tur hakkındaki Konsey direktifinden istifade edilmiş ve mevzuat bu Direktif paralelinde hazırlanmıştır.

III. ZORUNLU SİGORTA

1) Zorunlu Sigortanın Nedeni

Yasa koyucu, Tüketici Koruma Mevzuatındaki sigortanın, zorunlu olmayıp ihtiyari, tavsiye mahiyetinde olmasını tüketicinin korunması için yeterli görmemiştir. Esasen, tüketici isterse bu sigortayı yaptırabileceğine göre, tüketici bir anlamda kendi isteği ile koruma sağlamakta, seyahat acentesinin mesleki faaliyeti sebebi ile varsa tüketiciye verdiği zarar korumasız kalmaktadır.

Bu nedenle, yasa koyucu önce seyahat acentelerinin, müşterileri ile biletlerini satacakları ulaştırma müesseselerine sunacakları hizmetler ve diğer seyahat acenteliği işlemlerinden doğacak yükümlülüklerini yerine getirme karşılığı alınan teminatı artırmıştır. Kanunda yapılan değişiklikten önce (beş YKR) gibi güncelliğini kaybetmiş ve çok düşük kalan bu teminatı asgari beş bin Yeni Türk Lirası; azami otuz bin Yeni Türk Lirası arasında Bakanlıkça belirlenecek şekilde yükseltmiştir. Ancak, bu teminatın da düşük kaldığı açıktır.

Teminatların güncellenmesinde birkaç bin

turiste hizmet veren seyahat acentelerinden her turist bakımından doğabilecek zararı tazmine yeter teminat alınmasının maliyet bakımından seyahat acenteliği faaliyetini gerçekleştirmeyi güçleştireceği düşünülmüş ve bu teminat yerine, seyahat acentelerince zorunlu sigorta sistemi getirilmiştir. Ne var ki bu sistemin, bugünkü düzenleme ile ne derece yürütülebileceği tartışmalıdır.

Kanımızca, seyahat acentelerinden her birinin binlerce kişiye hizmet taahhüdünde bulunduğu göz önüne alınırsa, acentelerin taahhütlerini gereği gibi yerine getirmemeleri veya getirememelerinden doğan zararın yalnız sigortaya yüklenilmesi, acentenin sorumluluğunun dikkate alınmaması, aşağıda da belirtileceği gibi, sigorta uygulamasını atıl kılacak sonuçlar verebilecektir.

2) Zorunlu Sigortanın Kapsamı

5571 sayılı değişiklik kanununun 7nci maddesi ile 1618 sayılı seyahat acenteleri ve seyahat acenteleri birliği kanununun 12nci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde hükmüne göre;

"Seyahat acenteleri, Türkiye'de satılan paket turlarda:

a) Düzenledikleri paket tur kapsamındaki; müşteriye taahhüt ettikleri hizmetlerin acentenin iflası da dahil olmak üzere herhangi bir nedenle verilmemesi veyahut taahhüt edilen şekilde verilmemesinden kaynaklanabilecek sorumluluklarını sigorta ettirmek zorundadır. Bu durumda sigortacının sorumluluğu en az paket tur bedeli kadar olmalıdır. Müşteri, sigorta kapsamındaki zararını doğrudan doğruya sigorta şirketinden talep edebilir.

Seyahat ve sigorta şirketleri, sigorta sözleşmelerini yaptıkları andan itibaren beş iş günü içerisinde sözleşmenin bir örneğini Bakanlığa göndermekle yükümlüdürler. Sözleşmenin süresinden önce sona ermesi halinde bu durum aynı süre içerisinde seyahat acenteleri ve sigorta şirketleri tarafından Bakanlığa bildirilir.

İlgili branşta ruhsatı bulunan sigorta şirketlerinin paket tur sigortası yapmaları zorunludur.

Hazine Müsteşarlığı gerekli durumlarda sigorta primlerini belirlemeye yetkilidir.

b) Paket tur sözleşmesi düzenlenirken müşteriye:

1) Müşterinin kaza ve hastalık halinde çıkış noktasına dönüş masraflarını,

2) Her türlü kazadan doğan zararını ve tedavi masraflarını,

poliçe limiti kadar karşılayacak şekilde sigorta ettirilebileceğini bildirmekle yükümlüdürler.

3) Sigorta bedeli ve diğer değerlendirmeler:

Yukarıda (1) no'lu kısımda da belirtildiği gibi "Tüketicinin Korunması Hakkındaki Mevzuatla getirilen; tüketici tarafından iptal masraflarını ya da kaza veya hastalık halinde ülkesine geri gönderilmede dahil olmak üzere yardım masraflarını teminat altına alacak sigortanın, isteğe bağlı olması ve tavsiye mahiyetinde yapılmasının tüketiciyi tam anlamıyla korumadığına; bu çerçevede, anılan kanunda yer alan 50.000TL (5 YKR) teminatın güncelliğini yitirdiği-

ne; ancak teminatların güncellenmesinin maliyet bakımından seyahat acenteliği faaliyetini güçleştireceğine değinen yasa koyucu "Bu durumda, teminat yerine, seyahat acentelerince zorunlu sigorta sisteminin getirilmesini" öngörmüştür.

Gereğe göre, madde ile turistlere, tahhüt edilen hizmetin verilmesi, kaza ve hastalık halinde ülkelere göre dönme masrafları, kaza halinde kazadan doğan zararlarının her biri ayrı ayrı paket tur bedeli kadar, toplamda paket tur bedelinin üç katı kadar sigortalıların ve ayrıca kazadan doğan tedavi masraflarının tamamı için sigortalıların amaçlanmıştır" denilmiştir.

Madde hükümlerinin değerlendirilmesinde aşağıdaki hususlar dikkatimizi çekmiştir.

- Yürürlüğe konulan 12nci madde, kanunun TBMM'ne sevk edilen metnine nazaran değişik bir şekilde kabul edilmiştir. İlk metinde sorumluluğun "paket tur bedeli kadar" olması öngörüldükten, madde hükmünde "en az paket tur bedeli"



li kadar” denilmek suretiyle sorumluluk ucu açık bir hale getirilmiştir. Aşağıda da değinileceği gibi, esasen reasürör açısından limitli teminat alınan bu sigortayı da, sorumluluğa bu derece açık bir kuvertürle istenme olanağı tanınması ve sigortayı yapma zorunluluğunu, bir başka ifade ile, sigortanın şirketlerce yapılmasını güçleştirmiştir.

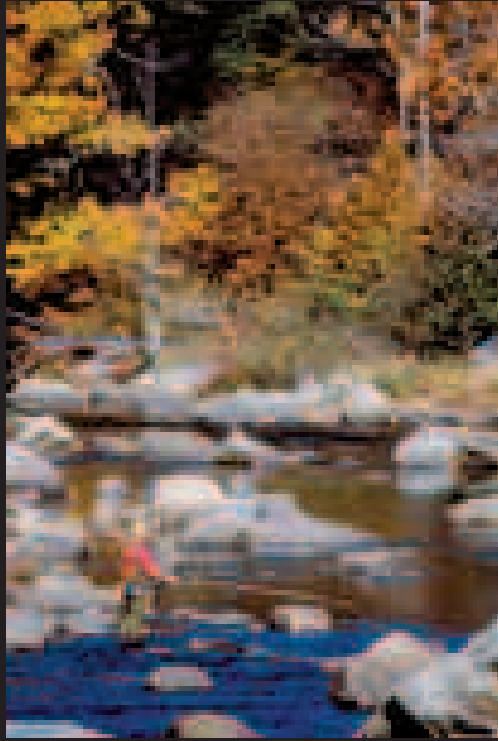
Zira, 12nci maddenin (a) fıkrasının üçüncü paragrafından “ilgili branşta ruhsatı bulunan sigorta şirketlerinin paket tur sigortası yapmaları zorunludur” denilmiştir. Bir seyahat acentesinin 200 bin kişiye, tur başına 500 dolardan paket tur satması halinde, sigorta şirketinin en az 100 milyon dolar teminat vermesi halinde reasürans bulması zorluğu açıktır.

Her bir olayda veya paket turda azami sorumluluğun belirlenmesi, bunun üstünde miktarın acente teminatı veya sağlanacak banka teminatı ile karşılanması gibi taahhütlerin teminat alınması yollarının seçilmesi, sigorta şirketlerini rahatlatacaktır.

- 12nci madde ile getirilen hükümden “en az paket tur bedeli kadar”, acentenin iflası da dahil, müşteriye taahhüt edilen hizmetlerin herhangi bir nedenle verilmemesi veya taahhüt edilen şekilde verilmemesi hallerinde doğan sigortacının sorumluluğunda mutlak bir ifade kullanılmıştır. Paket tur sözleşmesinin ifa edilememesinde mücbir sebep, beklenilmeyen hal veya müşterinin kusuru gibi hizmetin ifasını veya gereği gibi yapılmamasını engelleyen hususlara ilişkin bir hüküm sevk edilmemiştir.

- Avrupa Birliği Direktifinde ve ülkeler mevzuatında seyahat acentesinin sorumluluğunda ana prensip; tüketiciye karşı yüklenilen taahhüdün verilmemesi veya taahhüt edildiği şekilde verilmemesidir.

Bunun yanında, Avrupa Birliği direktifinin 7nci maddesine göre, seyahat acentesi veya organizatörün, mali yetersizliği veya iflası halinde alınan bedellerin iadesini ve müşterinin geri



dönüşünü karşılayan yeterli garantileri sağlamış olmaları ve bunu sözleşmede belirtmeleri gerekmektedir.

- Direktifte, bu konuda sigorta deyimi kullanılmamıştır. Ancak, direktifin 4üncü maddenin 1/b/IV fıkrasında müşteri bilgilendirilirken, tüketicinin sözleşmeyi iptal etmesi halinde iptal masraflarını veya kaza veya hastalık halinde geri gönderilme

masraflarını da kapsayan isteğe bağlı bir sigorta sözleşmesi yapılabileceğine ilişkin bilgi verilmesi öngörülmüştür.

- Direktifin 5inci maddesine göre de Devlet seyahat acentesi ve organizatörün sorumluluğunu karşılayacak tedbirleri alacaktır.

4) Dış ülkelerdeki uygulamalara ve farklılıklara gelince:

Avrupa Birliğinin 90/314 sayılı Direktifi, birliğe dahil ülkelerin mevzuatında, kanun veya diğeri yasal düzenlemeler şeklinde yer almış ve direktif hükümleri çerçevesinde seyahat acenteleri veya tur düzenleyenlerin sorumlulukları belirtilmiştir.

Bu açıdan bakıldığında, seyahat acenteleri için belli bir sermayenin olmadığı, istenilen asgari sermayenin ülkeler arasında farklılık gösterdiği anlaşılmaktadır. Almanya’da bu tür turistik teşebbüsler için asgari bir sermaye öngörülmemiştir. Bu sermaye Yunanistan’da 11830 euro, Portekiz’de ise acente ve distribütörler için 99700 euro; İspanya’da seyahat acenteleri için minimum 60.000 euro’dur.

Buna mukabil Direktifin 7nci maddesi uyarınca istenilen mali teminatlar gene ülkelere göre değişik olmakla beraber, 4 milyon euro kadar çıkabilmektedir. Avusturya’da banka garantisi veya sigorta istenilmekte; Danimarka’da iş hacmine göre eseli garanti aranmakta ve plafon 4 milyon euro’ya ulaşabilmektedir.

İsviçre’de, Danimarka’da ve İtalya’da bu konuda özellikle iflas ve ödeme güçlüğü’nün

yetersizliği halinde, garanti fonu devreye girmektedir. Yunanistan’da, ülkemizde olduğu gibi sigortanın zorunlu olması öngörülmüştür.

IV) FARKLILIKLAR, SORUNLAR VE SONUÇ

Seyahat Acenteleri Birliği Kanununun 12nci maddesi ile getirilen zorunlu sigortanın, Avrupa Direktifi ve buna uygun uygulamalarla olan farklılığı ve doğabilecek sorunlara ilişkin görüşlerimiz ana hatları ile aşağıda belirtilmiştir. Şöyle ki;

1) Seyahat Acenteleri Birliği Kanununun 12nci maddesinde, seyahat acentelerinin paket turlarda taahhüt ettikleri hizmetlerin herhangi bir nedenle verilmemesi veya taahhüt edilen şekilde verilmemesi halinde, müşteri sigorta kapsamındaki zararını doğrudan doğruya sigorta şirketinden talep edebilecektir. Oysa, Avrupa Birliği Direktifinde ve buna uygun olarak düzenlenen ülkeler iç mevzuatı ve uygulamalarında ve Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca yürürlüğe konulmuş olan Paket Tur Sözleşmeleri Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelikte; seyahat acentesinin paket turun devam etmesi için tüketiciye (müşteriye) ilave maliyet getirmeyen alternatif seyahat düzenlemeleri yapmasına olanak verilmiştir.

Müşteriye önerilen bu düzenlemeler ile seyahat sözleşmesindeki düzenlemeler arasında sunulan hizmetler açısından fark varsa, seyahat acentesi ayrıca bu farkı tazmin edecektir. 12nci madde de bu husus öngörülmemiş ve doğrudan doğruya sigorta şirketinden zararı talep hakkı tanınmıştır. Bu durum, sigorta şirketini müşkül duruma sokacak; bir anlamda, sigorta şirketinden hüsnüniyet esaslarına uygun düşmeyen talepte bulunmaya yol açacak, şirketin risk yükünü yükseltecektir.

2) 12nci maddede sigortacının en az paket tur bedeli kadar sorumlu olması hükmü getirilmiştir. Bu hükümlerle ucu açık bir sigorta bedeli istenmesi ve saptanmasına yol açılmaktadır. Oysa seyahat acentesinin ana sorumluluğu, pakete bağlı hizmetlerin ifa edilememesi ve bazı hallerde gidiş dönüş masraflarını içermektedir. Bazı ülkelerde (İsviçre gibi) maddi zararlar paket bedelinin en fazla iki mislidir. Nitekim söz konusu madde, TBMM’ne de sevk edilirken

toplamda paket tur bedelinin üç katı kadar sigortalama öngörülmüş idi. Oysa, bugünkü hali ile madde hükmü, sigorta şirketlerinin çok büyük teminatlar vermesine neden olacak, bu durum reasürans bulmayı zorlaştıracaktır.

3) 12nci madde seyahat acentelerini;

“Paket tur sözleşmesi düzenlenirken müşteriye

a) Müşterinin kaza ve hastalık halinde çıkış noktasına dönüş masraflarını,

b) Her türlü kazadan doğan zararını ve tedavi masraflarını

Poliçe limiti kadar karşılayacak şekilde sigorta ettirilebileceğini bildirmekle yükümlü tutmuştur.

Madde bu hali ile ileride ihtilaflar doğuracaktır.

Avrupa Birliği Direktifinde ve uygulamalarda kaza veya hastalık halinde ülkesine geri gönderilme de dahil olmak üzere yardım masraflarını içeren sigorta, müşterinin isteğine bağlıdır.

Kanun hükmü ise bunu zorunlu hale getirmiştir.

Madde hükmündeki “sigorta ettirebileceği” ifadesi çok kişiye sigortanın ihtiyari olduğu kanısını vermektedir. Oysa, 12nci maddenin yukarıda da belirttiğimiz açık gerekçesi bu teminatların zorunlu sigorta içinde olduğunu göstermektedir. Bunun bir başka kanıtı da madde hükmüdür, maddenin son ibaresindeki bu “poliçe limiti kadar” ifadesidir, sorumluluğun sınırını kısıtlamıştır. İhtiyari sigortada, sigorta teminatının hudutu sigortayı yaptırmak isteyenine bağlıdır ve Kanunen tahdit edilmesi düşünülemez.

4) Diğer yandan, yukarıda değinilen hükümdeki kaza ve hastalığın tanımlarına; içeriğinin belirlenmesine ve hangi hallerde olmuş sayılacağına; özellikle sigortacının her halükarda sorumlu olup olmayacağına, bir anlamda da, kusurun araştırılıp araştırılmayacağına bilinmesine ihtiyaç vardır. Yasada, müşterinin kusuru, mücbir sebep, beklenilmeyen hal gibi sorumluluğu teminat dışı bırakacak veya azaltacak hallerde değinilmemiştir. Mutlak bir sorumluluğun düşünülmemesi lazımdır. Avrupa Birliği Direktifi ve ülkeler mevzuatı böyledir.

5) Diğer yandan, Avrupa Birliği ve buna ilişkin uygulamalarda seyahat acentesinin iflası



veya ödeme yetersizliği halinde müşterinin ödemiş olduğu ücretlerin ve ülkesine dönüşün garanti edileceği hükme bağlanmıştır. 22nci maddede, bu konularda açıklık yoktur.

6) Bazı Avrupa Ülkelerinde (İsviçre, İtalya, Danimarka gibi), seyahat acentelerinin bir araya gelmek suretiyle kurdukları Garanti Fonlarının finans kaynağı, acentelerin katılım paylarından oluşmaktadır. Garanti Fonu, seyahat acentesinin sorumluluğunu karşılayamaması halinde devreye girmekte; özellikle, seyahat acentesinin sözleşmeden sonraki dönemde, seyahatten önce veya seyahat sırasında; iflası, taahhüdünü yerine getirmede mali yetersizliği, aczi halinde Fon gerekli ödemeleri yapmaktadır.

Sonuç olarak; Seyahat Acenteleri Birliği Kanununun 12nci maddesi ile getirilen düzenleme, gerek kapsam, gerek anlam, gerekse uygulama açısından bu konudaki Avrupa Birliği

Direktifi ve buna ilişkin uygulamalardan çok farklıdır. Madde hükmünün düzenlemesinde belirsiz ve kanımızca yanlış hükümler mevcuttur ve bu hali ile sorunlara neden olacaktır.

Diğer yandan reasürans açısından ne derece teminat bulunacağı şüphelidir.

Ayrıca tüketiciyi koruma mevzuatı ile uyuşmayan hükümleri, ancak her iki mevzuatın da uygulanması zorunluluğu, konuyu karmaşık hale getirmektedir. Bu nedenlerle, 12nci madde hükmünün yayınlandığı 13.1.2007 tarihinden 3 ay sonra, 13.4.2007 tarihinde yürürlüğe girecek zorunlu sigortaya ilişkin hükümlerin yeniden gözden geçirilmesi ve söz konusu yasa hükmünde değişikliklerin sağlanması; mümkün olmadığı takdirde, bu sigortaya ilişkin Genel Şartları hazırlayacak Hazine Müsteşarlığınca, Genel Şartlarla konuya işlerlik ve açıklık kazandırılmasının gerektiği görüşündeyiz. ■





Sigorta sözleşmelerinde bilgilendirmeye ilişkin yönetmelik

NEDEN İHTİYAÇ DUYULDU?

Karmaşık matematiksel teknikler ve kapsamlı hukuki altyapıya sahip özel sigortacılık uygulamalarının, bu meslek dışında yer alan kişilerce yeterince anlaşılabilmesi ve özellikle sözleşmenin kurulması safhasında sigorta ettirenin yeterli bilgiye sahip olmaması önemli bir sorun teşkil etmektedir.

Sigortacılıkta birçok farklı branş olması ve sözleşmede verilen teminatların kapsamının ürünler, hatta şirketler arasında farklılık göstermesi, sigorta sözleşmesi hakkında tam anlamıyla bilgi sahibi olmayan kişilerin sigortaya bakışını olumsuz etkilemekte; bu durum toplumda sigortalılık bilincinin gelişmesine, sektörün gerçek potansiyelini kullanmasına, dolayısıyla hak ettiği büyüme performansını yakalamasına engel olmaktadır.

İngiltere, Fransa ve Almanya başta olmak üzere bazı Avrupa Birliği ülkelerinde, sigortacının, sigorta ettireni/sigortalıyı bilgilendirme yükümlülüğüne ilişkin uygulamalar bulunmaktadır. Türk Hukuk sisteminde ise sigortacının bilgilendirme yükümlülüğüne ilişkin normatif dayanak teşkil eden hükümler Türk Ticaret Kanunu, Medeni Kanun ve Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun çeşitli maddelerinde zımni olarak yer almakla birlikte, sigortacının bilgilendirmeye ilişkin yükümlülükleri şu an yürürlükte bulunan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda ve Sigorta Genel Şartlarında açıkça öngörülmemiştir.

Bununla birlikte, önümüzdeki dönemde yasalama beklenen yeni Türk Ticaret Kanunu Tasarısının "Aydınlatma Yükümlülüğü" alt başlıklı 1423 üncü maddesinde sigortacı ve yetkili acentesinin aydınlatma/bilgilendirme yü-

kümlülüğüne ilişkin açık hüküm bulunmakta; kanun hükmü Hazine Müsteşarlığına, özellikle AB normlarını da dikkate alarak, sigortalıları bilgilendirme konusunda düzenleme yapma yetkisi vermektedir.

Özetlenen bu nedenlerle, sigortalıların sözleşme kurulmadan önce sigortanın kapsamı ve uygulanmasına ilişkin bilgi eksikliklerinin giderilmesi ile sözleşme süresince ortaya çıkabilecek ve onu etkileyebilecek değişiklik ve gelişmelerden haberdar edilebilmesini teminen sigortacı tarafından yerine getirilmesi gereken yükümlülükleri düzenleyen "Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirmeye İlişkin Yönetmelik", 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun Ek 2 nci maddesine istinaden hazırlanarak 28 Kasım 2006 tarih ve 26360 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Yönetmeliğin, poliçe bilgileri ve tazminat işlemlerinin durumuna ilişkin bilgilerle hayat sigortası sözleşmeleri kapsamındaki güncel bilgiler ile hayat-dışı sigortalarda poliçe bilgileri ile tazminat ödemelerine ilişkin bilgilere internet ortamında ulaşılabildiğini düzenleyen 13 üncü maddesinin dördüncü fıkrası hariç, 1 Haziran 2007 tarihinde yürürlüğe girmesi öngörülmüştür.

BİLGİLENDİRME FORMLARI

Yönetmelikle getirilen ilk yükümlülük, sözleşme kurulmadan önceki müzakere safhasında sigorta şirketi ve/veya yetkili acentesi tarafından, sigorta ettiren veya sigortadan menfaat sağlayacak diğer kişilere sözleşmeye ilişkin gerekli bilgilerin sözlü ve yazılı olarak sağlanmasıdır. Bu çerçevede yapılacak şifahi bilgilendirmenin yanı sıra, sözleşmeye taraf olmak

isteyen kişilere 1 Haziran 2007 tarihinden itibaren, sigortacı tarafından bir "Bilgilendirme Formu" verilmesi öngörülmüştür.

Farklı sigorta türleri için ayrı ayrı hazırlanacak formların şekil ve içeriğini Hazine Müsteşarlığı belirlemektedir. Şirketler, form üzerinde boş bırakılan alanları gerçeğe ve tespit edilen biçime sadık kalarak dolduracaktır. Formların basım ve acentelere dağıtım işleri de sigorta şirketleri ile TTK ve özel sigortacılık mevzuatı kapsamında risk üstlenen diğer kurum ve kuruluşlar tarafından yapılacaktır.

Hazine Müsteşarlığınca ilk aşamada, mal sigortaları kapsamındaki sigorta sözleşmelerinde kullanılacak taslak bir form hazırlanmış ve 15 Ocak 2007 tarih ve 2007/1 sayılı sektör duyurusu ile gerekli hazırlıkların yapılabilmesini teminen sigorta şirketlerinin kullanımına sunulmuştur.

Söz konusu form, Cam Kırılmasına Karşı Sigortada, Elektronik Cihaz Sigortalarında, Emtea Nakliyat Sigortalarında, Hırsızlık Sigortasında, Hayvan Hayat Sigortasında, İnşaat Sigortalarında, Kümes Hayvanları Hayat Sigortasında, Kara Taşıtları Kasko Sigortasında, Makina Kırılması Sigortasında, Kıymet Nakliyat Sigortasında, Montaj Sigortalarında, Sera Sigortasında, Yangın Sigortasında, Yangına Bağlı Kar Kaybı Sigortasında ve Tekne Sigortalarında kullanılacaktır. Devlet Destekli Tarım Sigortaları ile Zorunlu Deprem Sigortası için bu formun kullanılması zorunlu değildir. Hayat, sağlık ve sorumluluk sigortaları başta olmak üzere diğer sigorta türleri kapsamındaki sözleşmelerde kullanılacak formlara ilişkin çalışmalar halihazırda devam etmektedir.

GENEL YÜKÜMLÜLÜKLER

Yönetmelikle ikinci olarak, sigorta sözleşmesinin devam ettiği dönemde sigortacının bilgilendirmeye ilişkin genel yükümlülükleri düzenlenmiştir.

Bu çerçevede sigortacının, sözleşmeye konu sigortaya ilişkin mevzuatta meydana gelen değişiklikler başta olmak üzere; iflâs veya tasfiyesini, ilgili branşlarda yapılan ruhsat iptallerini, tüm branşlarda sözleşme yapma yetkisinin kaldırıldığını ve sözleşmenin devamı sırasında ortaya çıkabilecek, sigorta ettiren ile sözleşmeden yararlanacak kimselerin hak, borç ve yükümlülüklerini doğrudan etkileyebilecek nitelik-

teki her türlü değişiklik ve gelişmeleri, sigorta ettirene veya sözleşmeden menfaat sağlayacak kişilere, en geç on iş günü içinde bildirmesi hüküm altına alınmıştır. Ayrıca, bu kapsamda yapılacak bilgilendirmede kullanılacak araç ve yöntemler tespit edilmiştir.

ŞİKAYET BİRİMİ KURULMASI

Sigorta şirketlerine en az iki kişiden oluşan bir "Şikayet Birimi" kurma yükümlülüğü getirilmiştir. Söz konusu birim, sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayanlar tarafından yazılı veya elektronik iletişim araçlarıyla yöneltilen sigortaya ilişkin şikayetler ile sözleşmeye bağlı olarak yapılacak ödemeler de dahil olmak üzere sözleşmeye ilişkin her türlü bilgi talebini, başvurunun kendisine ulaşmasından itibaren on beş iş günü içinde cevaplandırmakla yükümlü olacaktır.

KURUMSAL İNTERNET SİTESİ

Son olarak, sigorta şirketlerine kurumsal internet sitesi kurma zorunluluğu getirilmiş ve genel bilgilendirme misyonu ile uyumlu olarak sitede yer alacak bilgi ve dokümanların asgari şekil ve içeriği tespit edilmiştir.

Bu konuda getirilen belki de en önemli düzenleme, poliçe bilgileri ile tazminat işlemlerine ilişkin güncel bilgilere internet ortamında erişimin sağlanmasıdır. Bu çerçevede, sigorta şirketleri tarafından kurulacak sisteme, sigortaya ait poliçe numarası, hasar dosya numarası veya diğer kişisel bilgiler kullanılarak giriş yapılabilecektir.

Buna benzer bir yükümlülük hayat sigortası şirketleri için de getirilmiştir. Hayat sigortası sözleşmelerinde; tahakkuk eden ve tahsil edilen primlere, verilen teminatlara ve her bir teminata ilişkin tutarlara, kesintilere (komisyonlar, idari ve tahsil masrafları ile diğer giderler), varsa birikim ve kâr payı tutarına, kâr payı oranlarına, iştirak, ikraz ve tenzil değerlerine, ikraz ve tenzildeki sözleşmelerin durumuna ilişkin güncel bilgilere, internet üzerinden erişilebilmesini teminen şirketlerin gerekli sistemi kurması hüküm altına alınmıştır.

Bu konuda belli bir teknik hazırlık süreci gerektiği gözönüne alınarak, uzaktan erişime olanak sağlayan bu iki düzenlemenin 1 Aralık 2007 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmesi öngörülmüştür. ■



Av. Zihni METEZEDE
TSRŞB Yönetim Kurulu Müşaviri

Kamu İhale Mevzuatı ve sigorta

Günümüzde yüksek risk taşıyan kamu emlakı ile ilgili ihalelerde ve büyük projelerle yapılan inşaatlarda, sigortaya olan ihtiyaç açıktır. Risklerin büyük olması nedeni ile bu tür projelerin bir yüklenici tarafından sigortalanması zordur. Riskin paylaşımını teminen çok kere sigorta şirketleri bir araya gelmekte ve "ortak girişim" yolu ile hizmeti paylaşmaktadır.

Gerek uluslar arası uygulamalarda, gerek ülkemizde ortak girişim, iş ortaklığı şeklinde olduğu gibi konsorsiyum yolu ile de yapılmaktadır. Bu iki oluşum arasındaki fark iş ortaklığında tarafların iş sahibine karşı müteselsil sorumlu olmalarına karşın, konsorsiyumda tarafların her birinin taahhüt edilen işin belli bir kesiminden sorumlu olmasıdır.

Sigortada kamu ihale mevzuatı muvacehesinde iş ortaklığı şeklindeki girişimlerin getirdiği müteselsil mesuliyet tartışılır olmaya başlamıştır. Diğer yandan, sigorta kamu ihale mevzuatına tabi mi olmalıdır? Bu yazımızda bu iki konuya ilişkin görüşlerimiz, ana hatları ile aşağıda belirtilmiştir.

I- Kamu İhale Mevzuatı Karşısında Sigorta

Türk Ticaret Kanununa göre sigorta, sigortacının, bir prim karşılığında, diğer bir kimse için para ile ölçülebilir menfaatini halele uğra-

tan bir tehlikenin meydana gelmesi halinde tazminat vermesini sağlayan bir sözleşmedir.

Sigorta sözleşmesinde en önemli olan unsurlardan biri, sigortalının veya sigorta ettirenin ödeyeceği ücret (prim)'dir.

Prim muhtelif unsurlardan oluşmaktadır. Bu unsurlar, tehlike payı (riziko primi), istihsal masraf payı, umumi masraf payı, kar payı ve emniyet marjıdır. Bunlardan riziko primi, hasar oranı ile ilgili olup, belirli bir devrede oluşan hasar nispeti dikkate alınarak saptanmaktadır.

Bu payın, primin ana unsurunu tespit etmesi nedeniyle, doğru saptanması; uygulamanın genelinde de sigorta kuruluşları arasında bu hususta büyük bir fark olmaması gerekmektedir. İstihsal masraf payı, komisyon, aracılık ve benzeri masraflar, prim geliri ile oranlı olup, bu payın Kamu otoritelerince saptanmamış olması halinde şirketler arasında farklı uygulanması mümkündür.

Sigortada fiyatlandırılma, bu unsurlar dikkate alınarak yapılmakta; halen uygulanan mevzuatta, serbest tarife sistemi yanında, tasdik veya tanzim sistemleri uygulanabilmektedir. Nitekim, 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanununun 26'ncı maddesine göre hayat sigortaları ve süresi bir yılı aşan sağlık sigortaları ile zorunlu sigortalar dışında kalan sigorta sözleşmelerinde uygulanacak tarifeler sigorta şirketi tarafından serbestçe belirlenmektedir.

Örneğin, 2918 Karayolları Trafik Kanunu ile Karayolu Taşıma Kanununun öngördüğü Mali Sorumluluk Sigortalarında olduğu gibi,



Sigorta alımları diğer hizmet alımlarından gerek sigorta tekniği, gerek kendine has mevzuatı itibariyle farklı olup, Kamu İhale Kanununun öngördüğü uygulama; bu bakımdan istenilen sonucu sağlamaktan uzak kalmakta, sigorta sektörü üzerindeki gözetim ve denetimi sarsmaktadır.

sigortalıların primleri ile bunların tarife ve tarifeleri Bakanlıkça tespit olunmaktadır. Hayat sigortası ile süresi bir yılı aşan sağlık sigortası tarifeleri, prim, formül ve cetvellerinin uygulamaya konulabilmesi Hazine Müsteşarlığının onayına bağlı bulunmaktadır.

Kamu İhale Kanunu'nun 4'üncü maddesinde, sigorta, "hizmet" tanımı içinde yer almış ve kanunun kapsamına dahil edilmiştir. Oysa, yukarıda belirttiğimiz hükümler sigortanın fiyatlandırma açısından tam anlamı ile serbest bir hizmet olmadığını; yasal hükümlere ve teknik esaslara bağlı olduğunu göstermektedir. Bundan amaç, sigortalıların ve piyasanın başı boş denilebilecek bir serbesti içinde, rekabet düzenini bozacak;

haksız rekabete mahal verecek fiyat uygulamasında bulunulmasının ve rekabet serbestisinin istismar edilmesinin önlenmesidir. Aksi takdirde, bu tür bir istismar, sigorta sözleşmelerinden doğan hak ve alacakları karşılıklı tehlikeye düşürecek, şirketlerin mali bünyelerinin zayıflamasına neden olacak, şirketin tasfiyesine yol açabilecektir.

Bu nedenlerle, sigorta alımları diğer hizmet alımlarından gerek sigorta tekniği, gerek kendine has mevzuatı itibariyle farklı olup, Kamu İhale Kanununun öngördüğü uygulama; bu bakımdan istenilen sonucu sağlamaktan uzak kalmakta, sigorta sektörü üzerindeki gözetim ve denetimi sarsmaktadır.

Kamu İhale Kanununun 9'uncu maddesine göre, hizmet alımlarının ihalesi yapılmadan önce İdarece, "yaklaşık maliyeti" belirlenmelidir. Bu madde hükmünün, sigorta tekniği gereği fiyatların düzenlendiği sigortacılıkta; özellikle, fiyatları önceden saptanmış zorunlu sigortalarda, uygulama olanağı yoktur. Bu nedenle, ihale usulü, pazarlık usulü gibi uygulanacak ihale usulleri, teklif veren isteklileri, özellikle, fiyatları saptanan sigortalarda kanuna aykırı hareket etmeye zorlamakta ve bu durum karşısında, yasalara riayeti prensip edinmiş sigorta şirketleri ihalelere katılmaktan kaçınılmaktadırlar.

Zira, 7397 sayılı Kanununun, Karayolları Trafik Kanunu ve 4925 sayılı Karayolu Taşımacılık Kanununa göre yapılan zorunlu sigortalarda olduğu gibi, saptanmış fiyatlara aykırı fiyat uygulanamayacağı konusundaki 48'inci maddesi hükmü; ihale Kanununun uygulamasına ters düşmektedir. Esasen, sigorta tekniğine göre hesaplanması gereken fiyatların, ihaleye katılma düşüncesi ile bu teknik dışı hesaplamalarla uyuşmayan fiyatlarla teklif edilmesi, hem ihaleye katılanlar ve hem de ihaleyi yapanlar için olumsuz sonuçlar verebilmektedir.

Önerimiz, İhale Kanununa tabi kuruluşların, sigorta ihtiyaçlarını, ihale yapmadan ve teminat alınmaksızın "Doğrudan Temin" su-

retiyile sigorta şirketlerinden sağlamasıdır. Bunun, İhale Kanununun 22'nci maddesinde yapılacak bir değişiklikle oluşabileceğini düşünmekteyiz.

II. Kamu İhale Mevzuatına Göre Ortak Girişimde Sigorta ve Mütessesil Sorumluluk

Birden ziyade sigorta şirketinin ortak girişimleri ile sigorta ihalesine katılmaları halinde durum nedir? Özellikle sigorta şirketlerinin müşterek sigorta şeklinde taahhütte bulunmaları halinde, reasürans da göz önünde bulundularak sorumlulukları ne olacaktır? Konsorsiyum mümkün müdür? Her iki girişimde sorumluluk nedir? gibi konularda tartışmalar ve dikkati çekmeyen hususlar göz önünde tutularak aşağıda, Kamu İhale Mevzuatı karşısında durum ve görüşlerimiz belirtilmiştir.

Kamu hukukuna tabi olan veya kamu kaynağı kullanan kamu kurum ve kuruluşlarının yapacakları ihalelerdeki usul ve esaslar, 4734 Sayılı Kamu İhale Kanununda belirlenmiştir. 4735 sayılı Kamu İhaleleri Sözleşme Kanunu ile de 4734 sayılı Kanuna göre yapılan ihalelere ilişkin sözleşmelerin düzenlenmesi ve uygulanmasına ilişkin esas ve usuller hükme bağlanmıştır.

Tartışmaların, müşterek sigorta şeklinde kamu ihalesine katılan sigorta şirketlerinin, ihaleye ilişkin sözleşmeler ve taahhütlerde, birbirlerinin taahhüdünden müştereken ve mütessesilen sorumlu tutuldukları, bunun primi alınmayan ve reasürans yolu ile devredilmeyen riskler karşısında, şirketleri müşkül durumda bıraktığı; uygulamanın konsorsiyum şeklinde değil, iş ortaklığı temelinde yürütüldüğü; sözleşmelerde mütessesil sorumluluğa yer verildiği; konsorsiyum ortağının borçlarının koordinatör ortağa yüklenildiği gibi konularda odaklandığı görülmüştür.

A) Mütessesil sorumluluk ve konsorsiyum

Kamu İhale Kanununun "Ortak girişimler" başlıklı 14'üncü maddesinde "Birden fazla

gerçek veya tüzel kişinin ortak girişim oluşturmak üzere suretiyle ihalelere teklif verebilecekleri; ihalenin ortak girişim üzerinde kalması halinde, ortak girişimi oluşturan gerçek veya tüzel kişilerin taahhüdün yerine getirilmesinde müştereken ve mütessesilen sorumlu olduklarının belirtilmesi" gereği üzerinde durulmuştur. Madde hükmü, Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına dair 30.7.2003 tarihli, 4964 sayılı kanunla aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Ortak girişimler birden fazla gerçek veya tüzel kişi tarafından iş ortaklığı veya konsorsiyum olarak iki türlü oluşturulabilir. İş ortaklığı üyeleri, hak ve sorumluluklarıyla işin tümünü birlikte yapmak üzere, konsorsiyum üyeleri ise, hak ve sorumluluklarını ayırarak işin kendi uzmanlık alanlarıyla ilgili kısımlarını yapmak üzere ortaklık yaparlar. İş ortaklığı her türlü ihaleye teklif verebilir.

Ancak idareler, işin farklı uzmanlıklar gerektirmesi durumunda, ihaleye konsorsiyumların teklif verip veremeyeceğini ihale dokümanında belirtirler. İhale aşamasında ortak girişimden kendi aralarında bir iş ortaklığı veya konsorsiyum yaptıklarına dair anlaşma istenir. İş ortaklığı anlaşmalarında pilot ortak, konsorsiyum anlaşmalarında ise koordinatör ortak belirtilir. İhalenin iş ortaklığı veya konsorsiyum üzerinde kalması halinde, sözleşme imzalanmadan önce noter tasdikli iş ortaklığı veya konsorsiyum sözleşmesinin verilmesi gerekir.

İş ortaklığı anlaşma ve sözleşmesinde, iş ortaklığını oluşturan gerçek veya tüzel kişilerin taahhüdün yerine getirilmesinde müştereken ve mütessesilen sorumlu oldukları; konsorsiyum anlaşma ve sözleşmesinde ise, konsorsiyumu oluşturan gerçek veya tüzel kişilerin, işin hangi kısmın taahhüt ettikleri ve taahhüdün yerine getirilmesinde koordinatör ortak aracılığıyla aralarındaki koordinasyonu sağlayacakları belirtilir."

TTK'nun müşterek sigortaya ilişkin 1285'inci maddesinde ise "bir menfaat birden çok



Önerimiz, İhale Kanununa tabi kuruluşların, sigorta ihtiyaçlarını, ihale yapmadan ve teminat alınmaksızın “Doğrudan Temin” suretiyle sigorta şirketlerinden sağlamasıdır. Bunun, İhale Kanununun 22’nci maddesinde yapılacak bir değişiklikle oluşabileceğini düşünmekteyiz.

sigortacı tarafından aynı zamanda ve aynı rizikolara karşı sigorta olunduğu takdirde yapılan müteaddit sigorta mukavelelerinin heyeti umumiyesi, ancak sigorta olunan menfaatin değerine kadar muteber tutulur. Bu takdirde sigortacılarından her biri sigorta bedellerinin toplamına nazaran sigorta ettiği bedel nispetinde mesul olur” denilmiştir.

Ancak, aynı maddenin 2nci fıkrasında “Mukavelelere göre müteaddit sigortacılar müteselsilen mesul oldukları takdirde sigorta ettiren kimse uğradığı zarardan fazla para istemeyeceği gibi, sigortacılarından her biri yalnız kendi mukavelesine göre ödemekle mükellef olduğu bedele kadar mesul olur” hükmünden sonra, “Bu halde ödemede bu-

lunan sigortacının diğer sigortacılara karşı haiz olduğu rücu hakkı, sigortacıların sigortalıya mukavelelere göre ödemeye mecbur oldukları bedeller nispetindedir” hükmü ile müteselsil sorumluluğa yer verilmiştir.

Bu hükümden de anlaşılacağı üzere, sigortacılar aralarında müteselsil sorumluluk esası üzerinde anlaşmış iseler, o zaman sigorta tazminatını ödeyen sigortacı, diğer sigortacılara, sigorta sözleşmesi ile sigortalıya ödemekle yükümlü oldukları tazminat oranında, ayrı ayrı rücu etme olanağına sahiptir.

Bu nedenle, gerek Kamu İhale Kanununun 14’üncü maddesi, gerek TTK 1285/2 maddesi muvacehesinde, iş ortaklığı şeklindeki ortak girişimleri ile Kamu İhalesine katılan sigortacılar, müşterek ve müteselsil sorumluluğundadırlar. Bu durum, sigorta şirketlerinin önemle üzerinde durmaları gereken ve mali yeterliliklerinin üstünde kendilerini ödeme zorunluluğuna sürükleyen ve bazen reasürans teminatı sağlayamayacakları bir haldir.

Şirketlerin çok dikkatli ve basiretli davranmalarında, Hazine Müsteşarlığının da şirketleri ödeme yetersizliği içine sürükleyebilecek bu tür ihale işlemlerinde üstlenilen teminatları yakından takip etmesinde zaruret görmektedir.

Bu vesile ile şu hususu da belirtelim ki, sigorta şirketlerinin bu şekilde müteselsil kefil olmaları Sigorta Murakabe Kanununun Aktif Azaltıcı İşlem yasağına aykırı düşmemektedir. Zira anılan kanunun 41’inci maddesi ile getirilen, sigorta şirketlerinin kefil olamama yasağı, şirketlerin kendi borçlarından veya sigorta işlemlerinden doğan kefaleti kapsamamaktadır.

Diğer yandan, Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununun 18’inci maddesi ile iş ortaklığı girişiminde pilot ortağın gerçek veya tüzel kişi olmasına göre, iflas, ağır hastalık tutukluluk, özgürlüğü kısıtlayıcı bir cezaya mahkumiyet ve dağılma hallerinde veya pilot ortağın ölü-

mü halinde sözleşme feshedilmekte, diğer ortakların teklifi ile idarenin uygun görmesi halinde, pilot ortağın sorumlulukları, diğer ortaklara yüklenilmekte; aynı durumun pilot ortak dışındakilerde olması halinde, diğer ortaklar sorumluluğu üstlerine almaktadır.

4734 sayılı Kamu İhale Kanununun 14üncü maddesinde, 30.7.2003 tarihli, 4964 sayılı kanunla yapılan değişiklikle, ortak girişimlerin konsorsiyum şeklinde de oluşturabileceğine değinilerek, "konsorsiyum anlaşma ve sözleşmesinde konsorsiyumu oluşturan gerçek veya tüzel kişilerin, işin hangi kısmını taahhüt ettikleri ve taahhüdün yerine getirilmesinde koordinatör ortak aracılığıyla aralarındaki koordinasyonu sağlayacakları belirtilir." denmiştir. Maddede, konsorsiyum halinde koordinatör ortak veya konsorsiyum üyelerinin müteselsil sorumluluğuna ilişkin bir hüküm yoktur.

Yargıtay'ın muhtelif kararlarında konsorsiyum ortakları arasında Borçlar Kanununun 520 ve devamı maddelerinde düzenlenen adi şirket hükümlerinin cari olduğu, konsorsiyum protokolunda, konsorsiyumun işin tümünden birlikte sorumlu olacağına dair hüküm var ise birlikte sorumlu olunacağı belirtilmiştir.

Müşterek sigorta ve konsorsiyum yolu ile yapılacak ortak girişimlerin yüklenilen taahhüt bakımından farklı olmalarına rağmen ilgili Yasanın 14üncü maddesi ile her iki girişime de olanak sağlanmaktadır. Bu nedenle farklı branşlarda çalışan veya farklı riskleri üstlenmek suretiyle, özellikle daha fazla tercih edilen sigorta sahasında taahhüt altına girilmesi suretiyle oluşacak konsorsiyum şeklinde girişimle, sigorta hizmeti ihalesinin alınması mümkündür.

Kamu İhale Kanununa ilişkin Tıp İdare Şartnamelerinde, İdarelerin, konsorsiyumların ihaleye katılmayacaklarını öngörmeleri halinde "konsorsiyumlar ihaleye teklif veremez" hükmünü ekleyecekleri belirtilmiştir. Konsorsiyumların ihaleye katılabilmelerini öngörme-

leri halinde ise Açık İhale Usulu ile İhale Edilen Hizmet Alımlarında Uygulanacak Tıp İdari Sözleşmenin 17'nci maddesinde olduğu gibi, katılmaya olanak tanınmıştır.

Nitekim, 17'nci madde de 22.6.2005 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan değişiklikle "Birden fazla gerçek veya tüzel kişi, konsorsiyum oluşturmak suretiyle ihaleye teklif verebilir. Konsorsiyum oluşturmak suretiyle ihaleye teklif verecek istekliler, konsorsiyum oluşturduklarına dair koordinatör ortağın da belirtildiği konsorsiyum beyanname-sini teklifleriyle beraber sunacaklardır. Konsorsiyum beyanname ve sözleşmesinde

**İş ortaklığı
şeklindeki ortak
girişimleri ile Kamu
İhalesine katılan
sigortacılar,
müşterek ve
müteselsil sorumlu
olmaktadırlar.
Bu durum, sigorta
şirketlerinin önemle
üzerinde durmaları
gereken ve mali
yeterliliklerinin
üstünde kendilerini
ödeme
zorunluluğuna
sürükleyen ve bazen
reasürans teminatı
sağlayamayacakları
bir haldir.**



konsorsiyumu oluşturan gerçek ve tüzel kişilerin ihale dokümanında işin hangi kısmını taahhüt ettikleri ve taahhüdün yerine getirilmesinde koordinatör ortak aracılığıyla aralarında koordinasyon sağlayacakları belirtilmelidir, hükmü eklenecektir” şeklinde düzenleme yapılmıştır.

Ancak, Konsorsiyum yolunun tercihi tamamen ihaleyi verecek İdarenin takdirindedir. Muhtemelen İdareler, müşterek ve müteselsil sorumluluk nedeniyle iş ortaklığı yolu ile ihalenin verilmesini daha teminatlı görmektedir. Sigortada uzmanlık, branş, riziko ayırımı yapılarak konsorsiyum yolu ile de sigorta teminatının verilebileceği yolunda, İdarelerin ikna edilmesi ve bu yöntemin uygulanması için girişimlerde bulunulmasının gerektiği görüşündeyiz.

B. Konsorsiyumlarda Sorumluluk

Yukarıda da belirttiğimiz gibi, Kamu İhale Kanununu ve diğer ilgili mevzuatta Konsorsiyum şeklinde uygulamaya olanak tanınmış olup, kanımızca bu halde, müşterek ve müteselsil sorumluluk söz konusu değildir. Burada değinmek istediğimiz husus, kamu ihale sözleşmesi Kanununun 18’inci maddesinde yapılan değişiklikle oluşan uyumsuzluktur.

Nitekim, anılan 18’inci maddede 4964 sayılı kanunla 30.7.2003 tarihinde değişiklik yapılmış; ortak girişimdeki pilot ortak yanında, konsorsiyumlarda koordinatör ortağın olacağı belirtilmiştir.

Madde hükmüne göre “pilot veya koordinatör ortağın gerçek veya tüzel kişi olmasına göre iflas, ağır hastalık, tutukluluk, özgürlüğü kısıtlayıcı bir cezaya mahkumiyet veya dağılma veya ölüm hallerinde sözleşme feshedilecek; ancak diğer ortakların teklifi ve idarenin uygun görmesi halinde, pilot veya koordinatör ortağın yüklenmiş olduğu sorumluluklar da üstlenilerek sözleşme devam edebilecektir. Aynı hallerin pilot veya koordinatör dışındaki ortaklardan biri için olması halinde ise diğer ortaklar, işin o ortağa yük-

lediği sorumlulukları da üstlenerek taahhüdü yerine getireceklerdir.”

Madde hükmü ile pilot veya koordinatörün belirli hallerde (iflas dahil) sorumluluğu, diğer ortakların istemesi ve idarenin uygun görmesi halinde, diğer ortaklarca üstlenilmektedir. Buna mukabil aynı hallerin pilot veya koordinatör dışındakilerde oluşması halinde, diğer ortakların o ortağa yüklenen sorumluluğu üstlenerek taahhüdü yerine getirmeleri aranmaktadır. Bu açıdan Kamu İhale Kanununun yukarıda değinilen 14’üncü maddesi ile İhale Sözleşmeleri Kanununun 18’inci maddesi hükümleri arasında bir uyum yoktur.

Konsorsiyumda ortaklardan her birinin sorumluluğunun bağımsız olduğu; yapmayı taahhüt ettikleri kısımla sınırlı olduğu açıktır. İş ortaklığı ile konsorsiyum arasındaki en önemli fark, iş ortaklığında tarafların iş sahibine karşı müteselsil sorumlu olabilmelerine mukabil, konsorsiyum da tarafların yalnız taahhüt ettikleri kısımdan sorumlu olmalarıdır. Bu nedenle, Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununun 18’inci maddesinde yer alan pilot veya koordinatör ortak dışındaki ortaklardan birinin ölümü, iflası, ağır hastalığı, özgürlüğü kısıtlayıcı bir cezaya mahkum olması veya dağılması hallerine inhisar eden ve bu hallerde “diğer ortakların, teminat dahil, işin o ortağa yüklediği sorumlulukları da üstlenerek taahhüdünü yerine getirecekleri yolundaki,” hükmün, konsorsiyumlar için, konsorsiyumun anlamına uyum sağlamak üzere, kaldırılmasının yerinde olacağı; bu suretle, Kamu İhale Kanununun 14’üncü maddesi ile uygunluk sağlanacağı görüşündeyiz.

Ayrıca, söz konusu 14’üncü maddedeki konsorsiyumların taahhütleri ile ilgili hükme, konsorsiyumu oluşturan gerçek veya tüzel kişilerin yalnız taahhüt ettikleri kısımla sorumlu oldukları; bu taahhüt dışında herhangi bir şekilde müteselsil ve müşterek sorumlu olmayacakları şeklinde bir hüküm getirilmesinin faydalı olacağını düşünüyoruz. ■

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Sema Bilgin ÖZYOL
TSEV Eğitim Birimi Yöneticisi

Karadeniz Teknik Üniversitesi Vakfıkebir Meslek Yüksekokulu (MYO) 11 Mart 2005'te kurulmuş olan genç bir okul. Okulda, İktisadi ve İdari Programlar Bölümü'ne bağlı Bankacılık ve Sigortacılık, Muhasebe ve İşletme ön lisans programlarında kayıtlı 263 öğrenci eğitim görüyor. Bankacılık ve Sigortacılık Programı ise Muhasebe Programı ile birlikte Yüksekokulun kurucu programlarından birisi olma özelliğini taşıyor. TSRŞB'nin Eğitim Seminerleri kapsamında 3 Kasım 2006'da ziyaret ettiği Vakfıkebir MYO, 2005-2006 Eğitim-Öğretim Yılı Güz Yarıyılında söz konusu iki programa aldığı 50'şer öğrenci ile eğitim ve öğretim sürecine dahil oldu. Okul 2006-2007 Eğitim-Öğretim Yılı sonunda ilk mezunlarını verecek.

Sigorta ve reasürans sektörünün son yıllarda yaşadığı hızlı gelişimin yakından takip edilmesinin sonucu olarak Bankacılık ve Sigortacılık Programı, Yüksekokulun kurucu bölümlerinden birisi olma özelliği taşıyor. Söz konusu sektörün hızlı gelişiminin yarattığı istihdam büyümesine, yılsonunda verilme-ye başlanacak mezunlar ile katkı sağlanması hedefleniyor.

Okul yönetimi, meslek hayatına atılacak olan öğrencilerinin, kendilerinden sonra mezun olacak diğer öğrenciler için de bir referans kaynağı olmalarını bekliyor. Bu nedenle, Yüksekokul tarafından öğrencilerin kişisel gelişimlerine katkı sağlamak amacıyla "Profesyonellerden Seminerler" adı verilen bir seminer dizisi organize ediliyor. Söz konusu etkinlik ile eğitim ve öğretime devam edilen programlardan mezun olacak öğrencilerin potansiyel olarak istihdam edilebileceği alanlarda yöneticilik yapan uzmanlar ile iletişim kurmalarına olanak sağlamak ve bu yolla öğrencileri piyasa konusunda ilk elden bilgilendirmek amaçlanıyor.

"Profesyonellerden Seminerler" dizisinin organizasyon sürecinde, sık sık mezunların istihdam edilebileceği potansiyel sektörlerden uzmanlar ile görüş-

Karadeniz Teknik Üniversitesi Vakfıkebir Meslek Yüksekokulu bünyesindeki Bankacılık ve Sigortacılık Programı, öğrencilerinin akademik donanımlarının haricinde, mezuniyet sonrası iş hayatlarına yönelik çalışmalar da yürütüyor. Bu kapsamda düzenlenen "Profesyonellerden Seminerler" dizisi ile öğrenciler, sektör temsilcileri ile bir araya gelme fırsatını yakalıyor.

alış verişinde bulunuluyor ve bu şekilde söz konusu uzmanların Yüksekokulu tanınmaları da sağlanıyor. Gerek Yüksekokul'da seminer vermek üzere davet edilen uzmanlarla gerekse de daha önce davet edilmemiş uzmanlarla iletişim kurma çabalarına devam edilerek, bir uzmanlar portföyü oluşturulması hedefleniyor.

Böyle bir portföyün oluşturulmasını takiben, bu portföyden seçilecek uzmanların desteği ile ilgili eğitim-öğretim yılının son döneminde 5 gün süreli olarak "Mesleki Gelişim Seminerleri" adı verilecek ve 10 oturum olarak dizayn edilecek bir eğitim programına başlanması amaçlanıyor.

Bu eğitim programına yalnızca Yüksekokul öğrencilerinin değil, aynı zamanda Karadeniz Teknik Üniversitesi'nin ilgili tüm programlarında eğitime devam eden öğrencilerinin de katılımının sağlanması öngörülüyor.

ÖĞRENCİLER SEKTÖRE YÖNLENDİRİLİYOR

Vakfıkebir MYO gelişen teknoloji ile birlikte iş dünyasının artan bir şekilde ihtiyaç duyduğu, uluslararası standartlarda mesleki bilgi ve beceriye sahip, mühendis ile işçi arasında köprü kurabi-





lecek, üstün nitelikli ara elemanları yetiştirmek için gerekli çağdaş eğitim ortamını sağlamayı misyonu olarak benimsiyor.

Öte yandan, toplumun ihtiyaç duyduğu; idealist, araştırmacı, sorgulayıcı, çözümleyici, değişen dünya koşullarında topluma liderlik yapabilecek, özgün bilgi üreten ve bilgiyi paylaşarak toplumun gelişim sürecine katkıda bulunabilecek bireyler yetiştirmeyi hedefliyor.

Bu kapsamda okul bir yandan öğrencilerini zorunlu stajları için istihdam vaat eden iş alanlarına yönlendirirken, öte yandan sektör temsilcileri ile doğrudan iletişim kurma yoluna giderek öğrencileri için staj ve burs imkanları da sağlıyor. Yüksekokul tarafından staja gönderilen öğrenciler ve ilgili sektör temsilcileri ile görüş alışverişinde bulunulması suretiyle de, öğrencilere olan talebin artırılabilmesi için gerekli çalışmalar yapıyor.

Vakfikebir MYO vizyonunu ise, gelişen şartlara uygun mesleki bilgi, beceri ve teknoloji kullanımına haiz, bölgesel ve ulusal alanda talep edilir, analitik düşünme ve problem çözme becerisine sahip nitelikte ara elemanları yetiştiren; kurulu olduğu yörenin sosyal, kültürel ve ekonomik yapısını kavrayabilmiş, yörenin vizyonunun oluşturulması sürecinde toplumun tüm kesimleri ile işbirliği içerisinde etkin bir şekilde rol alan, yenilikçi, çağdaş ve yüzü geleceğe dönük bir kurum olmak yönünde belirliyor.

Yüksekokul, mezunlarının istihdam edileceği potansiyel sektörlerin yakından izlenmesi suretiyle eği-

tim-öğretim programını güncellemeyi, öğrencilerini, kendilerine ayırt edici nitelik kazandırabilecek kişisel gelişim programlarına yönlendirmek suretiyle, mezunlarının talep edilirliliğini arttırmayı amaçlıyor.

Ayrıca, resmi kuruluşların yanı sıra Yüksekokul, kurulu olduğu yörede faaliyet gösteren sivil toplum örgütleri ile de yakın temas içerisinde bulunmayı, yapılacak olan sosyal ve kültürel etkinliklerde aktif rol almayı; bu şekilde bölge vizyonunun şekillendirilmesine de katkılar sağlamayı amaçlıyor.

Müdürlüğünü Prof. Dr. Rahmi Yamak'ın yürüttüğü Yüksekokul'un eğitim kadrosu lisansüstü öğrenimlerini devam ettirerek, verilen eğitimin dinamik bir kimlik kazanmasına da katkı sağlıyor. Böylelikle derslerin içeriği de bilimsel gelişime uygun bir şekilde sürekli güncelleniyor. Vakfikebir MYO'nun 2005-2006 Eğitim-Öğretim Yılı'na ait bazı performans göstergeleri ise şöyle sıralanıyor:

GÖSTERGE	DEĞER
Öğretim Elemanı Başına Düşen Öğrenci Sayısı	43.8
Program Başına Ortalama Ders Sayısı	36.3
Program Başına Ortalama Ders Saati	120.3
Seçmeli Ders Oranı	%30.46
Öğretim Elemanı Başına Düşen Toplam Yayın ve Bilimsel Faaliyetin Sayısı	1.3
Öğretim Üyesi Başına Düşen DPT, TÜBİTAK ve Diğer Kamu Finanslı Proje Sayısı	0.16
Topluma Katkı Amaçlı Düzenlenen Bilimsel, Sosyal, Kültürel Etkinlik Sayısı	4
Bilgisayar Laboratuvarı Sayısı	1
Kütüphane Sayısı	1

KTÜ Vakfikebir Meslek Yüksekokulu İletişim Bilgileri:
Tel: 0462 841 73 62/63
Fax: 0462 841 73 64
e-posta: vkfmyo@ktu.edu.tr
web: www.ktu.edu.tr/yuksekokul/Vakfikebir

18 Mart Üniversitesi

2 006-2007 Eğitim-Öğretim Döneminde öğrencilerine kapılarını açan Çanakkale 18 Mart Üniversitesi Yenice Meslek Yüksekokulu Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü, sektörde etkin olabilecek ara eleman yetiştirmeyi hedefliyor.

Ekonomi ve teknolojiadaki hızlı değişimin beraberinde getirdiği küresel ekonomik yapının, hizmet sektöründe atılımlar yapmaya zorlaması düşüncesinden hareketle açılan bölüm ile gelişmekte olan ekonomilerin olmazsa olmazı bankacılık ve sigortacılık sektöründe görev alacak, alanında eğitim almış kişilerin yetiştirilmesi amaçlanıyor. İki yıllık bu programdan mezun olan öğrenciler bankalarda, sigorta şirketlerinde ve diğer finansal kuruluşlarda çalışma imkanını bulabiliyorlar.

Son yıllarda özellikle deprem olgusunun Türkiye'nin gündemine oturmasından dolayı konut sigortacılığı ve zorunlu deprem sigortalarının önemi artarken, diğer taraftan kamu sektörünün ekonomiden çekilme hedefi doğrultusunda, bireylerin zararlarını devletin ödemesi politikasından vazgeçiliyor ve bu paralelde bireylerin kendi oluşabilecek zararları için varlıklarını sigortalatma oranı yükseliyor. Bunun sonucu olarak sigortacılığın önemi her geçen gün artıyor.

Öte yandan, son dönemlerde sabit sermaye yatırımlarının artmaya başlaması, bu yatırımları destekleyecek mali sektörün de bu paralelde büyüyecek olmasıyla, mali sektörün ihtiyaç duyduğu ara işgücü imkanını bu bölümlerin karşılaması planlanıyor. Yeniden yapılanmakta olan bankacılık ve sigortacılık sektörünün en önemli ihtiyaçlarından birisinin, nitelikli insan kaynağı olmasından hareketle Bankacılık ve Sigortacılık Programı, finans sektörünün ihtiyacı olan nitelikli ara insan gücünü yetiştiriyor.

DEĞİŞİME AYAK UYDURAN ÖĞRENCİLER YETİŞİYOR

Bankacılık ve Sigortacılık Programının amacı, finans ve sigortacılık sektöründeki hızlı değişimi yakalayabilen, bu alanda geliştirilen yeni finans enstrümanları, yeni bankacılık ve sigortacılık

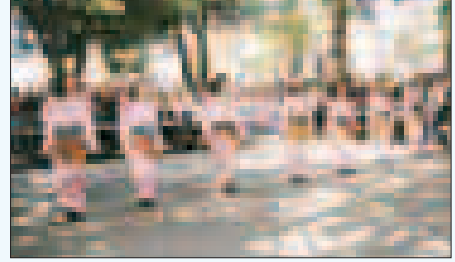
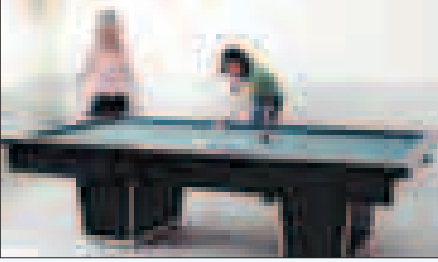
18 Mart Üniversitesi Yenice MYO Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü, finans ve sigortacılık sektöründeki hızlı değişimi yakalayabilen, problem çözen ve analitik düşünme yeteneğine sahip ara eleman yetiştirmeyi hedefliyor. 2006-2007 Eğitim-Öğretim Döneminde öğrencilerine kapılarını açan bölümün öğrencilerini birçok imkan bekliyor.

ürünlerini, yeni finansal kurumları ve uygulama tekniklerini bilen, özellikle finansman teknolojisini yakından tanıyan, düşünen, problem çözen ve analitik düşünme yeteneğine sahip ara eleman yetiştirilmesi olarak tanımlanıyor.

Programın içeriği, öğrencilerin finansal muhasebe, temel iletişim becerileri, ticaret hukuku, genel bankacılık ve sigortacılık bilgileri, temel bankacılık ve sigortacılık hizmetleri, banka ve sigorta muhasebesi, banka ve sigorta hukuku, temel kredi bilgileri, hizmet pazarlaması, fon yönetimi, risk yönetimi, müşteri ilişkileri yönetimi, bankacılıkta bilgisayar uygulamaları konularında donanım sahibi olmaları doğrultusunda yönetiliyor. Bu programda, günümüzün hızlı değişim gösteren işletmelerinin ihtiyaç duyduğu bireylerin yönetsel rollerinin, sorumluluklarının ve yeteneklerinin geliştirilmesi temel hedef olarak benimseniyor.

1994-1995 Eğitim-Öğretim yılında, Teknik Programlar ile İktisadi ve İdari Programlar Bölümü olmak üzere 2 programla eğitim öğretime başlayan Yenice Meslek Yüksekokulu, 2001 yılında yeni hizmet binasına taşındı. Yeni hizmet binası toplam iki binada 8 bin 400 metrekare kapalı alana olan okulun yeni hizmet binalarının yerleşim alanı ise





toplam 40 bin metrekare. Yeni hizmet binası bir üniversite biriminin her türlü ihtiyacını karşılayabilecek büyüklük ve donanımına sahip olarak planlanan Yüksekokul'a 2002-2003 Eğitim-Öğretim yılında İşletme bölümü, 2003-2004'te İdari Programlar İşletme ve Muhasebe bölümlerinin ikinci öğretimleri eklendi. 2005-2006 öğretim yılında açılan ve 2006-2007 eğitim öğretim yılında öğrenci alımı yapılan Bankacılık ve Sigortacılık bölümüyle birlikte Yüksekokul 6 bölüme ulaştı.

DIKEY GEÇİŞ İMKANLARI

Bankacılık ve Sigortacılık Programı önlisans düzeyinde eğitim veriyor. Eğitim dili resmi olarak Türkçe olan programa, 50 öğrenci kayıt yaptırıyor. Öğrencilerin kayıt yaptırabilmek için, Öğrenci Seçme ve Yerleştirme sınavına (ÖSS) girmeleri zorunluluğu aranmıyor. Bankacılık ve Sigortacılık programına sınavsız kayıt yaptıracak bir öğrencinin, Ticaret Lisesinden mezun olması gerekiyor.

Öğrencilerin programdan mezun olabilmeleri için, genel not ortalamalarının en az 02.00 olması ve 40 işgünü olan stajı tamamlamış olmaları ön koşulu aranıyor. Bu bölümden mezun olan öğrenciler için 2547 sayılı Yüksek Öğretim Mevzuatının dikey geçiş esasları uyarınca eğitime devam edebilme olanağı tanınıyor. Geçiş yapılabilecek 4 yıllık bölümler ise şöyle sıralanıyor:

Aktüerya, Bankacılık, Bankacılık ve Finans, Bankacılık ve Finansman, Ekonometri, Ekonomi, İktisat, İşletme, Sermaye Piyasası, Sigortacılık, Sigortacılık ve Risk Yönetimi, Uluslararası Finans, Uluslararası İşletmecilik, Uluslararası Ticaret, Uluslararası Ticaret ve Finansman, Uluslararası Ticaret ve İşlet-

mecilik bölümlerine Dikey Geçiş Sınavı'yla, Açık Öğretim Fakültesi'nin İşletme Bölümüne ise sınav gereksiz devam ederek lisans öğrenimi tamamlanabiliyor. Başarılı öğrenciler, Yükseköğretim Kurulu tarafından kabul edilen yurt dışındaki seçkin üniversitelerin, başta genel not ortalaması olmak üzere, öngördükleri kıstasların yerine getirilmesi durumunda işletmecilik, uluslararası finans, yönetim, bankacılık, ve benzeri alanlarda lisans eğitimlerini tamamlayabilme şansına da sahip bulunuyorlar.

Yüksekokul'un 2 yıllık programlarını tamamlayan öğrencilerden Dikey Geçiş Sınavlarına (DGS) katılanlar arasında da başarı oranı yüksek. 2005 yılı DGS'de Yüksekokul'un 9 öğrencisi, 2006 DGS'de ise 19 öğrencisi 4 yıllık fakültele dikey geçiş hakkı kazandı.

Yüksekokul'da 7 adet amfi dizaynında derslik, bilgisayar laboratuvarı, yabancı dil laboratuvarı, 5 adet el sanatları atölyesi, 1 adet çizim atölyesi, kantin, internet salonu, yemekhane, kafeterya, 128 kişi kapasiteli konferans salonu, jimnastik salonu, 3 bin kitaplık kütüphane bulunuyor. Ayrıca 47 adet bilgisayarın bulunduğu ve öğrencilerin kullanımına açık olan bilgisayar laboratuvarlarındaki tüm bilgisayarlarda internet bağlantısı ve pek çok yazılım uygulamaları da öğrencilerin kullanımına sunuluyor. ■

Çanakkale 18 Mart Üniversitesi
Yenice Meslek Yüksek Okulu İletişim Bilgileri: Yenice/ÇANAKKALE
Posta Kodu: 17550
Tel: 0286 474 28 68 - 69
Fax: 0286 474 37 15
e-posta : yenicemyo@comu.edu.tr web adresi : http://yenice.comu.edu.tr



Erdiñç YURTSEVEN
TSRŞB Genel Sekreter Yardımcısı

2005-2006 karşılaştırmalı prim üretimi ve poliçe adetleri

de bir büyüme kaydedilmiştir.

Toplam üretim içerisinde hayat dışı branşların payı %85,3, hayat branşının payı ise %14,7'dir.

Hayat dışı branşlarda prim üretimi içerisinde en yüksek pay her iki yılda da kaza branşına aittir. 2006 yılında bu branşı sırasıyla KMA, yangın, sağlık, mühendislik, nakliyat, ferdi kaza ve diğer branşlar izlemektedir. Ana branşlar itibarıyla prim üretiminde bir önceki yıla göre çok fazla değişkenlik gösteren bir branş mevcut değildir. Genel olarak sorumluluk sigortalarında ortalamanın üzerinde bir artış söz konusu olmuştur.

II- Prim Üretiminin Satış Kanalı Bazında Dağılımı

Tablo II ve Tablo III'te prim üretiminin kaynaklar bazında dağılımı yer almaktadır. Bu istatistiki çalışma Birlik nezdinde 2006 yılının ikinci yarısından sonra başlatıldığından bir önceki yıl ile karşılaştırmalı sonuçlar mevcut değildir. Tablo II'de tutar olarak dağılım yer alırken Tablo III'te ise üretim kaynaklarının genel prim üretimi ile branş üretimlerinin yüzde kaçlık bir bölümünü oluşturdukları yer almaktadır.

Dergimizin bu sayısında, sigorta sektörü tarafından üretilen primler, poliçe adetleri ve 2006 yılında üretilen primlerin satış kanalı bazında dağılımı ile ilgili istatistiki bilgilere yer verilmiştir.

2005 ve 2006 yılları için karşılaştırma yapılabilmesini teminen 2006 yılı üretim rakamları içerisinde DASK ve Devlet Destekli Tarım branşı dahil edilmemiştir. 2006 yılında DASK üretimi 206.109.720 YTL, Devlet Destekli Tarım üretimi ise 3.863.343 YTL olarak gerçekleşmiştir.

I- Prim Üretimi

Tablo I'de 2005 ve 2006 yılları prim üretimlerini ana ve alt branşlar bazında karşılaştırmalı olarak vermektedir.

Tablodan da görüleceği üzere, sigorta sektörünün prim üretiminde 2006 yılında bir önceki yıla %20,36'lık bir artış yaşanmıştır. Hayat dışı branşlarda gerçekleşen prim artışı %22,01 olurken hayat branşı prim üretimindeki büyüme %11,57 olarak gerçekleşmiştir. Her iki branşta da enflasyonun üzerin-

ANA BRANŞ	ALT BRANŞ	2006	Branş/Dal İçindeki Payı	2005	Branş/Dal İçindeki Payı	Büyüme %
Yangın	Sivil Ticari Sınai Yangın Toplam	250.344.224 616.746.891 514.874.241 1.381.965.356	18,1% 44,6% 37,3% 17,2%			
				1.136.330.142	17,3%	21,62%
Nakliyat	Emtea Kıymet Tekne Nakliyat Toplam	269.012.871 1.359.254 64.754.741 338.649.064	79,4% 0,4% 19,1% 4,2%	234.580.452 1.206.103 54.843.927 290.630.482	80,7% 0,4% 18,9% 4,4%	14,68% 12,70% 18,07% 16,52%
KMA	Zorunlu Trafik Zorunlu Karayolu Taşımacılık Motorlu Kara Taşıt. Araç. İhtiyari Mali Sorumluluk K.Yolcu Taşıma Z. Koltuk KMA Toplam	1.321.626.703 6.304.474 106.269.702 20.569.380 1.454.770.260	90,8% 0,4% 7,3% 1,4% 18,1%	1.179.324.002 4.254.987 97.859.942 17.687.374 1.299.126.305	90,8% 0,3% 7,5% 1,4% 19,8%	12,07% 48,17% 8,59% 16,29% 11,98%
Kaza	İşveren Mali Sorumluluk Üçüncü Şahıs Mali Sor. Asansör Kaza Üçüncü Şahıs Cam Kırılması Hırsızlık Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Dogal Gaz Sorumluluk Uçak Tekne Uçak Mali Mesuliyet Uçak Yolcu Kaza Motorlu Kara Taşıt. Araç. İhtiyari Mali Sorumluluk Özel Güvenlik Mali Sorumluluk Zorunlu Sertifika Mali Sor. Motorlu Kara Taşıtları Araç. Kasko Kaza Toplam	33.974.206 97.968.837 203.098 18.218.905 85.727.707 1.693.614 8.001.385 975.358 53.365.296 19.421.647 4.258.622 122.727.035 2.003.814 11.716 2.598.722.031 3.047.273.272	1,1% 3,2% 0,0% 0,6% 2,8% 0,1% 0,3% 0,0% 1,8% 0,6% 0,1% 4,0% 0,1% 0,0% 85,3% 38,0%	24.495.124 79.873.530 183.416 13.390.308 68.323.572 1.331.566 6.333.359 46.117.211 30.614.001 2.503.921 45.208.218 266.773 59.490 2.100.051.610 2.418.752.099	1,0% 3,3% 0,0% 0,6% 2,8% 0,1% 0,3% 0,0% 1,9% 1,3% 0,1% 1,9% 0,0% 0,0% 86,8% 36,8%	38,70% 22,65% 10,73% 36,06% 25,47% 27,19% 26,34% 15,72% -36,56% 70,08% 171,47% 651,13% -80,31% 23,75% 25,99%
Ferdi Kaza	Ferdi Kaza	307.912.423	3,8%	234.186.635	3,6%	31,48%
Kredi	Kredi İhracat Kredi Kredi Toplam	6.964.384 1.296.998 8.261.382	84,3% 15,7% 0,1%	4.489.004	0,1%	84,04%
Hukuksal K.	Hukuksal Koruma	24.076.294	0,3%	21.728.107	0,3%	10,81%
Mühendislik	Makine Kırılması Montaj İnşaat Elektronik Cihaz Mühendislik Toplam	178.509.797 42.065.141 106.563.741 98.459.048 425.597.727	41,9% 9,9% 25,0% 23,1% 5,3%	120.775.748 35.446.346 86.150.203 79.737.796 322.110.093	37,5% 11,0% 26,7% 24,8% 4,9%	47,80% 18,67% 23,70% 23,48% 32,13%
Tarım	Dolu Sera Hayvan Hayat Kümes Hayvan Hayat Tarım Toplam	32.143.750 18.228.348 131.943 54.367.385	59,1% 33,5% 0,2% 0,7%	29.570.702 18.504.294 455.484 48.530.480	60,9% 38,1% 0,9% 0,7%	8,70% -1,49% -71,03% 12,03%
Sağlık	Sağlık Seyahat Sağlık Sağlık Toplam	968.076.284 10.829.219 978.905.503	98,9% 1,1% 12,2%	798.538.595 798.538.595	100,0% 12,1%	21,23% 22,59%
TOPLAM HAYAT DIŞI		8.021.778.666	85,3%	6.574.421.941	84,1%	22,01%
HAYAT		1.385.755.902	14,7%	1.242.065.425	15,9%	11,57%
GENEL TOPLAM		9.407.534.568	100,0%	7.816.487.366	100,0%	20,36%

TABLO II

BRANŞ	Tüm Şirketlerin Yazılan Primlerinin Satış Kanalı Dağılımı (YTL)				
	Merkez	Acente	Banka	Broker	Toplam
Yangın	150.857.797	804.245.826	214.387.414	212.474.320	1.381.965.357
Nakliyat	41.973.366	221.029.821	24.492.935	51.152.941	338.649.064
KMA	31.225.344	1.377.408.427	22.451.911	23.684.577	1.454.770.259
Kaza	158.715.490	2.360.534.797	373.503.301	154.519.684	3.047.273.272
Ferdi Kaza	63.017.999	158.064.924	73.698.352	13.131.148	307.912.423
Kredi	3.832.108	1.260.412	1.939.806	1.229.056	8.261.382
Hukuksal Koruma	388.032	20.807.650	2.370.285	510.327	24.076.294
Mühendislik	87.409.708	217.314.614	55.778.833	65.094.573	425.597.728
Tarım	3.383.419	40.903.436	7.441.677	2.638.852	54.367.385
Sağlık	246.074.145	415.192.806	81.966.677	235.671.876	978.905.503
TOPLAM HAYAT DIŞI	786.877.409	5.616.762.714	858.031.190	760.107.353	8.021.778.666
HAYAT	335.393.807	459.009.787	578.506.528	12.845.780	1.385.755.902
GENEL TOPLAM	1.122.271.216	6.075.772.501	1.436.537.718	772.953.133	9.407.534.568

TABLO III

BRANŞ	Tüm Şirketlerin Yazılan Primlerinin Branş ve Satış Kanalı Payları (%)				
	Merkez	Acente	Banka	Broker	Toplam
Yangın	10,92%	58,20%	15,51%	15,37%	100,00%
Nakliyat	12,39%	65,27%	7,23%	15,11%	100,00%
KMA	2,15%	94,68%	1,54%	1,63%	100,00%
Kaza	5,21%	77,46%	12,26%	5,07%	100,00%
Ferdi Kaza	46,39%	2,81%	8,59%	1,73%	100,00%
Kredi	46,39%	15,26%	23,48%	14,88%	100,00%
Hukuksal Koruma	1,61%	86,42%	9,84%	2,12%	100,00%
Mühendislik	20,54%	51,06%	13,11%	15,29%	100,00%
Tarım	6,22%	75,24%	13,69%	4,85%	100,00%
Sağlık	25,14%	42,41%	8,37%	24,08%	100,00%
TOPLAM HAYAT DIŞI	9,81%	70,02%	10,70%	9,48%	100,00%
HAYAT	24,20%	33,12%	41,75%	0,93%	100,00%
GENEL TOPLAM	11,93%	64,58%	15,27%	8,22%	100,00%

Yukarıdaki tablolardan da görüleceği üzere, ele-mater branşlarda en fazla üretim %70 ile acenteler tarafından sağlanmakta iken bu kaynağı dengeli bir dağılımla banka, merkez ve brokerlar takip etmektedir. Ferdi kaza ve kredi branşlarında merkezden yapılan üretim diğer kaynaklara göre çok daha fazladır. KMA branşı üretiminin hemen hemen tamamı acenteler tarafından yapılmaktadır. Hayat branşında satışlar kaynaklarına göre daha dengeli bir dağılım izlemiştir. Hayat branşında en fazla üreti-

mi gerçekleştiren kaynak %41,75 ile bankalar olmuş bu kaynağı acenteler, merkez ve brokerlar izlemiştir. Bankaların hayat branşındaki liderliğinin verilen kredilerin teminatı olarak yaptırılan hayat poliçe-lerinden kaynaklandığı düşünülmektedir.

III- Poliçe Adetleri

Aşağıdaki tablo sektörde üretilen poliçe adetlerini 2005 ve 2006 yılları için karşılaştırmalı olarak vermektedir.

ANA BRANŞ	ALT BRANŞ	Poliçe Adetleri		
		2006	2005	Fark
Yangın	Sivil	1.415.305	1.061.669	33,3%
	Ticari	622.078	624.465	-0,4%
	Sınai	55.039	100.807	-45,4%
	Kar Kaybı	2.196	1.707	28,6%
	Yangın Toplam	2.094.618	1.788.648	17,1%
Nakliyat	Emtea	1.339.408	1.188.673	12,7%
	Kıymet	2.779	3.013	-7,8%
	Yat	6.880	7.076	-2,8%
	Tekne (Yat Hariç)	3.868	2.507	54,3%
	Nakliyat Toplam	1.352.935	1.201.269	12,6%
KMA	Zorunlu Trafik	9.418.171	8.729.428	7,9%
	Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk	32.813	30.523	7,5%
	K.Yolcu Taşıma Z. Koltuk Ferdi Kaza	53.408	41.366	29,1%
	KMA Toplam	9.504.392	8.801.317	8,0%
Kaza	İşveren Mali Sorumluluk	26.993	21.417	26,0%
	Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk	650.359	377.937	72,1%
	Asansör Kaza Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Sorumluluk	1.191	1.088	9,5%
	Cam Kırılması	350.986	80.490	336,1%
	Hırsızlık	268.215	156.067	71,9%
	Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk	111	165	-32,7%
	Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk	20.357	89.183	-77,2%
	Doğal Gaz Sorumluluk	239.989		
	Uçak Tekne	199	140	42,1%
	Uçak Mali Mesuliyet	225	273	-17,6%
	Uçak Yolcu Kaza	97	173	-43,9%
	Motorlu Kara Taşıt. Araç. İhtiyari Mali Sorumluluk	1.790.966	1.110.668	61,3%
	Özel Güvenlik Mali Sorumluluk	3.280	1.517	116,2%
	Zorunlu Sertifika Mali Sorumluluk	467	413	13,1%
	Kasko	3.218.431	3.034.871	6,0%
Kaza Toplam	5.588.307	4.874.402	14,6%	
Ferdi Kaza	Ferdi Kaza	3.582.506	2.651.562	35,1%
Kredi	Kredi	80	96	-16,7%
	İhracat Kredi	9	1	800,0%
	Kredi Toplam	89	97	-8,2%
Hukuksal K.	Hukuksal Koruma	999.931	979.368	2,1%
Mühendislik	Makine Kırılması	336.415	63.105	433,1%
	Montaj	422.434	432.239	-2,3%
	İnşaat	16.447	13.041	26,1%
	Elektronik Cihaz	177.008	167.445	5,7%
	Mühendislik Toplam	952.304	675.830	40,9%
Tarım	Dolu Sera	218.275	187.732	16,3%
	Hayvan Hayat	27.217	12.949	110,2%
	Kümes Hayvan Hayat	254	28.024	-99,1%
	Tarım Toplam	245.746	228.705	7,5%
Sağlık	Sağlık	283.332	302.639	-6,4%
	Seyahat Sağlık	166.854	137.120	21,7%
	Sağlık Toplam	450.186	439.759	2,4%
TOPLAM POLİÇE ADEDİ		24.771.014	21.640.957	14,5%

2006 yılında elementer branşlarda 24.771.014 adet poliçe üretilmiş, toplam poliçe adedinde %14,5'lik bir artış yaşanmıştır. En fazla artış %40,9 ile mühendislik branşına aittir. Mühendislik branşının alt branşını oluşturan makine kırılmasında yaşanan %433'lük poliçe adet artışı da önemlidir.

Kasko branşında poliçe sayısında %6'lık bir artış olurken prim üretiminde %23,75'lik bir artış yaşanmış olması uzun zamandır zararlı kapanan bu branşta fiyatların yukarı doğru bir seyir izlemeye başladığının bir göstergesi olarak kabul edilmiştir.

Sağlık branşında da poliçe sayısında %6,4'lük bir azalış gözlemlenirken prim üretiminde %22 civarında bir artış söz konudur. Kasko ve trafik branşları gibi sektörün en faz-

la teknik zararının rapor edildiği bu branşta yaşanan bu eğilim dikkat çekicidir.

Prim üretimi içerisinde kayda değer bir yere sahip olmayan kar kaybı sigortası poliçelerinin sayısında yaşanan %28,6'lık yükseliş bu branşın sigortalılarca tanınmaya başladığının bir göstergesidir.

Sorumluluk sigortalarında poliçe adetleri primlerde olduğu gibi kayda değer artışlara ulaşmıştır.

IV- Trafik ve Kasko Branşlarında Kullanım Tarzı Bazında Prim ve Poliçe Adetleri

a) Trafik

Aşağıdaki tabloda, 2006 yılında trafik branşında prim üretimleri ve poliçe adetlerinin kullanım tarzına göre durumu yer almaktadır.

	Trafik Branşı Kullanım Tarzı Bazında		
	Poliçe Adetleri	Yazılan Prim	Ortalama Prim
Hususi	5.660.647	642.019.265	113
Taksi	71.447	27.915.361	391
Minibüs	412.101	84.418.467	205
Küçük Otobüs	112.482	34.530.371	307
Büyük Otobüs	63.789	41.293.802	647
Kamyonet	1.451.167	275.554.918	190
Kamyon	444.166	135.379.774	305
İş Makinası	36.568	3.901.943	107
Traktör	408.679	6.340.409	16
Römork	6.915	924.841	134
Motosiklet	651.426	12.202.794	19
Tanker	13.202	3.540.659	268
Çekici	66.601	23.648.139	355
Özel Amaçlı Taşıt	7.301	3.006.905	412
Diğer	11.680	5.352.711	458
GENEL TOPLAM	9.418.171	*1.300.030.361	138

* Direkt prim üretimi



Trafik branşında 2006 yılında 9.418.171 adet poliçe üretilmiş ve bunun karşılığında 1.3 milyar YTL direkt prim üretimi gerçekleştirilmiştir. Ortalama prim 138 YTL olmuştur. Hususi otolar toplam poliçe adedinin %66'sını oluşturmaktadır.

b) Kasko

Aşağıdaki tabloda kasko branşında üretilen poliçe sayısı ile prim üretimi kullanım tarzına göre verilmektedir. Daha önceki dö-

nemlerde bu tarz bir istatistik mevcut olmadığından yıllar itibariyle karşılaştırılma yapılamamıştır.

Kasko branşında 3.3 milyon adet poliçe üretilmiş ve 2.7 milyar YTL prim geliri elde edilmiştir. En fazla poliçenin yer aldığı hususi otoda ortalama prim 750 YTL olarak gerçekleşmiştir. Poliçe ortalama primi kamyonette 688 YTL olurken, kamyonunda 1.454 YTL'dir. ■

	Kasko Branşı Kullanım Tarzı Bazında		
	Poliçe Adetleri	Yazılan Prim	Ortalama Prim
Hususi	2.036.787	1.526.628.722	750
Taksi	9.590	14.055.516	1.466
Minibüs	95.452	78.633.152	824
Küçük Otobüs	42.805	46.368.641	1.083
Büyük Otobüs	17.074	67.235.818	3.938
Kamyonet	704.908	484.832.226	688
Kamyon	206.089	299.653.486	1.454
İş Makinası	3.588	5.111.262	1.425
Traktör	65.607	22.192.245	338
Römork	24.828	21.632.109	871
Motosiklet	12.620	8.220.467	651
Tanker	8.740	15.254.052	1.745
Çekici	35.161	75.542.524	2.148
Özel Amaçlı Taşıt	6.521	6.105.627	936
Diğer	33.264	45.858.715	1.379
GENEL TOPLAM	*3.303.034	*2.717.324.561	823

* Kaskoda kullanım tarzı bazında poliçe adetleri ve primler I ve III numaralı başlıklar altında verilen tablolardan farklıdır. Şirketler kasko ile ek verilen teminatlardan bazılarını kullanım tarzı bazında ayıramamışlardır.

Terörizm riski ve havacılık sigortaları

Atilla OKSAY

TSRŞB Kaza Dışı Branşlar Bölüm Yöneticisi

1. Giriş

Havacılık sigortaları, hava araçlarının gövdelerinde meydana gelebilecek hasarlar, hava aracının işletilmesi sırasında yolcularına, tes-cil ettirilmiş yolcu bagajlarına ve taşınan yüklerle gelebilecek hasarlar ve yine hava aracının işletilmesi sırasında üçüncü kişilere verebileceği zararlara karşı teminat veren sigortalardır. İlk örnekleri Amerika Birleşik Devletleri'nde görülen havacılık sigortaları hızlı bir gelişim göstermiş ve bu hızlı gelişim diğer ülkelerde de bu sigortanın uygulanmasını gerektirmiştir.

Bunun dışında savaş, terör gibi olaylar nedeniyle oluşabilecek hasarlara karşı teminat veren savaş sigortaları ile havaalanı işleticileri ile havaalanlarında servis veren kuruluşların verecekleri zararlara karşı teminat veren sorumluluk sigortaları da yine havacılık sigortaları kapsamında değerlendirilmektedir.¹

Ancak 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de gerçekleştirilen saldırı sigorta ve reasürans piyasalarını derinden etkilemiş, bazı ülkelerde terör saldırıları sonucunda oluşacak hasarlar kapsam dışında bırakılırken bazı ülkelerde bu tür riskleri kapsam altına alabilmek için sigorta havuzları kurulmuştur. Havacılık sigortaları da bu oluşumlardan en çok etkilenen sigorta branşları arasında yer almaktadır.

2. Uluslararası Piyasalarda Durum²

Havacılık sigortalarındaki terörizm riski hemen hemen her ülkenin öncelikli konuları arasında yer almaktadır. Havayolu şirketlerinin uçuş hakkı elde edebilmeleri için yaptırmak

11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de gerçekleştirilen saldırı sigorta ve reasürans piyasalarını derinden etkilemiş, bazı ülkelerde terör saldırıları sonucunda oluşacak hasarlar kapsam dışında bırakılırken bazı ülkelerde bu tür riskleri kapsam altına alabilmek için sigorta havuzları kurulmuştur.

zorunda oldukları üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortası ve buna ilaveten uçak kiralama istemeleri durumunda kira sözleşmelerinde sigorta yaptırma şartının aranması ve fakat havacılık sigortası teminatının bulunamamasıyla havacılık endüstrisi faaliyetlerinde durma tehlikesi belirlemiştir.

11 Eylül 2001 tarihinde yaşanan olaylar sonrasında tüm dünyada havacılık sigortası teminatı veren şirketlerin savaş, terörizm ve bu risklerle ilgili tehlikelere karşı verdikleri teminatları kesmeleri sonucunda Amerika Birleşik Devletleri kamuoyunun dikkati havacılık sigortaları üzerine yoğunlaşmıştır. Daha önceleri olay ba-

¹ Sigorta Sektöründe Risk Yönetimi, M.Ünsal Elbeyli

² "Uluslararası Piyasalarda Durum" başlıklı 2inci bölüm Guy Carpenter tarafından hazırlanan "Global Terror Insurance Market" adlı çalışmadan tercüme edilmiştir.



şına 2 milyar ABD Dolarına kadar üçüncü şahıs savaş riski sorumluluk teminatı verebilen havacılık sigortası şirketleri, saldırıdan hemen sonra havayolu taşıyıcıları ve uçak işletenlerine, yedi gün ihbarlı bir bildirim göndererek üçüncü şahıs savaş riski sorumluluk teminatı miktarlarının maksimum 50 milyon ABD Doları olarak yeniden belirlendiğini bildirmişlerdir.

Güvenlik hizmeti sunan firmalar hariç, havaalanı işletenleri ve servis sunan şirketlere de olaydan haftalar sonra birçok sigorta şirketi tarafından bu teminatın tekrar verildiği açıklanana kadar üçüncü şahıs sorumluluk teminatı verilmemiştir.

Bildirim yürürlüğe girmesiyle birlikte, büyük Londra brokerleri üçüncü şahıs savaş sorumluluk sigortası işlerinin plasmanını AIG ve GE Frankona şirketleri aracılığıyla yapmaya başlamışlar ve bu şirketlerin sahibi olan ana şirket uçak kiralama alanındaki iki büyük şirket olan ILFC ve GECAS'ı satın almıştır. Havacılık sigortaları pazarına destek sınırlandırılmış ve havacılık dışı

kapasiteden pay alınması suretiyle havayolu taşıyıcıları ve servis sunucular için teminat limiti 1 Milyar ABD Dolarına çıkartılmıştır. Berkshire Hathaway isimli bir reasürans firması da risk seçimi esasına göre kapasite sağlamıştır. Ancak sigorta şirketleri net line³ esasına göre sunulan bu korumaya yüksek ücretler ödemek zorunda kalmışlardır.

Bu teminata ihtiyacı olan kurumlar, istedikleri koruma için ödeyecekleri primlerin aşırı artışının yaratacağı baskıyı hafifletebilmek için bu teminatı sunabilecek başka kaynakların arayışına yönelmiş, yardım için hükümetlere başvurmuş ve birçoğu da kısa sürede olumlu yanıt almıştır.

Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri'nde, ülkedeki Federal Havacılık İdaresi Sigorta Programı'nı uzatmış ve havayolu şirketlerine sunduğu üçüncü şahıs sorumluluk teminatını 11 Eylül 2001 tarihinden sonra yolcu başına iki kat artırmıştır. Buna ek olarak Birleşik Devletler Kongresi, bir havayolu şirketi için terör hareketlerinden doğabilecek üçüncü şahıs sorumluluk tazminat limitini 100 milyon ABD Doları olarak belirleyen bir düzenlemeyi yasalaştırmıştır. Avrupa ülkeleri ile diğer birçok ülkenin hükümetleri de farklı fiyat ve şartlarla benzer planlar hazırlamışlardır.

11 Eylül 2001 tarihinde yaşanan saldırılardan sonra, birçok hükümet, havayolu şirketleri, hava alanları ve servis sunuculara sağladıkları savaş sorumluluk teminatını kaldırmıştır. Günümüzde havacılık sigortaları pazarı, havayolu şirketleri için yıllık 150 milyon dolar, havaalanları ve servis sunucular için de yıllık 50 milyon dolar limitli üçüncü şahıs sorumluluk teminatı sunmak için planlar hazırlamaktadır.

Olaydan sonra geçen 5.5 yıllık sürede herhangi bir büyük hasarın yaşanmaması üçüncü şahıs sorumluluk hasar fazlası reasürans piyasasında uzmanlaşmış firmaları kapasiteyi artırma konusunda cesaretlendirmekte ve sigorta şirketleri büyük havayolu şirketlerine iptal edilme olanağı olmayan üçüncü şahıs sorumluluk teminatları sunmaktadır.

Birçok ülke bu konuda yaşanan sorunların çözümü için kendi planlarını oluşturmuştur. Amerika Birleşik Devletleri'nde, Federal Havacılık

³ Daha çok Amerika Birleşik Devletleri'nde kullanılan bu terim, sigorta şirketinin, sigorta etmiş olduğu riski kendi hesabında tuttuğu, reasürans yoluyla devretmediği kısmını ifade etmektedir (Bakınız: Milli Reasürans T.A.Ş tarafından yayınlanan Açıklamalı Sigorta ve Reasürans Terimleri Sözlüğü).

lık Dairesi 2002 tarihli Ulusal Güvenlik Yasası ve diğer yasal düzenlemelerdeki hükümler çerçevesinde, ABD'li hava taşıyıcılarına üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortası teminatına ek olarak uçak yolcu, uçak tekne ve mürettebat savaş riskleri teminatı sağlamaya devam etmektedir.

Terör saldırıları nedeniyle üçüncü şahısların uğrayacağı zararları karşılamak amacıyla ayrılan 100 milyon dolarlık koruma halen yürürlüktedir. Kanada hükümeti, kendi havacılık endüstrisini 50 milyon doları aşan hasarlarda prim almadan desteklemeye devam etmesine rağmen, havayolu şirketleri 2006 yılı boyunca yapacakları yenilemelerde sorumluluklarının başlangıç noktasını 150 milyon dolar olarak belirleme ihtiyacı hissetmişlerdir. Brezilya, Çin, Malezya, Yeni Zelanda, Katar ve Suudi Arabistan gibi ülkeler de halen çeşitli şekillerde üçüncü şahıs teminatı sağlamaktadır.

Bugünlerde kamuoyu ve hükümetlerin, Kitle İmha Silahlarının (KİS) kullanımı sonucu oluşan uçak tekne, uçak yolcu ve üçüncü şahıs sorumluluk hasarlarının, hükümetin üstlenmesi gereken bir riski mi yoksa ticari bir risk mi olduğu konusunda yaptıkları güncel tartışmalar, havacılık sigortacılarını büyük bir sorunla karşıya bırakmaktadır. Kitle imha silahları kullanılarak özellikle havaalanlarına yapılacak büyük bir saldırı sektörü yıkabilecek hasarlar oluşturabileceğinden havacılık sigortası pazarı, diğer mal ve kaza sigortaları pazarlarında olduğu gibi Haziran 2003 tarihinden beri kitle imha silahlarını kesin istisnalar arasına katmak için çalışmaktadır.

Uçak tekne sigortası yapan şirketler Mayıs 2005 yılında yapılan yenilemelerinde kitle imha silahları istisnalarını poliçelere koymaya başlamışlardır. Ancak bu istisnaların, sorumluluk teminatları için 2006 yılı yenilemelerinde konulabileceği düşünülmektedir. Bu gecikme, Avrupa Komisyonu'nun İngiliz havacılık sigortacılarının 11 Eylül 2001 olaylarına verdikleri tepkiye karşı yapılan araştırmanın bir sonucudur. Sigorta şirketleri, kendi poliçelerine koydukları kitle imha silahı istisnalarında yeni oluşturulan Havacılık Sigortası Klozlarına atıfta bulunmayı kabul etmişlerdir. Havacılık endüstrisinin ve müşterile-

rin menfaatleri arasında kabul edilebilir bir denge sağlamak amacıyla bu klozların kullanımına geçmeden önce kloz maddelerinin havacılık endüstrisi ile tartışılması gerekmektedir. Bu amaçla 3 Ekim 2005 tarihinde başlayan tartışma sürecinin ilerleyen aylarda da devam etmesi beklenmektedir. Bu tartışmalardan Havacılık Sigortası Klozlarındaki kitle imha silahları istisnalarının bir başka versiyonu olan kitle imha silahları için sınırlı teminat veren bir çalışmanın çıkması beklenmektedir.

Bu değişiklikle havacılık endüstrisi, havaalanlarının bu tür silahlar kullanılarak saldırıya uğraması durumunda karşı karşıya kalacağı muazzam kayıplardan kurtulabilecektir. Bu konuda bazı brokerler, ticari pazarların sağlayabildiği teminatın üstünde kalan kısmın karşılanabilmesi için Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği, Avrupa Havayolu Şirketleri Birliği, Uluslararası Havaalanları Konseyi gibi meslek birlikleri ile beraber hükümetler nezdinde lobicilik faaliyetleri yürütmektedir.

Avrupa Komisyonu, havacılık endüstrisinin katılımıyla yapılan konferans ve toplantılarda 785/2004 sayılı AB Yönetmeliğine uyumun kitle imha silahı riskini kapsayacak şekilde olması





Bugünlerde kamuoyu ve hükümetlerin, Kitle İmha Silahlarının (KİS) kullanımını sonucu oluşan uçak tekne, uçak yolcu ve üçüncü şahıs sorumluluk hasarlarının, hükümetin üstlenmesi gereken bir risk mi yoksa ticari bir risk mi olduğu konusunda yaptıkları güncel tartışmalar, havacılık sigortacılarını büyük bir sorunla karşıya bırakmaktadır.

durumunda sağlanabileceğini deklare etmiştir. Avrupa Birliği Yönetmelikleri, Avrupa Birliği ülkeleri üzerinde uçan veya bu ülkelerden iniş kalkış yapacak tüm havayolu taşımacılarının ve havayolu işleticilerinin yaptırmak zorunda oldukları minimum uçak yolcu ve üçüncü şahıs sorumluluk sigortası limitlerini belirlemektedir. Bu bağlamda, hükümetler tarafından verilen desteklerin uzun dönemli çözümlere ulaşıncaya kadar devam etmesi gerekmektedir.

Uzun vadeli çözümlerden bir tanesi de, terör eylemleri ve savaş nedeniyle oluşacak hasarlarda, kitle imha silahlarının kullanımı sonucu oluşacak hasarlar da dahil olmak üzere, sigorta endüstrisinin sorumluluğunun sınırlandırılmasıdır. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nda sürdürülen tartışmalar da bu yönde devam etmektedir.

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı bünyesinde kurulan ve 1952 tarihli Roma Konvansiyonu'nun güncelleme çalışmalarını yürüten Çalışma Grubu, Şubat 2006'da yaptığı toplantı sonrasında, yürütmekte olduğu çalışmalarda kanunsuz hareketlere karışma ile ilgili hükümlere öncelik vermek için Teşkilat Genel Kurulu'nun onayını almıştır. Çalışma Grubu'nun toplantıları 2006 içinde devam etmiştir.

Uluslararası örgütler bazında çalışmalar yürütülürken havacılık sigortası sektörü de yeni planlar geliştirerek yaşanan gelişmelere ayak uydurmaya çalışmaktadır. Geliştirilen planlara örnek olarak önde gelen uçak tekne savaş sigortacıları ile birlikte bazı brokerler tarafından geliştirilen ve uçak tekne savaş sigortalarında sınırlı olarak kitle imha silahları kullanımı sonucunda oluşacak hasarların da teminat altında olduğu plan verilebilir. Bu plan, Llyod's bünyesindeki Kiln Sendikası tarafından da desteklenmiştir.

Bu planda, uçağa yerleştirilen veya uçuş

esnasında uçağa füze yardımıyla fırlatılan kirli bombalar⁴ ve elektromanyetik düzenekler sonucunda ortaya çıkan biyolojik ve kimyasal bulaşmalar ile radyasyon ve radyoaktivite bulaşmalarından kaynaklanan hasarlar teminat altına alınmaktadır. Ancak münferit uygulamalar yerine standart şartların oluşturulması hem havacılık sigortası sektörü hem de sigortalılar için daha faydalı olacaktır.

3. Türkiye'deki Durum

Ülkemizde sivil havacılık alanında yürütülen faaliyetler 19 Ekim 1983 tarihli, 18196 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak aynı tarihte yürürlüğe giren Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümlerine göre düzenlenmektedir. Kanun'un "İç Hat Taşıma Sözleşmesi Uygulanacak Hükümler" başlıklı 106ncı maddesinde havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı halde, Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanacağı hükme bağlanmıştır.

Gerçek ve tüzel kişilerin ticari amaçla, ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu ve/veya yük taşımaları ile ticari amaçla diğer fa-

aliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığından izin almaları gerekmektedir. Yabancı ülkeler ile Türkiye arasında hava ulaştırma hizmeti görecek yabancı uyruklu işletmelere uygulanacak hükümler, Türkiye'nin taraf olduğu ikili ve çok taraflı anlaşmalar uyarınca ve karşılıklılık ilkesi göz önünde tutularak Ulaştırma Bakanlığınca saptanmaktadır.

Kanun'un sigortayı ilgilendiren hükümleri ise iki bölümden oluşan "Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluk" başlıklı dördüncü kısımda bulunmaktadır. Birinci bölümde sorumluluk halleri düzenlenmekte, buna göre havayolu taşıyıcısı;

- Yolcunun ölümü veya herhangi bir cismani zarara uğraması halinde, bu zarara sebebiyet veren kaza, hava aracında veya iniş veya biniş sırasında meydana geldiği takdirde,
- Tescil ettirilmiş bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğraması halinde, zarara sebebiyet veren olay, havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş ise zarardan,
- Havayolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan sorumlu tutulmaktadır.

Kanun'un 132nci maddesinde yapılan düzenleme ile de yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, asgari 124üncü madde esaslarına göre saptanan sorumluluk sınırları içerisinde mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlü tutulmuşlardır.

Kanunda taşıyıcıların yaptıracakları sigorta ve teminat şartlarının; uluslararası standartları göz önünde bulundurularak ve Ulaştırma Bakanlığının görüşü de alınarak T.C Hazine Müsteşarlığı⁵ tarafından onaylanacağı belirtilmiştir. Bu maddede belirtilen sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları ise Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edilecektir.

Dördüncü kısmın "Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluk" başlıklı ikinci bölümünde işleten tanımı yapılmış ve sivil hava aracının üçüncü kişilere verdiği zarardan, sivil hava aracının işleteni sorumlu tutulmuştur. İşletenin bu sorumlu-

Yapılan bu düzenlemelerle Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yer alan mali sorumluluk sigortalarına ilişkin düzenlemeler yaklaşık 23 yıllık bir aradan sonra sonuçlandırılmış ve bu konuda yaşanan yasal düzenleme eksikliği giderilmiştir.

⁴ Biyolojik, kimyasal veya radyoaktif maddeler kullanılarak yapılan bombalar "kirli bomba" olarak tanımlanmaktadır.

⁵ Sigorta hizmetleri ile ilgili olarak Kanun'da Ticaret Bakanlığınca verilmiş olan görev ve yetkiler 18.12.1987 tarih ve 303 sayılı K.H.K.nin 12.5.1989 tarih ve 368 sayılı KHK. 6ncı maddesiyle değişik 1 inci maddesi ilk fıkrasıyla Hazine Müsteşarlığı'na devredilmiştir.

	2001	2002	2003	2004	2005	
Uçak Tekne	Şirket Sayısı	22	15	14	15	11
	Alınan Prim	28.729.274	65.455.000	52.441.000	35.410.000	46.117.213
	Devredilen Prim	27.873.740	64.875.000	51.946.000	35.099.000	45.302.505
	Ödenen Hasar	528.442	522.000	4.777.000	9.020.000	4.432.267
Uçak Yolcu Kaza	Şirket Sayısı	15	10	10	8	7
	Alınan Prim	493.976	813.000	2.509.000	1.406.000	2.503.920
	Devredilen Prim	452.726	801.000	2.490.000	1.373.000	2.170.054
	Ödenen Hasar	393.409	61.000	796.000	359.000	259.317
Uçak Mali Sorumluluk	Şirket Sayısı	19	16	13	27	11
	Alınan Prim	7.514.968	16.217.000	7.382.000	47.022.000	30.613.999
	Devredilen Prim	7.659.860	15.440.000	7.351.000	32.839.000	30.562.558
	Ödenen Hasar	522.796	917.000	102.000	6.241.000	1.384.434

Kaynak: Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği

luğuna istinaden Türk hava sahasında uçuş yapacak Türk ve yabancı sivil hava araçları için; üçüncü şahıslara verilecek zararlara karşı işletenin mali mesuliyet sigortası yaptırması zorunlu tutulmuştur. Yine sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edilecektir.

Üçüncü şahıslara karşı verilecek zarardan doğan sorumluluğa karşı işleten tarafında yaptırılacak mali mesuliyet sigortasının şartlarının uluslararası standartlar göz önünde bulundurulurken T.C Hazine Müsteşarlığı ve Ulaştırma Bakanlığınca müştereken tespit edileceği de Kanununun 140'ncü maddesinde hükme bağlanmıştır. Türk Sivil Havacılık Kanunu'na göre yapılması zorunlu olan bu sigorta poliçeleri, ülkemizde faaliyet gösteren sigorta şirketleri tarafından düzenlenmektedir. Ancak yukarıdaki tablodaki verilerden de anlaşılacağı üzere alınan primlerin neredeyse tamamı reasüre edilmektedir.

Ancak bu sigortaların düzenlenmesi esnasında kullanılacak yönetmelikler ve genel şartlar ile ilgili uzunca bir süre hiçbir düzenleme yapılmamıştır. Bu nedenle yapılan sigorta sözleşmeleri Varşova Konvansiyonu şartları dikkate alınarak düzenlenmiştir.⁶

Ancak 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleştirilen saldırılar büyük ölçüde havacılık sigortalarını etkilemiş, reasürans şirketlerinin verdikleri teminatlardan terör nedeniyle uğranılan hasarları çıkarmaları sebebiyle sigorta şirketleri de bu teminatı sunmuş oldukları ürünlerden çıkarmak zorunda kalmışlardır. Sigortacılığın uluslararası boyutlu olmasının bir sonucu olarak da ülkemize faaliyet gösteren sigorta şirketleri de bu teminatları ürünlerinden çıkarmak zorunda kalmışlardır.

Bu kapsamda yurt dışı uygulamalar da dikkate alınarak hazırlanan "Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortasının Ticari Olarak Temin Edilemeyen Kısmının Devlet Garantisi İle Karşılanması Hakkında Kanun Tasarısı" 07.05.2003 tarihinde TBMM Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu'nda, 13.05.2003 tarihinde de TBMM Plan ve Bütçe Komisyonu'nda görüşülmüş ve Plan ve Bütçe Komisyonu'nda, konunun alt komisyonda incelenmesi ve bir rapor hazırlanması kararı alınmıştır. Çalışmalar sonucunda Kanun tasarısı TBMM Genel Kurulu'nda görüşülerek 26.06.2003 tarihinde kabul edilerek 09.07.2003 tarihli, 25163 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Bu Kanunla, Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıt-

⁶ Hava Araçlarının Sorumluluğu ve Sigorta ile Düzenlenmesi Gereği, Av. Zihni Metezade, Birlik'ten Dergisi, Sayı:21

lı hava araçlarının terör eylemlerine, savaş haline ve bunlara bağlı risklere maruz kalmaları durumunda üçüncü şahısların uğrayacağı zararları teminat altına alan sigortanın, uluslararası sivil havacılık ve havalimanı otoritelerince yeterli görülen asgari sınırının, uluslararası sigorta piyasalarından ticari olarak temin edilemeyen kısmının 31.12.2005 tarihine kadar vuku bulacak olaylar için devlet garantisi verilmesi sağlanmıştır. Kanunda devletin verdiği garanti bedeli her bir Türk ticarî hava taşıma işletmesi ve Türkiye Cumhuriyeti hudutları dahilindeki havaalanlarında yerleşik her bir servis sağlayıcısı için ayrı ayrı olmak üzere, her bir olayda kullanılabilir yıllık toplam limit esasına göre belirlenen üst sınırı 1.5 milyar ABD Doları olarak belirlenmiştir. Garantinin verilmesinden itibaren bir yıl içinde bu limitin aşılması halinde aşan kısım için devlet garantisi verilmeyeceği de hükme bağlanmıştır.

Oluşacak hasarların ödenebilmesi için T.C Merkez Bankası nezdinde Hazine Müsteşarlığı adına Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Malî Mesuliyet Devlet Garantisi Hesabı oluşturulmuştur. Hasarların ödenebilmesi için de Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıtlı hava araçlarıyla ücretli ve ücretsiz olarak seyahat eden yolcuların ve havaalanlarında yerleşik servis sağlayıcılarının ödeyeceği devlet garantisi bedeli ödenmesi uygulaması getirilmiş, ödenecek garanti bedelinin KDV hariç her türlü vergi, resim ve harçtan muaf olduğu hükme bağlanmıştır. Bu Kanunla getirilen devlet garantisinin 31.12.2005 tarihine kadar geçerli olduğu hükme bağlanmıştır.

Bu çalışmalar yürütülürken 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 132inci maddesine göre yapılması gereken yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı oluşacak sorumluluklarına ilişkin mali mesuliyet sigortası ve 138inci maddesine göre yapılması gereken Türk hava sahasında uçuş yapacak Türk ve

ASGARİ TEMİNAT TUTARLARI

Kategori	AKA ⁷	Asgari Teminat Tutarı (Özel Çekme Hakkı-SDR) ⁸
1	499 kg'a kadar	750.000
2	500 kg – 999 kg	1.500.000
3	1.000 kg – 2.699 kg	3.000.000
4	2.700 kg – 5.999 kg	7.000.000
5	6.000 kg – 11.999 kg	18.000.000
6	12.000 kg – 24.999 kg	80.000.000
7	25.000 kg – 49.999 kg	150.000.000
8	50.000 kg – 199.999 kg	300.000.000
9	200.000 kg – 499.999 kg	500.000.000
10	500.000 kg ve üstü	700.000.000

yabancı sivil hava araçları için; üçüncü şahıslara verilecek zarardan doğan sorumluluğa ilişkin mali mesuliyet sigortası ile ilgili herhangi bir yasal düzenleme yapılmamıştır.

Buna ilişkin çalışmalar ancak 2005 yılında başlamış ve 2920 sayılı Kanun'un 138inci maddesine göre yapılması gereken mali mesuliyet sigortasına ilişkin Yönetmelik taslağı hazırlanmıştır. Yönetmelik 15 Kasım 2005 tarihli, 25994 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak 01.01.2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Yönetmelikte, Türk hava sahasını kullanan yerli ve yabancı hava araçlarının üçüncü şahıslara vereceği zararları teminat altına alan mali mesuliyet sigortasını yaptıracak kişileri, teminat altına alınacak riskleri, azami kalkış ağırlığı itibarıyla hava araçlarının sahip olması gereken asgari teminat tutarını ve sigortanın yaptırılmamış ya da yaptırılıp geçersiz hale gelmiş olması durumlarında uygulanacak yaptırımlar ile ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Düzenlemeye göre hava aracı işletenleri, 2920 sayılı Kanunun 138inci maddesi gereğince, faaliyetleri dolayısıyla üçüncü şahıslara verebilecekleri zararlardan kaynaklanan sorumluluklarına karşı; savaş, terör, uçak kaçırma, sabotaj, kanun dışı müsadere ve halk hareketleri risklerini de teminat altına alacak şekilde ma-

⁷ AKA, hava aracının işletme el kitabında ve tip sertifikasında kalkmasına yetki verilen yakıt ve her türlü yükü ihtiva eden azami ağırlığıdır.

⁸ Özel Çekme Hakkı (SDR), Uluslar Arası Para Fonu tarafından kullanılan kaydi para birimini ifade etmektedir. Özel Çekme Hakkının diğer para birimlerine dönüştürülmesinde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından Resmi Gazetede ilan edilen kurlar esas alınacaktır.

li mesuliyet sigortası yaptırmakla yükümlü tutulmuş olup bu yükümlülüğün yerine getirildiğinin ispat edilememesi durumunda, yabancı hava aracının Türk hava sahasını kullanmasına ve Türk topraklarına inişine, uçuş halinde bulunmayan hava aracının kalkışına izin verilmeyeceği hükme bağlanmıştır. Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıtlı hava aracı işletenlerinin ise sigorta şartlarını sağlayamaması durumunda uçuşuna müsaade edilmeyeceği, söz konusu yükümlülüğün ikinci defa ihlal edilmesi durumunda, işletme ruhsatının Ulaştırma Bakanlığı tarafından iptal edileceği hükme bağlanmıştır. Yönetmeliğe göre belirlenen asgari teminat tutarları ise aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

2920 sayılı Kanun'un 132nci maddesine istinaden yapılması gereken düzenlemelere ilişkin çalışmalar ise 2006 yılının sonlarına doğru sonuçlanmıştır. Hazine Müsteşarlığı'nca hazırlanan "Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde İniş veya Kalkış Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Hakkında Yönetmelik Taslağı" sigorta sektörünün görüşünün alınmasını teminen Nisan 2006'da Birliğe gönderilmiştir.

Birlik Sorumluluk ve Hukuk Komiteleri'nde görüşülmüş ve oluşturulan görüş Mayıs 2006'da Hazine Müsteşarlığı'na gönderilmiştir. Yönetmelik 15 Kasım 2006 tarihli 26347 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış ve 15.05.2007 tarihinde yürürlüğe gireceği hükme bağlanmıştır.

Yönetmelikle hava aracı işleteninin, yolcunun ölümü veya herhangi bir bedensel zarara uğramasına neden olan ve hava aracında veya iniş veya biniş esnasında meydana gelen kaza ile bagaj, yük veya postanın taşıma esnasında, hava aracında, havaalanında veya havaalanı dışına inilmesi halinde, muhafaza ve nezareti altında bulunduğu süre içinde kaybı veya zarara uğramasından sorumlu olduğu hükme bağlanmış, hava aracının havada veya yerde, hareket halinde veya hareket-siz olması farketmeksizin, bir uçuşun doğrudan amaçlarına yönelik olarak faaliyete geçirilmesi durumunun hava aracının uçuşta kabul edileceği belirtilmiştir.

Yapılacak sigorta, hava aracında bulundu-

ğu süre içinde veya iniş veya biniş esnasında meydana gelen bir kaza sonucunda yolcuya; hava aracında, havaalanında veya havaalanı dışına inilmesi halinde inilen yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında bulunduğu sırada bagaj, yük ve postaya gelebilecek zararlara karşı; savaş, terör, uçak kaçırma, sabotaj, kanun dışı müsadere ve halk hareketleri risklerini kapsamaktadır. Kar kaybı, işgücü kaybı ve diğer dolaylı zararlar ise sigorta teminatının kapsamı dışındadır.

Yönetmelikte mali mesuliyet sigortasının asgari teminat tutarları da belirlenmiştir. Buna göre;

a) Yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması halinde hava aracı işleteninin asgari sigorta yükümlülüğü yolcu başına 250 000 SDR'dir. Bununla birlikte, ticari olmayan ve AKA 2700 kg'dan daha aşağı olan hava araçlarıyla yapılan uçuşlarda yolcu başına asgari sigorta teminatı 100 000 SDR'dir.

b) Balon, planör ve çok hafif hava araçları ile yapılan uçuşlarda yolcu başına asgari sigorta teminatı bu maddenin ikinci fıkrasında yer alan teminat tutarlarının %50'si oranında uygulanır.

c) Ticari uçuşlarda, bagajla ilgili olarak asgari sigorta yükümlülüğü yolcu başına 1.000 SDR, yükle ilgili olarak asgari sigorta yükümlülüğü kilogram başına 17 SDR'dir.

Hava işletenleri bu yönetmelikle getirilen yükümlülüklerini ispat edemedikleri durumlarda yabancı hava aracının Türk hava sahasını kullanmasına ve Türk topraklarına inişine, uçuş halinde bulunmayan hava aracının ise kalkışına izin verilmeyecektir.

Türk Sivil Hava Aracı siciline kayıtlı hava aracı işletenlerinin bu yükümlülüğü yerine getiremediklerinde öncelikle uçuşa müsaade edilmeyecek, söz konusu yükümlülüğün ikinci kez ihlalinde ise Ulaştırma Bakanlığı tarafından işletme ruhsatı iptal edilecektir.

Yapılan bu düzenlemelerle Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yer alan mali sorumluluk sigortalarına ilişkin düzenlemeler yaklaşık 23 yıllık bir aradan sonra sonuçlandırılmış ve bu konuda yaşanan yasal düzenleme eksikliği giderilmiştir. ■

Tazminat ödemeleri 68 milyon YTL'yi aştı

Kadir KÜÇÜK

Garanti Sigorta Hesabı Müdürü

Son üç yıl içerisinde yapılan tanıtım faaliyetleri sonucunda süratle tanınmaya başlayan Garanti Sigortası Hesabı'nın yapmış olduğu ödemeler 31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla 68 Milyon YTL'sini (Altmışsekiz Trilyonu) aşmış bulunmaktadır. 2003 yılı ve öncesi için aylık ortalama 4 olan ödenen dosya sayısı 2006 yılında 100'e ulaşırken, aylık ödenen tazminat tutarı ise ortalama 1 Milyon YTL. (Bir Trilyon) olarak gerçekleşmektedir.

31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla bedeni tazminat yapılan başvurular ve ödemeler: 18 Ekim 1983 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 108. maddesi ile kurulmuş olan Garanti Sigortası Hesabı, 3 Mayıs 1997 Yönetmelik ile Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği bünyesine geçmiştir.

Bu tarihten, 31 Aralık 2006 tarihine kadar Garanti Sigortası Hesabı'na yapılan başvuru-

lar ve bu başvuruların neticeleri şöyledir:

31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla başvuru sayısı 6.723 olarak gerçekleşmiştir. 2006 yılının on bir ayında yapılan başvuru sayısı ise 2.578 olmuştur. 2006 yılının on bir ayında aylık ortalama başvuru sayısı ise ortalama 215 olarak gerçekleşmiştir. 31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla toplam 2.280 dosya için 25.039.905.- YTL ödeme yapılmıştır. 2006 yılında 1.187 dosya ödeme ile sonuçlandırılmış ve bu dosyalar için 12.133.270.- YTL ödeme yapılmıştır. Aylık ortalama ödenen dosya sayısı 100 civarındadır.

Aylık ortalama başvuru sayısının 215 adet, ödenen dosya sayısının ise 100 adet civarında olması ise Hesaba yoğun yapılan başvuruların büyük bir kısmının kapsam dışı olmasından kaynaklanmaktadır. Örneğin maddi araç hasarları için başvuru yapanların veya poliçesi olduğu halde başvuru yapanların oranı yüzde elli civarındadır.

Hesaba yapılan başvuruların bu kadar artması, yapılan tanıtım faaliyetlerinin olumlu etkisini göstermektedir. 2007 yılında da bu tanıtım faaliyetleri artarak devam ettirilecektir.

YILLAR	BAŞVURU SAYISI	ARTIŞ %	ÖDEME SAYISI	ARTIŞ %	ÖDENEN YTL.	ARTIŞ %
1998	125		10		4.333	
1999	150	0,20	50		40.344	
2000	184	0,23	45	-10	60.565	30
2001	238	0,29	48	07	140.632	172
2002	275	0,16	79	67	402.000	180
2003	348	0,27	92	15	752.198	88
2004	1.127	2,24	201	120	2.629.722	250
2005	1.698	0,50	568	182	8.876.838	238
2006	2.578	0,51	1.187	108	12.133.270	37
TOPLAM	6.723		2.280		25.039.905	

BAŞVURU ADETLERİNE GÖRE

1997 Mayıs ayı ile 2003 yılı arasında (80 ayda) toplam 1320 adet başvuru olmuştur. Aylık ortalama başvuru sayısı (1319/80)=16 adettir.

2004 yılında 12 ay içerisinde toplam 1127 adet başvuru olmuştur. Aylık ortalama başvuru adedi 94'tür. 2004 yılının geçmiş 7 yıla göre artış oranı % 487 olarak gerçekleşmiştir.

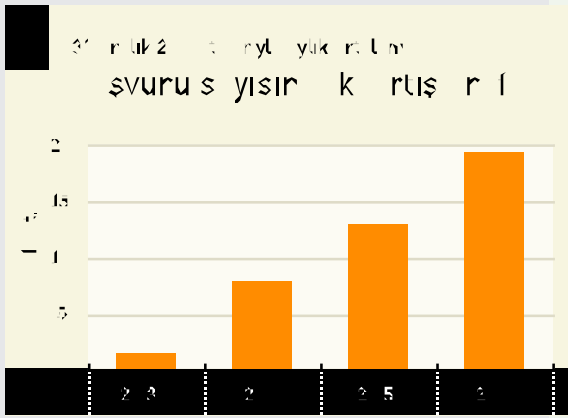
2005 yılında ise başvuru sayısı 1.699 adet olmuştur. Aylık ortalama başvuru sayısı 142 adettir.

2005 yılının geçmiş 7 yıla göre artış oranı % 787 olurken, 2004 yılına göre ise % 51 olarak gerçekleşmiştir.

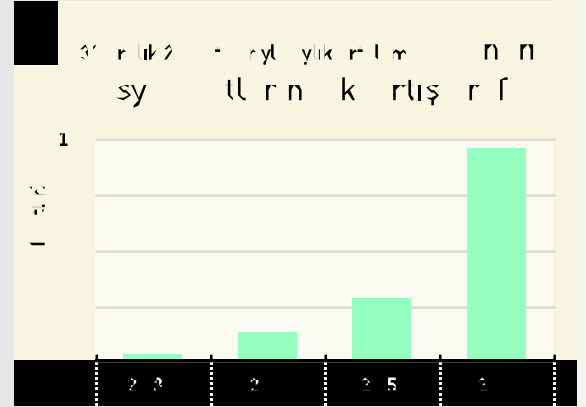
2006 yılında 2.578 adet başvuru olmuş, aylık ortalama başvuru sayısı 215 adet'e yükselmiştir. Bir önceki yıla göre artış oranı %51 olmuştur.

Başvuru adetlerine göre artış tablosu şöyledir;

YILLAR	BAŞVURU ADETLERİ	AYLIK ORTALAMA BAŞVURU ADETLERİ	GEÇMİŞ DÖNEME GÖRE ARTIŞ ORANI(%)	BİR ÖNCEKİ DÖNEME GÖRE ARTIŞ ORANI(%)
1997-2003	1320	16		
2004	1127	94	% 487	
2005	1698	142	% 787	% 51
2006	2578	215	%1244	% 51
TOPLAM	6467			



YILLAR	ÖDENEN DOSYA ADETLERİ	AYLIK ORTALAMA DOSYA ADEDİ	GEÇMİŞ DÖNEME GÖRE ARTIŞ ORANI(%)	BİR ÖNCEKİ DÖNEME GÖRE ARTIŞ ORANI(%)
1997-2003	324	4		
2004	201	17	% 325	
2005	569	48	% 1100	% 182
2006	1.187	100	%2400	% 108
TOPLAM	2.280			



ÖDENEN ADETLERE GÖRE

1997-2003 yılları arasında toplam 324 adet dosya ödenmiş, ortalama aylık ödenen dosya adedi 4'tür.

2004 yılında toplam 201 adet dosya ödenmiş aylık ortalama ödenen dosya adedi 17 olmuştur.

2005 yılında ise 568 dosya ödenmiş aylık ödenen ortalama dosya sayısı 48'e yükselmiştir.

2006 yılında 1.187 adet dosya ödenmiş ve aylık ortalama dosya adedi 100'e yükselmiştir. Bir önceki yıla göre artış oranı %108 olmuştur.

ÖDENEN TUTARLARA GÖRE

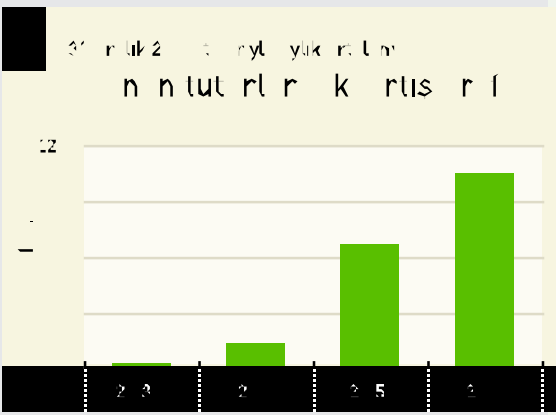
YTL Bazında: 1997-2003 yılları arasında toplam 1.396.470.-YTL. ödeme yapılmıştır. Ortalama aylık ödeme 17.455.-YTL. olarak gerçekleşmiştir.

2004 yılında 2.629.721.-YTL ödenmiştir. 2004 yılında ortalama aylık ödeme tutarı 219.143.-YTL. olmuştur. 2005 yılında ödenen tutar 8.897.207.-YTL' dir.

2005 yılında ortalama aylık ödeme ise 741.434.-YTL olarak gerçekleşmiştir.

2006 yılında 12.133.270.- YTL ödeme yapılmış ve ödenen tutar aylık ortalaması 1.011.105.- YTL olmuştur.

YILLAR	ÖDENEN TUTAR YTL	AYLIK ORTALAMA ÖDEME TUTARI YTL	GEÇMİŞ DÖNEME GÖRE ARTIŞ ORANI(%)	BİR ÖNCEKİ DÖNEME GÖRE ARTIŞ ORANI(%)
1997-2003	1.396.470.-	17.455.-		
2004	2.629.721.-	219.143.-	% 1155	
2005	8.897.207.-	741.434.-	% 4147	% 237
2006	12.133.270.-	1.011.105.-	% 5692	% 36
TOPLAM	25.039.905.-			



31 Aralık 2006 itibariyle bedeni tazminat ödemelerinin olaylara göre dağılımı

	Adet	Tutar (YTL)	Dağılım (%)
Çalıntı Araç	28	520.899	2
Sigortasız Araç	1632	18.430.587	74
Zeyl Farkı	120	997.099	4
Plakası Tespit Edilm.	500	5.091.320	20
TOPLAM	2280	25.039.905	

31 Aralık 2006 itibariyle bedeni tazminat ödemelerinin tazminat türlerine göre dağılımı

	Adet	Tutar (YTL)	Dağılım (%)
Vefat	1335	19.744.680	79
Maluliyet	198	4.006.310	16
Tedavi	747	1.288.915	5
TOPLAM	2280	25.039.905	

31 Aralık 2006 tarihi itibariyle mali bünye zafiyeti veya iflas eden sigorta şirketleri ile ilgili tazminat ödemeleri : Karayolu Trafik Garanti Sigortası Hesabı'nın görevleri arasında, mali bünye zafiyeti nedeniyle sürekli olarak bütün branşlarda ruhsatı iptal edilmiş ya da iflas etmiş sigorta şirketlerinin, zorunlu mali sorumluluk (trafik) sigortalarından kaynaklanan ve ödemekle yükümlü oldukları maddi ve bedensel zararlar nedeniyle;

Halen hasarları ödenmekte olan sigorta şirketleri:

- 1- AKDENİZ SİGORTA A.Ş. (iflas nedeniyle)
- 2- EMEK SİGORTA A.Ş. (iflas nedeniyle)
- 3- UNIVERSAL SİGORTA A.Ş. (iflas nedeniyle)
- 4) KAPITAL SİGORTA A.Ş. (iflas nedeniyle)
- 5) EGS SİGORTA A.Ş. (mali bünye zafiyeti nedeniyle)
- 6) GIC DÜNYA SİGORTA A.Ş. (mali bünye zafiyeti nedeniyle)

Mali bünye zafiyeti veya iflas nedenleri ile Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası kapsamında hasar tazminatları ödenmekte olan 6 sigorta şirketine ait muallak hasar durumları ve 31.12.2006 tarihi itibariyle yapılan başvurular şöyledir:

	Şirket Kayıtlarına Muallak Hasarlar	31.12.2006 itibarıyla Yapılan Başvurular	Başvuru Yüzdesi
Akdeniz Sigorta	43.429	27.191	62
Universal Sigorta	7.438	3.606	48
Emek Sigorta	5.318	2.449	46
EGS Sigorta	5.550	4.528	75
GIC Dünya Sigorta	3.312	2.260	76
Kapital Sigorta	25.000	25.014	100
TOPLAM	90.047	65.388	72

6 sigorta şirketine ait muallak hasar dosya sayısı yaklaşık olarak 90.047 olarak tespit edilmiş ve bu dosyalardan 31.12.2006 tarihi itibarıyla Hesap'a yapılan başvuru sayısı 65.388 başvuru oranı ise % 72 olmuştur.

Yapılan başvuruların şirketlere göre durumu ise; Akdeniz Sigorta'da % 62, Universal Sigorta'da % 48, Emek Sigorta'da % 46, EGS Sigorta'da % 75, GIC Dünya Sigorta'da % 76 ve Kapital Sigorta'da % 100 olarak gerçekleşmiştir.

31 Aralık 2006 itibarıyla yapılan başvuruların sonuçları

	Adet	%	Tutar
Ödemesi yapılan dosyalar	51.696	79	43.562.927.-
İbranesi gönderilen dosyalar	915	2	925.629.-
Eksik evrak yazısı gönderilen dosyalar	674	1	5.245.731.-
Red edilen dosyalar	4.982	7	4.088.836.-
Sigortalılar tarafından takip edilmeyen dos.	7.076	11	4.560.284.-
Kalan ve davası devam eden dosyalar	56	0	1.160.916.-
Toplam	65.388		

31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla 6 şirkete ait toplam 65.388 başvuru olmuştur. Bu başvuruların 33.611 adedi (% 52'si) sigorta şirketlerinden, 31.777 adedi ise (% 48'i) şahıslar tarafından yapılmıştır. Başvurusu yapılan 65.388 dosyanın 51.696 (% 79'u) ödenmiş; 915 adedi (% 2'si) onaylanmış; 4982 adedi (% 7'si) reddedilmiş (bu reddedilen dosyaların 3.970 adedi sigorta şirketlerine ait olup genellikle poliçesi olmayan ve sigortalılardan tahsilat yapılmış dosyalardan kaynaklanmaktadır), 674 adedi (% 1'i) eksik

belgeli, 7.076 adedi (% 11'i) sonuçsuz kalan dosya olmuştur. 53 dosya için dava açılmış, 3 dosya ise inceleme aşamasındadır.

Mali bünye zafiyeti veya iflas etmiş altı sigorta şirketi için Garanti Sigortası Hesabı tarafından 31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla 51.696 adet dosya için 43.562.927,- YTL ödeme yapılmıştır.

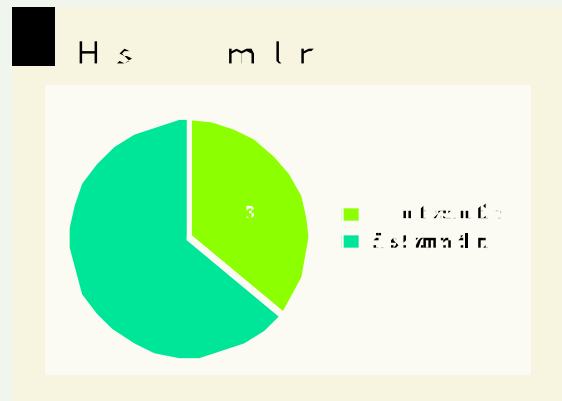
SONUÇ

31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla Garanti Sigortası Hesabı'ndan yapılan ödemelerin toplamı şöyledir

Yıllar	İflas Tazminatları	Bedeni Tazminatlar	Toplam Öd. Tazminatlar
1998	0	4.333	4.333
1999	0	40.345	40.345
2000	0	60.566	60.566
2001	0	140.632	140.632
2002	0	398.394	398.394
2003	6.973.850	752.199	7.726.048
2004	16.704.287	2.629.722	19.334.009
2005	14.060.691	8.897.207	22.957.898
2006	5.824.099	12.116.507	17.940.606
TOPLAM	43.562.927	25.039.905	68.602.832

Tablodan da görüleceği gibi İflas eden sigorta şirketlerinin tazminatları için 43.5 Milyon YTL , Hesabın geleneksel işlemlerinden kaynaklanan bedeni tazminat talepleri için 25.1 Milyon YTL olmak üzere toplam 68.6 Milyon YTL. (68,6 TRİLYON) ödeme yapılmıştır.

Yapılan ödemelerin yüzde 36'sı geleneksel bedeni tazminatlar için, yüzde 64'ü ise iflas eden şirketlerin tazminatları için gerçekleşmiştir. ■



Police adedinde % 9.42 üretimde % 15.39 artış

Mehmet ÜST
TRAMER Müdürü

SEKTÖR ÜRETİM VERİLERİ

TRAMER veri tabanındaki Trafik Sigortası police bilgilerine bağı olarak, sektör genelinde 2006 yılında 9.835.336 adet policeinin

tanzim edildiği ve karşılığında sektörün 1.264.612 bin YTL prim geliri elde ettiği tespit edilmiştir. Geçen yılın aynı döneminde ise 8.988.781 adet policeinin tanzim edilerek 1.095.989 bin YTL prim geliri elde edildiği görülmektedir. Sektör genelinde geçen yıla göre police adedinde % 9,42 prim üretiminde ise % 15,39 oranında artış sağlanmıştır.

Tablo 1: 2005-2006 Yılı Tarife Basamağı Kodu Bazında Trafik Sigortası Police Adetleri ve Prim Üretim Farkı (Ocak-Aralık Kümülatif)-Bin YTL

Police Adedi	2005		2006		Fark (%)	Police Adedi	2005		2006		Fark (%)
	Police Adedi	Prim Üretim	Police Adedi	Prim Üretim			Police Adedi	Prim Üretim	Police Adedi	Prim Üretim	
1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	0	1000000	1000000	1000000	1000000	0	0
2000000	2000000	2000000	2000000	2000000	0	2000000	2000000	2000000	2000000	0	0
3000000	3000000	3000000	3000000	3000000	0	3000000	3000000	3000000	3000000	0	0
4000000	4000000	4000000	4000000	4000000	0	4000000	4000000	4000000	4000000	0	0
5000000	5000000	5000000	5000000	5000000	0	5000000	5000000	5000000	5000000	0	0
6000000	6000000	6000000	6000000	6000000	0	6000000	6000000	6000000	6000000	0	0
7000000	7000000	7000000	7000000	7000000	0	7000000	7000000	7000000	7000000	0	0
8000000	8000000	8000000	8000000	8000000	0	8000000	8000000	8000000	8000000	0	0
9000000	9000000	9000000	9000000	9000000	0	9000000	9000000	9000000	9000000	0	0
10000000	10000000	10000000	10000000	10000000	0	10000000	10000000	10000000	10000000	0	0
Toplam	9.835.336	1.264.612	8.988.781	1.095.989	9,42	9.835.336	1.264.612	8.988.781	1.095.989	15,39	9,42

Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortasında ise, 2006 yılında geçen yıla göre

police adedinde % 7,53 prim üretiminde ise %14,06 oranında artış gerçekleşmiştir.

Tablo 2: 2005-2006 Yılı Tarife Basamağı Kodu Bazında Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Police Adetleri ve Prim Üretimi Farkı (Ocak-Aralık Kümülatif)-Bin YTL

Police Adedi	2005		2006		Fark (%)	Police Adedi	2005		2006		Fark (%)
	Police Adedi	Prim Üretim	Police Adedi	Prim Üretim			Police Adedi	Prim Üretim	Police Adedi	Prim Üretim	
1000000	1000000	1000000	1000000	1000000	0	1000000	1000000	1000000	1000000	0	0
2000000	2000000	2000000	2000000	2000000	0	2000000	2000000	2000000	2000000	0	0
3000000	3000000	3000000	3000000	3000000	0	3000000	3000000	3000000	3000000	0	0
4000000	4000000	4000000	4000000	4000000	0	4000000	4000000	4000000	4000000	0	0
5000000	5000000	5000000	5000000	5000000	0	5000000	5000000	5000000	5000000	0	0
6000000	6000000	6000000	6000000	6000000	0	6000000	6000000	6000000	6000000	0	0
7000000	7000000	7000000	7000000	7000000	0	7000000	7000000	7000000	7000000	0	0
8000000	8000000	8000000	8000000	8000000	0	8000000	8000000	8000000	8000000	0	0
9000000	9000000	9000000	9000000	9000000	0	9000000	9000000	9000000	9000000	0	0
10000000	10000000	10000000	10000000	10000000	0	10000000	10000000	10000000	10000000	0	0
Toplam	9.835.336	1.264.612	8.988.781	1.095.989	7,53	9.835.336	1.264.612	8.988.781	1.095.989	14,06	7,53

Tablo 1 ve 2’de yer alan basamak bazında üretim verileri incelendiğinde, doğru tarife-den poliçe üretimi yönündeki gelişmenin devam ettiği gözlemlenmiştir.

Kasko Sigortasında, Aralık 2006 sonu itibarıyla toplam poliçe adedi 3.118.952 olup, yürürlükte olan poliçe adedi ise 3.113.885’dir. İl-

gili poliçelere ilişkin açılan hasar dosyası adedi toplam 742.476 olup, hasarlı araç oranının Otobüs araç türünde sektör geneline oranla daha yüksek gerçekleştiği görülmektedir. Ayrıca motosiklet araç türünde sigortalılık oranı %1’in altında olmasına rağmen, hasarlı araç oranının %13,73 olması dikkat çekicidir.

Tablo 3: Kasko Sigortası Yürürlükte Olan Poliçe Bilgileri ve Sigortasızlık Oranı
(Aralık 2006 sonu itibarı ile kümülatif)¹

Araç Türü	Poliçe Adedi	Yürürlükte Olan Poliçelere Ait Veriler				Tescilli Araç Adedi	Kaskolu Araç Oranı	Kaskosuz Araç Oranı
		Poliçe Adedi	Hasar Dosya Adedi	Hasarlı Araç Adedi	Hasarlı Araç Oranı			
01- Otomobil	1.948.319	1.942.783	494.217	375.264	19,32	6.111.341	31,79	68,21
03- Minibüs (8-14 koltuk)	89.138	89.088	24.202	18.660	20,95	356.138	25,02	74,98
04- Otobüs (15-25 koltuk)	54.526	54.128	16.819	12.593	23,27	175.302	30,88	69,12
06- Kamyonet	681.557	680.217	161.199	127.114	18,69	1.678.388	40,53	59,47
07- Kamyon	274.802	272.636	42.948	35.741	13,11	710.765	38,36	61,64
09- Traktör	60.84	64.643	1.401	1.311	2,03	1.287.001	5,2	94,98
11- Motosiklet ve Yük Motosikleti	9.197	9.068	1.435	1.245	13,73	1.810.833	0,50	99,50
14- Özel Amaçlı Taşıt	1.329	1.322	255	204	15,43	33.949	3,89	96,11
Genel Toplam	3.118.952	3.113.885	742.476	572.132	18,37	12.163.717	25,60	74,40

SEKTÖR HASAR VERİLERİ

Trafik Sigortasında sektör genelinde, 2003 yılı başlangıç tarihli poliçelerden 470.939 bin YTL prim üretimi elde edilmiş ve ilgili poliçeler için 2007 yılı Şubat ayı itibarıyla toplam 418.668 bin YTL hasar tazminat ödemesi yapılmış olup, H/P oranı %88,90 olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılı başlangıç tarihli poliçeler değerlendirildiğinde ise; 804.006 bin YTL prim üretimine karşılık 2007 yılı Şubat ayı itibarıyla toplam 628.524 bin YTL hasar tazminat ödemesi yapılmış ve H/P oranı %78,17 olarak gerçekleşmiştir. 2005 yılı başlangıç tarihli poliçe-

ler değerlendirildiğinde ise; 1.045.093 bin YTL prim üretimine karşılık 2007 yılı Şubat ayı itibarıyla toplam 818.707 bin YTL hasar tazminat ödemesi yapılmış ve H/P oranı %78,34 olarak gerçekleşmiştir. 2006 yılında üretilen poliçeler için ise 2007 yılı Şubat ayı itibarıyla elde edilen H/P oranı %36,74’tür.

Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortasında ise, 2004 yılında düzenlenen poliçeler için 3.657 bin YTL prim geliri elde edilmiş, bu poliçeler için Şubat 2007 itibarıyla 2.420 bin YTL hasar ödemesi yapılmış ve H/P oranı %66,17 olarak gerçekleşmiştir.

¹1: Poliçe Adedi: Toplam poliçe adedidir (Cari yıl kümülatif).

2: Yürürlükteki Poliçe Adedi : 31/12/2006 tarihi itibarıyla yürürlükte olan poliçeleri ifade etmektedir.

3: Hasar Dosya Adedi: 31/12/2006 tarihi itibarıyla yürürlükte olan poliçelere ait toplam hasar dosya adedini ifade etmektedir.

4: Hasarlı Araç Adedi: 31/12/2006 tarihi itibarıyla yürürlükte olan poliçeler içerisinde, hasarı bulunan araç (poliçe) adedini ifade etmektedir.

5: Hasarlı Araç Oranı: Yürürlükte olan poliçelere ait veriler kullanılarak, (Hasarlı Araç Adedi / Poliçe Adedi)*100 şeklinde hesaplanmaktadır.

6: Tescilli Araç Adedi: 2006 yılı Kasım ayında TÜİK tarafından yayınlanan tescilli araç sayısıdır.

7: Kaskolu Araç Oranı: (Yürürlükteki Poliçe Adedi / Araç Adedi)*100 şeklinde hesaplanmaktadır.

8: Kaskosuz Araç Oranı: ((Araç Adedi - Yürürlükteki Poliçe Adedi) / Araç Adedi)*100 şeklinde hesaplanmaktadır.

9: OTOMOBİL(01): Otomobil ve Taksit araç gruplarının toplamını ifade etmektedir.

10: OTOBÜS(04): Otobüs(15-25 Koltuk) ve Otobüs(26 ve Üstü Koltuk) araç gruplarının toplamını ifade etmektedir.

11: KAMYON(07): Kamyon, İş Makinesi, Römork, Tanker, Çekici ve Diğer Araçlar’a ait toplamı ifade etmektedir.

Tablo 4: Trafik Sigortası Yıllar Bazında Poliçe Üretimi ve Ödenen Birikimli Hasar Tazminat Tutarı Dağılımı Bin YTL (Poliçe başlama tarihi bazında)²

Yıl	Poliçe Prim Üretim	Hasar Durumu	İlk Yıl	%	2. Yıl	%	3. Yıl	%	4.Yıl	%	5.Yıl	%
2003	470.939	Muallak	9.509	19.53	27.549	72.48	31.118	85.25	40.511	88.73	40.698	88.90
		Ödenen	82.442		313.770		365.362		377.353		377.970	
2004	804.006	Muallak	18.779	19.20	69.740	67.91	85.034	77.93	85.775	78.17		
		Ödenen	135.554		476.236		541.523		542.749			
2005	1.045.093	Muallak	56.143	23.12	175.163	76.36	183.629	78.34				
		Ödenen	185.483		622.824		635.078					
2006	1.216.210	Muallak	138.167	29.00	193.993	36.74						
		Ödenen	214.585		252.893							
2007	119.777	Muallak	1.389	1.19								
		Ödenen	38									

Tablo 5: Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Yıllar Bazında Poliçe Üretimi ve Ödenen Birikimli Hasar Tazminat Tutarı Dağılımı - Bin YTL (Poliçe başlama tarihi bazında)²

Yıl	Poliçe Prim Üretim	Hasar Durumu	İlk Yıl	%	2. Yıl	%	3. Yıl	%	4.Yıl	%	5.Yıl	%
2004	3.657	Muallak	126	11.59	224	50.10	353	64.59	353	66.17		
		Ödenen	298		1.608		2.009		2.067			
2005	4.871	Muallak	408	18.00	976	54.88	976	56.25				
		Ödenen	469		1.697		1.764					
2006	5.402	Muallak	2.526	53.11	2.526	53.68						
		Ödenen	343		374							
2007	410	Muallak	0	0								
		Ödenen	0									

² Poliçe tarihi bazında değerlendirme yapılmış olup, poliçe başlangıç yılı içinde gerçekleştirilen hasarlar 1. yıl sütununda belirtilmiştir. Poliçe başlangıç yılını takip eden yıllarda ödemesi gerçekleşen hasarlar ise 2. yıl, 3. yıl...yıl sütunlarında gösterilmiştir. 2. yıl sütununda 1. yıl ve 2. yıl içinde yapılan ödemeler toplanarak yansıtılmıştır. (1. yıldan sonraki rakamlar kümülatiftir.) Ödeme rakamlarında hasar tazminat tutarları, ekspertiz ve dosya diğer masraf ödemeleri dikkate alınmıştır.

TRAMER'DEKİ GELİŞMELER

1. Serbest Tarife ile İlgili

Çalışmalara Başlandı

Hazine Müsteşarlığı'nın 6.11.2006 tarih ve 57269 sayılı yazısı kapsamında sigorta şirketlerinin görüşüne sunulan serbest tarife ile ilgili analiz ve yazılım modeli oluşturulmasına yönelik çalışmalara başlanmıştır. Yazılım modelinin yanı sıra "Rehber Tarife" ile ilgili Kazda Sigortaları İnceleme ve Araştırma Komitesiyle birlikte çalışmalara yoğun olarak devam edilmiş, il ve araç bazında alternatif tarife fiyat önerileri oluşturulmaya başlanmıştır. Çalışmanın sonuçları, 15.02.2007 tarihinde T.S.R.Ş.B Yönetim Kurulunun görüşlerine sunulmuştur.

2. Kimlik Paylaşımı Sistemi ile İlgili

İmzalanan Protokol Kapsamında, Yeni Ek Servislerle Hizmet Verilmeye Başlanmıştır

12 Aralık 2006 tarihinde Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü ile imzalanan ikili anlaşma kapsamında Kimlik Bilgisi Servisi dışında yeni servisleri de kullanabilme hakkı elde edilmiş olup, bu doğrultuda sigorta şirketleri ile imzalanan protokol çerçevesinde yeni ek servislerle hizmet verilmeye başlanmıştır. Bu ek servisler; Kimlik Bilgileri Sorgulama, Kişi Bilgilerine Göre T.C.Kimlik Numarası Sorgulama, Nüfusa Kayıtlı Olduğu Yer Bilgisine Göre T.C.Kimlik Numarası Sorgulama ve Nüfus Cüzdanı Doğrulama Servisi-2'dir.

3. 2006 Yılına İlişkin Sektör

Bilgilendirme CD'si Oluşturuldu

Merkezimizde bulunan Trafik Sigortası, Kasko Sigortası, Yolcu Taşımacılık Sigortası verilerine bağlı olarak üretim ve hasar istatistiklerinin yer aldığı "Sektör Bilgilendirme CD-III" hazırlanarak, çalışma sonuçları tüm sigorta şirketleri, T.S.R.Ş.B ve Hazine Müsteşarlığı'na gönderilmeye başlanmıştır.

4. 2006 Yılı Mutabakat

Çalışmaları Gerçekleştirildi

Merkezimiz veri tabanına transfer edilen Trafik, Kasko ve Taşımacılık Sigortası hasar durum belgeleri sigorta şirketlerinin kullanmış ol-

dukları programlar üzerinden TRAMER'e bağlanılarak, online alınabilmektedir. Üretilen hasar durum belgelerinin güvenilir olması için, sistemimize düzenli ve günlük olarak veri transferinin yapılması gerekmektedir. Aksi takdirde, istatistiki tablolarımız dahil olmak üzere online verilen Hasar Durum Belgesi'nin yanlış düzenlenmesine neden olacağı gibi, diğer şirketlerin hata listelerini doğrudan etkilemekte, poliçeleri doğru olsa dahi hata mesajı verilmesine neden olmaktadır. Bu kapsamda, merkezimize transfer edilen tüm ürünlerle ilgili olarak Şubat ayı içinde mutabakat çalışmaları gerçekleştirilmiş olup mutabakat çalışması sonrasında geçmiş yıllara ilişkin veri transferi yapılmasına imkân tanınmamaktadır.

5. Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü ile Veri Entegrasyonu için Çalışmalara Başlandı

Merkezimizin veri tabanında yer alan Taşımacılık Sigortasına ait verilerin Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü ile paylaşılması ve poliçelerin Tarife ve Talimatlara uygun olarak düzenlenip düzenlenmediğinin kontrol edilebilmesi amacıyla, Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün "Kara Taşımacılığı Otomasyon Sistemi" projesinden yararlanılabilmesine yönelik talep Hazine Müsteşarlığı'na iletilmiştir.

6. Altın Örümcek Yarışmasında Farklı Kategorilerde Ödüller Alındı

TRAMER, Altın Örümcek yarışmasında; sigortacılık kategorisinde www.tramer.org.tr adresi ile ikincilik, eğitim kategorisinde www.traport.org/trakid ile ikincilik ve kamu kurumu kategorisinde www.traport.org adresi ile üçüncülük ödülünü almıştır.

7. 2006 eTR Ödüllerinde Finale Kalındı

TÜSİAD ve Türkiye Bilişim Vakfı'nın bu yıl dördüncüsünü düzenlediği "eTR Ödülleri"ne, Hazine Müsteşarlığı tarafından "kamudan-iş dünyasına e-hizmetler" kategorisinde aday gösterilen TRAMER, finalist olarak plakettini almış olup aynı kategoride SSK Sağlık Ödemeleri Sistemi Projesi birincilik ödülünü almıştır. ■

DASK 2006 yılında neler yaptı?

2 006 yılı DASK açısından büyük depremlerin yaşanmadığı ancak Kurum olarak büyük afetlere hazırlanma ve poliçe üretimini artırmaya yönelik çalışmalara ağırlık verildiği bir yıl olmuştur.

Büyük depremlerin yaşanmaması çalışmalarını azaltmamış, aksine oluşabilecek depremlere karşı hazırlık ve planların gerçekleştirilmesini sağlamıştır.

Özellikle etkin tanıtım aktivitelerine ağırlık verilerek DASK'ın bilinirliğinin artırılması hedeflenmiştir. Kurum'un seminer, panel ve toplantılara katılımı ile daha geniş kitlelere ulaşılması sağlanmıştır.

Zorunlu Deprem Sigortası üretim verileri incelendiğinde, Türkiye'de sigortalanması gereken 13 milyon konuttan yaklaşık 2.6 milyon adedinin Zorunlu Deprem Sigortası yaptırdığı görülmektedir. Bir başka ifade ile Türkiye'deki konutların yaklaşık %20'si depreme karşı güvence altındadır. Geriye kalan sigortasız %80'lik oran gidecek uzun bir yolumuz ve yapılacak çok işimiz olduğunu göstermektedir.

AFET ACİL EYLEM PLANI

DASK'ın bir afet sonrasında hizmet sürekliliğini sağlamak amacıyla Afet Acil Eylem Planı oluşturma çalışmalarına başlanılmıştır. İlk aşamada oluşturulan Afet Acil Eylem Planı, Kurum İdarecisi kaynaklarının, ihtiyaç duyulacak tüm yönetsel ve operasyonel işlemleri karşılayabileceği kapasiteye göre organize edilmiştir.

İTÜ'den Prof. Dr. Mikdat Kadioğlu ve ekibinin önderliğinde Garanti Sigorta personelinin oluşturulan ekip ile çalışmaların ilk aşaması tamamlanmış, 2.faz çalışmaları devam etmektedir. Kurum İdarecisi olarak Afet Acil Eylem Planı sürekli geliştirilmesi gereken bir

proje olarak ele alınmaktadır. Teknoloji ve diğer kurumlar ile yapılacak ortak çalışmalar ile DASK'ın en kötü deprem senaryosunda dahi; kesintisiz hizmet vermesi, hasar ekspertiz çalışmalarının süratle tamamlanması, fon akışının hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi sonucunda en kısa zamanda tazminatların ödenmesi hedeflenmektedir.

SATIŞ KAMPANYASI

Sigorta şirketlerinin ve acentelerinin prim üretimlerini arttırma yönünde teşvik edilmesi ve elde edilen olumlu neticeler dikkate alınarak ödüllendirilmesi amacıyla 01.01.2006-31.12.2006 tarihlerini kapsayan 3 dönemden oluşan bir kampanya düzenlenmiştir. 2007 yılının birinci çeyreğinde bu kampanyaya devam edilmektedir.

DASK WEB SİTESİ

DASK web sitesi yenilenmiştir. Yenilenen site ile sigortalılara, tüm bireylere, sigorta şirketi ve acentelere daha fazla bilgi ve hizmet sunulması amaçlanmıştır. DASK web sitesinde bulunan "Etkileşimli Deprem Haritası" aracılığıyla depremlerin Türkiye Haritası üzerinde Kandilli Rasathanesi verileriyle eşzamanlı izlenebilmesi sağlanmıştır. İngilizce web sitesi için çalışmalar devam etmektedir.

OPERASYONEL SİSTEM

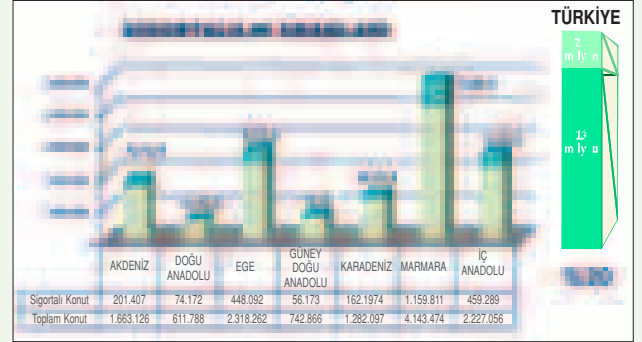
YAZILIMININ YENİLENMESİ

DASK'ın gelişen ihtiyaçlarını karşılamak, yaşanan problem ve hataların giderilmesi, daha hızlı bir erişim sağlanması ve genel olarak yazılım mimarisinin iyileştirilmesi amacıyla yeni yazılımın geliştirilmesi kararı alınarak bu yönde çalışmalara başlanmıştır. DASK'ın donanımı ve alt yapısı yenilenmiştir.



HESAP PLANINDA DEĞİŞİKLİK

1 Ocak 2006 tarihinden itibaren gerçekleşen Zorunlu Deprem Sigortası Poliçesi prim üretimleri sigorta şirketlerinin hesap planında gösterilmeye başlanmıştır. Uzun süredir beklenen bu düzenleme, Zorunlu Deprem Sigortası prim üretimlerinin artırılması amacıyla sigorta şirketlerimiz nezdinde yürütülen çalışmalarını teşvik edici nitelikte olacaktır.



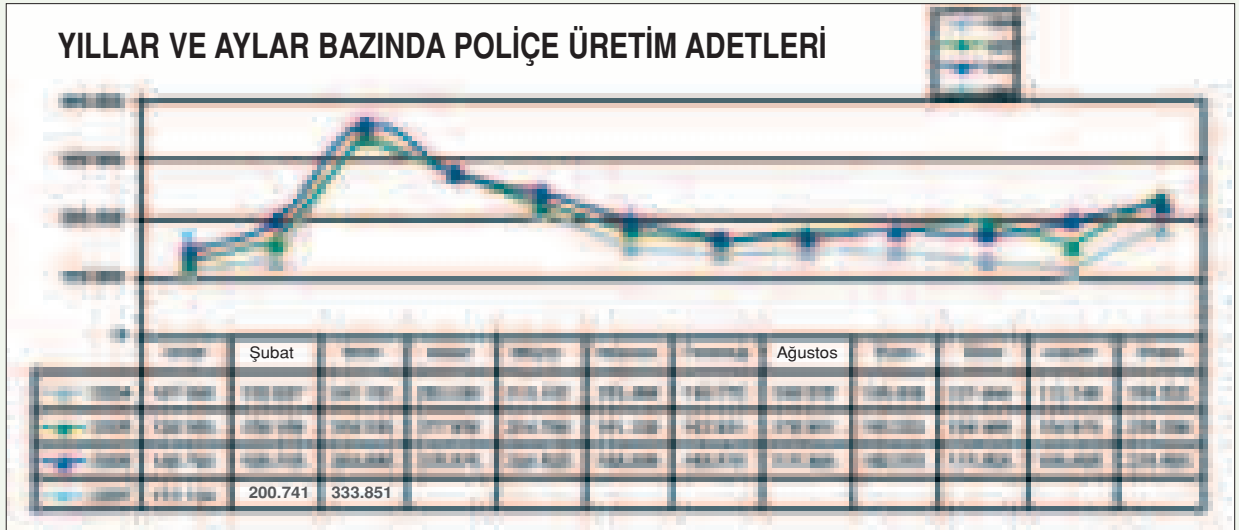
ZORUNLU DEPREM SİGORTASI YILLAR BAZINDA POLİÇE ADETLERİ (000 Adet)



DASK'ta Son Durum (04.04.2007 tarihi itibariyle)

Toplam Poliçe Adedi.....	2.566.180
Toplam Prim (YTL).....	213.965.836
Ortalama Teminat (YTL).....	44.014
Ortalama Prim (YTL).....	83.38
Yıllık Artış (%).....	2.08%
Yenileme Oranı (%).....	35%
Ödenen Hasar Dosyası.....	9.124
Ödenen Hasar Tutarı (YTL).....	17.914.765

YILLAR VE AYLAR BAZINDA POLİÇE ÜRETİM ADETLERİ



YILLARA GÖRE HASAR ÖDEMELERİ (04.04.2007)

YIL	DEPREM SAYISI	DOSYA SAYISI	ÖDEME (YTL)
2000	1	6	23.022
2001	17	338	127.497
2002	21	1.558	2.284.835
2003	20	2.504	5.203.990
2004	31	587	768.927
2005	40	3.481	8.038.986
2006	21	470	1.228.759
2007	9	180	238.749
TOPLAM	160	9.124	17.914.765

ELAZIĞ DEPREMİ

Ülkemiz jeolojik, topoğrafik yapısı ve iklim özellikleri nedeniyle büyük can ve mal kayıplarına yol açan doğal afetlerle sık sık karşılaşan ülkelerin başında gelmektedir. Son 60 yıl içerisinde doğal afetlerin yol açtığı yapısal hasar istatistikleri dikkate alındığında yapısal hasarın % 6'sını depremler, %5'ini heyelanlar, % 12'sini su baskınları, % 7'sini kaya düşmeleri % 4'ünü yangınlar ve % 1'ini çığ, fırtına, yeraltı suyu hareketleri gibi diğer afetlerle nedeniyle meydana geldiği görülmektedir.

T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından son 100 yılda yaşanan afetlerde yıkılan konut sayısının yaklaşık 700 bin olduğu ve bunun da yüzde 61'inin depremden kaynaklandığı belirtilmiştir. Bakanlık, doğal afetlerle ilgili stratejilerini, yara sarmak yerine yara almamak ilkesine göre şekillendirerek, risk yöntemini esas alan politikalar üzerine kurduklarını belirtmiştir. Bu sebeple doğal afetlerle mücadele, doğal tehlikelere dirençli yerleşimlerin ve toplumların oluşturulmasıyla mümkün olmaktadır. Toplum olarak, doğal afetlerle mücadele bilinci oluşturulmalı ve Zorunlu Deprem Sigortası uygulamaları yaygınlaştırılmalıdır.

Şubat ayında Elazığ'da yaşanan ve büyüklükleri 4.8 ve 5.9 arasında değişen depremlerde maddi hasarlar meydana gelmiştir. Bazı konutlar depremde yıkılmış, bazıları da zarar görmüştür. Kurumumuza Elazığ ve çevresindeki illerden gelen ihbarlar sonucu toplam 286 adet hasar dosyası açılmış ve 236.094 YTL tazminat ödemesi yapılmıştır. Meydana gelen depremler sonucunda, Kurumumuza gelen hasar ihbarları ve ardından yapılan hasar ödemeleri ile depremin olduğu ilde yaşayan kişilerin bilinçlenme düzeyindeki artış, sigortalılık oranlarına paralel olarak yansımakta ve poliçe adetlerinde artış gözlenmektedir.

Elazığ depremlerinin devam ettiği 08-13 Şubat 2007 tarihleri arası, iller bazında üretimi geçen yıl aynı döneme göre karşılaştırdığımızda Elazığ ve çevre illerdeki artış göze çarpmaktadır. Ancak bu artışa rağmen, deprem

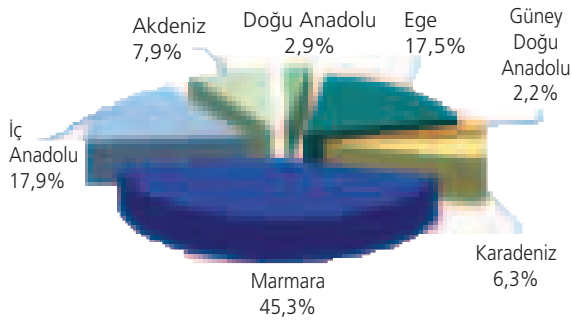
	08.02.2006 - 13.02.2006	08.02.2007 - 13.02.2007	
ADI	ADET	ADET	ARTIŞ AZALIŞ %
ELAZIĞ	136	1.144	741
ADİYAMAN	53	76	43
BİNGÖL	29	44	52
DİYARBAKIR	125	133	6
MALATYA	157	189	20

riskinin yüksek olduğu bu ilde bulunan 87.783 konuttan sadece 20.328 konut için Zorunlu Deprem Sigortası düzenlenmiştir.

Zorunlu Deprem Sigortası sisteminin yaygınlaşmasında kamusal kontrol noktalarının artırılması sigortacılık sayısının hedeflenen rakam-

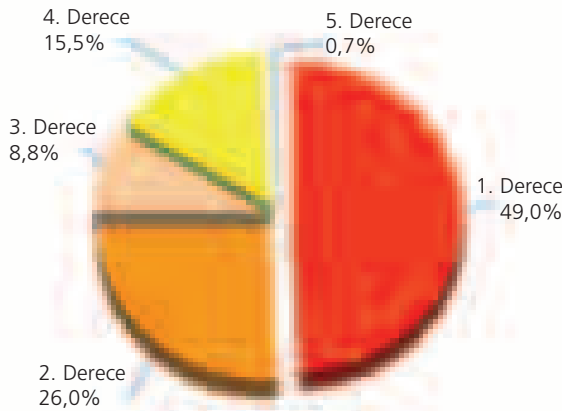
lara ulaşmasında önemli bir yere sahip olacaktır. Böyle olmakla beraber, herhangi bir zorlayıcı unsur olmaksızın bireylerin kendi risk algılamaları ile sigortalılık sistemine dahil olmaları sistemin daha sağlıklı çalışması açısından tercih edilen bir husustur. ■

Police Dağılımı



Marmara Bölgesi toplam police adedinin % 45'ine

İstanbul bu oranın % 30'una sahip.



“BAKIŞ” programı her Cumartesi 11:05'te CNN Türk'te yayınlanıyor...

Noyan Doğan'ın yapımcılığını ve sunuculuğunu üstlendiği "Bakış" programı her cumartesi saat 11:05'te CNN TÜRK'te yayınlanmaktadır.

Garanti Sigorta Genel Müdürü Okan UTKUERİ Zorunlu Deprem Sigortası hakkında detaylı bilgiler vererek, canlı yayında tüm soruları yanıtlamaktadır.

Program, 28 Ekim 2006 tarihinde başlamış ve bunu izleyen 40 hafta süreyle, cumartesi günleri yayınlanacaktır.

Program yaklaşık 45 dakika sürmekte ve program esnasında yayına canlı bağlanan izleyicilerin soruları cevaplanmaktadır.

Yayın süresince canlı yayına katılamayan seyircilerin isimleri ve telefon numaraları alınarak DASK'a iletilmektedir.

Seyirciler en geç programın yayınlandıktan sonraki hafta içinde aranarak soruları yanıtlanmaktadır.

Devlet destekli tarım sigortalarında 2007 uygulamaları

Bülent BORA
TARSİM Genel Müdür

Tarım Sigortaları Kanunu inci maddesi gereğince Devlet Destekli Tarım Sigortasının (DDTS) kapsamı ve prim desteği miktarı her yıl Bakanlar Kurulunca belirlenmektedir. 05.01.2007 tarihinde resmi gazetede yayınlan Bakanlar Kurulu kararına göre DDTS ile ilgili 2007 yılında uygulanacak prim desteği %50 olarak belirlenmiş ve kapsam özet olarak aşağıdaki şekilde tespit edilmiştir;

- Açık alanda ekim dikimi yapılan tüm bitkisel ürünler,
- Seralar,
- Süt sığırları,
- Kümes hayvanları ve
- Su ürünleri

Bir önceki yıl ile karşılaştırıldığında kapsama 'su ürünlerinin' ilave edildiği görülmektedir. Ancak 2007 yılı için asıl büyük yenilik, bitkisel ürün sigortası teminatları içine meyveler için 'don' rizikosunun da dahil edilmesidir ki bunu tarihi bir kapsam genişlemesi olarak nitelemek mümkündür.

SU ÜRÜNLERİ SİGORTASI NELERİ KAPSIYOR

Diğer tüm DDTS'inde olduğu gibi burada da prim desteğinden yararlanmanın ön şartı kayıtlılıktır. Çiftçi Kayıt Sistemine entegre edilmiş Su Ürünleri Yetiştiricilik Tesisi Kayıt sistemine kayıtlı işletmelerin sigorta yaptırabileceği bu uygulamada, denizlerde ve iç sularda kurulu tesislerde yetiştirilen balıklar ölüm riskine karşı, su ürünleri sigortası genel şartları, teknik şartları, tarife ve ta-

limatları kapsamında Tarım Sigortaları Havuzu tarafından teminat altına alınacaklardır. Su ürünleri sigortasının yapılabilmesi için risk inceleme ve değerlendirmesinin yapılmış olması ve tesisin asgari standartlara uygunluğunun tespit edilmiş olması şarttır.

Su ürünleri sigortası Genel Şartları ile Teknik Şartlar, Tarife ve Talimatları'nın hazırlanması konusundaki çalışmalar devam etmekte olup; Havuz Yönetim Kurulunca görüşülüp karara bağlanınca Hazine Müsteşarlığı'nın onayına sunulacaktır.

DON TEMİNATI NELERİ KAPSIYOR

Çiftçi Kayıt Sistemine kayıtlı üreticilerin yetiştirdiği her türlü meyve dona karşı sigortalanabilmektedir. Don teminatı, dolu, yangın, heyelan, fırtına ve Hortum teminatları ile birlikte bir paket halinde satın alınabilmektedir.

Don teminatının kapsamı aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

Üzüm ve kivi asmalarında tomurcuk gözlerin uyanmasından sonra 0°C'nin altına düşen hava sıcaklığının tomurcuk ve sürgünlere zarar vermesi yoluyla yaş meyve miktarında meydana gelen azalmalar,

Turunçgiller, zeytin, muz, yenidoğru, avokado ağaçlarında 0°C'nin altına düşen hava sıcaklığının doğrudan meyvelere zarar vermesi yoluyla meyve miktarında meydana gelen azalmalar,

Diğer meyve ağaçlarında, örneğin elma, kayısı, şeftali gibi meyvelerde çiçeklenmenin son bulması (meyve bağlaması) ile 0°C'nin altına düşen hava sıcaklığının doğrudan meyvelere zarar vermesi yoluyla meyve miktarında

meydana gelen azalmalar,

Hava sıcaklığı 0°C'nin altına düşmediği halde, hava sıcaklığındaki ani değişiklikler nedeniyle üründe meydana gelen renk bozuklukları ve değer eksilmeleri teminat kapsamı dışındadır.

Diğer meyve ağaçları sınıfında yer alan ürünlerin don teminatının çiçeklenme döneminin sonunda yani taç yaprakların tamamına yakınının dökülmesi ve aynı esnada meyve tutumuyla başlamasının en önemli gerekçeleri şu şekilde sıralanabilir:

● Doğal yapı olarak meyve ağaçlarında açan çiçeklerin hiçbir zaman % 100'ü meyveye dönüşmez. Tutum oranı tür, çeşit ve koşullara göre değişmektedir ve ortalama olarak çiçeklerin %2-5'i meyveye dönüşmektedir. Bu da gayet doğal bir olaydır.

● Ağaçta açan çiçeklerin meyveye dönüşmesini etkileyen birçok faktör olup, çiçeklerin meyve bağlamamasında don olayının dışında, kuraklık, aşırı yağış, sis, rüzgârlar, yanlış kültürel uygulamalar da etkilidir. Bu durumda don teminatının çiçek dönemini kapsamaması halinde yani taç yaprakların dökülmesinden önceki fenolojik evrelerde, çiçeklerin meyveye dönüşmemesinde hangi faktörün etkili olduğunun belirlenmesi bugün sahip olduğumuz teknik imkânlarla mümkün görülmemektedir.

● Ayrıca, don teminatı için sistemin ayrılmaz bir parçası olan yurt dışı reasürans koruması da, meyve ağaçlarında çiçeklenme dönemini kapsayacak bir biçimde temin edilmesinde ciddi zorluklar bulunmaktadır.

● Devlet Destekli Tarım Sigortaları uygulamalarında çok uzun yıllar deneyimi olan İspanya gibi ülkelerin tecrübesi ve tüm uzmanların tavsiyeleri de bu doğrultudadır.

Meyve ağaçları resimdeki evrelerden geçtikten sonra meyve oluşumuna imkan vermektedir. Sigorta teminatının başlangıcı H dönemi (çiçeklenme sonu) olarak tespit edilmiştir.

DON NEDENİYLE OLUŞAN ZARARIN YARISI KARŞILANMAKTADIR

DDTS sisteminde don teminatının 2007 yılında verilmeye başlanması nedeniyle, Bitkisel Ürünler Sigortası ile ilgili Teknik Şartlar, Tarife ve

Talimatlar yeniden düzenlenmiş ve %50 müşterek sigorta uygulaması getirilmiştir. Bu çerçevede don nedeniyle oluşan hasarların yarısı teminat olarak ödenecektir.

Bu uygulamanın getirilmesinin başlıca nedenleri şunlardır.

1. Tarım risklerinin çok geniş alana yayılması ve diğer sigortalanabilir risklere göre daha az kontrol edilebilir olması,

2. Genelde riskli bölgelerin ve ürünlerin sigorta yaptırılması (anti-seleksiyon),

3. Hasar sıklığının çok yüksek olması,

4. Muhtemel en yüksek hasar oranının gerçekleşmesi durumunda hasar ödemelerini finanse edecek kaynağı bulmanın çok güç olması,

5. Risk gerçekleştiğinde meydana gelen hasar nedeniyle ortaya çıkan hasar maliyetinin sigortacı ile ekonomik yönden sarsılmayacak şekilde sigortalı tarafından ortak karşılanması sonucu hasarın ödenebilir seviyelere indirilmesi,

6. Sağlanan teminat miktarının azaltılması sonucunda, prim fiyatının daha düşük ve satın alınabilir olmasından dolayı sigortanın daha çok kitleye ulaşmasının sağlanması,

7. Sigortalı, hasarın belli bir kısmını kendi üzerinde tutacağı için Havuz'a devrettiği risklerin iyileştirilmesi konusunda daha etkili yöntemler uygulanması yönündeki çalışmaları daha rasyonel olarak gerçekleştirir. Örneğin oluşacak hasar miktarını azaltmak için,

● Don göllerinin oluşturulması,

● Sıcak-soğuk hava değişimi sağlamak için rüzgâr kulelerinin kurulması,

● Sulamada yağmurlama sisteminin kullanılması gibi.

● Ayrıca, Dünya Ticaret Örgütü kurallarına göre, devlet destekli sigorta sistemlerinde zararın karşılanabilmesi belirlenmiş bazı kısıtlamalar çerçevesinde mümkün olabilmektedir

Diğer yandan, ülkemizin tabloda ayrıntılı olarak gösterilen meyve üretim potansiyeli dikkate alındığında ve tahmini sigortalanma oranları üzerinden hareket edildiğinde riskin ne kadar büyük olduğu anlaşılmaktadır.

Sadece % 8'lik bir sigortalanma oranı ile bile oluşabilecek zararın boyutu 500 Milyon YTL' sına ulaşabilecektir. ■

Michaela Koller, CEA Genel Müdürü olarak atandı

Avrupa sigorta ve reasürans endüstrisinin temsil örgütü CEA, 12 Ocak 2007 tarihinde Michaela Koller'in Genel Müdür olarak atandığını duyurdu. Michaela Koller, Brüksel merkezli CEA'daki görevine 2007 Şubat ayında başlıyor.

CEA Başkanı Gerard de La Martiniere bu atamayı memnuniyetle karşılayarak, Michaela Koller'i CEA Genel Müdür'ü olarak bildirmekten mutluluk duyuyorum, dedi. Gerard de La Martiniere ayrıca, "Bayan Koller, stratejik ve politik anlayışı ile beraber liderlik yetenekleri ve Avrupalı finansal hizmetler karar vericileri ile etkili çalışılmasındaki tecrübe-

sini CEA takımının teknik mükemmelliği ile tamamlayarak CEA'nın anahtar siyasal, düzenleyici ve endüstri paydaşları ile olan diyalogunu geliştirecektir." dedi.

Michaela Koller ise genel müdürlük görevine atanmasına ilişkin olarak "CEA'nın Solvency II, IFRS'in ikinci fazı gibi anahtar projelerde uygun düzenleyici çerçevenin sağlanmasına odaklanacak faaliyetinde liderlik yaparak sigorta endüstrisinin Avrupa Komisyonu'nun 2005 - 2010 Finansal Hizmetler Politikası'na etkin katılımının gerçekleşmesini umuyorum." dedi.

(Kaynak: CEA Pres Release, 12 Ocak 2007)

Avustralya'da, prim gelirlerinde 700 milyon dolarlık artış

Avustralya Tedbir Düzenleme Kurulu (APRA) istatistiklerine göre, Avustralyalı sigortacılar 30 Haziran 2006 tarihine kadar olan dönemde bir önceki yıla kıyasla 700 milyon dolarlık prim artışı sağlayarak 21.9 milyar dolarlık toplam prim geliri elde ettiler.

Avustralya sigortacılık düzenleyici kurumu olan APRA'dan yapılan açıklamada doğrudan sigortacıların toplam prim gelirinin yüzde 93.3'ünü, reasürörlerin de toplam prim gelirinin yüzde 6.7'lik kısmını ürettiği ifade edildi. APRA, geçen yıl ödenen toplam hasarların 13.7 milyar dolar olduğunu ve bunun yüzde 94.8'ini doğrudan sigortacılara ait hasarlar olduğunu açıkladı.

(Kaynak: www.businessinsurance.com, 06 Şubat 2007)

Fitch, İtalyan sigorta piyasasına ilişkin raporunu yayınladı

italyan hayat ve hayat - dışı sigorta piyasasının incelendiği raporda, 110 milyar Euro'luk prim üretimi ve AB25 sigorta piyasasının yüzde 12'sini temsil etmesi özellikleri ile İtalyan sigorta piyasasının; İngiltere (yüzde 24), Fransa (yüzde 19) ve Almanya (yüzde 17)'nin ardından Avrupa'nın en büyük dördüncü sigorta endüstrisi konumunda olduğu belirtiliyor. Ayrıca, devletin hayat sigortası teminatının büyük çoğunluğunu sağlaması ve zorunlu motorlu taşıt sigortası işinin hayat - dışı sigorta faaliyetinin önemli bir kısmını temsil etmesi piyasanın büyüme potansiyeline sahip olduğunu gösteriyor. 2005 yılı sonunda, İtalyan sigorta piyasasındaki toplam prim üretiminin GSMH'nin yüzde 7.6'sını meydana getirdiği de hazırlanan raporda ifade edildi.

(Kaynak: www.cea.assur.org, CEA Press Review, 26 Şubat 2007)



Kyrill'in zararı 5 milyar doların üzerinde

Massachusetts merkezli atmosfer bilimi araştırma ve modelleme kuruluşu AIR Worldwide, Avrupa'da etkili olan Kyrill fırtınasına ilişkin tahminlerini açıkladı.

AIR Worldwide, Kyrill fırtınasının sebep olduğu sigortalı hasarın 5.2 milyar dolar ile 10.4 milyar dolar arasında olacağını tahmin ettiğini açıkladı. Ocak ayı ortasında Avrupa'yı vuran Kyrill fırtınası Fransa, Almanya, Hollanda ve İngiltere'de hayatı olumsuz etkilerken AIR World-

wide yöneticisi Peter Dailey, Kyrill fırtınasının sekiz yıl içerisinde Avrupa'yı vuran en kötü fırtına olduğunu söyledi. Alman Sigorta Birliği (GDV), ülkedeki sigortalı fırtına hasarının 1 milyar Euro civarında olabileceğini söylerken, Hollanda Sigorta Birliği de demiryolları ile Schiphol havaalanı ve bazı bölgelerdeki hasarlar hesaba katılmaksızın hasarların toplam 160 milyon Euro'yu bulabileceğini açıkladı.

(Kaynak: www.businessinsurance.com, 22 Ocak 2007)

Avrupa Komisyonu raporu, AB'deki istihdam artışına işaret ediyor

Komisyon'un hazırladığı rapor AB'ye üye ülkelerdeki istihdama ilişkin olumlu bir değerlendirmede bulunuyor ancak sosyal kapsamın artırılmasına ilişkin zorluklar devam ediyor.

İstihdam raporu, üye ülkelerin reform programlarını büyüme ve istihdama yönelik olarak 2000 yılında belirlenen Lizbon Stratejisi'nde belirlenen öncelikler dahilinde değerlendiriyor.

Lizbon Ajandası'nın bir parçası olan Avrupa İstihdam Stratejisi, daha fazla ve daha iyi iş alanları yaratmayı ve daha geniş bir sosyal uyumu hedefliyor. 2000 yılında

AB liderleri, 2010 yılı için istihdamı yüzde 70 seviyesine çıkarma hedefini ortaya koymuşlardır. Komisyon'un 19 Şubat 2007 tarihinde yayımlanan Ortak İstihdam Raporu'na göre, AB 25 ülkelerinde işsizlik, 2004 yılındaki yüzde 9.1 seviyesinden 2005 yılında yüzde 8.8'e gerilerken istihdam 2001 yılındaki en yüksek artış oranı olan yüzde 0.8 seviyesinde artış gösterdi.

Komisyon raporu ayrıca, AB'nin 2010 istihdam hedeflerine ulaşması için hala 22 milyon yeni işin yaratılması gerektiği gerçeğini de vurguluyor.

(Kaynak: www.euractive.com, 20 Şubat 2007)

Çin'de, sigorta aracıları için zararlar geçen yıllar sona erdi

Çin'de faaliyet gösteren sigorta aracı kuruluşları, 2006 yılında 12.8 milyon dolarlık kar bildirerek birbirini izleyen hasar yıllarını sona erdirdiler.

Çin Sigortacılık Düzenleme Komitesi (CIRC)'nin yayımladığı rapora göre, 2006 yılında sigorta brokerleri 13.8 milyon dolar, eksperler ve hasar tespit görevlileri 1.9 milyon dolar kar elde ettiler. Sigorta acenteleri 4 milyon dolar zarar kaydetmelerine karşın bu rakam 2005 yılından yüzde 34 oranında daha

az olarak gerçekleşti. Sigortacılık Düzenleme Komitesi yetkilisi Wang Jian, yaşanan gelişmenin daha profesyonel yönetim anlayışından ve sigorta endüstrisindeki canlılıktan kaynaklandığını belirtti. 2006 yılı sonu itibarıyla Çin'deki kayıtlı 2.110 sigorta aracı kuruluşundan 1.563'ü acente, 303'ü broker ve 244'ü de sigorta eksper ve hasar tespit görevlisi olarak faaliyet gösteriyor.

(Kaynak: www.asiainsurancereview.com, eWeekly China, 7 Şubat 2007)

Hindistan'da, kamu kesimi sigortacıları pazar payı kaybıyla karşı karşıya

Hindistan Sigortacılık Düzenleme ve Geliştirme Kurulu (IRDA)'nın yayınladığı rakamlar, hayat - dışı branşlarda faaliyet gösteren dört kamu kesimi sigortacısının 2006 - 2007 yılının ilk dokuz aylık döneminde yüzde 9'luk pazar payı kaybına uğradıklarını ve bu rakamın 2005 - 2006 mali yılının tamamında görülen pazar payı kaybindan yüzde 6 daha fazla olduğunu gösteriyor. Dört kamu kesimi sigortacısı (National Insurance, Oriental Insurance, New India Assurance and United India Insurance), 2004 yılında pazarın yüzde 74'ünü kontrol ederken bu rakam 2005 yılı Aralık ayında yüzde 65 seviyelerine geriledi. Hayat - dışı sigorta endüstrisinin tamamı ise yılın ilk dokuz aylık döneminde prim gelirlerinde yüzde 24'lük bir büyümeye tanık oldu. Mali yılın ilk dokuz aylık döneminde toplanan toplam primler, 3.4 milyar dolardan 4.2 milyar dolara yükselirken; özel sigortacılar 1.48 milyar dolarlık, kamu kesimi sigortacıları da 2.73 milyar dolarlık prim üretimi gerçekleştirdiler. Geçen yılın aynı döneminde ise özel sigortacılar 908 milyon dolar, kamu kesimi sigortacıları da 2.5 milyar dolarlık prim üretimi gerçekleştirmişlerdi.

(Kaynak: Asia Insurance Review, eWeekly India, 2 Şubat 2007)

AXA'nın net karında yüzde 18'lik artış

Avrupa'nın ikinci büyük sigorta grubu olan Axa, 2006 yılı net karında yüzde 18'lik bir artış bildirdi. Şirket net karındaki bu artışın ortalama piyasa tahminlerini geçmesi, şirket hisselerinin son altı yıl içerisindeki en yüksek seviyesine ulaşmasını sağladı. Axa hisseleri yüzde 2.4'lük artışla, 2001 yılından bu yana yakalanan en yüksek rakam olan 33.93 Euro seviyesine ulaştı. Axa, net karını bir önceki yılda elde edilen 4.32 milyar Euro'dan 5.09 milyar Euro'ya yükseltirken şirketten yapılan açıklamada, şirketin reasürans bölümü AXA Re'nin geçen yılki satışının ve hayat sigortası ile tasarruf ürünlerindeki yüksek fiyatların karları arttırdığı ifade edildi. Reuters tarafından düzenlenen ve on bir analistin katıldığı ankette ise analistler, şirketin net karına ilişkin tahminlerini 4.84 milyar Euro olarak açıklamışlardı.

(Kaynak: www.businessinsurance.com, 22 Şubat 2007)

Fransız sigorta piyasasında değişim yaşanıyor

Fransa Sigorta Endüstrisi Birliği (Fédération Française des Sociétés d'Assurances) Başkanı Gérard de La Martinière, Birliğin Ocak ayında düzenlenen kongresinin kapanış konuşmasında, Fransız sigorta endüstrisinin iyi durumda olduğunu ifade etti. Fransız sigorta piyasasına ilişkin ilk göstergeler, 2006 yılında sigorta sektörünün 2005 yılına benzer ciro üretimi gerçekleştirdiğini ve sigortacıların karlarının yüzde 14'lük artışla 8 milyar Euro'ya ulaştığına işaret ediyor. Ancak gerek hayat gerekse hayat - dışı sektörler 2007 yılı için bir yavaşlamanın muhtemel belirtilerini gösteriyor. Hayat - dışı sigorta sektöründe büyüme 2006 yılında da devam etmiş ve primle yüzde 2.2'lik artışla 42.8 milyar Euro'ya ulaşmıştır. Ancak bu prim artışı 2005 yılında gerçekleşen yüzde 3'lük ve 2004 yılında gerçekleşen yüzde 4'lük prim artış oranlarının altında kalmıştır.

(Kaynak: Insurance Day, 20 Şubat 2007)

ABD’de doğal afet zararları 2006 yılında % 82 azaldı

Sigorta Hizmetleri Ofisi (ISO)’nin Mal Kaza Birimi (PCS), Birleşik Devletler mal/kaza sigortacılarının 2006 yılında tehlikesiz bir kasırga dönemi geçirdiklerini ve doğal afet zararlarının 2005 yılının rekor seviyelerinden yüzde 82 azalarak 8.8 milyar dolara gerilediğini bildirdi.

2005 fırtına döneminde meydana gelen Katrina, Rita ve Wilma kasırgaları Birleşik Devletler Körfezi’nin ve Atlantik kıyılarının büyük bölümünde hasarlara sebep olmuş ve 62 milyar dolara yakın doğal afet zararı ile sonuçlanmıştı. 2006 fırtına döneminde ise on tropikal kasırga ger-

çekleşmiş ancak bu kasırgaların beş tanesi ABD kıyılarına ulaşmamıştı.

Mal Kaza Birimi, 2006 yılı boyunca 33 doğal afetin meydana geldiğini ve bunların mal ve taşıt hasarları için 2.27 milyar bireysel ve ticari zarara sebep olduğunu kaydetti. Mal Kaza Birimi ayrıca, 2006 yılında ABD’yi vuran kasırgalardan en çok zararı 1.5 milyar dolarlık sigorta hasarı ile İndiana’nın gördüğünü, İndiana’yı 878 milyon dolar ile Missouri, 873 milyon dolar ile Tennessee ve 688 milyon dolar ile Teksas’ın izlediğini belirtti.

(Kaynak: Evandale, 18 Ocak 2007)





Willis, 2006'da gelirlerini yüzde 7 arttırdı

Londra merkezli broker şirketi Willis Groups Holding Ltd., 2006 yılında toplam gelirlerini yüzde 7.1'lik artışla 2.43 milyar dolara ve karların yüzde 59.8'lik artışla 449 milyon dolara yükseldiğini bildirdi. Şirketten yapılan açıklamada, toplam gelirlerdeki artış etkileyen unsurların komisyon ve ücretlerdeki büyüme olduğu ifade edilirken, karların da Londra'daki genel merkezin satışı ile yasal düzenleme ve ilgili harcamalardan etkilendiği belirtildi. Willis 2006 yılında ayrıca, müşterek yıllık gelirleri 30 milyon dolar olan sekiz devralma operasyonunu tamamlarken; yılın dördüncü çeyreğinde Fransız broker şirketi Gras Savoye & Cie'nin yüzde 5'lik ilave mülkiyeti için 25 milyon dolar ödedi ve bu şirketteki mülkiyet payını yüzde 38'e çıkardı.

(Kaynak: www.businessinsurance.com, 08 Şubat 2007)

Bulutlarla arkadaş: Yükseklerde açan çiçekler

Yazı ve Fotoğraflar: Mustafa BAŞHAN

*Dünyanın bütün çiçeklerini diyorum,
Kır ve dağ çiçeklerini istiyorum,
Kaderleri bana benzeyen,
Yalnızlıkta açarlar, kimse bilmez onları
Geniş ovalarda kaybolur kokuları...
Yurdumun sevgili ve adsız çiçekleri
Hepinizi, hepinizi istiyorum, gelin görün beni,
Toprağı nasıl örterseniz öylece örtün beni.*





Sair Ceyhun Atuf Kansu aslında çocukları anlatmak istemiştir bu içli dizelerde, onları dağ çiçeklerinin duruluğu, saflığı, güzelliği ile özdeşleştirmiştir. Dağ çiçekleri gerçekten de Şairin tarif ettiği gibidir, insanların kirletemediği bir köşesinde, çatılarından yeşerirler dünyanın, yükseklerde gözlerden ırakta açarlar, renkleri toprağı, kokuları gökyüzünü kucaklar.

Yükseklerde yaşam bambaşkadır, çayırar çiçeklerle bezendiğinde büyük bir şenlik başlar, binbir çeşit böcek ve kelebek bu şölenlerden paylarını almak için büyük bir telaşa koşup-uçuşup dururlar. Biraz daha aşağılarda ısının nisbeten yüksek olduğu bölgelerde adam boyuna varan çiçeklerin bulunduğu cepler görebilirsiniz. Bunlar arasında yürümek bir başka evrende bulunduğunuz duygusuna sürüklerken sizi, yüzlerce arının vızılısından oluşan ürperti ile dünyaya dönüverirsiniz hemen. Yakınlarda bir arcının bıraktığı kovanlar vardır

çoğu zaman, gerçek çiçek balı hazırlayan koyu kahverenkli arılar sizi umursamadan gayretle dolaşırlar çiçekleri tek tek.

Anadolu, Avrupa-Sibirya, İran-Turan ve Akdeniz bitki coğrafyalarında ve Alp-Himalaya dağ kuşağında yer alır. Bulutlarla dost çiçeklerin yetiştiği dağlık alanlar Türkiye'nin hemen hemen yarısını kaplar. Bu dağlık alanlarda engebeli bölgeler ve derin vadilerin bulunması farklı bitki kuşaklarının yetişmesine olanak sağlamaktadır. Bu yüzden ülkemiz endemik (sadece belli bir bölgede yetişen) bitkiler açısından çok zengindir. Topraklarımızda yaşayan 157 aile ve 1200 cinse ait yaklaşık 9000 bitki türünün 3000 i Türkiye'ye endemiktir. Başka bir deyişle gördüğümüz her üç bitkiden biri sadece ülkemizde rastlanabilecek bir türdür.

Dağlar üzerindeki yağış, sıcaklık, rüzgar, bulutluluk, sis oluşumlarına bağlı olarak değişik bir ekosistem oluştururlar ve bu ekosis-





temde yüksekliklerine bağılı olarak (kuzeydeki dağlarda) iki (güneyindekilerde) üç tip bitki ve orman kuşağı bulunur.

Kuzey Anadolu dağlarının yamaçlarında, kayın, kızılbaş, ıhlamur, karaağaç, kestane ve meşe türlerinden oluşan yapraklı ormanlar, 1000 metrenin üzerindeki soğuk ve rutubetli ortamlarda ise, sarıçam, karaçam, laadin ve göknar türlerinden oluşan ibrelili ormanlar görülür. Meşe ormanlarında Avrupa-Sibiryaya kökenli (*Cephalanthera* ve *Epipactis*) pek çok orkide türü yaşar. Kuzey Anadolu dağlarının doğal orman sınırı üzerindeki rakımlarında alpin çayırları bulunur. Bu bölgede sıkça bulunan soğanlı çiçeklerden biri de bembeyaz çiçekleri ile kış sonunda çiçek açan kardelenler (*Galanthus elwesii*) ve hemen onu izleyen çiğdemlerdir (*Crocus*). Sarı renkli yabancı çuhalar kuzey ormanlarının altındaki nemli bölgelerde açan bahar müjdecileri gibidir. Gün gören çayırlarda yetişen yabancı sümbüller ise yeryüzünü mora boyar.



Toros dağlarında ise 1000/1500 m. arasındaki Akdeniz ikliminin etkisi altındaki sıcak ve kuru şartlarında kızılçam ormanları ve maki toplulukları yetişir. Bu kuşağın üzerinde sedir, Toros Göknarı ve karaçam türlerinin bulunduğu ormanlar bulunmaktadır. Bu ormanların tabanında en sık rastlanan çiçekler taş gülleri (Cistus) ve bezelye familyasına (Leguminosae) ait çiçekler ve yabancı sıklamenlerdir (Cyclamen). Gelin Orkidesi (Orchis purpurea) en sık görülebilecek orkide çeşididir. Orman bölgesi üzerinde yine sub-alpin çayırları bulunur. Toroslar zengin soğanlı, yumrulu ve rizumlu bitki popülasyonları ile de ünlüdür. Bilindiği gibi sahlep gibi içecekler

de bu tür bitkilerden elde edilmektedir.

Değerini bilemediğimiz dağ çiçeklerimizin popülasyonu bir yandan yurt dışına kaçırılma, diğer yandan da doğal ortamlarının ağaç kesimi veya erozyon vb nedenlerle kaybı sonucu süratle azalmaktadır. Bitkilerin özellikle ilaç sektöründeki kullanımı giderek artmakta ve bu konuda önemli araştırmalar yapılmaktadır. Halen yaygın olarak kullanılmakta olan (şifalı bitkiler) bu kaynak ileride gelişen teknoloji ve bilgi birikimiyle birlikte geniş kullanım sahaları bulacaktır. Doğal kaynaklarımızın değerini bilmek ve onları korumak ekonomik açıdan da büyük önem taşımaktadır. ■

