

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
BANKACILIK VE SİGORTACILIK ENSTİTÜSÜ
BANKACILIK ANA BİLİM DALI

KASKO SİGORTALARI FİYATLANDIRMASI,
AVRUPA ÜLKELERİ İLE KARŞILAŞTIRMASI
ve
BİR MODEL UYGULAMASI

(DOKTORA TEZİ)

DANIŞMAN : Prof. Dr. Erişah ARICAN

HAZIRLAYAN :Feyiz ÇAKIROĞLU

İstanbul, 2007



T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
BANKACILIK VE SİĞORTACILIK ENSTİTÜSÜ



Aşağıda belirtilen lisansüstü tez, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği hükümlerinde belirtilen esaslar çerçevesinde jüri önünde savunulmuş ve jüri tarafından başarılı bulunmuştur.

TEZ BAŞLIĞI :Kasko Sigortaları Fiyatlandırması, Avrupa Ülkeleri ile Karşılaştırması ve Bir Model Uygulaması

TEZ TÜRÜ : Doktora

TEZİ HAZIRLAYAN : Feyiz TOKER ÇAKIROĞLU

ANABİLİM DALI : Bankacılık

SAVUNMA TARİHİ : 03.08.2007

JÜRİ ÜYELERİ :

GÖREVİ

ADI SOYADI

İmza

Danışman

Prof.Dr. Erişah ARICAN

Üye

Prof.Dr. Cemal İBİŞ

Üye

Prof.Dr. Münevver ÇETİN

Üye

Prof.Dr. Gülden ÜLGEN

Üye

Prof.Dr. Targan ÜNAL

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	ii
ÖNSÖZ.....	v
TABLolar.....	vi
GRAFİKLER	viii
KISALTMALAR	x
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM	6
SİGORTA İLE İLGİLİ GENEL KAVRAMLAR VE TÜRKİYE’DEKİ GELİŞİMİ ..	6
1.1. SİGORTA İLE İLGİLİ GENEL KAVRAMLAR.....	6
1.2. HAYAT DIŞI SİGORTALAR.....	13
1.3. HAYAT SİGORTALARI	20
1.4. SİGORTANIN DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE GELİŞİMİ	22
1.4.1.Sigorta Şirketi Sayısı.....	27
1.4.2.Prim Üretimi.....	28
1.4.3. Ödenen Hasar	29
1.4.4. Reasürans ve Şirket Saklama Payı	30
1.4.5. Teknik Kar/Zarar	37
1.4.6. Acente, Broker ve Eksper Sayısı.....	38
1.4.7. Zorunlu Deprem Sigortası.....	39
1.5 SİGORTACILIĞIN İŞLETME BİLİMİNDEKİ YERİ	41
1.6. KASKO SİGORTASI TEKNİK SONUÇLARI	43
2. BÖLÜM	47
KASKO SİGORTASI VE UYGULAMALARI	47
2.1. KASKO SİGORTASI VE TEMİNAT KAPSAMI.....	47
2.1.1. Ek Sözleşme İle Teminat Kapsamına Dahil Edilebilecek Olan Haller.....	52
2.1.2. Kasko Sigortası Teminat Dışında Olan Haller	53
2.1.3. Tarifeler.....	54
2.1.4. Ek Primler	56
2.1.5. İndirimler.....	59
2.1.6. Kasko Sigortası Uygulama Esasları	61
2.1.7. Muafiyet Uygulaması	65

2.2. KASKO SİGORTASI FİYATLANDIRMAYI ETKİLEYEN FAKTÖRLER.....	65
2.3. FİYATLANDIRMADA KULLANILAN VERİLER.....	68
3. BÖLÜM	71
SİGORTA SEKTÖRÜNÜN VE KASKO SİGORTASININ AB ÜLKELERİNDE.....	
GELİŞİMİ	71
3.1. DÜNYA SİGORTA PAZARI	71
3.2. AVRUPA SİGORTA PAZARI.....	73
3.3 AB ÜLKELERİ İLE TÜRKİYE KARŞILAŞTIRILMASI	76
3.4 AVRUPA ÜLKELERİ VE TÜRKİYE MOTOR PİYASASI.....	79
3.4.1.Araç sayısı	80
3.4.2. Kişi Başına Düşen Araç Sayısı.....	83
3.4.3. Trafığe Yeni Kayıt Edilen Araçlar	83
3.4.4. Prim	84
3.4.4.1. Prim: Motor Sorumluluk Sigortası.....	86
3.4.4.2. Prim: Kasko Sigortası.....	88
3.4.4.3. Prim: Motor Sorumluluk ve Kasko Prim Payı	89
3.4.5. Hasar Maliyeti	90
3.4.5.1. Hasar/Prim Oranı.....	92
3.4.5.2. Hasar Sayısı.....	93
3.4.5.3.Ortalama Ödenen Hasar	93
3.4.6. Şirket Sayısı.....	94
3.5 AVRUPA BİRLİĞİ SİGORTA SEKTÖRÜNÜ DÜZENLEYEN MEVZUAT	97
3.5.1 Tek Sigorta Piyasası	97
3.5.2 AB Sigorta Mevzuatı.....	98
3.5.2.1 Hayat Dışı Sigortalar	99
3.5.2.2 Hayat Sigortaları	99
3.5.2.3 Motorlu Taşıt Mevzuatı.....	100
3.5.2.4 Reasürans	101
3.5.3 AB Müzakere Süreci ve Türkiye'nin Müzakere Sırasında Yapması.....	
Gerekenler	102
3.5.4 AB Müzakere Süreci ve Etki Analizi	107
3.6 TÜRK SİGORTA SEKTÖRÜNÜ DÜZENLEYEN MEVZUAT	110

4.BÖLÜM	116
KASKO SİGORTASI FİYATLANDIRMA MODELİ	116
4.1. ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ	116
4.1.1. Araştırmanın Amacı	116
4.1.2. Veri Toplama Yöntemleri	117
4.1.3. Araştırmanın Türü	117
4.2.ARAŞTIRMANIN BULGULARI	117
4.3.KÜMELEME ANALİZİ	141
4.4.REGRESYON ANALİZİ.....	149
SONUÇ	156
EKLER	161
KAYNAKLAR.....	187

ÖNSÖZ

Ülkemizde son yıllarda yabancı sermayenin sigorta sektörüne yatırım yapması, sigorta sektöründeki en önemli gelişmelerden biridir. Yabancı sermayenin sektöre katılımı ile gelişen ekonomik ihtiyaçlar ve yasal düzenlemeler nedeniyle yeni ürünler ve hizmetler ortaya çıkması kaçınılmazdır. Ayrıca yabancı şirketlerin edindiği tecrübe birikimi ve teknolojinin de gelmesinin Türk sigorta sektörünün gelişimine önemli katkı sağlayacağı bir gerçektir.

Önümüzdeki dönem için sigorta sektöründe yaşanan ve sadece fiyatlandırmaya yönelik rekabetin, sektöre katılan yabancı sermayenin payının artması ile hizmet alanındaki rekabete kayması gelecekte sektörün gelişimi açısından beklediğimiz bir sonuçtur.

AB ile başlayan süreçte sigorta sektörünün gelişeceği ve özellikle sorumluluk sigortalarının yeni çıkacak ürünlerle birlikte gelişeceği beklenmektedir. Sigorta sektöründe beklenen önemli gelişmelerden birisi özellikle Tarım Sigortaları Havuzu ve TARSİM'in kurulması nedeniyle tarım sigortalarında önemli prim üretimi gerçekleşmesidir.

Son olarak; Ülkemizde ve AB ülkelerinde sigorta sektörünün gelişimi, karşılaştırması ve sigorta branşları içerisinde önemli bir paya sahip ancak yıllardır zarar eden kasko sigortalarının durumunu ve bu zararın önlenmesinde etkili olacak önemli faktörlerden biri olan doğru risk seçimi ve fiyatlandırmanın önemini anlatan bu çalışmanın sektöre, akademisyenlere ve tüm ilgililerine faydalı olmasını temenni ederim. Ayrıca çalışmalarım boyunca beni destekleyen değerli hocam Prof. Dr Erişah Arıcan'a gönülden teşekkür ederim.

Feyiz Çakıroğlu
İstanbul - 2007

TABLÖLAR

Tablo 1 Hayat ve Hayat Dışı Sigortası Branşları	14
Tablo 2 2004 ve 2005 Branşlar Bazında Prim Üretimi	28
Tablo 3 2004 ve 2005 Branşlar Bazında Ödenen Hasar	29
Tablo 4 Kotbar Anlaşması Çalışma Şekli ile İlgili Örnek	33
Tablo 5 Eksedan Anlaşması Çalışma Şekli ile İlgili Örnek	34
Tablo 6 2001-2005 Yılları Teknik Kar Gelişimi.....	37
Tablo 7 Haziran 2007 itibarı ile DASK Poliçeleri Dağılımı	40
Tablo 8 Yıllar İtibarı ile Hasar Ödemeleri (01.06.2007).....	41
Tablo 9 Sektörün Prim Üretimi Gelişimi ve Artış Oranları	44
Tablo 10 Sektörün Konsolide Teknik Kar Zarar Durumu	45
Tablo 11 Risk Faktörler AB ile Ülkemiz X Sigorta Şirketi Karşılaştırması	69
Tablo 12 Prim Artış Oranları-2005	72
Tablo 13 Dünya Prim Artış Oranları-2005 (Hayat&Hayat Dışı).....	73
Tablo 14 Avrupa Ülkeleri ve Türkiye Prim Hacmi (Hayat & Hayat Dışı).....	74
Tablo 15 AB'ye 2004'de Üye Olan Ülkelerin Prim Hacmi (Hayat & Hayat Dışı) ..	75
Tablo 16 AB'ye Üye Ülkelerin Prim Hacmi (2004 de katılanlar hariç)	75
Tablo 17 Türkiye'de Hayat Dışı ve Hayat Branşı Prim Üretimi.....	77
Tablo 18 Ülkemizde Araç Sayısı ve Kasko Poliçe Sayısı Karşılaştırması	82
Tablo 19 Sigorta Şirket Sayıları	96
Tablo 20 Araç Kullanım Türlerine Göre Adedi ve Ödenen Hasar Adedi Dağılımı.....	118
Tablo 21 Araç Kullanım Türleri ve Tarzına Göre Adedi ve Ödenen Hasar Adedi ve Toplamının Dağılımı	119
Tablo 22 Araç Kullanım Türleri ve Model Yıllarına Göre Adedi ve Ödenen Hasar Adedi Dağılımı	120

Tablo 23 Araç Kullanım Türleri ve Hasarsızlık Oranlarına Göre Adedi ve Ödenen Hasar Adedi ve Toplamının Dağılımı.....	125
Tablo 24 Araç Kullanım Türleri ve Sürücü Yaşlarına Göre Adedi ve Ödenen Hasar Adedi ve Toplamının Dağılımı	127
Tablo 25 Araç Kullanım Türleri ve Sürücü Meslek Gruplarına Göre Adedi ve Ödenen Hasar Adedi ve Toplamının Dağılım	129
Tablo 26 Araç Plaka Gruplarına Göre Adedi ve Ödenen Hasar Adedi ve Toplamının Dağılımı	132
Tablo 27 Araç Kullanım Türlerine Göre Marka Dağılımı	135
Tablo 28 Araç Kullanım Türlerine Göre Ödenen Hasar ve Araç Bedeli Tanımlayıcı İstatistikleri	140
Tablo 29 Hususi Araç İçin Başlangıç Küme Merkezleri	142
Tablo 30 Hususi Araç İçin Kümeleme Analizi İterasyon Sonuçları	143
Tablo 31 Hususi Araç İçin Final Küme Merkezleri	144
Tablo 32 Hususi Araç İçin Oluşan Kümelere İlişkin Tanımlayıcı İstatistikler	145
Tablo 33 Hususi Araç İçin Final Küme Merkezlerinin Birbirine Uzaklığı.....	146
Tablo 34 Hususi Araç Kümeleme Analizi Anova Sonuçları	146
Tablo 35 Hususi Araç İçin Kümelerdeki Gözlem Sayısı	147
Tablo 36 Kümelere Göre Hasarsızlık Oranı Dağılımı	147
Tablo 37 Kümelere Göre Hasar Adedi ve Poliçe Adedi Dağılımı (Gerçek Değerler).....	148
Tablo 38 Regresyon Modelinde Kullanılan Değişkenler	150
Tablo 39 Regresyon Modeli Özet İstatistikleri	150
Tablo 40 Regresyon Modeline İlişkin Anlamlılık	151
Tablo 41 Regresyon Modeli Katsayılarının Anlamlılığı.....	152
Tablo 42 Risk Faktörleri Hasar Frekansı	153

GRAFİKLER

Grafik 1 Kasko Branşı Hasar/Prim Oranı	45
Grafik 2 Avrupa Ülkelerinde Araç Sayısı	80
Grafik 3 Türkiye’de Araç Sayısı	81
Grafik 4 Türkiye’de Kasko Branşı Poliçe Sayısı	82
Grafik 5 Avrupa Ülkelerinde Motor Branşı Primi ve Büyüme Oranları.....	84
Grafik 6 Türkiye’de Motor Branşı Büyüme Oranları 2005	85
Grafik 7 Avrupa Ülkelerinde Motor Branşı Büyüme Oranları 2005	85
Grafik 8 Avrupa Ülkelerinde Motor Sorumluluk Sigortası Büyüme Oranları 2005.....	87
Grafik 9 Türkiye’de Motor Sorumluluk Sigortası Büyüme Oranları 2005.....	87
Grafik 10 Avrupa Ülkelerinde Motor Sorumluluk Sigortası Büyüme Oranları 2005.....	88
Grafik 11 Avrupa Ülkelerinde Kasko Sigortası Primi ve Büyüme Oranları.....	88
Grafik 12 Türkiye’de Kasko Sigortası Primi ve Büyüme Oranları.....	89
Grafik 13 Avrupa Ülkelerinde Motor Sorumluluk Sigortası Payı	89
Grafik 14 Türkiye’de Motor Sorumluluk Sigortası Payı	90
Grafik 15 Avrupa Ülkelerinde Motor Branşı Hasar Maliyeti	91
Grafik 16 Hasar Maliyetindeki Artış Oranları (2003-2005 Yılları).....	91
Grafik 17 Hasar/Prim Oranları	92
Grafik 18 Ülkeler Bazında Hasar/Prim Oranları 2004.....	92
Grafik 19 Hasar Adedi Gelişimi.....	93
Grafik 20 Hasar Maliyeti 2004.....	93

Grafik 21 2002 ve 2004 yılları Hasar Maliyeti Büyüme Oranları	
Karşılaştırması.....	94
Grafik 22 5,10 ve 15 Büyük Şirket Payları	95
Grafik 23 En Büyük 5 Şirket Payı.....	95
Grafik 24 Araç kullanım türlerine göre adeti ve ödenen hasar adedi	
dağılımı(%)......	118
Grafik 25 Araç kullanım türleri ve tarzlarına göre adeti ve ödenen hasar	
adedi dağılımı(%)......	119
Grafik 26 Araç kullanım türleri ve hasarsızlık oranlarına göre adeti ve ödenen	
hasar adeti dağılımı(%)	124
Grafik 27 Araç kullanım türleri ve sürücü yaşlarına göre adeti ve ödenen	
hasar adedinin dağılımı (%)	126

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	Adı Geçen Eser
DASK	Doğal Afet Sigortaları Kurumu
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasılat
HF	Hasar Frekansı
KHK	Kanun Hükümünde Kararname
KOB	Katılım Ortaklığı Belgesi'nde
MTV	Motorlu Taşıtlar Vergisi
TÜFE	Tüketici Fiyat Endeksi
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TRAMER	Trafik Sigortası Bilgi Merkezi
TSRŞB	Türk Sigorta Reasürans Şirketleri Birliği
TOB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
ZMSS	Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

GİRİŞ

Dünyada finans piyasalarının gelişiminde öncü rol üstlenen sigortacılık sektörü, Türkiye gibi gelişmekte olan ekonomilerde en dinamik olması beklenen sektörlerden biridir. Sektörün mali piyasalar açısından en etkin fonksiyonu fon yaratmak ve yaratılan fonları çeşitli yatırım araçlarına yönlendirmek sureti ile ekonomiye katkıda bulunmaktır. Sigorta sektörünün elde ettiği fonların sigortalıların gönüllü tasarrufu ile elde edilen fonlar olması en önemli özellik olup, sigorta şirketleri tarafından yatırım araçlarına yönlendirilerek ekonomiye kazandırılmaktadır.

Gelişmiş ülkelerde sigortacılık sektörü doyum noktasına ulaşmasına karşılık, gelişmekte olan ülkelerde ülkemizde olduğu gibi önemli ölçüde sigortalanabilir kapasite bulunmaktadır. Bu nedenle, dünya sigorta hacmi gelişmekte olan ülkelerde daha fazla gelişmektedir.

Ülkemizde sigortacılık primlerin devletin belirlediği zorunlu tarife dönemi ile başlamıştır. Zorunlu tarife dönemi 80'lerin sonuna kadar devam etmiştir. 90'lı yıllara gelindiğinde ise serbest tarife dönemine geçilmiştir. Bu dönemde sigorta şirketlerinin serbest tarife uygulamaları ile fiyatlar aşağı çekilmiş, kârlar düşmüştür.

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından yayınlanan 2006 Faaliyet Raporu sonuçlarına göre, 2006 yılında sektör prim üretim hacmini, 2005 yılına göre hayat dışı branşlarda yüzde 25,97, hayat branşında yüzde 11,58 arttırarak toplamda yüzde 23,68 oranında bir büyüme ile tamamlamıştır. Bu da önemli bir artışa işaret etmektedir. Enflasyonunun yüzde 10-11 düzeyinde olduğunu düşünürsek, reel bir yüzde 13 artış yeterli gibi gözükmektedir.

Ancak, bu rakamlar, ülkemizde var olan sigorta potansiyelinin tamamının kullanıldığı anlamına gelmemelidir. Ekonomik ve sosyal alanda sağlanan gelişmeler ile büyük nüfus potansiyelimiz dikkate alındığında, gerçekte görünen gelişme, ülkemiz ihtiyaçlarına cevap verecek seviyede değildir. Aslında hem hayat dışı hem de hayat sigortalarında Avrupa

lkeleri ile karşılaştırıldığında olmamız gereken noktanın çok gerisinde kaldığı görülmektedir. Örneğın İngiltere’de sigorta sektörü GSYİH dan % 12,4 oranında pay alırken, Türkiye’de % 1,5 oranında pay almaktadır. Avrupa ve dünya ülkeleri örnekleri ile karşılaştırıldığında potansiyelin çok az bir bölümünün kullanıldığı yabancılar tarafından da izlenmektedir.

Bu çerçevede de son yıllarda çok sayıda yabancı sigorta şirketinin Türkiye’ye gelip satın alma ya da birleşme yoluyla yapılandıklarını görülmektedir. Bunun en önemli nedeni lkemizin AB ile uyum sürecinin başlamış olması ve yabancı şirketlerin ülkemizdeki sigorta potansiyelini görmüş olmalarıdır.

Özellikle yabancıların Türkiye’ye gelmesi ile hali hazırdaki pazardan pay almanın yanı sıra, yeni ürünler ve teknikler ile kullanılmayan potansiyelin harekete geçirilmesini sağlayacaktır. AB süreci ile birlikte özellikle sorumluluk sigortalarının gelişmesi öngörülürken, yabancıların getireceği birikim ve tekniklerin Türk sigorta piyasasına olumlu etkileri olacağı kaçınılmazdır.

Sigorta sektöründe rekabet her zaman olacaktır ancak bu rekabetin teknik karlılığın göz ardı edilerek yapılması bugüne değin sektöre çok zarar vermiştir. Sigorta şirketlerinin varlıklarını devam ettirmeleri, hasarlarını düzgün olarak ödeyebilmeleri için mali açıdan güçlü olmaları gerekmektedir. Sigorta şirketlerinin büyük rakamlara ulaşması, daha fazla prim üretmesi, kişi başına düşen sigorta primini arttırması ve GSYİH dan daha büyük paylar alması ve teknik kar etmesi güçlü olması için kaçınılmaz bir gerçektir. Diğer faktörleri bir yana bırakırsak teknik kar elde etmenin yolu da doğru fiyatlandırma ve doğru hasar ödemesinden geçmektedir. Sigorta şirketleri artık sadece satış değil, aynı zamanda kârlılık yönünden de analizler yapıp rekabeti hizmet kalitesine taşımaları gerekmektedir Bunu yapmadıkları takdirde sonuçlar sektöre zarar vermeye devam edecektir.

Sigorta sektörünün lokomotif branşı olarak nitelendirilen ve sektördeki payı % 32 civarında olan Kasko branşı sigorta sektörünün uzun yıllardır zarar ettiği branşların başında gelmektedir. Türkiye Sigorta ve Reasürans şirketleri Birliği tarafından yayınlanan 2006

Faaliyet Raporu sonuçlarına göre sigorta sektöründe 2006 yılında hayat dışı branşlarda, 8 milyar 282 milyon YTL prim üretimi gerçekleşmiştir. Kasko Branşı, 2 milyar 664 milyon YTL prim üretimi ile hayat dışında % 32,2 paya sahiptir. 2006 yılında hayat dışı branşlarda 4 milyar 721 milyon YTL hasar ödenmiş olup bu hasarın 2 milyar 93 milyon YTL'si yani % 44,3 ü kaskodan kaynaklanmaktadır. Çok basit olarak düşünüldüğünde acente komisyonu, genel giderler eklendiğinde şirketlerin kaskodan zarar ettikleri açık olarak görülmektedir.

Nitekim Kasko branşında teknik zarar 2005 yılında 207 milyon YTL'ye , 2006 yılında ise 250 milyon YTL'ye ulaşmıştır.

Yaşanan bu olumsuz tablo sonucunda sigorta şirketleri daha fazla zarar görmemek adına önlem almak zorundadırlar. Bu önlemlerin başında hasar frekansı yüksek olan müşteriler ile hasar frekansı düşük müşterileri birbirinden ayıran müşteri sınıflandırmaları ile risk faktörlerini belirleme ve bu faktörlere göre matematik temellere dayalı fiyat uygulaması politikaları ve hasar maliyetlerinin azaltılması gelmektedir. Ancak bu konulara çözüm getirilmesi durumunda önümüzdeki dönemlerde olumsuz trend hızla aksi yöne çevrilecektir.

Sigorta sektörünün gelişmiş olduğu ülkelerde, hasar maliyetlerinin azaltılması ve etkin kontrolünün sağlanması amacı ile oto hasarlarının onarım teknikleriyle ilgili araştırma ve geliştirme faaliyetlerinde bulunulması, otomotiv sektörü ile sigorta şirketlerinin işbirliği yaparak hasar maliyetlerinin azaltılması, hasar tespiti ve analizinde gelişen teknolojiden yararlanılması gibi konularda yapılan çalışmaların önem kazandığı görülmektedir. Ülkemizde de oto hasarlarının maliyetlerinin azaltılması ve bu alanda yaşanan suistimallerin önlenmesine yönelik etkin hasar kontrolü ile ilgili çalışmalar giderek artmaktadır. Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından yayınlanan 2006 Faaliyet Raporu sonuçlarına göre 2 milyar YTL düzeyinde olan oto hasarları konusunda, diğer ülkelerde edinilen bilgi birikimi ve yapılan başarılı uygulamalardan faydalanılarak hızla geliştirilmesi sektörümüz açısından büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmanın konusu yukarıda bahsedilen risk faktörlerinin belirlenerek, matematik temellere dayanan fiyatlandırma konusu olup, hasar kontrolü ve hasar maliyetlerinin azaltılması ile ilgili kısım bu çalışmadan hariç tutulmuştur.

Sigorta sektörünün en önemli branşlarından olan Kasko sigortasının Türkiye’deki durumunu, gelişimini, uygulanmasını, aynı zamanda AB’deki motor pazarı ile mevzuatının da karşılaştırmasını içeren bu çalışmada sektörün en önemli sorunu olan kasko branşındaki teknik zararın önlenmesinde en önemli etkenlerden biri olan kaskoda risk faktörlerinin belirlenmesi ve risk faktörlerine göre fiyatlandırma yapılmasının önemi ortaya konulmuştur.

Bu çalışmada genel sigortacılık ve Türk sigorta mevzuatı ile AB de sigortacılık ve AB sigortacılık mevzuatı ile ilgili kaynaklardan faydalanılarak, öncelikle Türk sigortacılığının genel durumu, önemi, dünya ve AB sigortacılığındaki yeri ile ilgili incelemeler yapılmıştır. Türk sigortacılığında önemli bir yeri olan Kasko branşı ile ilgili AB ile karşılaştırmalı incelemelerde bulunulmuş ve Türk sigorta sektörünün en önemli sorunlarından biri olan kaskodaki teknik zararın önlenmesinde büyük payı olan risk faktörlerinin belirlenerek bu risk faktörlerine göre fiyatlama yapmanın önemi ortaya konulmuştur.

Bu amaçla hazırlanan çalışma giriş ve sonuç bölümleri hariç dört bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde özel sigorta sistemi ele alınarak , sigortanın tanımı, sigorta branşları, dünya ve Türkiye’de gelişimi ve sigortanın en önemli unsurlarından olan reasürans konusu incelenmiştir.

İkinci bölümde ise Kasko sigorta Branşının tanımı ve özellikleri, teminat kapsamı açıklanmıştır. Ek sözleşme ile teminat kapsamına dahil edilebilecek olan haller, tarifeler, sektörde uygulanan indirimler ve ek primler ile kasko teknik sonuçları konuları irdelenmiştir. Yine bu bölümde son olarak kasko sigortalarında fiyatlandırmayı etkileyen risk faktörleri açıklanmıştır.

Üçüncü Bölümde , sigorta sektörünün dünya sigorta endüstrisi içindeki yeri ile AB ülkelerindeki gelişimi ve Türkiye ile karşılaştırması yapılmıştır. Yine bu bölümde Avrupa ülkelerindeki motor piyasası ile ülkemiz motor piyasası araç sayısı, prim hacmi, hasar maliyeti, şirket sayısı açısından incelenerek karşılaştırmalar yapılmıştır.

Dördüncü bölümde ise; Kasko sigortasının fiyatlandırılmasına ilişkin risk faktörlerinin belirlenmesi ve bu risk faktörlerinin ödenen hasar ile ilişkisi araştırılmıştır. Sigortacılıkta fiyatlandırma ile ilgili teorik modelleme üzerine çalışmalar yapıldığı literatürde rastlanmaktadır. Fakat veriler kullanılarak modellemeye pek rastlanmamaktadır. Bu çalışmada farklı sigorta şirketlerinin Trafik Bilgi Merkezinden özel görüşme ile sağlanan verileri, çoklu regresyon metodu kullanılarak SPSS programı ile hesaplanmış ve bulunan sonuçlar tablo ve grafikler halinde sunulmuştur.

Sonuç bölümünde ise, sigorta sektöründe son yıllarda özellikle kasko branşında yaşanan teknik zararın önlenmesi için alınması gereken tedbirler ile ilgili görüş ve önerilere yer verilmiştir.

1. BÖLÜM

SİGORTA İLE İLGİLİ GENEL KAVRAMLAR VE TÜRKİYE’DEKİ GELİŞİMİ

1.1. SİGORTA İLE İLGİLİ GENEL KAVRAMLAR

Sigortanın tanımının yapılabilmesinde “risk” kavramı merkezi bir yere sahiptir¹. Risk ise, genel olarak ortaya çıkacak hasara ilişkin belirsizlik olarak ifade edilebilir. Bu çerçevede, her işletme muhtelif risklerle karşı karşıyadır. Bu risklerin minimize edilmesi veya tümüyle ortadan kaldırılmasının yolu ise bu risklere karşı sigortadır. Sigorta, sigorta edilen bir varlığın zarar görmesinden sonra gördüğü zarar kadar kısmı karşılayarak sigortalının kaybını telafi eder.

“Sigorta; sigortacının belirli bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilen bir menfaatini zarara uğratan bir tehlikenin (riskin) gerçekleşmesi halinde tazminat ödemeyi taahhüt etmesidir².”

“Sigorta; aynı yada benzer risklere maruz bulunan kişiler topluluğunda risklerin gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkacak ihtiyacın, belli bir prim karşılığında giderilmesine yönelik bir sözleşmedir.”

Türk Ticaret Kanunu’nun 1263’üncü maddesine göre ise; “sigorta bir akittir ki, bununla bir sigorta primi karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (riskin) meydana gelmesi halinde teminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebi ile veya hayatlarında meydana gelen bir takım

¹ G.C.A. Dickson, J.T. Steele, **Introduction to Insurance**, 2nd Edition, Pitman Publishing, London, 1984, s.1.

² Can Mertol, **Sigorta Hukuku Ders Kitabı**, İmaj Yayınevi, Ankara 2005, ss.5-7.

hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır” biçiminde ifade edilmektedir.

Yukarıdaki tanımdan anlaşılacağı gibi sigorta, sigortacının alacağı bir prim karşılığında bir kimsenin para ile ölçülebilir, yasa ile korumaya değer bir menfaatine zarar veren bir olayın meydana gelmesi halinde bu zararı karşılayacak miktarda sigortacının tazminat vermesini öngören çift taraflı bir sözleşmedir.

Sigorta diğer bir biçimde, riskin ölçülmesi ve riskin paylaşılması kavramları bir araya getirilerek tanımlanmıştır. Buna göre belirli bir riskin, belirli ölçüde tehdidi altında bulunan çok sayıda ve benzer nitelikte birimlerin ortaya çıkacak zararları birlikte karşılamak üzere bir araya gelmesi sigortayı oluşturur³.

Sigorta ile ilgili resmi tanım 1965 yılında Amerikan Risk ve Sigorta Birliği’nce oluşturulan bir komisyon tarafından şu şekilde yapılmıştır:

“Sigorta; beklenmedik risklerin bir araya getirilerek (pooling), hasarın gerçekleşmesi durumunda sigortalıya tazminat ödemeyi kabul eden sigortacılara devredilmesidir”.

Tanımda ilâve olarak sigortanın temel özellikleri şu şekilde belirtilmiştir: Hasarların bir araya getirilmesi (büyük sayılar kanunu), beklenmedik ve tam olarak tahmin edilemeyen hasarların ödenmesi, riskin transferi ve sigortalının mali pozisyonunun hasar oluşmasından önceki haline getirilmesidir⁴.

Sigorta bir risk yönetim felsefesi içerisinde, riskin transferini sağlayan bir araçtır. Kurumsal bazda düşünüldüğünde; işletmeler sadece fiziki risklerini değil aynı zamanda operasyonel risklerini belirlemeli ve bu risklerine karşı bir güvence oluşturmalıdır.

³ Özdemir Akmut, **Hayat Sigortası Teori ve Türkiye’deki Uygulama**, A.Ü.SBF Yayını No.447, Ankara, 1980, ss.8-9.

⁴ George E. Rejda, **Principles of Risk Management and Insurance**, 6th Ed., Addison-Wesley, MA, USA, 1999, ss.-19-20.

Günümüzde finansal mühendislik adı altında birleşen risk yönetimi araçları sadece finansal risklerin değil, aynı zamanda diğer tüm risklerin de belirlenmesini ve teminat altına alınmasını gerektirir. Bu bağlamda, öncelikle risklerin tespitine ihtiyaç vardır⁵.

Sigorta sözleşmesinin geçerli bir sözleşme olabilmesi için tarafların,teminat altına alınmak istenen riziko,sigorta konusu,sigorta bedeli, sigorta süresi, sigorta şartları ve prim üzerinde mutabık kalmaları gerekmektedir.

Yukarıdaki tanımdan anlaşıldığı gibi Türk Ticaret Kanunu'nun 1263'üncü maddesine göre bir sigorta sözleşmesinin var olabilmesi için aşağıdaki unsurların var olması gerekir.

1. Sigortalı ve riski üstlenecek taraf olan sigortacı olması
2. Teminat altına alınacak tanımlanabilir riziko olması
3. Sigorta menfaati
4. Sigorta konusunun para ile ölçülebilir olması
5. Sigortalının prim ödemesi

Yukarıda belirtilen temel sigortacılık unsurlarını tanımlayacak olursak ⁶ :

Sigortacı; Karşılaşılabilecekleri tehlikelere karşı sigortalı olmak isteyen kişi veya kuruluşlara teminat veren, kuruluş şekli ve çalışma şartları kanunlarla belirlenmiş olan Sigorta Şirketleri ve Sigorta Aracılarıdır ve mevzuat gereğince sigortacılıktan başka alanlarda faaliyette bulunamazlar.

⁵ Selda Eke, **Risk yönetimi Anlayışında Sigorta Kavramı** ,
http://www.tkyd.org/docs/risk_yonetimi_anlayisinda_sigorta_kavraminin_yeri_ve_onemi.doc

⁶ [http:// www.tsrsb.org.tr /tsrsb/sigorta tanımları](http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/sigorta_tanimlari),
Rayegan Kender, **Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, Sigorta Müessesesi, Sigorta Sözleşmesi**, Arıkan Yayınları, İstanbul, 2005, ss.10-30.

İnci Kaner, **Sigorta Hukuku Pratik Çalışmaları**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2007, ss.5-20.

Enver Alper Güvel, Afıtap Öndaş Güvel, **Sigortacılık**, Seçkin Yayınevi, Ankara 2006, ss.1-10

Sigortalı veya Sigorta Ettiren; Teminat kapsamındaki tehlikelerden herhangi birinin gerçekleşmesi durumunda, meydana gelen hasarın tazmini talebinde bulunmaya yasal yetkili olan kişidir. Sigortalı ile sigorta ettiren aynı kişi olabileceği gibi ayrı kişiler olabilir. Ancak sözleşmenin geçerli olabilmesi için sigortalı ile sigorta ettiren arasında mutlaka bir menfaat ilişkisi bulunmalıdır.

Başka bir ifade ile sigorta teminatı verilmesini isteyen, sigorta sözleşmesinden doğan prim borcunu ödemeyi taahhüt eden, beyan ve ihbar yükümlülüğü olan kişi veya kuruluşlardır.

Sigorta Menfaati; Sigorta sözleşmesinin en önemli unsurlarından biridir. Menfaat sigorta hukukunda bir kimse ile bir şey arasında bulunan iktisadi ilişki anlamını taşıyan bir kavramdır⁷. Türk Ticaret Kanunu'nun 1269.maddesi hükmüne göre, rizikonun gerçekleşmesi hususunda hiçbir menfaati bulunmayan kimse tazminat, zarar sigortası yaptıramaz. Bu hükme aykırı olarak yapılan sigorta sözleşmesi geçersizdir. Bu menfaat ilişkisinin sigorta sözleşmesi yapıldığı zaman olması ve sözleşmenin devam ettiği ve rizikonun gerçekleştiği zaman da var olması gerekir. Bu menfaatin yasal olması gerekir. Kanunlara, ahlaka aykırı işlemler sonucu doğacak menfaatler sigorta edilemez.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1269.maddesi hükmünde bir malı belirli rizikolara karşı sigorta ettirebilecek kimseler malik, malikin adi veya rehinli alacaklısı, malın muhafazasından dolayı malikine karşı mesul olan acente, kiracı, komisyoncu ve diğer kimseler veya bunların kanuni temsilcileridir.

Riziko; Henüz gerçekleşmemiş ve gerçekleşme olasılığı olan, sigortalının kendi iradesi dışında gerçekleşecek, gelecekteki tehlikelere karşı teminat altına almak istediği risklerin sigortalıya zarar verme olasılığıdır⁸.

Sigorta Bedeli; Teminat kapsamındaki bir tehlikenin gerçekleşmesi veya sigortalının üçüncü şahıslara karşı sorumlu duruma düşmesi halinde, sigortacının ödemekle yükümlü olduğu, poliçede belirtilen ve tazminata esas oluşturan azami bedeldir. Tazminat

⁷ Adnan Avcı, **Özel Sigorta Kanunları Uygulaması ve Mevzuatı** , İstanbul, Alfa Basım Yayım Dağıtım, 1997, ss.10-11

⁸ E.J. Vaughan, T.M.Vaughan, **Fundamentals of Risk and Insurance**, John Wiley&Sons Inc. USA 2003, s.2

sözleşmelerinde sigorta bedeli, sigortalının uğrayabileceği en büyük mali kayıptır. sigortacı, sigortadan yararlanan kimsenin ancak uğradığı gerçek zararı tazminle yükümlüdür. Bu itibarla, mal sigortalarında sigorta bedeli her zaman sigorta tazminatına eşit olmaz. Sigortacı genel şartlara göre zararı hasardan bir gün önceki durumuna getirmekle yükümlüdür. Bu yüzden sigorta bedelinin poliçede piyasa rayiç bedelini yansıtması gerekir.

Sigorta konusunun hasar anındaki piyasa değeri, sigorta bedelinin altında ise, Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartları (Yürürlük Tarihi 1 Ocak 1994) A.7 **Aşkın Sigorta** maddesine göre piyasa değeri esas alınmaktadır⁹.

Sigorta konusunun hasar anındaki piyasa değeri, sigorta bedelinin üzerinde ise, Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartları (Yürürlük Tarihi 1 Ocak 1994) A.6 **Eksik Sigorta** maddesine göre menfaatin bir kısmının zarara uğraması halinde sigortacı, aksine sözleşme bulunmadıkça sigorta bedelinin sigorta değerine olan oranı neden ibaretse zararın o kadarından sorumludur¹⁰.

Tazminat esaslı olmayan sigorta sözleşmelerinde ise (Hayat Sigortaları gibi), sigorta bedeli teorik olarak, istenilen herhangi bir miktarda tespit edilebilir ve risk gerçekleştiği anda poliçe üzerinde yazan sigorta bedeli eksiksiz ödenir

Sigorta Primi ; Herhangi bir riske ilişkin olarak, sigortacının vermiş olduğu teminata karşılık olmak üzere, sigortalı veya sigorta ettiren tarafından Sigortacıya para olarak ödenen bedeldir. Sigorta sözleşmesinin en önemli unsurlarından birisidir ve sözleşmenin diğer bütün şartları yerine getirilmiş olsa dahi, aşağıda belirtildiği şekilde primin ödenmemesi, sigorta sözleşmesinin yürürlüğe girmesini engeller.

Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartlarına (Yürürlük Tarihi 1 Ocak 1994) göre C. 1 . Sigorta Priminin Ödenmesi, Sigortacının Sorumluluğunun Başlaması ve Sigorta Ettirenin Temerrüdü maddesine göre : Sigorta priminin tamamının, primin taksitle ödenmesi kararlaştırılmışsa peşinatın (ilk taksit) akit yapılır yapılmaz ve en geç poliçenin teslimi karşılığında ödenmesi gerekir. Aksi kararlaştırılmadıkça, prim veya peşinat ödenmediği takdirde poliçe teslim edilmiş olsa dahi sigortacının sorumluluğu başlamaz ve bu husus

⁹ Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartları (Yürürlük Tarihi 1 Ocak 1994) A.7 . Aşkın Sigorta

¹⁰ Kemal Şenocak, **Menfaat Değeri Altında Sigorta**, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Ankara Haziran-Aralık 2000, Sayı: 1-2, ss.57-67.

poliçenin ön yüzüne yazılır. Sigorta ettiren kimse, sigorta primini veya primin taksitle ödenmesi kararlaştırıldığı takdirde peşinatını, sigorta poliçesinin teslim edildiği günün bitimine kadar ödemediği takdirde temerrüde düşer ve prim borcunu temerrüde düştüğü tarihi takip eden 30 gün içinde dahi ödemediği takdirde sigorta sözleşmesi hiç bir ihtara gerek olmaksızın feshedilmiş olur. Prim ödenmemiş olmasına rağmen poliçenin teslimi ile sigortacının mesuliyetinin başlayacağını kararlaştırıldığı hallerde, bu bir aylık sürenin ilk 15 gününde sigortacının sorumluluğu devam eder.

Primin taksitle ödenmesi kararlaştırıldığı takdirde, taksitlerin kesin ödeme zamanı, miktarı ve vadesinde ödenmemesinin sonuçları poliçe üzerine yazılır veya poliçe ile birlikte yazılı olarak sigorta ettirene bildirilir. Sigorta ettiren kimse, kesin vadeleri poliçe üzerinde belirtilen ya da yazılı olarak kendisine bildirilmiş olan prim taksitlerinin herhangi birini vade günü bitimine kadar ödemediği takdirde temerrüde düşer. Sigorta ettiren, prim borcunu temerrüde düştüğü tarihi takip eden 15 gün içinde ödemediği takdirde sigorta teminatı durur. Rizikonun gerçekleşmemesi kaydıyla, teminatın durduğu süre içinde prim borcunun ödenmesi halinde teminat durduğu yerden devam eder. Sigorta teminatının durduğu tarihten itibaren 15 gün içerisinde prim borcunun ödenmemesi halinde, sigorta sözleşmesi hiç bir ihtara gerek olmaksızın feshedilmiş olur¹¹.

Prim, sağlanan sigorta teminatına karşılık olmak üzere, sigortalı tarafından, sigortacının tazminat giderleri ile diğer işletme giderlerine katılmak amacıyla ödenen bir meblağdır. Sigorta priminin hesaplanması, bir bakıma sigorta teminatına ait fiyatın tespiti anlamına gelmektedir. Bu nedenle primlerin hesaplanmasında bazı kurallar göz önüne alınmakta ve primler bu kurallar çerçevesinde hesaplanmaktadır.

Tehlikenin gerçekleşmesi halinde ödenecek olan sigorta tazminatını veya bedelini karşılamak üzere sigorta ettirenden prim alınır. Sigorta ettiren, bu primi mevcut sözleşmeye göre ya taksitle ya da defaten öder. TTK. m.1294'ün 2. fıkrasına göre sigorta ücretinin yalnız para olarak ödenmesi gerekir. Prim iki kısımdan ibarettir. Safi prim ve sigorta yükü. Safi prim, teorik olarak, sigorta ettirene verilecek olan sigorta bedeli veya tazminatın karşılığını

¹¹ Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartları (Yürürlük Tarihi 1 Ocak 1994) C. 1 . Sigorta Priminin Ödenmesi, Sigortacının Sorumluluğunun Başlaması ve Sigorta Ettirenin Temerrüdü maddesi

teşkil eder. Primin tutarını ise tehlikenin gerçekleşme olasılığı ve sigorta sözleşmesinin süresi belirlemektedir. Sigorta primlerinin doğru biçimde belirlenebilmesi için, teminat verilen her bir risk için ayrı ayrı ve risklerin yapısı göz önünde bulundurularak hesaplama yapılması gerekir¹².

Bir sigorta sözleşmesi, sigortalının teklifi, sigortacının kabulünden sonra ancak sigorta priminin ödenmesi koşulu ile yürürlük kazanır ve Sigortalı tarafından Sigorta poliçesi düzenlenerek sigortalıya verilir.

Sigorta poliçesi Sigortacı ile sigortalı arasındaki sigorta sözleşmesinin yazılı, yasal delilidir. Bir sigorta poliçesinde genel olarak, sigortacıyı ve sigortalıyı tanımlayıcı bilgiler, sigorta konusuna ilişkin açıklamalar, teminatın kapsamı, sigorta bedeli, sözleşmenin süresi, prim miktarı, poliçenin düzenlenme tarihi, tarafların borç ve yükümlülükleri gibi bilgiler bulunmaktadır¹³.

Sigorta poliçesi sigorta akdinin düzenlenmesinden sonra sigortacının sigorta ettirene vermek zorunda olduğu bir belgedir. Bu belge ile sigortacı ve sigorta ettirenin hak ve yükümlülükleri düzenlenmiş olup poliçe ile bir taraf (sigortacı) diğer tarafa ödenecek prim karşılığında;

- Başka bir kimsenin parayla ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratacak bir tehlikenin gerçekleşmesi halinde tazminat vermeyi veya,

- Bir veya birkaç kimsenin hayat süreleri sebebi ile veya hayatlarında meydana gelen bir takım olaylar dolayısı ile bir para ödemeyi yada başka türlü edimlerde bulunmayı taahhüt etmektedir.

Sigorta sözleşmesinin yapılmasından sonra sözleşme şartlarının birinde veya birkaçında değişiklik yapılması ihtiyacının doğması halinde ya da sigortalanan ekonomik değerde bir değişiklik olması veya buna benzer herhangi bir değişikliğin gerçekleştirilmesi amacı ile esas sigorta sözleşmesinde bir değişiklik yapılmaksızın sözleşmenin taşıdığı hükümlere eşdeğerde olmak üzere düzenlenen belgeye zeyilname (ek belge) adı verilmektedir¹⁴.

¹² C. Arthur Williams JR, Michale L. Smith, Peter C. Young, **Risk Management and Insurance**, 8th Ed., Mc Graw Hill, USA, 1998, s.409.

¹³ [http:// www.tsrsb.org.tr /tsrsb/sigorta tanımları](http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/sigorta_tanımları)

¹⁴ Cahit Nomer, **Sigorta Genel Prensipleri ve Reasürans**, İstanbul,1977, ss.125-130.

1.2. HAYAT DIŞI SİGORTALAR

7397 sayılı Sigorta şirketlerinin Murakabesi Hakkında Kanuna göre Sigortacılık faaliyetleri, hayat sigortaları ve hayat dışı sigortalar olmak üzere iki ana gruba ayrılır. Bakanlık, bu ana gruplara girecek sigorta branőlarını tespiti ve değişen ihtiyaçlara göre yeni sigorta branőlarını tesise yetkilidir. Tesis edilen sigorta branşları Resmi Gazete'de ilan edilir ve Sigorta şirketleri, hayat sigortaları ve hayat dışı sigortalar ana gruplarından sadece birinde faaliyet gösterebilirler¹⁵.

Ancak 14.Haziran.2007 tarih ve 26552 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 5684 sayılı Sigortacılık Kanununun yürürlüğe girmesi ile 7397 sayılı Kanun yürürlükten kaldırılmıştır. Ancak yeni Sigortacılık Kanununda da sigorta branşları hayat ve hayat dışı branşlar olarak geçmektedir. Yeni yürürlüğe giren kanuna göre Sigorta şirketleri ve reasürans şirketleri, faaliyete geçebilmek için, faaliyet göstermek istedikleri her bir sigorta branşında Müsteşarlıktan ruhsat almak zorundadır. Ayrıca Sigorta şirketleri hayat ve hayat dışı sigorta gruplarından sadece birinde faaliyet gösterebilir. Bu gruplarda yer alan sigorta branşları Bakan tarafından belirlenir¹⁶.

Sigortacılık faaliyetleri yeni branşların oluşumu açısından sürekli gelişmektedir. Gelişen teknoloji ve müşteri ihtiyaçları bu değişimi zorunlu kılmaktadır. Gelişmiş ülke sigortacılığını incelendiğinde insan yaőamının ve faaliyetlerinin tüm aşamalarında gerçekteőebilecek her türlü risk güvence altına alınmaktadır ve böylece sürekli yeni sigorta ürünleri, şartları, yeni sınıflamalar ya da özel ek şartlar yürürlüğe girmektedir. Hayat dışı sigortaları , Aktif Değer Sigortaları ve Sorumluluk sigortaları olarak iki gruba ayrılır. Aktif Değer Sigortaları da Somut ve Somut Olmayan Aktif Değer Sigortaları olarak iki gruba ayrılır¹⁷:

¹⁵ 7397 sayılı Sigorta şirketlerinin Murakabesi Hakkında Kanun – Sigorta Grupları, Madde 5.

¹⁶ 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu – Ruhsat , Madde 5 (1).

¹⁷ Işıl Ulaş, **Uygulamalı Sigorta Hukuku**, Turhan Kitabevi, Ankara 2007, s.180.

Murat Özbolat, **Temel Sigortacılık**, Seçkin Yayınevi, Turhan Kitabevi, Ankara 2006, ss.25-30.

Kamuran Pekiner, **Sigorta İşletmeciliği**, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:1904. İstanbul 1984, ss.20

Tablo 1 Hayat ve Hayat Dışı Sigortası Branşları

<i>Hayat Dışı</i>			<i>Hayat</i>
Aktif Değer Sigortaları		Sorumluluk Sigortaları	
Somut Aktif Değer Sig.	Somut Olmayan Aktif Sig.		
Yangın Sigortaları	Kredi Sigortaları	Zorunlu Mali Sorumluluk	Ölüme Bağlı Sig.
Kasko Sigortaları	Kar Kaybı	İhtiyari Mali Sorumluluk	Tasarrufa Bağlı Sig.
Cam Kırılması Sigortaları	İhtiyaç Kredi Sigortası	-İşveren Mali Sorumluluk	Ferdi Kaza
Hırsızlık		-Kıracı Mali Sorumluluk	
Uçak		-Asansör Mali Sorumluluk	
Mühendislik Sigortaları		-Trafik Mali Sorumluluk	
-İnşaat All Risks			
-Montaj All Risks			
-Elektronik Cihaz			
-Makine Kırılması			
Nakliye Sigortası			
-Kıymet			
-Emtia			
-Tekne			
Tarım Sigortaları			
-Dolu			
-Hayvan			

Kaynak: 17 nolu kaynaklardan yararlanılarak hazırlanmıştır

Avrupa Birliği 73/239/EEC sayılı Direktifte, hayat dışı sigortalarına ilişkin faaliyete başlama ve yürütme ile ilgili düzenlemeler açıklanmaktadır. Direktifin temel amacı hayat dışı sigortacılık alanında faaliyete başlamayı ve yürütmeyi kolaylaştırmak ve ulusal denetleyici mevzuatlarda yer alan bazı farklılıkları ortadan kaldırmaktır.

Bu amaca ulaşmak ve tüm Üye Devletlerde sigortalılar ve üçüncü şahıslar için gerekli korumayı sağlamak, özellikle sigorta şirketlerinin mali yapıları ile ilgili konularda eşitlik sağlanmasını gerektirmektedir¹⁸.

Bu çerçevede hazırlanan 73/239/EEC sayılı Direktifte Genel hükümleri içeren birinci başlıkta, Üye devlette kurulmuş veya kurulacak olan sigorta şirketlerinin çalışacakları branşlar belirtilmektedir. Bu sigorta branşların başlıkları aşağıdaki gibidir :

¹⁸ Berna Özşar, **Avrupa Birliği Sigorta Müktesebat Rehberi**, TSRŞB Yayın No:3, Ceyma Matbaacılık, İstanbul 2005,s.35

1. Kaza sigortası,
2. Hastalık sigortası,
3. Kara taşıtları kasko sigortası,
4. Raylı taşıt araçları kasko sigortası,
5. Hava taşıtları kasko sigortası,
6. Deniz taşıtları sigortası,
7. Taşınan mallar sigortası,
8. Yangın ve doğal olaylar sigortası ve diğer zararlar
9. Motorlu taşıt mali sorumluluk sigortası,
10. Hava taşıtları sorumluluk sigortası,
11. Deniz taşıtları sorumluluk sigortası,
12. Genel sorumluluk sigortası,
13. Kredi sigortası,
14. Kefalet sigortası,
15. Çeşitli mali kayıplar sigortası,
16. Hukuksal koruma sigortası.
17. Turistik yardım sigortası

Sigortacılık Kanunu çerçevesindeki sigorta branşları belirlendi. Sigorta Branşlarına İlişkin Tebliğ” **11.7.2007** tarih ve **26579** sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu tebliğe göre sigorta branşları Hayat Dışı ve Hayat olarak iki ana gruba ayrıldı.

Bu tebliğe göre sigorta branşları, Hayat Dışı kapsamında, sorumluluk ve tazminat alanları, Kaza ve Hastalık/Sağlık Sigortası, Kara Taşımacılığı Sigortası, Nakliyat ve Ulaşım Sigortası, Havacılık Sigortası, Yangın Sigortası ve Diğer Zararlar, Sorumluluk Sigortaları, Kredi ve Emniyeti Suiistimal Sigortaları" alt başlıkları altında düzenlendi.

Hayat grubu kapsamında bulunan sorumluluk ve tazminat alanları ise Hayat Sigortası, Evlilik Sigortası, Yatırım Fonlu Sigortalar, Sermaye İtfâ Sigortası, Fonların Yönetimi İşlemi, Kaza, Hastalık/Sağlık alt başlıkları altında sıralandı.

Bu branşlaşmada, AB mevzuatına uygun (73/239/EEC sayılı Direktifte tanımlanan sigorta branşları) uygun şekilde bir branşlaşma yapılmıştır. Sigorta Branşları tebliğe göre aşağıdaki gibidir:

I - HAYAT DIŞI GRUBU

A. Sigorta Branşları ve Bu Branşlar Altında Yapılabilecek Tazminat Ödemeleri

1. Kaza (meslek hastalıkları dahil)

- a) ölme veya yaralanma sonucu toplu veya irat şeklinde tazminat ödemesi
- b) zararın tazmini
- c) (a) ve (b)'nin kombinasyonuna baēlı ödemeler

2. Hastalık/ Saēlık

- a) hastalık sonucu toplu veya irat şeklinde tazminat ödemesi (hastalık)
- b) tedavi masraflarının tazmini (saēlık)
- c) (a) ve (b)'nin kombinasyonu (hastalık ve saēlık)

3. Kara araçları

- a) motorlu kara araçlarına gelen zararlar nedeniyle tazminat ödemesi
- b) motorlu araçlar dışındaki kara araçlarına gelen zararlar nedeniyle tazminat ödemesi

4. Raylı araçlar

Raylı araçlara gelen zararlar nedeniyle tazminat ödemesi

5. Hava araçları

Hava araçlarına gelen zararlar nedeniyle tazminat ödemesi

6. Su araçları (deniz, göl ve nehir araçları)

- a) nehir araçlarına gelen zararlar nedeniyle tazminat ödemesi
- b) göl araçlarına gelen zararlar nedeniyle tazminat ödemesi
- c) deniz araçlarına gelen zararlar nedeniyle tazminat ödemesi

7. Nakliyat (ticari mal, bagaj ve tüm diēer mallar)

Ulaşımın şekline baēlı olmaksızın nakliyat konusu mal ve bagaja gelen zararlar nedeniyle tazminat ödemesi.

8. Yangın ve doğaı afetler

- a) yangın
- b) patlama
- c) deprem
- ç) sel
- d) deprem ve sel dışındaki doğaı afetler
- e) nükleer enerji
- f) toprak kayması

9. Genel zararlar

- a) Dolu veya dondan kaynaklanan zararlar nedeniyle tazminat ödemeleri
- b) 8’de sayılan haller dışında hırsızlık ve diğer tüm olaylardan kaynaklanan zararlar nedeniyle tazminat ödemeleri

10. Kara araçları sorumluluk

Kara araçlarından kaynaklanan sorumluluklar (taşıyıcı sorumluluğu dahil) nedeniyle tazminat ödemeleri.

11. Hava araçları sorumluluk

Hava araçlarından kaynaklanan sorumluluklar (taşıyıcı sorumluluğu dahil) nedeniyle tazminat ödemeleri.

12. Su araçları sorumluluk (deniz, göl ve nehir araçları)

Su araçlarından kaynaklanan sorumluluklar (taşıyıcı sorumluluğu dahil) nedeniyle tazminat ödemeleri.

13. Genel sorumluluk

14. Kredi

- a) borcun ödenmemesine veya borçlunun aczine bağlı tazminat ödemeleri
- b) ihracat kredisine bağlı tazminat ödemeleri
- c) taksitle verilen kredilere bağlı tazminat ödemeleri
- ç) uzun vadeli konut kredisine bağlı tazminat ödemeleri
- d) tarım kredisine bağlı tazminat ödemeleri

15. Emniyeti suistimal

16. Finansal Kayıplar

- a) istihdam risklerinden kaynaklanan tazminat ödemeleri,
- b) gelir yetersizliğinden kaynaklanan tazminat ödemeleri,
- c) hava şartlarının neden olduğu zararlardan kaynaklanan tazminat ödemeleri,
- ç) gelir kaybı nedeniyle tazminat ödemeleri,
- d) genel giderlerin devam ettirilebilmesine yönelik tazminat ödemeleri,
- e) beklenmeyen ticari giderler nedeniyle yapılan tazminat ödemeleri,
- f) piyasa değerindeki kayıp nedeniyle yapılan tazminat ödemeleri,
- g) kira veya gelir kaybına bağlı tazminat ödemeleri,
- h) ticari olan ya da olmayan diğer finansal kayıplardan kaynaklanan tazminat ödemeleri.

17. Hukuksal Koruma

Hukuksal çıkarların korunması için yapılması gereken giderlere bağlı ödemeler.

18. Destek

Seyahat ederken ya da evinden uzaktayken zarurete düşen sigortalıya yapılan ödemeler.

B. Birden Fazla Branş İçin Verilen Ruhsat Tanımları

I. Kaza ve Hastalık/Sağlık Sigortası

1. Kaza (meslek hastalıkları dahil)
2. Hastalık/Sağlık

II. Kara Taşımacılığı Sigortası

3. Kara araçları
7. Nakliyat (ticari mal, bagaj ve tüm diğer mallar)
10. Kara araçları sorumluluk

III. Nakliyat ve Ulaşım Sigortası

4. Raylı araçlar
6. Su araçları (deniz, göl ve nehir araçları)
7. Nakliyat (ticari mal, bagaj ve tüm diğer mallar)
12. Su araçları sorumluluk (deniz, göl ve nehir araçları)

IV. Havacılık Sigortası

5. Hava araçları
7. Nakliyat (ticari mal, bagaj ve tüm diğer mallar)
11. Hava araçları sorumluluk

V. Yangın Sigortası ve Diğer Zararlar

8. Yangın ve doğal afetler
9. Genel zararlar

VI. Sorumluluk Sigortaları

10. Kara araçları sorumluluk
11. Hava araçları sorumluluk
12. Su araçları sorumluluk (deniz, göl ve nehir araçları)
13. Genel sorumluluk

VII. Kredi ve Emniyeti Suistimal Sigortaları

14. Kredi

15. Emniyeti suistimal

II - HAYAT GRUBU

1. Hayat

- a) süre sonunda hayatta kalma halinde yapılacak ödeme (yaşama),
- b) ölüm halinde yapılacak ödeme (ölüm),
- c) (a) ve (b)'nin kombinasyonuna bağlı ödeme (karma),
- ç) geri prim iadesi,
- d) irat ödemesi,
- e) hayat sigortasına tamamlayıcı olarak akdedilen (a,b,c,d) profesyonel çalışma yoksunluğu dahil cismani zararlar nedeniyle yapılan ödeme.

2. Evlilik Sigortası, Doğum Sigortası

3. Yatırım Fonlu Sigortalar

Yatırım fonları ile bağlantılı olarak verilen yaşama, ölüm, karma veya geri prim iadesi ile irat ödemeli hayat sigortalarına bağlı ödeme.

4. Sermaye İtfa Sigortası

Peşin ya da taksitli prim ödemeleri karşılığında, süresi ve miktarı açısından belirli olan taahhütleri kapsayan aktüeryal tekniğe dayanan birikim işlemlerine bağlı ödeme.

5. Fonların Yönetimi İşlemi

- Emeklilik fonlarının yönetim işlemleri; ilgili müessese açısından yatırımların (plasmanların) yönetimine ve özellikle ölüm, hayatta kalma ya da faaliyetlerin durması ya da azalması hallerinde tazminat ödemeyi üstlenen kurumların rezervlerini temsil edici aktiflerin yönetimine dayanan işlemler,
- Sermayenin korunması ya da asgari faiz ödemesine ilişkin sigorta ile birlikte yapılan yukarıdaki işlemler,

6. Kaza (meslek hastalıkları dahil)

- a) ölme veya yaralanma sonucu toplu veya irat şeklinde tazminat ödemesi
- b) zararın tazmini
- c) (a) ve (b)'nin kombinasyonuna bağlı ödemeler

7. Hastalık/Sağlık

- a) hastalık sonucu toplu veya irat şeklinde tazminat ödemesi (hastalık)

- b) tedavi masraflarının tazmini (sağlık)
- c) (a) ve (b)'nin kombinasyonu (hastalık ve sağlık).

1.3. HAYAT SİGORTALARI

Hayat sigortası ; 9.Aralık. 1996 tarih ve 22842 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren “Hayat Sigortaları Yönetmeliği”nde ölüm,yaşama ve hem ölüm hem yaşama ihtimallerine bağlı teminatlar ile ek olarak ferdi kaza, hastalık sonucu maluliyet ve tehlikeli hastalık teminatlarının da verildiği sigorta şeklinde tanımlanır¹⁹. Yine aynı yönetmeliğe göre; Sigorta şirketlerinin ölüm, yaşama ve her ikisinin birlikte kapsandığı hem ölüm hem de yaşama ihtimallerine bağlı teminatlar ile ek olarak verilen ferdi kaza, hastalık sonucu maluliyet ve tehlikeli hastalıklar teminatlarının verildiği hayat sigortası tarifelerinin esaslarını, bunların hazırlanarak uygulanmasını, bilgilerin kaydını, sözleşme hükümlerinin takibini, mali tabloların hazırlanmasını, istatistiki verilerin toplanarak değerlendirilmesini, hayat sigortacılığı aracılık faaliyetlerini, gelirlerin dağıtılmasını, yükümlülükler ile varlıkların hesaplanmasını ve ilgili sair faaliyetleri kapsar.

Hayat sigortası, insanların ölüm, maluliyet veya muayyen bir süre sonra hayatta olmaları gibi çeşitli ihtimallerle karşı karşıya bulunmaları dolayısıyla sigortalıya sağlanan güvencedir. Bu sigorta ile poliçede belirtilen genel ve özel şartlar çerçevesinde, sigortalıya belirtilen sigorta süresi ile sınırlı olmak üzere yine poliçede belirtilen limitler çerçevesinde güvence verilmektedir²⁰.

Hayat Sigorta ürünleri, insan hayatı ile bağlantılı riskleri kapsayan hayat, ferdi kaza, sağlık ve bireysel emeklilik sigortalarıdır²¹.

Hayat Sigortaları, konusu insan hayatı olan ve insanın yaşamı boyunca karşı karşıya gelebileceği rizikoları için önlem almayı sağlayan ve bu nedenle de çok çeşitli türleri içeren bir sigorta dalıdır²².

¹⁹ 9.12.1996 tarih 22842 sayılı Resmi Gazete, Hayat Sigortaları Yönetmeliği.

²⁰ Bennett.C.S.C, **Dictionary of Insurance**, Pitman, London,1992 s.85.

²¹Input Araştırma ve İletişim A.Ş., **Türk Sigorta Sektörü Raporu**, Ocak 2002.

Hayat sigortalarında amaç , kişinin ufak tasarruflarını prim adı altında değerlendirerek, yaşamında meydana gelebilecek bazı olaylarda (örneğin ölüm gibi), ailesine maddi destek sağlamaktır. Bu nedenle hayat sigortalarının hiçbir zaman bir zenginleşme aracı veya bir borsa olayı gibi görülmemesi gerekir. Ayrıca gerek teknik, gerekse yasal olarak hayat sigortalarının bunu sağlaması mümkün değildir²³.

İnsan ömrü bakımından kişinin karşılaştığı durum, ya zamanından önce ölüm veya çok uzun yaşamaktır. Eğer kişi mali kaynakları sağlayamadan artık çalışamayacak yaşa gelmişse, bu uzun ömür onun için sadece bir sıkıntı kaynağı olur.

Sigortalıya, ihtiyarlığında sıkıntıya düşmeden hayatını sürdürme imkanı sağlamak, ölümü halinde ise, bakmakta olduğu aile fertlerine aynı imkanı vermek, hayat sigortasının belli başlı varoluş nedenidir. Gerek sigortalının ihtiyarlığını teminat altına almak, gerekse onun geride bıraktığı aile fertlerine yoksulluğa düşmeden devam ettirme imkanı sağlamak durumlarında, kolaylıkla görüleceği üzere, bugünden yarına bir tasarruf söz konusudur. Bu nedenle zaman zaman hayat sigortasının bir sigorta faaliyetinden çok bir tasarruf faaliyeti olduğu ortaya sürülmüştür. Ancak hayat sigortasında da sigortanın risk karşılama prensibi aynen geçerli olduğundan, tasarruf yönü olsa bile, bu sigorta branşının normal bir sigorta türü olduğu hiç şüphe götürmez bir gerçektir²⁴.

Bugün için sigorta sektörü hızlı bir gelişme göstermektedir. Ülkemiz de hayat sigortacılığı konusunda gelişme göstermektedir. Bu nedenle ülkemizdeki sigorta şirketleri dünyada uygulanan yöntemleri uygulayabilmek için gittikçe çaba sarf etmekte, bunun paralelinde de hayat sigortacılığı gittikçe arzu edilen bir konuma gelmektedir.

²²Murat Özbolat, **Türkiye’de Hayat Sigortaları ve Bireysel Emeklilik Sistemi**, Detay Yayıncılık, Bankacılık ve Sigortacılık Dizisi, Ankara 2004, s.5

²³B.G. Baldwin, **The Complete Book of Insurance: Protecting Your Life, Health, Property and Income**, Probus Publishicy Co, Reprint Edition, Burr Ridge 1991, ss.121,139.

²⁴ L.S.Shuntich, **The Life Insurance Hand Book**, Marketplace Books, USA 2003, s.15

1.4. SİGORTA’NIN DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE GELİŞİMİ

Tarihte ilk sigorta uygulamalarının ne zaman başladığı konusunda yapılan çok sayıda araştırma bulunmaktadır. Ancak, araştırmaların çoğunda dünyada ilk sigortacılık işlemlerinin başlaması ile ilgili farklı tespitler yapılmıştır. Dünyada ilk olarak sigortaya benzeyen uygulamaların Milattan önce 4500 yılında Mısır’da başladığı tahmin edilmekte ve M.Ö.2250 yılında Babiller’de de benzer uygulamalara rastlanmaktadır. Hammurabi Kanunlarında da ilk kez yasal olarak, sigortaya ilişkin maddeler yer almıştır. Daha sonra Hindu’larda sigorta uygulamaları devam etmiş ve bunlar gelişerek günümüze kadar gelmiştir²⁵.

Bilinen tarih içerisinde, ticari malların karayolu veya denizyolu ile bir yerden bir yere taşınması, sigortanın da başlangıcı sayılmaktadır. Özellikle korsan ve haydut saldırıları başta olmak üzere doğan risklere karşı güvence arama ihtiyacının, sigortacılığın temelini oluşturduğu varsayılır. Çok daha sonraları ise, Ortaçağ Avrupa’sının tüccar ve esnaf birliklerinin, olası risklere karşı bir fon oluşturdukları sanılmaktadır. Prim esasına dayanan ilk sigorta uygulamasının 13. yy. ortalarında Venedik, Piza ve Floransa’da ortaya çıktığı kabul edilmektedir. İlk poliçenin ise, Cenova Ticaret Odası tarafından düzenlendiği bilinmektedir²⁶.

Türkiye’ de 19.yy’ ın ikinci yarısından önce sigortacılıktan söz etmek pek mümkün değildir. Bazı Anadolu köylerinde bu tarihten önce gereksinme halinde yardım sağlamak, halkın uğrayacağı zararı karşılamak amacıyla sendikalar kurulduğu, esnaf kuruluşlarının ölüm ve hastalık durumlarında üyelerine yardım amacıyla örgütlendikleri bilinmekteyse de bunlar gerçek anlamda sigorta olmayıp, güvenlik, yardımlaşma, sosyal dayanışma düşüncesi ile oluşturulmuş kuruluşlardı. Bunlar da birkaç köye özgü kalmış, Anadolu’ya yayılarak bir gelişme gösterememişlerdi²⁷.

²⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/Insurance#History_of_insurance

²⁶ Erdoğan Sergici, **Türklerin Tarihi ve Sigortacılık**, EGS Sigorta Yayınları, İstanbul, 2001, ss.25-30.

²⁷ Haydar KAZGAN, **Osmanlı’dan Günümüze Türk Finans ve Sigorta Gelişimi**, İstanbul 1995, ss.132-146.

Avrupa'daki sigorta konusunda kaydedilen önemli gelişmelere karşın, Osmanlı toplumunun sosyal özellikleri, dini ortam, mali düzen, buradaki gelişimi engelliyordu. 19. yy'ın ikinci yarısında meydana gelen yangınlar ve bunların sonucunda uğranılan büyük hasarlar, sigorta hakkındaki olumsuz düşünceler üzerinde az da olsa etki yaptı ve sigortanın doğmasına neden oldu. Özellikle 1870 yazında Beyoğlu'ndaki yangında (Büyük Pera Yangını) çok sayıda işyeri, ev, cami ve kilisenin yanması, bu bölgede de daha çok yabancı ve yabancılarla ilişkide olan zenginlerin oturması sigortanın gelişme sürecini hızlandırdı.

1870 Beyoğlu yangınından sonra, bu felakete karşı farklı önlem modelleri geliştirildi. Yabancı sigorta şirketleri İstanbul'da şube açtılar ve kentin yangın riskini gösteren haritaların çizimini üstlendiler. 1904-1906 yılları arasında, merkezi Londra'da bulunan sigorta şirketine Kadıköy, Pera, Galata ve Eminönü civarına ilişkin çizimler yaptırıldı. İstanbul'un hemen hemen tamamını kapsayan ikinci harita çalışması, Türkiye Sigortacılar Daire-i Merkeziyesi adına Hırvat asıllı Jacques Pervititch tarafından 1922-1945 yılları arasında yapılmıştır. Semtlerin eski halini gösteren haritalar, İstanbul'un betonarme yapılaşmadan önceki durumunu olduğu kadar, 1950'de girilen yeni imar çalışmalarıyla açılan caddeler ve yıkılan binalardan önceki şehir dokusunu ve bugün isimleri değişen birçok sokağın eski adlarını işaret etmektedir. AXA-Oyak Arşivi'nden çıkan Pervititch haritalarının 1945 yılına dek süren dönemde plan çizimi ve sigortacılığın ne kadar iç içe alanlar olduğunu göstermektedir²⁸.

1872 yılında İngiliz sigorta şirketleri, açtıkları temsilciliklerle Türkiye' de ilk sigortacılık faaliyetlerini başlattılar. İngilizler' den sonra Fransızlar da Türkiye' ye ilgi gösterdiler ve 1878 yılında ilk Fransız şirketi faaliyetlerine başladı. Bundan sonra Alman, İtalyan, İsviçre gibi yabancı ülkelerin sigorta şirketlerinin çalışmaları ile sigortacılık genişlemeye başladı. Bu şirketler duyulan gereksinimi karşılamakla beraber, o tarihlerde sigorta şirketlerinin kuruluşunu ve sigorta faaliyetini düzenleyen devlet denetimini öngören kanunların, hatta bu konuya değinen bir hükmün dahi bulunmayışı nedeniyle tamamen denetimsiz bir biçimde çalışıyorlar, diledikleri gibi hareket edip, merkezlerinden aldıkları talimatlarla işlem yapıyorlardı. Polisiçelerini İngilizce veya Fransızca düzenliyorlar,

²⁸ Jacques Pervititch, **Sigorta Haritalarında İstanbul**, Tarih Vakfı Yayınları, Kent Araştırmaları Dizisi, İstanbul, 2003, ss.1-5

anlaşmazlık durumunda da dava mercii olarak Londra mahkemelerini veya ilgili şirket merkezinin bulunduğu yerel mahkemeleri gösteriyorlardı. Diledikleri zaman sigorta poliçelerini iptal ediyorlardı.

Böylece hukuki mevzuat ve denetimden yoksun, tamamen yabancılara özgü bir çalışma alanında ilk yıllar sigorta şirketleri adlarını duyurmak, sigorta düşüncesinin yayılmasını sağlayarak portföylerini genişletmek amacıyla vaatlerini yerine getirip, hasar ödemede dürüst davrandılar. Ancak zaman geçtikçe, sigortacıların istedikleri gibi çalışmaları ve Kapitülasyonların kendilerine sağladığı geniş olanakları kullanabilmeleri, bu şirketlere Türkiye’ de kolaylıkla çok para kazanabileceği izlenimini verdi²⁹.

Bu durum, kısa zamanda çok fazla sigorta şirketinin çalışmasına, sigorta ahlakının bozulmasına, haksız rekabet ve ekspertiz suiistimallerine yol açtı. Dürüst tüccarlar bundan olumsuz yönde etkilenmelerine rağmen hiçbir denetim olmayışı yüzünden sigorta şirketleri uzun süre en normal yangın hasarlarını bile ödemekten kaçınıp, sigortalıların hak ve hukukunu hiçe sayan bir biçimde davranmayı sürdürdüler.

Bu ortam içinde 1893 yılında Osmanlı Umum Sigorta Şirketi ilk yerli sigorta şirketi olarak çalışmaya başladı. Bunu izleyen yıllarda sigortacılığın düzene sokulabilmesi için yabancı şirketler arasında birlikte hareket etme eğilimi belirdi. 12 Temmuz 1900 tarihinde 43 tanesi yabancı olmak üzere 44 sigorta şirketi bir araya gelerek sabit bir yangın tarifesini belirlediler. Bu Türkiye’ deki ilk tarifeydi.

Tarife ile birlikte, Yangın Sigorta Şirketleri’ nin Sendikası adında bir örgütün oluşturulması ve sürekli bir denetim kurulunun bulunması kararı alındı. Londra’ da bulunan Fire Office Committee’ nin emirleriyle çalışmalarını yürüten sendika tarafından, yangınlara zamanında yetişerek büyümesini önlemek, yangının nedenlerini araştırmak üzere Fasman adlı bir örgüt kuruldu. Denetim mekanizması ve içeriği geliştirildi.

²⁹ Haydar Kazgan, Alkan Soyak, Murat Koraltürk, **Cumhuriyet’in 75 yıllık Sigortacısı Koç-Allianz**, İstanbul. 1988, ss.25-36.

Sendikanın bu olumlu çalışmalarına rağmen çalışan şirketlerin tamamı sendikaya girmediler ve haksız rekabet yapmaya, alınan kararların tersine davranmaya devam ettiler. 1908 ve 1914 yıllarında kanunlarda yapılan değişikliklerle yabancı şirketler kontrol altına alınmaya çalışıldı. 1914 yılındaki kanunla yabancı şirketler teminat göstermeye ve vergi vermeye zorunlu tutuldular. Sendikanın adı ise “ Türkiye’ de Çalışan Sigorta Şirketleri “ olarak değiştirildi. Bu yeniliklerle yabancı şirketler Türkler ile ortaklık kurma yoluna gittiler.

Böylece Cumhuriyetin ilanına kadar tümü yerli sermaye ve teknisyenlerle işletilen bir sigorta kuruluşu bulunmadığı görülmektedir³⁰.

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte sigorta alanında gerek yasal, gerekse kurumlaşma açısından büyük adımlar atıldı. 1924 yılında Türkçeyi kullanma zorunluluğu getiren yasa ile, poliçelerin İngilizce ve Fransızca düzenlenmesine son verildi ve aynı yıl Sigortacılar Kulübü kuruldu. 1927 yılında Sigortacılığın ve Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi hakkındaki kanun yürürlüğe girdi. Yerli ve yabancı sigorta şirketlerinin denetlenmesi, döviz çıkışının önlenmesi amacını taşıyan bu kanunun çıkışıyla sigortacılık gelişmeye, yerli sermaye ile kurulan şirketlerin sayısı artmaya başladı. Bunu izleyen iki yıl boyunca gerekli hazırlık ve incelemelerin yapılması sonucu işletme hakkının T. İş Bankası A.Ş’ ye ait olacağı bir anonim şirket kurulmasına karar verildi. Böylece 1929 yılında Milli Reasürans T.A.Ş faaliyete geçti. Bu tarihten itibaren Türkiye’ de reasürans tekeli başladı ve ülkedeki yerli - yabancı bütün sigorta şirketleri topladıkları primlerin bir kısmını Milli Reasürans’ a devretmeye zorunlu tutuldu. Hemen hemen dünyada kurulan ilk reasürans tekeli olan Milli Reasürans önce çeşitli tepkiler gördüyse de suiistimalleri önlemek, haksız rekabetin kakmasını ve ödemelerin zamanında yapılmasını sağlamak gibi yanlarıyla Türk sigortacılığının gelişmesinde olumlu rol oynadı, halkın sigortaya olan güvenini arttırdı³¹.

³⁰ Çağatay Ergenekon, **Sigorta Sektörü**, Nisan 1995, İMKB, İstanbul., ss.24-27.

³¹ F.Ebru Eşdur, **Sigortacılık Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri**, (Yayımlanmamış uzmanlık tezi), Hazine Müsteşarlığı, Ankara, ss.12–132.

Bu gelişmelerin paralelinde 1939 yılında sigorta şirketleri Ticaret Bakanlığı'na bağlandı. Sigorta sektörünü ciddi bir biçimde ele alan 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu ise 1959 yılında yürürlüğe girdi. 1987 yılında yürürlüğe giren 3379 sayılı yasa ile 7397 sayılı yasada, yasal alandaki boşlukları doldurmak, sigorta şirketlerini mali yönden geliştirmek ve sigorta aracılarının durumunu yeniden düzenlemek amacıyla önemli ve köklü değişiklikler yapıldı³².

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

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

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

28 Mart 2001 tarihinde kabul edilen "Bireysel Emeklilik Tasarruf ve Yatırım Sistemi Kanunu" ile kurulan bireysel emeklilik sistemi 27 Ekim 2003 yılında faaliyete geçti.

³² Suna OKSAY, **Türk Sigorta Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Günümüzdeki Durumunun Değerlendirilmesi**, Uluslararası Avrasya Sigortacılar Toplantısı, 20-23 Aralık 2004

1.4.1 Sigorta Şirketi Sayısı :

2005 yılında Türkiye’de sigorta ve bireysel emeklilik sektörüne ilişkin Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından hazırlanan rapora göre; 52’si sigorta ve emeklilik, 1’i reasürans şirketi olmak üzere 53 şirketin verilerine yer verilmiştir³³. 7397 sayılı Yasa çerçevesinde faaliyetlerine son verilen ya da çeşitli nedenlerle faaliyetleri durdurulan şirketler ile tasfiye yolunu seçerek sektörden çekilme kararı alan şirketlerden bazılarının teknik ve mali hesapları ile diğer verileri de bu sayıya dahil edilmiş bulunmaktadır.

1-TOPLAM ŞİRKET SAYISI	53
-SİGORTA	52
-REASÜRANS	1
2-FAALİYETLERİ İTİBARIYLA ŞİRKET SAYILARI.	
-EMEKLİLİK	11
-HAYAT	21
-HAYAT DIŞI	32
3-ACENTE SAYISI	15.632
4-PERSONEL SAYISI	12.140

*Kaynak : T.C.Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu Başkanlığı “2005 yılı Türkiye’de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor”

2001 yılında sektördeki şirket sayısı 67 iken bu sayı 2005 yıl sonu itibariyle 53 olup %18 oranında azalmıştır. Bu dönemde birçok şirketin faaliyetine son verilmesinin temel sebeplerinden biri risk yönetimini başaramamış ve mali bünyelerinin zayıf olmasından ileri gelmiştir.

2006 yılı itibari ile Türkiye’de kurulu reasürans şirketi sayısı ise 2’dir. Ancak bunlardan biri prim üretimini durdurmuş olduğundan faal reasürans şirket sayısı 1 olmuştur. Ayrıca, bir reasürans şirketinin de tasfiyesine izin verilmiştir³⁴.

³³ T.C.Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu Başkanlığı ,2005 yılı Türkiye’de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor, Ankara, 2006.

³⁴ Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, 2006 yılı Faaliyet Raporu

1.4.2 Prim Üretimi :

Prim üretiminin sigorta branşlarına göre dağılımına bakıldığında, en büyük payı kaza branşının aldığı görülmektedir.

Kaza ve trafik branşlarında üretilen prim toplam primin % 47'si oranındadır. Yıllar itibariyle kaza ve hayat branşının sektör içindeki payı artarken nakliyat ve yangın branşlarının payı azalmaktadır. Kaza branşının payı 1993 yılına kadar sürekli artarak % 54,2'ye çıkmasına rağmen bu tarihten sonra düşme eğilimi göstermiştir. 2003 yılında trafik ayrı bir branş olarak tesis edilmiştir. 2005 yılı sonu itibariyle, Yangın %14.26, Nakliyat %3,64, Kaza %32.86, Makine-Montaj % 4.04, Tarım %0,63, Hastalık %10,08, Hukuksal Koruma %0,25, Ferdi Kaza %3,02, Kredi %0.06, Trafik %14,97 ve Hayat dışı toplam %83,80 oranında pay almaktadır³⁵.

Tablo 2 2004 ve 2005 Branşlar Bazında Prim Üretimi

Branşlar	2004	%	2005	%	Değişim %
Yangın	1.009.417	15,26	1.092.804	14,26	8,26
Nakliyat	258.393	3,91	278.726	3,64	7,87
Trafik	942.618	14,25	1.147.179	14,97	21,70
Kaza	2.061.323	31,16	2.518.994	32,86	22,20
Ferdi Kaza	163.460	2,47	231.659	3,02	41,72
Kredi	2.681	0,04	4.489	0,06	67,44
Hukuksal Koruma	15.203	0,23	19.293	0,25	26,90
Mühendislik	257.340	3,89	309.684	4,04	20,34
Tarım	28.998	0,44	47.933	0,63	65,30
Sağlık	650.938	9,84	772.293	10,08	18,64
Hayat	1.223.951	18,5	1.242.032	16,2	1,48
Toplam	6.614.322	100	7.665.086	100	15,89

Kaynak : 35 nolu kaynaktan yararlanılarak hazırlanmıştır.

Hayat branşının payı ise 1990 yılında % 20,4'e kadar çıkmış, daha sonra 1994 yılında % 12,2'ye kadar ani bir düşüş gösterdikten sonra tekrar artış göstererek 2003 yılı sonu itibariyle %23,6 olarak gerçekleşmiş ve 2005 yılı sonu itibariyle ise de %16,20 olmuştur.

³⁵ T.C.Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu Başkanlığı, 2005 yılı Türkiye'de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor, Ankara, 2006.

Dallar itibariyle prim artışlarına bakıldığında dalların payının dağılımına uygun artışlar görülmekle beraber, hukuksal koruma, tarım gibi prim hacmi küçük dallarda prim artış oranının büyük dalgalanmalar gösterdiği; nakliyat, makine montaj gibi dalların ilgili ekonomik gelişmelerden çok yakından etkilendiği; kaza, sağlık, hayat gibi bireylere yönelik dalların genel ekonomik koşullardan etkilenmekle birlikte dallarda yaşanan özel sorunlar dışında genelde reel artış eğiliminde olduğu görülür.

1.4.3. Ödenen Hasar

2005 yılında ödenen tazminatta 2004 yılına göre % 28,66 oranında artış gerçekleşmiştir. Aynı yıllar için prim üretimindeki artış % 15,89 olup, ödenen hasardaki artışın daha yüksek olması karlılık açısından olumsuz etki yapmaktadır³⁶.

Tablo 3 2004 ve 2005 Branşlar Bazında Ödenen Hasar

Branşlar	2004	%	2005	%	Değişim %
Yangın	362.465	9,67	356.812	7,4	-1,56
Nakliyat	88.540	2,36	106.189	2,2	19,93
Trafik	451.511	12,05	662.467	13,74	46,72
Kaza	1.311.342	34,99	1.836.752	38,09	40,07
Ferdi Kaza	18.484	0,49	28.287	0,59	53,03
Kredi	424	0,01	905	0,02	113,67
Hukuksal Koruma	3.511	0,09	3.923	0,08	11,75
Mühendislik	110.648	2,95	133.635	2,77	20,78
Tarım	16.756	0,45	30.880	0,64	84,29
Sağlık	488.067	13,02	579.079	12,01	18,65
Hayat	895.830	23,9	1.082.731	22,46	20,86
Toplam	3.747.578	100	4.821.660	100	28,66

Kaynak : 36 nolu kaynaktan yararlanılarak hazırlanmıştır

2005 yılı rakamlarına göre ise, hasar prim oranları daha önceki yıllara göre düşüş göstererek; yangında % 29,2, nakliyatta % 48,7, kazada % 79, makine montajda % 56, doluda % 70,7, hayvan hayatı % 12,6, hastalıkta % 82,9, hukuksal korumada %47, ferdi kazada % 16,3, kredide %56,4, trafikte %74,9 ve hayat dışında % 63,9 olarak gerçekleşmiştir.

³⁶ T.C.Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu Başkanlığı, 2005 yılı Türkiye’de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor, Ankara,2006.

1.4.4 Reasürans ve Şirket Saklama Payı

Reasürans sigorta şirketlerinin sigortasıdır. Gelecekte oluşabilecek rizikolara karşı sigorta şirketinin rizikonun bir kısmının yasal sözleşme veya diğer yasal yollar ile sigortalının yararına olarak, ikinci bir sigorta şirketine transfer etmesidir. Reasürans şirketlerinin sigortalı ile yasal olarak direkt ilişkisi yoktur³⁷.

Reasüransın amacı, riskin yayılması yolu ile oluşması muhtemel büyük maddi zararlara karşı olduğu kadar bu zararların neden olacağı finansal kayıplara karşı da sedan³⁸ şirkete güvence sağlamaktır³⁹.

Sigorta şirketleri, teminat verdikleri rizikolarda büyük hasarların aynı zamana gelme ihtimaline karşı, hasar ödemelerinde zorlanmamak için reasürans (mükerrer sigorta) yaptırır. Reasürans, sigorta şirketlerine, kendi sermayeleri, ihtiyatları, özvarlıkları bakımından kısaca mali yönden yüklenmeleri mümkün olmayan riskleri, sigortalayabilme imkânı verir. Bir takım mali ölçüler esas alınarak, branş esasıyla tespit edilen saklama payları, sedan şirketin risk üzerindeki sorumluluk miktarını göstermekte, aşan kısımlar ise çeşitli reasürans anlaşmalarıyla, reasürans şirketlerine devredilmektedir. Reasürans işlemlerinde riski bu şekilde devreden şirkete sedan, devir alan şirkete reasürör denir. Sedan şirket, sigortalıdan toplamış olduğu primlerin ve sigortalıya ödemiş olduğu hasarların belli bir kısmını, değişik tekniklere göre yapılmış reasürans anlaşmaları vasıtasıyla, reasürans şirketine yansıtır. Ancak sedan şirket ile reasürör arasındaki risk transferi işlemi, yıllık anlaşmalar olmaksızın da yapılabilmekte; sedan şirket, her bir risk için, ihtiyari olarak, reasüröre müracaat edebilmektedir.

Reasüransa duyulan gereksinimin nedenleri⁴⁰ :

³⁷ M.Grossmann, **Reinsurance-An Introduction** , 3rd Edition, University of St. Gallen - Institute of Versicherungswirtschaft, 1990, ss.1-10

³⁸ Sedan, Prim devrini yapan sigorta şirketi

³⁹ R.Kiln, **Reinsurance in Practice** , 4th Edition, Witherby & Co Ltd., London, 2001,s.25

⁴⁰ Swiss Re Technical Training Chief Underwriting Office, **An Introduction to Reinsurance**, Zurich 2002, ss. 9-13.

- Rizikonun yayılması,
- Sigortacının iş kabul kapasitesinin artması,
- Sigortacının iş kabul esnekliğinin artması,
- Sigorta şirketinin mali yapısının desteklenmesi,
- Birikim (Kümü) Fazlasının yol açabileceği doğal afet hasarlarının kontrolü,
- Reasürörden sigortacıya teknik bilgi aktarımıdır.

Reasürans çalışma prensiplerine göre iki gruba ayrılır: Zorunlu anlaşmalar ve ihtiyari anlaşmalar. Zorunlu anlaşmaların da çalışma prensiplerine göre Bölüşmeli ve Bölüşmeli olmayan anlaşmalar olarak iki tipi vardır⁴¹:

a. Bölüşmeli Reasürans Anlaşması

Sigorta şirketi açısından zorunlu devri, reasürans şirketi açısından ise zorunlu kabul öngören reasürans anlaşmalarıdır. Sigorta şirketi, reasürans anlaşması kapsamında devretmeyi kabul ettiği her rizikoyu, önceden tespit edilmiş bir orana göre devreder ve taraflar arasındaki prim ve hasar paylaşımı bu oran üzerinden yapılır.

Sigorta şirketi tarafından yapılan rizikolar üzerinde reasürör denetiminin olmadığı bölüşmeli reasürans anlaşmalarının "kotpar" ve "eksedan" olmak üzere iki değişik uygulaması vardır.

a.1 Kotpar Reasürans Anlaşması

Bölüşmeli reasürans anlaşmalarının uygulama şekli basit olan formudur. Kotpar reasürans anlaşmasında Sigortalı ile Reasürör önceden anlaşmak sureti ile sabit bir oran (%)

⁴¹ B.Engelmann, S.Kipp, **Reinsurance** , Encyclopaedia of Financial Engineering and Risk Management, Newyok & London: Routledge,2005, ss. 1-2

Mürşid Işık, **Sigortacılık Mevzuatı ve Reasürans İşlemleri** , Atlas Yayınevi, Konya 2005, ss.100-130.

H.A.Rubin, **Dictionary of Insurance Terms** , Barrons Business Guide, Third Edition, Louisiano USA 1995, s.398

belirler. Anlaşma yapılan branşta yapılan tüm işler sonucu elde edilen prim anlaşılan oran dahilinde reasüröre devredilir. Reasürör de hasarda aynı oranda katılmak zorundadır. Riskin dahilinde reasüröre devredilir. Reasürör de hasarda aynı oranda katılmak zorundadır. Riskin paylaşıldığı oran, prim ve hasarın da paylaşım oranı olmaktadır⁴².

Kotbar anlaşmalarının en büyük avantajı uygulaması oldukça kolay olmasıdır. Bu anlaşmalar özellikle yeni kurulan ve gelişmekte olan veya yeni bir branşta faaliyet gösterecek şirketler için uygundur. Bu tür şirketlerde hasar deneyimi az olduğu için prim hesaplamasında güçlük yaşanır ve Kotbar anlaması ile reasürör yanlış yapılan prim riskini de sedan ile paylaşmış olur⁴³.

Kotbar anlaşmalarının dezavantajı ise değişik risklere karşı sigorta şirketi için tam bir koruma sağlamaz. Zira rizikoların gerçekleşme ihtimalleri farklı olduğundan , tüm riskleri aynı şekilde değerlendirmek her zaman sedana açısından avantaj sağlamaz. Sedan çok büyük hasarlar için yeterli koruma alamaz iken, hasarı az olan branşlarda da her işten zorunlu devir yaptığı için karının büyük kısmını reasüröre devretmek zorunda kalır⁴⁴.

Kotbar Anlaşması ile Sedan Şirket payı %70, Reasürör şirket payının ise % 30 olduğunda; Sedan şirket Tablo 4 de görüldüğü gibi sigorta priminin % 30 unu Reasüröre devretmek durumundadır. Buna karşılık; hasar gerçekleştiğinde ise hasarının % 30'unu Reasürör şirketten alacaktır⁴⁵.

⁴² Swiss Re Technical Training Chief Underwriting Office, a.g.e., s.21.

⁴³ Swiss Re Technical Training Chief Underwriting Office, a.g.e., s.21.

⁴⁴ Cahit Nomer, Hüseyin Yunak, **Reasürans**, Milli Reasürans Yayınları, İstanbul,1998, s.30.

⁴⁵ Swiss Re Technical Training Chief Underwriting Office, a.g.e., s.21.

Tablo 4 Kotbar Anlaşması Çalışma Şekli ile İlgili Örnek

Sedan Şirket payı	70%
Reasürör Payı	30%
Toplam Sigorta Bedeli	10 milyon
Sedan Şirket Hissesi (% 70)	7 milyon
Reasürör Hissesi (%30)	3 milyon
Toplam Prim	20.000
Sedan Şirket Hissesi (% 70)	14.000
Reasürör Hissesi (%30)	6.000
Hasar	6 milyon
Sedan Şirket Hissesi (% 70)	4,2 milyon
Reasürör Hissesi (%30)	1,8 milyon

Kaynak: 45 nolu kaynaktan yararlanılarak hazırlanmıştır.

a.2 Eksedan Anlaşması

Bölüşmeli reasürans anlaşmalarının sıklıkla kullanılan biçimidir. Sedan şirket, önceden belirlenmiş limiti aşan sorumluluklarını otomatik olarak reasüröre devretmektedir ve reasürans şirketi, kendisine devredilen işleri zorunlu olarak kabul etmek durumundadır. Sedan şirketin belirlediği ve şirketin sorumluluğunda kalan kısma “konservasyon” adı verilir.

Eksedan anlaşmalarında riskin özelliğine ve büyüklüğüne göre sedan şirket azami konservasyon limitlerini⁴⁶ aşmamak kaydı ile istediği oranda konservasyon tutabilir ve aşan kısmını reasüröre devreder. Kotbar anlaşmalar ile karşılaştırıldığında, eksedan tretesi daha kompleks bir yapıda olup, uygulama ve operasyonel açıdan daha masraflıdır⁴⁷.

Eksedan anlaşmalarının en önemli özelliği Kotbar anlaşmalarında olduğu gibi sedan her riski reasüröre devretmek zorunda değildir. Her risk için ayrı konservasyon oranları

⁴⁶ Sedan şirket azami konservasyon tablolarını, her yıl için Hazine Müsteşarlığı, Sigortacılık Genel Müdürlüğü'ne onaylattırdıktan sonra uygulamak ile yükümlüdür.

⁴⁷ C.Bukman, **Proportional and Non-Proportional Reinsurance**, Swiss Reinsurance Company, Zurich, 1997, s.8.

belirleyerek aşan kısımları reasüröre devreder. Reasürör anlaşma şartlarında belirtilen en yüksek limite kadar sedan şirketin devrettiği tüm riskleri kabul etmek zorundadır. Riskin özelliğine Primin ve hasarın belli bir oran dahilinde sedan şirket ile reasürans şirketi arasında paylaşıldığı Eksedan anlaşmalarında sedan şirketin saklama payı, dilim (line) adı verilen miktarların sayısı ile belirlenir. Örneğin 20 plenlik bir eksedan anlaşmasında, saklama payının 20 katı büyüklüğünde bir reasürans kapasitesinin varlığı söz konusudur⁴⁸.

Eksedan anlaşmalarında saklama payları sabit bir tutar olmamaktadır. Sedan şirket, hasar ihtimali en az olan rizikolarda yüksek saklama payı, yüksek hasar ihtimali olan rizikolarda ise düşük saklama payı tutma hakkına sahiptir. Belirlemiş olduğu saklama payı tutarı, aynı zamanda dilim (plen) genişliğini de ifade etmektedir.

Eksedan Anlaşması çalışma şekli Tablo 5 deki örnek ile açıklanabilir. Sedan Şirketin azami konservasyonu 300.000YTL olduğunu varsayarak, maximum sigorta bedelinin % 10 oranında konservasyon tutulmuştur. Reasürör kapasitesinin de azami 10 dilim ile sınırlı olduğunu varsayarak ($300.000YTL * 10 = 3.000.000 YTL$) azami 3.000.000YTL'na kadar risk kabul edilebilir.

Tablo 5 deki örnekte kalan 2.700.000 YTL (sigorta bedelinin % 90'ını) Reasüröre devreder, hasar gerçekleştiğinde ise, hasar bedelinin % 90'ını Reasürörden talep edilebilir. Örneğin 1.500.000 hasar olduğunda ($1.500.000 * 0.90 = 1.350.000 YTL$) Reasürörden talep edilmelidir.

Tablo 5 Eksedan Anlaşması Çalışma Şekli ile İlgili Örnek

	Toplam	Sedan Hissesi	Sedan Hissesi	Reasürör Hissesi	Reasürör Hissesi
		(%)	(1 dilim)	(%)	(Max 9 dilim)
Top Sig. Bed	3.000.000	10%	300.000	90%	2.700.000
Prim	4.500	10%	450	90%	4.050
Hasar	1.500.000	10%	150.000	90%	1.350.000

Kaynak: 48 nolu kaynaktan yararlanılmıştır.

⁴⁸ Swiss Re Technical Training Chief Underwriting Officea.g.e., s.22.

b.Bölüşmeli Olmayan Reasürans Anlaşması

Bölüşmeli reasürans toplam sigorta bedeli ile Reasüröre devredilen oran üzerine dayalı bir uygulamadır. Bölüşmeli olmayan reasürans anlaşmaları ise, bir risk veya olay itibariyle meydana gelmesi muhtemel hasarın belli bir bölümünün sigorta şirketi tarafından yüklenildiği bir anlaşmadır. Bu tip reasürans anlaşmalarında, riskin ve riske karşılık gelen risk priminin paylaşımı söz konusu değildir⁴⁹.

Reasürör, hasar miktarı daha önceden belirlenmiş limitini (deductible veya underlying limit) aştığı takdirde hasar ödemesinden sorumlu olmaktadır.

b.1 Hasar Fazlası Reasürans Anlaşması

Hasar Fazlası reasürans anlaşmaları metodu , 1906 San Fransisco Depreminden sonra, büyük afetlere karşı korunma ihtiyacından dolayı geliştirilmiş ve bugünkü bilinen ve çok yaygın kullanılan reasürans metodu olarak, sigortacılığın her branşına tatbik edilen bir yöntem haline gelmiştir. Dolayısı ile bugünkü uygulamanın gelişimi takriben 250 yıllık bir dönemi içine almaktadır⁵⁰.

Hasar fazlası anlaşması bölüşmesiz reasürans anlaşması türüdür ve reasürör, sigortacının yazmış olduğu işlerden elde ettiği primin belli bir kısmı karşılığında, o işlere ilişkin meydana gelen hasarların, önceden saptanmış bir tutarı (sedan şirketin net saklama payı) geçen kısmı karşılamayı taahhüt eder.

Hasar Fazlası Reasürans Anlaşmalarının Bölüşmeli Reasürans Anlaşmalarından en büyük farkı, sadece hasara ilişkin bir anlaşma olmasıdır. Tek bir branş için olabildiği gibi bir kaç branşa birlikte de uygulanabilir ve özellikle kümül oluşturan hasarlarda ve katastrofik olaylarda, sigorta şirketinin koruması açısından oldukça etkili anlaşmalardır⁵¹.

⁴⁹ C.Bukman, a.g.e, s.20.

⁵⁰ Çetin Alanya, **Reasürans Notları**, İstanbul 1991, ss.12-13

⁵¹ C.Bukman, a.g.e, s.20.

b.2 Stop Loss Reasürans Anlaşması

Stop loss anlaşmaları, olay sayısına bakmadan, bir yıl içinde konservasyona isabet eden hasarın belli bir tutarı geçmesi halinde devreye girer. Reasürans anlaşmasında belirtilen ve koruma alınan azami limitten sonra meydana gelen hasarların saklama payları, anlaşma limiti doluncaya kadar reasürörün sorumluluğunda olacaktır. Stop loss, genellikle, iklim değişiklikleri nedeniyle yıldan yıla hasar miktarı önemli ölçüde değişen tarım sigortalarında kullanılır

Bu anlaşmanın uygulanmasında, Reasürör tek bir hasarın belli bir limiti aşması halinde tazminat sorumluluğuna ortak olmamakta, ancak bütün hasarların toplamı önceden tespit edilmiş belli bir oranı aştığı takdirde, aşan kısmı Sedan'a tazmin etmektedir. Bu oran aşıldıktan sonra da meydana gelmiş tüm hasarlar, büyük-küçük, teminat limiti içinde, reasürörce karşılanır. Teminatın limiti de metot olarak hasarın bir yüzdesiyle ifade edilir. Mesela yapılacak bir Stop Loss anlaşması ile sedan, hasar oranının %80'i geçmesi halinde %120'ye kadar teminat sağlayabilir. Hasar oranı %80'i geçtiği andan itibaren meydana gelen hasarlar %120'ye kadar reasürörce karşılanacaktır.

Reasürans anlaşmalarının üst sınırlarını aşan büyük tutarlı poliçeler düzenlenmesi gerektiğinde, sigorta şirketleri ihtiyari reasürans arayışına giderler İhtiyari reasürans anlaşmaları özel rizikolar için yapılır ve bu anlaşmada reasürör sedanın önerdiği şart ve fiyatlar ile rizikolardan pay alıp almama konusunda serbesttir⁵².

Ülkemizde Sektörde kapasitenin yeterli olmaması nedeniyle gelişmiş ülkelerde % 80'lerin üzerinde seyreden hayat dışı konservasyon oranları % 50'yi ancak 1991 yılında aşmış olup, 2001 yılında ise, % 56,2 olarak gerçekleşmiştir. Şirketlerin hayat dışı saklama payı oranları 1986'da %35,6 iken 1994'de % 67,6'ye kadar çıkmış, ancak 2001 yılında % 56,2'ye kadar gerilemiştir. 2003 yılı sonu itibariyle bu oran %54,5 olmuş ve 2004 yılı sonu itibariyle ise bu oran %62,7 , 2005 yılında ise % 66,2 olarak gerçekleşmiştir. Saklama paylarının artış

⁵² B.Engelmann, S.Kipp, a.g.e, s.2.

eğilimi içinde olması ve önemli ölçüde artmış olmasına rağmen, bu oran % 80'nin üzerinde seyreden gelişmiş ülkelere göre yetersizdir⁵³.

Sektörde saklama payının düşük olmasında, diğer faktörlerin yanında özkaynakların düşük olması önemli bir rol oynamaktadır. Branşlar itibariyle saklama oranlarına bakılırsa; yeni kurulan, hasar / prim oranı yüksek oranda değişim gösteren, riskli ve katasrofik teminatlar içeren ve verilen teminat miktarlarının yüksek olduğu dallarda saklama payı düşük; kasko (kaza dalının en büyük alt dalı) gibi hasar frekansının istikrarlı ve teminat tutarlarının düşük olduğu dallarda yüksek olduğu görülmektedir.

1.4.5 Teknik Kar-Zarar

2001-2005 dönemi teknik karlılık gelişimine bakıldığında; sektör hayat dışı branşlarda 2005 yılında 142.342 bin YTL teknik kar elde etmiştir. 2004 yılına göre karda önemli düşüş meydana gelmiştir. Teknik karda meydana gelen bu çarpıcı düşüşün ana nedenlerinden birisi 2005 yılından itibaren Sigortacılık Tek Düzen Hesap Planına göre faaliyet giderlerinin teknik giderler içerisine alınmasıdır. Diğer bir nedeni ise özellikle kaza branşında elde edilen teknik zarardır⁵⁴.

Tablo 6 2001 ve 2005 yılları Teknik Kar Gelişimi

Sigorta Branşları	2001	2002	2003	2004	2005
Yangın	21.134	59.610	42.166	90.588	129.229
Nakliyat	30.331	46.894	61.246	68.706	76.389
Trafik	103.566	120.865	-10.210	132.221	15.581
Kaza			42.722	52.984	-163.580
Ferdi Kaza					79.455
Kredi					226
Hukuksal Koruma					10.474
Mühendislik	18.240	19.159	22.672	34.347	30.870
Tarım	672	1.842	2.005	1.213	-2.051
Sağlık	27.750	51.493	27.275	40.308	-34.251
Toplam	201.693	299.863	187.876	420.367	142.342

Kaynak: 54 nolu kaynaktan yararlanılarak hazırlanmıştır.

⁵³ www.sigortacilik.gov.tr/06SSKI/6.01-Sigortacilik_Sektoru/SDI_SaklamaPayi_Oranlari.xls .

⁵⁴ T.C.Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu Başkanlığı “2005 yılı Türkiye’de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor”

1.4.6 Acente , Broker ve Eksper Sayısı

06.Nisan.2007 tarihi itibari ile toplam acente sayısına ilişkin veriler incelendiğinde toplam 15.484 (06.04.2007 tarihi itibariyle) adet acente görülmekte, bu acentelerin yüzde 38.82'si Marmara Bölgesinde, yüzde 16.81'i İç Anadolu Bölgesinde, yüzde 14.58'i Ege Bölgesinde, yüzde 12.13'ü Akdeniz Bölgesinde, yüzde 9.95'i Karadeniz Bölgesinde, yüzde 4.10'u Doğu Anadolu Bölgesinde, yüzde 3.61'i ise Güneydoğu Anadolu Bölgesinde bulunmaktadır⁵⁵.

İllere göre toplam acente sayılarına bakıldığında ise en fazla acente üç büyük ilimizde bulunmaktadır. İstanbul'da 4.117, Ankara'da 1.352, İzmir'de ise 1.017 acente bulunmakta, toplam acentelerin yüzde 42'sinin bu üç büyük ilimizde toplandığı sonucu ortaya çıkmaktadır. En az acentenin bulunduğu illerimiz ise sırasıyla 9 acentenin bulunduğu Hakkari ve 8 acentenin bulunduğu Tunceli'dir.

Bu verilerin ortaya çıkardığı diğer bir sonuç, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde iki (Kilis ve Siirt), Doğu Anadolu Bölgesi'nde dört (Ardahan, Bitlis, Iğdır, Şırnak), Karadeniz Bölgesi'nde de bir (Bayburt) ilimizde hiç hayat branşında çalışan acentenin bulunmamasıdır.

Bu oranlardan çıkan bir başka sonuç ise sigortaya olan talebin düşük olduğu bölgelerde acente sayısının da düşük olduğudur.

Ayrıca, 18.05.2005 itibariyle sektörde 49 broker faaliyette bulunmaktadır. Bunlardan sadece 1'i gerçek kişi broker, diğerleri ise tüzel kişi brokerdir. Diğer taraftan, 15.06.2005 itibariyle sektörde 26 bağımsız denetim kuruluşu faaliyette bulunmaktadır. Bunların 21'i İstanbul'da, 4'ü Ankara'da ve 1'i İzmir'de faaliyet göstermektedir.

Öte yandan, Türkiye'de faaliyette bulunan 1385 eksper bulunmaktadır. Eksperlerin 868'i, yaklaşık %60' dan fazlası İstanbul'da bulunmaktadır. Diğer eksperlerin şehir dağılımına bakıldığında sırasıyla; Ankara, İzmir, Adana, Bursa ve Antalya' da 154, 128, 56,

⁵⁵ Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, 6 Nisan 2007 Tarihi İtibariyle Acente Sayılarına İlişkin Bilgi Notu

49 ve 34 tane eksper bulunmaktadır. Kalan 74 eksper Türkiye'nin çeşitli şehirlerinde bulunmaktadır.

Bunun yanı sıra, Türkiye' de faaliyette bulunan eksperlerin branşlara göre dağılımı incelendiğinde; % 31'lik ve % 28'lik oranlarla motorlu kara taşıtlarına ilişkin kaza sigortaları ile yangın, mühendislik, muhtelif kaza, sorumluluk sigortalarında bir yoğunlaşma görülmektedir. Ayrıca, 01.06.2005 itibariyle sektörde 44 kayıtlı aktüer bulunmaktadır. Ancak, hayat şirketlerinde aktüerlerin 14'ü aktif olarak çalışmaktadır. Türkiye çapında faaliyette bulunan 10.238 acente bulunmaktadır. Acentelerin şirketlere göre dağılımı incelendiğinde en büyük paylara %9.8 ve %9,1 oranlarla Başak Sigorta A.Ş. ve Axa Oyak Sigorta A.Ş. sahiptir. En çok acente üç büyük şehir olan İstanbul, Ankara ve İzmir' de toplanmıştır.

Ayrıca, 18.05.2005 itibariyle sektörde 49 broker faaliyette bulunmaktadır. Bunlardan sadece 1'i gerçek kişi broker, diğerleri ise tüzel kişi brokerdir. Diğer taraftan, 15.06.2005 itibariyle sektörde 26 bağımsız denetim kuruluşu faaliyette bulunmaktadır. Bunların 21'i İstanbul'da, 4'ü Ankara'da ve 1'i İzmir'de faaliyet göstermektedir.

1.4.7 Zorunlu Deprem Sigortası

17 Ağustos 1999 tarihinde meydana gelen ve çok büyük can ve mal kaybına neden olan Marmara depreminden sonra kamu otoritesince deprem zararlarının en aza indirilmesi amacıyla bir çok tedbir alınmıştır. Bu tedbirlerin en önemlilerinden birisi de Zorunlu Deprem Sigortası'na ilişkin düzenlemedir⁵⁶.

27.08.1999 tarih ve 4452 sayılı Doğal Afetlere Karşı Alınacak Önlemler ve Doğal Afetler Nedeniyle Doğan Zararların Giderilmesi İçin Yapılacak Düzenlemeler Hakkında Yetki Kanununun verdiği yetkiye dayanılarak hazırlanan 587 sayılı "Zorunlu Deprem Sigortasına Dair Kanun Hükmünde Kararname" 27.12.1999 tarih ve 23919 (mükerrer) sayılı

⁵⁶ <http://www.dask.gov.tr/110.html>.

Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir⁵⁷.

01.06.2007 itibariyle, Tablo 7 de görüldüğü gibi, zorunlu deprem sigortası kapsamına giren konutlardan 2.557.102 adeti sigortalı olup, sigortalılık oranı bir önceki yıla göre %19,70 olmuştur. 01.06.2007 itibariyle, zorunlu deprem sigortasına ilişkin veriler incelendiğinde, en çok sigortalılık oranı ile Marmara bölgesi başta gelmektedir. Marmara bölgesini sırasıyla, Ege ve İç Anadolu bölgeleri takip etmektedir⁵⁸

Tablo 7 1.Haziran 2007 itibari ile DASK Poliçeleri Dağılımı

BÖLGE	SİGORTALI			SİGORTALILIK ORANI	PRİM	PRİM ORANI
	KONUT SAYISI	KONUT SAYISI	POLİÇE DAĞILIMI			
Marmara	4.143.474	1.157.990	45,30%	27,90%	112.796.620	51,30%
İç Anadolu	2.227.056	457.463	17,90%	20,50%	20.180.907	9,20%
Ege	2.318.262	447.679	17,50%	19,30%	47.008.003	21,40%
Akdeniz	1.663.126	204.196	8,00%	12,30%	16.339.116	7,40%
Karadeniz	1.282.097	161.031	6,30%	12,60%	12.663.654	5,80%
Doğu Anadolu	611.788	73.741	2,90%	12,10%	7.292.685	3,30%
Güney Doğu Anadolu	742.866	55.002	2,20%	7,40%	3.726.198	1,70%
TOPLAM	12.988.669	2.557.102	100,00%	19,70%	220.007.183	100,00%

Kaynak: www.dask.gov.tr/110.html.

Tablo 8 de görüldüğü gibi 01.06.2007 tarihi itibariyle, DASK tarafından ödenen tazminatlar incelendiğinde en yüklü tazminatlar 03.02.2002 tarihinde Afyon Sultandağı'nda ve 01.05.2003 tarihinde Bingöl merkezde gerçekleşen depremlerde ödenmiştir. DASK tarafından ödenen meblağlar Afyon depremi için 2,1 trilyon TL ve Bingöl içinde 2,8 trilyon TL civarındadır. 2005 yılında ise en büyük tazminat 17.10.2005 tarihindeki İzmir Uzunkuyu ile 21.10.2005 deki İzmir Seferihisar depremleri için ödenmiştir⁵⁹.

⁵⁷ <http://www.dask.gov.tr/110.html>.

⁵⁸ <http://www.dask.gov.tr/istatistik21.html>.

⁵⁹ <http://www.dask.gov.tr/istatistik31.html>.

Tablo 8 Yıllar İtibari ile Hasar Ödemeleri (01.06.2007)

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	41	3.484	8.041.918
2006	22	479	1.239.622
2007	19	508	556.446
TOPLAM	172	9.464	18.246.256

Kaynak: <http://www.dask.gov.tr/istatistik31.html>

1.5 SİGORTACILIĞIN İŞLETME BİLİMİNDEKİ YERİ

İşletmelerde finansman fonksiyonunun konusunu nakit akımı, yani nakit giriş ve çıkışları oluşturur. İşletmelerdeki maddi akımın düzenli ve sürekli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için nakit akımına ihtiyaç duyulur. Söz konusu nakit akımının işletme ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde ve işletmenin amaçlarına uygun olarak gerçekleştirilmesi, işletmelerdeki finansman fonksiyonunun konusunu oluşturur.

Bu çerçeve içinde bir yandan işletmenin ihtiyaç duyduğu fonlar en uygun kaynaklardan zamanında karşılanabilmeli, diğer yandan işletmenin elde ettiği fonlar en etkin veya en kârlı şekilde değerlendirilebilmelidir. Buna göre finansman fonksiyonunun kapsamı iki kısımda incelenir. Birinci kısımda, nakit ihtiyacının karşılanmasında, işletmenin ihtiyaç duyduğu fonların hangi kaynaklardan karşılanması gerektiğine cevap aranır. İkinci kısım ise nakit veya fonların hangi kaynaklara transfer edileceğidir. Bu ise yatırım konusudur⁶⁰.

⁶⁰ Tamer Müftüoğlu, **İşletme İktisadı**, Turhan Kitabevi, Ankara, 1989, s.604-605.

Sigortacılığın işletme bilimi içerisindeki yerine iki açıdan bakılabilir. Birincisi, sigortanın işletmenin finansman fonksiyonu bakımından ele alınmasıdır. Çağdaş dünyada her alanda olduğu gibi finansmanın kapsadığı konularla finans fonksiyonunda da son yıllarda önemli değişiklikler olmuştur. Günümüzde finans fonksiyonu bir firmanın genel yönetimi içerisinde gittikçe artan önem kazanmaktadır.⁶¹ Buna göre, bir işletme olarak sigorta şirketinin finansal yönetiminin nasıl olacağı hususu ele alınabilir. Sigorta şirketlerinin diğer işletmelerden farklı işlemleri, muhasebe sistemi ve kendine özgü tabirleri vardır. Sigorta şirketleri, bankalar gibi ayrı yasal düzenlemesi bulunan ve diğer işletmelerden farklılık arz eden kurumlardır. Topladıkları primleri belirli esaslar dahilinde yatırım araçlarına yönlendirmek zorundadırlar. Bu yönüyle gelişmiş ülkelerde sigorta şirketleri çok büyük meblağlara varan uzun vadeli fonlar sağlayan kurumlar olarak ortaya çıkmışlardır.

Ülkemiz ekonomisi bakımından da, uzun vadeli kaynaklara özellikle hayat sigortası şirketlerinin uzun vadeli fonlarına olan ihtiyaç göz önünde bulundurulduğunda sigortacılığın önemi daha da anlaşılmaktadır. Sigorta, işletme varlıklarını risklere karşı koruma altına alma aracı olmasıyla da finansman fonksiyonunun bir parçasıdır. Ayrıca, işletmelerin faaliyetleri sonucunda uğrayabilecekleri zararlara karşı da sigorta yapılabilmektedir. Bu yönleriyle, her işletme için, sigorta uygulanacak finansman politikalarında mutlak surette göz önünde bulundurulması gereken bir husustur. Sigorta harcamaları ve bu harcamalarla muhtemel risklere karşı elde edilecek güvenceler dikkate alınmadan yapılan finansal programların eksik kalacağı açıktır.

Sigortacılığın işletme fonksiyonlarından finans fonksiyonu içerisinde diğer bir ele alınış biçimi ise, sigorta şirketlerinin birer finansal kurum olarak dikkate alınmasıdır. Örneğin, sigorta şirketlerince poliçe karşılığı verilen ikrazlar işletmeler için finans kaynağıdır. Stoklarını yangın ve diğer risklere karşı sigorta ettirmiş, kredili satışları için kredi sigortası temin etmiş bulunan bir işletme yöneticisini ele alalım. Yaptırılan sigorta ile masraflar bir miktar artacaktır ama belirsizlik büyük ölçüde ortadan kaldırılmış olacaktır.

Bu da işletme yöneticileri için geleceği plânlamakta büyük kolaylık sağlayacaktır. Bu noktada endişe edilmesi gereken tek husus kalmaktadır; o da sigortayı yapan sigorta şirketinin

⁶¹ Öztin Akgüç, **Finansal Yönetim**, Muhasebe Enstitüsü Yayını No.56, İstanbul, 1989, s.11.

ödeme gücüdür. Özellikle ABD’de 20. yüzyılın başlarından itibaren birçok banka ve sigorta şirketinde görülen mali yetersizlikler, hem finans ve sigorta sektörünü hem de devleti, bu hususlarda tedbir almaya yöneltmiştir. 1900–1950 yılları arasında 4500 sigorta şirketi ya gönüllü olarak ya da zorunlu olarak faaliyetlerini durdurmuş veya diğer şirketlerle birleşmiştir. Daha geriye gidildiğinde ise, 1800–1959 yılları arasında işi bırakan şirket sayısı 6012 olup bunun 1234’ü hayat sigortası şirketidir⁶².

Bütün bu gelişmeler işletme biliminin finans fonksiyonunun öğeleri konumunda olan finansal kurumların toplum hayatında ne derecede önemli olduklarının ve bu kuruluşlarda ortaya çıkabilecek olumsuz gelişmelerin zincirleme olumsuz etkilere yol açacağını göstermektedir. Bu etkiler, özellikle faaliyetlerini büyük ölçüde sigorta güvencesine dayalı olarak yürütmekte olan işletmeler üzerinde çok daha fazlasıyla hissedilmektedir.

Sigortacılığın bir başka yönü de, sigorta edilen varlıklara ilişkin risklerin reasürans yoluyla devredilebilmesidir. Özellikle deprem, sel vb. doğal afetler sonucu ortaya çıkan büyük hasarların çoğu, daha önce yapılan anlaşmalar gereği, yurtdışı reasürör firmalarca üstlenilmektedir. Bu da risklerin yurtdışına transferini sağlamaktadır. İşletmelerin varlıkları içerisinde çok önemli yeri olan petrol rafinerileri, nükleer santraller, gaz dolum tesisleri gibi tesislerin muhtelif risklere karşı güçlü uluslararası reasürörlerce teminat altına alınması bu işletmelerin yaşamaya devam edebilmesini de teminat altına almaktadır⁶³.

1.6. KASKO SİGORTASI TEKNİK SONUÇLARI

2006 yılında 2005 senesine oranla prim artış oranı % 26,85 olarak gerçekleşmiştir. 2005 yılında bu oran yine % 23 seviyesindedir. Tablo 9 da görüldüğü üzere büyüme oranı 2004 yılında % 38, 2003 yılında % 48 oranındadır. Son 2 yılda artışın önceki yıllara göre daha az olmasının sebepleri arasında, ikinci el piyasalarındaki durgunluk ve araçların sigorta bedellerinin önceki senelere göre aynı değerde seyretmesi ve aşırı fiyat rekabetinin bütün hızıyla devam etmesi sayılabilir.

⁶² Halim İskender Bishara, **An Analysis of Insurance Company Financial Insolvencies and the Public Interest**, Doctoral Thesis, University of Wisconsin, USA, 1961, s.5.

⁶³ N. Timur, **Banka ve Sigorta Pazarlaması**, A.Ü., AÖF. Yayınları, Eskişehir, 1995, s.22

Tablo 9 Sektörün Prim Üretimi Gelişimi ve Artış Oranları

Yıl	Yazılan Prim	Artış Oranı
2000	590.338.321	
2001	655.760.443	11
2002	836.649.903	28
2003	1.237.066.000	48
2004	1.706.202.000	38
2005*	2.100.051.611	23
2006*	2.664.713.655	27

Kaynak: 64 nolu kaynaktan yararlanılarak hazırlanmıştır

Prim artış oranları açısından, kasko branşının özellikle 2003 yılından itibaren sektörün toplam prim artış oranının üzerinde bir büyüme gösterdiği görülmektedir. Aynı dönem içerisinde, kasko sigortasındaki poliçe sayısının da 1.9 milyon adetten yaklaşık 3 milyona yükselmiş olduğu dikkate alındığında, bu branşın bir büyüme trendi içerisinde olduğu söylenebilir.

Buna karşılık yedek parça ve işçilik ücretlerindeki artışı hasar maliyetlerini yükseltmiş ve dolayısıyla Kasko Sigortalarında Hasar/Prim oranı da artış göstermiştir. Bu sebepten Kasko Sigortalarının Kaza branşına olan teknik kârlılık etkisi azalmıştır.

Sigorta sektörümüzün prim üretiminin %35 gibi önemli bir bölümünü oluşturan kasko sigortası branşında ait 2000-2006 yıllarına ilişkin teknik sonuçları aşağıdaki gibidir. Kasko sigortası teknik sonuçları son 6 yıllık dönem içerisinde ciddi anlamda negatif bir trend göstermektedir. 2006 yılı sonu itibariyle, teknik zararın eski düzen hesap planına göre 132 milyon YTL yeni düzen hesap planına göre ise 250 milyon YTL'nin üzerine çıkmış olması, bu branşta yaşanan olumsuz gelişmeyi net olarak ortaya koymaktadır⁶⁴.

⁶⁴ Kasko Sigortası Teknik Analiz Raporu , Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, <http://www.tsrşb.org.tr/NR/rdonlyres/B06DF433-0AC6-42E4-A1FD-77F044C3DBFA/1748/KASKOANALIZRAPORU.doc>

Tablo 10 Sektörün Konsolide Teknik Kar-Zarar Durumu

Yıl	Yazılan Prim	Teknik Kar-Zarar	T.Kar / Prim
2000	590.338.321	58.014.005	9,83%
2001	655.760.443	47.173.451	7,19%
2002	836.649.903	5.432.000	0,65%
2003	1.237.066.000	-95.419.000	-7,71%
2004	1.706.202.000	12.834.000	0,75%
2005*	2.100.051.611	-91.980.966	-4,38%
2006*	2.664.713.655	-132.440.587	-4,97%

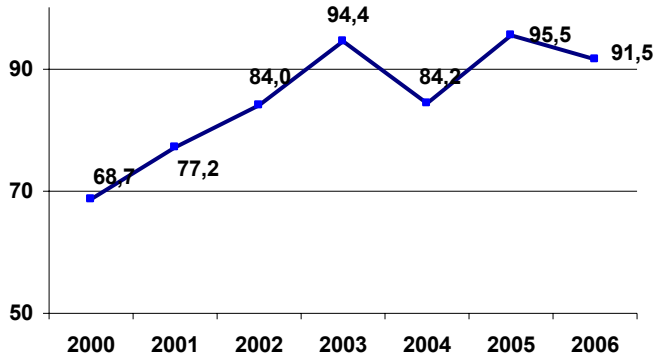
* Eski düzen hesap planına göre

Kaynak: 64 nolu kaynaklardan yararlanılarak hazırlanmıştır

Bu tablolar incelendiğinde, 2003 yılı itibarı ile başlanan gün esaslı CRK sisteminin 2003 yılı teknik karlılığına olumsuz etki yaptığı görülmektedir. Ancak bu etki göz önüne alınmadığı takdirde yine son yıllarda kasko branşının teknik sonuçlarının kötüleştiği dikkat çekmektedir.

Yeni hesap düzeninde genel giderler ve mali gelirler teknik kar-zarar altında gösterilmektedir. 2005 yılında yeni düzen hesap planına göre 207 milyon YTL, 2006 yılında ise 250 milyon YTL teknik zarar elde edilmiştir.

Grafik 1 Kasko Branşı H/P Oranı



Kasko Sigortasında H-P oranı 2005 yılında %95, 2006 yılında % 91,5 olarak gerçekleşmiştir. Bu sonuçlara acente komisyonu (% 15 seviyesinde) ve diğer genel giderleri (% 10 seviyesinde) eklendiğinde kasko branşı bileşik rasyosu % 116 seviyesine ulaşmaktadır.

Sigorta sektöründe portföy içerisinde ulaştığı pay açısından büyük önem taşıyan kasko sigortası branşında son yıllarda oldukça olumsuz sonuçlar elde edilmiştir. Prim üretimi açısından artış trendi bu branştaki teknik sonuçların iyileştirilmesine yönelik sigorta şirketlerinin doğru risk analiz ve fiyatlandırma çalışması yapması ve hasar yönetimine önem vermesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Ancak, büyüme trendinde olan bu branş için, takvim yılı bazında yapılmış olan hasar/prim analizleri ve teknik karlılık rakamlarındaki gelişim dikkat çekicidir. Poliçe sayısı ve prim üretimi açısından artış olmasına rağmen, teknik sonuçların bu denli bozulmuş olması, underwriting yılı bazında bir analiz yapılması durumunda, son döneme ait sonuçların çok daha kötü çıkabileceği endişesini doğurmaktadır

Tüm Branşlarda olduğu gibi Kasko branşında doğru iş kabul esasları belirleyip uygulayarak, süratli ve doğru hasar ödemeleri prensibinden uzaklaşmadan, doğru prim uygulayarak teknik kar elde edilmeye çalışılmalıdır⁶⁵.

⁶⁵ Nurettin T Güleli, **Sigorta Sözleşmelerindeki Muafiyet Klozları Hakkında**, Birlik'ten Dergisi, TSRŞB, s.12.

2. BÖLÜM

KASKO SİGORTASI VE UYGULAMALARI

2.1. KASKO SİGORTASI VE TEMİNAT KAPSAMI

Kaza branşı içerisinde yer alan Kasko sigortalarına geçmeden önce “**kaza**” nın tanımı incelendiğinde;

Kaza kelimesinin sözlük anlamına bakıldığında “Can veya mal kaybına, zararına neden olan kötü olay” tanımı bulunmaktadır⁶⁶.

Bunun dışında sözlükte şu tanımlar da bulunmaktadır. "görünür bir sebebi olmadan", "beklenmeyen", "amaçsız davranış", "tesadüf". Bazı kültürlerde sebeplerini belirlemeye yönelik herhangi bir gayret göstermeden kazalar sadece "kader" olarak yorumlanır⁶⁷.

Yukarıdaki tanımlardan da yola çıkarak kazayı şu şekilde tanımlayabiliriz. Kişinin iradesi dışında önceden bilinmeyen ani ve harici tesirler neticesi beklenmedik bir olayın meydana gelmesidir.

Kaza sigortaları üç ana grupta sınıflandırılmaktadır:

1. Mal Sigortaları

Bir kaza sonucunda kişinin varlığında meydana gelen maddi zararları temin eden bir sigorta türüdür.

Kasko, hırsızlık, cam kırılması sigortaları gibi...

2. Can Sigortaları

Bir kaza sonucunda kişinin ölmesi veya yaralanması gibi bedeni zararları temin eden bir sigorta türüdür.

Ferdi Kaza Sigortası gibi

⁶⁶ <http://www.tdk.gov.tr>.

⁶⁷ Ercüment N.Dizdar, **Kaza Sebeplendirme Yaklaşımları**, Türk Tabipleri Birliği Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi, İstanbul Temmuz 2001,Sayı:7, s.26

3. Sorumluluk Sigortaları

Bir kaza sonucunda kişinin üçüncü şahıslara vereceği zararları temin eden bir sigorta türüdür.

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik) İhtiyari Mali Sorumluluk, İşveren Sorumluluk, Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet, Asansör Kazalarında Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluk, Özel Güvenlik Zorunlu Mali Sorumluluk sigortaları gibi.

Kaza branşı bünyesinde topladığı bölümler itibari ile en geniş sigorta branşıdır.

Bu branşta toplanan sigortalar aşağıdaki gibidir⁶⁸.

- Asansör Kazalarında Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluk Sigortası
- Cam Kırılması Karşı Sigorta
- Ferdi Kaza Sigortası
- Hırsızlık Sigortası
- İşveren Sorumluluk Sigortası
- Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik)
- Karayolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası
- Kara Taşıtları Kasko Sigortası
- Mesleki Sorumluluk Sigortası
- Motorlu Kara taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası
- Özel Güvenlik Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası
- Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası
- Tüpgaz Zorunlu Sorumluluk Sigortası
- Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası
- Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası
- Zorunlu Sertifika Mali Sorumluluk Sigortası

⁶⁸ <http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Mevzuat/Genel+Sartlar/>

Mal sigortalarının bir türü olan kasko sigortası; Motorlu kara taşıtının sigortalının iradesi dışında hasara uğraması, yanması, çalınması v.b. durumlarda, tazminat ödenmesini sağlamak amacı ile yapılır. Kasko sigortası karşı araçtaki hasarı değil, sigortalıya ait araçtaki hasarı teminat altına alan bir sigorta türüdür. Bu sigortanın amacı, sigorta ettirene ait motorlu aracın uğrayacağı zararları tazmin etmektir.

Kasko sigortaları Türk Ticaret Kanunu'nda ayrıca düzenlenmiş bir branş değildir. Kasko sigortaları bir mal sigortası türü olup, TTK'nun 1278. maddesi hükmü uyarınca sadece sigorta ettirenin değil, sigortadan faydalanan kimsenin yahut da eylemlerinden sorumlu oldukları kimselerin kusurlu davranışlarından kaynaklanan ve araçta meydana gelen hasar ve ziya-ı sigortacı karşılamakla yükümlüdür.

(KMAKSGŞ) Karayolları Motorlu Araçlar Kasko Sigortası Genel Şartlarının “ A. Sigortanın Kapsamı” başlıklı 1. maddesinde; “Bu sigorta ile sigortacı karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz taşıtlardan römork veya karavanlar ile iş makinelerinden ve lastik tekerlekli traktörlerden doğan menfaatinin aşağıdaki tehlikeler dolayısı ile ihlali sonucu uğrayacağı maddi zararları temin eder” şeklinde açıkladıktan sonra, bu tehlikeler öncelikle şu şekilde sıralanmıştır.

- Gerek hareket gerek durma halinde iken, sigortalının veya aracı kullananın iradesi dışında araca ani ve harici etkiler neticesinde sabit veya hareketli bir cismin çarpması veya aracın böyle bir cisme çarpması, müsademesi, devrilmesi, düşmesi, yuvarlanması gibi kazalar ile üçüncü kişilerin kötü niyet veya muziplikle yaptığı hareketler,
- Aracın yanması,
- Aracın çalınması veya çalınmaya teşebbüsü,

Teminat, poliçede belirtmek şartıyla yukarıda sıralanan riziko gruplarından sadece biri veya birkaçı için verilebilir. ”

denilmekle bu sigortanın konusu belirtilmiştir.

Buradan anlaşıldığı üzere Kasko sigortaları yukarıda sayılan tüm rizikolar için verilen tam kasko ile yukarıdaki riziko gruplarının seçilerek alındığı kısmi kasko olarak iki gruba ayrılır.

Sigortacıların; her olayı (gerçekleşen rizikoyu) kendi içinde değerlendirmesi, kasko sigorta poliçesi kapsam maddesi ile örtüşüp örtüşmediği açısından incelemesi ve bu bağlamda karar verilmesi gerekmektedir.

Kasko, aracın kaza sonunda uğradığı hasarı karşılamakta olup, araç sürücüsünün sigortalı kişi olup olmamasının veya sürücüsünün % 100 kusurlu olup olmamasının önemi yoktur. Ancak meydana gelen zarar sigortalının kasti bir hareketi sonucu oluşursa, sigorta şirketi zarardan sorumlu değildir.

Aynı şekilde kaza yapan sürücünün ehliyetsiz olması veya sürücünün alkollü olması ve kazanın alkolün etkisiyle meydana gelmiş olması halinde, sigorta şirketinin sorumluluğu bulunmamaktadır⁶⁹.

Kasko Poliçesi ile aracın aksesuarları ile birlikte trafik kazaları, yangın, hırsızlık gibi risklerin yanı sıra deprem, sel ve su baskını gibi doğal afetler ile grev, lokavt, halk hareketleri ve terör sonucunda oluşabilecek zararlara karşı güvence altına alınır.

Kurallara uygun olmadan veya yetkili olmayan kişiler tarafından çekilen araca gelen zararlar ile sigara ve benzeri maddelerin teması ile meydana gelen yangın dışındaki zararlar da otomatik olarak Kasko Poliçesi ile güvence altındadır.

Kasko sigortasının başlangıcı ve bitimi taraflar arasında aksi kararlaştırılmadıkça, Türkiye sınırları içinde, Türkiye saati ile 12.00’de başlar ve bitim günü aynı saatte sona erer.

⁶⁹ http://www.turkhukuksitesi.com/makale_253.htm

Bu sigorta türünde, sigorta ettiren zarar verici olayı öğrendiği günden itibaren 5 iş günü içinde rizikonun gerçekleştiğini sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. (T.T.K.Mad.1292) Yargıtay'ın yerleşik içtihatlarına göre, sigorta ettirenin kastının olmaması şartı ile bu süre hak düşürücü bir süre değildir. Sigorta ettiren poliçe ile teminat altına alınan rizikoların gerçekleşmesinde zararı önlemeye, azaltmaya ve hafifletmeye yarayacak önlemleri almakla yükümlüdür. Sigortalı aracın çalınması durumunda derhal yetkili makamlara bildirimde bulunmak zorundadır. Zarar miktarı ile delilleri saptamaya, rücu hakkının kullanılmasını kolaylaştıran bilgi ve belgeleri gecikmeksizin sigortacıya vermek zorundadır.

Rizikonun gerçekleşmesi halinde, sigortacı hasar ile ilgili belgelerin kendisine verilmesinden itibaren en geç 15 gün içerisinde hasar ve tazminat miktarını sigortalıya bildirmek zorundadır.

Tazminat miktarının öncelikle taraflarca uzlaşma yolu ile saptanması, bu sağlanamadığında uyuşmazlığın Hakem - Bilirkişi tarafından çözümlenmesi yoluna başvurulması genel şartlarda düzenlenmiştir. Bu prosedür izlenmeden dava açıldığı durumlarda; Mahkeme taraflara birlikte bir Hakem – Bilirkişi seçmeleri için süre vermekte, verilen süre içerisinde Hakem – Bilirkişi seçilmediğinde Mahkeme res'en Bilirkişi atayarak uyuşmazlığın çözümü yoluna başvurmaktadır.

T.T.K.' nun 1278. maddesinde; “ Mukavelede aksine hüküm olmadıkça sigortacı, sigorta ettiren veya sigortadan faydalanan kimsenin yahut fiillerinden hukuken mesul bulundukları kimsenin kusurlarından doğan hasarları tazmin ile mükelleftir.

Fakat hiçbir halde sigortacı, sigorta ettiren veya sigortadan faydalanan kimsenin kastından veya aksi mukavelede yazılı değil ise sigorta edilen aracın ayıbından doğan hasarları tazmine mecbur olamaz.” belirtildiği üzere kasko sigortasında sigortacı, sigorta ettiren, sigortadan faydalanan veya bu kişilerin hukuken sorumlu olduğu kişilerin kastı olmaksızın, kusurlu davranışları sonucu sigortalının aracında meydana gelen hasar ve zararı sigortacı tazminle yükümlüdür.

2.1.1. Ek Sözleşme İle Teminat Kapsamına Dahil Edilebilecek Olan Haller

Karayolları Kasko

- Türkiye sınırları dışında meydana gelen zararlar,
- Grev, lokavt, kargaşalık ile halk hareketleri ve bunları önlemek ve etkilerini azaltmak üzere yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar,
- Terörist eylemler ve bu eylemlerden doğan sabotajlar nedeniyle meydana gelen zararlar,
- Deprem veya yanardağ püskürmesi nedeniyle meydana gelen zararlar,
- Sel ve su baskını ile meydana gelen zararlar,
- Taşıtta sigara benzeri maddelerin teması ile meydana gelen yangın dışındaki zararlar,
- Yetkili olmayan kişilere çektirilen araca gelen zararlar ile kurallara uygun olmadan çekilen veya çektirilen araçlara gelen zararlar,
- Taşıtın sigorta kapsamına giren kısmi bir zarara uğraması nedeni ile kullanım ve gelir kaybından doğan zararlar,
- Taşıtın kurallara uygun bir şekilde yasal olarak taşınmasına izin verilen patlayıcı, parlayıcı ve yakıcı maddeler taşınması nedeniyle uğrayacağı zararlar,
- Taşıtın iddia ve yarışlara katılması sonucu oluşan zararlar ile bunlarda hazırlık denemeleri sırasında oluşan zararlardır.

2.1.2. Kasko Sigortası Teminat Dışında Olan Haller

- Savaş, her türlü savaş olayları, istila, yabancı düşman hareketleri, çarpışma (savaş ilan edilmiş olsun olmasın), iç savaş, ihtilal, isyan, ayaklanma ve bunların gerektirdiği inzibati ve askeri hareketler nedeniyle oluşan zararlar,
- Herhangi bir nükleer yakıttan veya nükleer yakıtın yanması sonucu, nükleer atıklardan veya bunlara atfedilen nedenlerden meydana gelen iyonlayıcı radyasyonların veya radyo-aktivite buluşmaları ve bunların gerektirdiği askeri ve inzibati tedbirlerin neden olduğu bütün zararlar, (Bu bentte geçen yanma deyimi, kendi kendini idame ettiren herhangi bir nükleer ayrışım olayını da kapsayacaktır.)
- Kamu otoritesi tarafından çekilme hali hariç, taşıtta yapılacak tasarruflar nedeniyle meydana gelen zararlar,
- Poliçede gösterilen taşıtın, Karayolları Trafik Kanunu hükümlerine göre, gerekli sürücü belgesine sahip olmayan kimseler tarafından kullanılması sırasında meydana gelen zararlar,
- Taşıtın, uyuşturucu maddeler veya Karayolları Trafik Kanunu uyarınca yasaklanan miktardan fazla içki almış kişiler tarafından kullanılması sırasında meydana gelen zararlar,
- Taşıta, sigortalı veya fiillerinden sorumlu olduğu kimseler veya birlikte yaşadığı kimseler tarafından sigortalı taşıtın kaçırılması veya çalınması nedeniyle meydana gelen zararlar,

- Yağsızlık, susuzluk, donma, bozukluk, eskime, çürüme, paslanma ve bakımsızlık nedeni ile meydana gelen zararlar,
- Sigorta kapsamına giren bir olaydan doğmadıkça ve böyle bir olayla sonuçlanmadıkça taşıtın mekanik, elektrik ve elektronik donanımında meydana gelen her türlü arızalar, kırılmalar ve lastiklerde meydana gelen zararlar,
- Taşıtın bir hasar veya arıza nedeniyle zorunlu olarak taşınması veya çekilmesi nedeniyle meydana gelen teminat kapsamındaki zararlar hariç olmak üzere, taşıtın kendi gücü ile girip çıkacağı düzenli (tarifeli) ve ruhsatlı sefer yapan gemiler ve trenler dışında, kara, deniz, nehir ve havada taşınması sırasında uğrayacağı zararlar,
- Taşıtın ruhsatında belirtilen taşıma haddinden fazla yük ve yolcu taşınması sırasında meydana gelen zararlardır.

ZMSS (Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası) ile işletenin veya araç sürücüsünün kusurlu davranışı ile 3. şahsa vereceği zarar teminat altına alınmakta iken, Kasko Sigortası ile sigortalının aracında meydana gelen ve sigorta kapsamında olan zarar teminat altına alınmaktadır⁷⁰.

2.1.3. Tarifeler

Türkiye’de 1990 öncesi dönemde sigorta sektörü devlet tarafından belirlenen tarifeler ve uygulamalarla sınırlı olarak faaliyet göstermekte idi. Sektörün gelişimi, 1990 yılında korumacılığın kalkması ve serbest tarife rejimine geçilmesi ile ivme kazandı ve fon yaratma olgusu bu dönemden sonra ciddi biçimde gerçekleşmeye başladı⁷¹.

⁷⁰ SADER Dergisi Mart 2006 / Sayı 3 Sayfa 16-17

⁷¹ http://www.senturk.com/html/dunyada_ve_turkiyede_sigortacilik.html

Bu dönemde devletin uyguladığı Kasko tarifesinde araç gruplamaları dokuz gruba ayrılmış olup, fiyatlar hesaplamaları da bu gruplara özgü olarak değişmekte idi. 1990 yılından serbest tarife dönemine geçildiğinde ise yine şirketler daha önce zorunlu sistemde kullanılan tarifelerdeki kullanılan kıstasları ve parametreleri değiştirmeyip aynen uygulamışlardır.

Kasko tarifi ise aşağıdaki şekilde 9 gruba ayrılarak, fiyatlandırma bu gruplar için yapılmakta idi. Bu gruplandırma aşağıdaki şekildedir⁷².

1.Özel otomobiller tarifi

Gerçek ve tüzel kişilerin ister özel, ister ticari maksatla kullandıkları şoförden başka en çok 8 kişi taşıyabilen otomobil, 500 kg.'a kadar yük kapasitesi olan Station Wagon, Jeep ve benzeri araçlar ile itfaiye, binek otomobilleri, cankurtaranlar ve cenaze arabalarının sigortalarına uygulanır.

2.Taksi ve dolmuş tarifi

Taksi ve dolmuş otomobilleri, ücretli yolcu taşıyan dama veya taksimetresi olsun veya olmasın genellikle dolmuş, taksi veya özel taksi diye anılan veya şoförsüz olarak kiraya verilen ve özel otomobiller tarifesine girmeyen araçların sigortalarına uygulanır.

3.Minibüs tarifi

Sürücüsünden başka 8 ila 14 yolcu taşımaya ruhsatlı ve insan taşımaya mahsus minibüslerin sigortasına uygulanır.

4.Otobüs tarifi

Sürücüsünden başka, ruhsatındaki kayda göre en az 15 oturma yeri olan ve insan taşımaya mahsus motorlu araçlara uygulanır.

5.Kamyonet tarifi

Ruhsatta yazılı kullanım nevilerine göre yük taşımak için imal edilmiş taşıtlar ile (İzin verilen azami yüklü ağırlığı 3.500 kg.'ı geçmeyen taşıtlar) ile aynı tonajdaki çöp ve itfaiye araçlarına uygulanır.

⁷² Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca tasdikli Kasko Sigortaları Tarife ve Talimatı

6. Yük taşımaya mahsus araçlar tarifesi

Ruhsatta yazılı kullanım nevilerine göre yk taşımak için imal edilmiş taşıtlar ile aynı tonajdaki p arabaları ve sarnıçlı olmayan itfaiye araçlarının sigortalarına uygulanır.

Bu gruba giren araç türleri aşağıdaki gibidir :

- a) Kamyonlar ile aynı tonajdaki p arabaları ve sarnıçlı olmayan itfaiye araçları,
- b) Dökme sıvı ve sıkıştırılmış gaz taşıyan sarnıçlı kamyonlar (tankerler) ile aynı tonajdaki itfaiye araçları,
- c) Dökme yük taşıyan silolu kamyonlar,
- d) Transmikserli, beton pompalı kamyonlar,
- e) Kaya kamyonu,
- f) Römork ekiciler, çekici treylerler, römorklar,
- g) Banka ve sair müesseselerin kıymet naklinde kullandığı zırhlı araçlar için uygulanır.

7. Tarımsal traktör ve biçerdöver tarifesi

Belirli şartlarda römork veya yarı römork çekebilen sadece tarım veya tarıma bağı amaçla kullanılan lastik tekerlekli traktörler ile biçerdöverlerin sigortasına uygulanır.

8. Motosiklet ve triportr tarifesi

Motosiklet (sepetliler dahil), triportr ve mopedlerin sigortalarına uygulanır.

9. Römork tarifesi

Yukarıda belirtilmiş tarifelerin kapsamına giren ve sadece römork çeken çekiciler dışında kalan araçların çekecekleri römorkların sigortalarına uygulanır.

2.1.4. Ek Primler

Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca tasdikli Kasko Sigortaları tarife ve Talimatına göre aşağıdaki ek primler alınmaktadır.

1. Römork ekprimi

Sadece römork çeken araçlar ile tarımsal traktörlerin dışında kalan araçlara römork takıldığı takdirde, bunların kasko sigorta primleri artırılır.

2. Yurt Dışı Kasko Ek Teminatı

Yabancı ülkelerdeki seferlerin sigorta kapsamına alınması halinde ek prim alınır.

SİGORTA SÜRESİ

- 1 aydan fazla 3 aya kadar olan (3 ay dahil)
- 3 aydan fazla 6 aya kadar olan (6 ay dahil)
- 6 aydan fazla 12 aya kadar olan (12 ay dahil)

3. Hasarlılık ekprimi

Sigortalı araç, bir sigorta döneminde iki kasko hasarı tazminatı talebine konu olduğu takdirde poliçe yenilenirken (tecdit) tarife primi üzerinden değişik oranda hasarlılık ek primi sigorta şirketleri tarafından uygulanabilir. Ancak fiyat rekabetinden dolayı bu uygulama birçok şirket tarafından yapılmamaktadır.

Avrupa Birliği ülkelerinden İngiltere’de sigortalının poliçe yenilemesinde, geçmiş yıla yönelik hasar oluşmuş ise aşağıdaki oranlarda ek prim uygulanır⁷³.

- **Hususi Araç/ Taksi için:**

SİGORTA SÜRESİ	ORAN
İlk 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%10
İkinci 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%30
Üçüncü 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%50

- **Motosiklet/ Ticari Araç İçin :**

İlk 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%25
İkinci 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%30
Üçüncü 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%40

⁷³ http://autos.keralaglobal.com/finance_insurance.php

Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartları B.4.2 maddesine göre “Kısmi hasarlarda taraflar sigorta sözleşmesini feshetme hakkına sahiptir. Taraflar fesih hakkını ancak tazminat ödenmeden önce kullanabilir.” Bu maddeye göre Sigortalı ve Sigortacı hasardan dolayı sigorta akdini feshetme hakkını kullanabilirler

4. Araç yaş ekprimi

Sigorta fiyatı araç yaşına göre değişmektedir. Genellikle 10 yaşından büyük araçların sigortası özel değerlendirmeye tabidir.

5. LPG Ekprimi (Özel otomobiller hariç)

Yakıt türü LPG olan araçların kasko sigortası şirketlerin uyguladıkları değişik şartlarla yapılmaktadır. 1.Kasko Genel Şartları A.1.b maddesinde belirtilen yangın riski hariç ekprim almaksızın teminat verilebilmektedir.

6. Eskime Payı Teminatı

Kasko Sigortalarında "Kıymet Kazanma Tenzili" ile ilgili olarak şirketlerin değişik uygulamaları vardır. Genel olarak araç yaşı 10 yıla kadar otomatik olarak verilmektedir.

- 11-20 yaş arası araçlar : Ek prim alınmaktadır. Teminat otomatik ilave edilmekte eskime tenzili uygulanmamaktadır.
- 21 yaş ve üzeri araçlar : Teminat verilmemekte yani hasarlarda aşağıdaki oranlarda eskime tenzili uygulanmaktadır.

Araç Türü	Kaporta ile ilgili	Mekanik-Elektrik	Lastik-Akü-Egzoz
	Parçalarda	Aksamında	
Özel Oto	%40-%55	%45-50	%50-%60
Ticari Araç (*)	%45-%50	%50-%55	%50-%55

7. Glkhh ve Terör Ek Teminatı

Tüm kullanım tarzları için ekprim uygulanmaktadır.

8. Sel Su Baskını ve Deprem Ek Teminatı

Tüm kullanım tarzları için ekprim uygulanmaktadır. Tüm kullanım tarzları için hasarda muafiyet uygulamaları vardır.

Deprem hasarının, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından hazırlanan Türkiye Deprem Bölgeleri haritasına göre 1. veya 2. derece deprem bölgesinde bulunan bir il'in sınırları içinde meydana gelmesi halinde her bir hasarda sigorta bedelinin %10 -15'i oranında tenzili muafiyet uygulanmaktadır. Bu illerin dışında diğer illerde meydana gelen deprem hasarlarında muafiyet uygulanmamaktadır.

9. Sürücü kursu araçları ekprimi

Tüm kullanım tarzları ekprim uygulanmaktadır.

2.1.5. İndirimler

1. Araç çokluğu indirimi

Araç Çokluğu İndirimi: Aynı sigorta şirketi nezdinde kayıtlı olmak kaydıyla, aynı gerçek veya tüzel kişiye ait sigortalı araç sayısının 5' i geçmesi halinde, araç sayısına göre giderek artan oranlarda indirim yapılır. Aşağıdaki oranlar şirketlerin fiyatlandırma politikalarına göre değişebilmektedir. Mülkiyeti kendisinde tutan sigortalı (mülkiyeti muhafaza kaydıyla sattığı arabalar hariç) gerçek ve tüzel kişilerin aynı şirket nezdinde sigorta ettiği motorlu araçların sayısı, aşağıdaki oranlarda uygulanmaktadır

ARAÇ SAYISI	ORAN%
5 ila 10 ise tarife primleri (ekprimler dahil)	10
11 ila 25 ise tarife primleri (ekprimler dahil)	15
26 ila 40 ise tarife primleri (ekprimler dahil)	20
41 ila 70 ise tarife primleri (ekprimler dahil)	25
71 ila 100 ise tarife primleri (ekprimler dahil)	30
101 ve daha fazla ise tarife primleri (ekprimler dahil)	35

Sigorta şirketleri araç sayısı 10 adedi geçtiği zaman genellikle tarife fiyatlarını uygulamaz ve filonun karlılık durumuna göre fiyatlandırma yaparlar.

2. Hasarsızlık İndirimi

Hasarsızlık indirimi için kasko sigorta poliçesine aşağıdaki kloz eklenir. İşbu poliçe, aşağıdaki süreler zarfında herhangi bir kasko hasarı tazminatı talebine konu olmadığı ve yenilendiği takdirde bu yenilemelere ait kasko tarifesi primleri (ekprimler dahil) üzerinden aşağıdaki hasarsızlık indirimleri uygulanmaktadır. Genellikle sektörde uygulama aşağıdaki şekildedir. Ancak farklı şekillerde uygulamalara da rastlanabilir.

SİGORTA SÜRESİ	ORAN
İlk 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%30
İkinci 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%40
Üçüncü 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%50
Dördüncü 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%60

Avrupa Birliği ülkelerinden İngiltere’de sigortalının poliçe yenilemesinde, geçmiş yıla yönelik herhangi bir hasar yok ise aşağıdaki oranlarda indirim uygulanır⁷⁴.

- **Hususi Araç/ Taksi için:**

SİGORTA SÜRESİ	ORAN
İlk 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%20
İkinci 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%35
Üçüncü 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%50
Dördüncü 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%65

- **Motosiklet/ Ticari Araç İçin :**

İlk 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%30
İkinci 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%35
Üçüncü 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%45
Dördüncü 12 aylık sigorta süresi sonundaki yenilemede	%55

⁷⁴ http://autos.keralaglobal.com/finance_insurance.php

3. Alarm İndirimi

Tüm kullanım tarzlarında araçta alarm tertibatı veya immobilizer sistemi bulunması halinde alarm indirimi uygulanmaktadır.

Avrupa Birliği ülkelerinde de araçta alarm tertibatı var ise alarm indirimi vardır.⁷⁵

Hak edilen indirimler poliçe üzerinde mutlaka belirtilmelidir. Aracın özellikleri veya sigorta ettirenin kişisel özellikleri poliçede birtakım indirimler hak edilmesine sebep olabilir. Hak edilen tüm indirimler alınarak kasko priminin düşürülmesi sağlanabilir.

2.1.6. Kasko Sigortası Uygulama Esasları

Kasko poliçeleri kişiye özel düzenlendiğinden kazanılan bütün hak ve indirimler kişinin aldığı yeni otomobili için düzenlenecek kasko poliçesinde de geçerli olur. Kazanılan hak ve indirimlerin geçerli olabilmesi için eski araç ile yeni alınan aracın kullanım şeklinin aynı olması gerekir. Örneğin ilk araç hususi araç kategorisinde ise ikincisi de aynı olmalıdır, otomobil ise kamyon olmalıdır. Kullanım tarzı aynı olup iki araç arasında prim farkı var ise sigortalıdan tahsil edilir⁷⁶.

Yeni satın alınan otomobilin kişiye ait bir şirket adına alınması durumunda ise, sigorta şirketleri kişinin bu şirkete ortak olduğunu gerekli belgelerle kanıtlamasını talep eder. Böylece sigorta şirketi mevcut kazanılan indirimleri kişinin yeni kasko poliçesinde de devam ettirebilmesine imkân tanımaktadır.

Hasar tazminatının ödenebilmesi için, öncelikle geçerliliği sigorta şirketince kabul edilen primleri ödenmiş bir poliçenin mevcut olması ve hasarın da kasko poliçesi genel ve özel şartlarına uygun olması gerekmektedir.

⁷⁵ www.confused.com/pages/help.html

⁷⁶ www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Sıkça+Sorulan+Sorular/KazaSigortalariIleIlgiliSıkcaSorulanSorular.htm.

Aracın sigorta bedeli, tespit edilen hasar miktarı kadar azalmaktadır. Araç bedelinin güncel değerine yükseltilmesi için, kaza tarihi ile poliçenin bitiş tarihi arasındaki süre için bir prim hesaplanır ve hesaplanan bu prim "ek belge" ile sigorta ettirenden talep edilir. Hasarın gerçekleştiğinin öğrenilmesinden itibaren en geç beş iş günü içinde hasarın sigorta şirketine bildirilmesi gerekmektedir.

Poliçede belirtilen sürede ihbarı yapılmayan hasarlar için sigorta şirketleri tazminat taleplerini yerine getirmemektedir. Ancak zamanında yapılmış hasar ihbarları kasko poliçesi genel şartlarına uygun ve iyi niyet kurallarına dayalı ise tüm sigorta şirketleri tarafından ödenir.

Kasko poliçeleri yenilenirken bir sigorta dönemi içerisinde birden fazla hasarın olması ve ödenen hasarın da kasko sigorta priminin %100'ünü geçmesi halinde, sigortalılardan ek prim alınabilmektedir. Ancak serbest fiyat uygulamasından ötürü zorunlu değildir. Ancak yurtdışı uygulamalarında hasarlılık sürprimi şeklinde uygulamalar vardır⁷⁷.

Sigorta sözleşmeleri, sigorta ettirenin/sigortalının beyan esasına göre düzenlenmektedir. Sigorta ettiren/sigortalı, poliçenin ihtiyaçlarını tam olarak karşılayacak şekilde sigorta şirketine bildirimde bulunmalıdır. Aksi takdirde, sigorta ettirenin beyanının gerçeğe aykırı veya eksik olması halinde, sigorta şirketi, sözleşmeyi daha ağır şartlarla yapabileceği gibi sigorta poliçesini de iptal etme hakkına sahiptir. Hasar anında sigortalının poliçede belirtilen ve beyanına istinaden verilen özel indirimlerin koşullara uymadığı tespit edilirse, primde yapılan bir indirim oranı kadar meblağ, hasar tazminatından indirilir⁷⁸.

Örneğin, poliçe düzenlenirken beyana göre %5 alarm indirimi yapılmıştır. Ancak hasar tespiti sırasında aracın alarmının olmadığı anlaşılmıştır. Eksper tarafından saptanan 500 YTL tutarındaki hasarın %5'i olan 25 YTL tutarındaki kısmı, bu koşula uymama nedeni

⁷⁷ J.Lemaire, **Bonus-Malus System in Automobile Insurance**, Kluwer Academic Publishing, Boston 1995.

⁷⁸ Kasko Sigortası Genel Şartları C.2.2 Sigortalı ve/veya Sigorta Ettirenin Sözleşme Yapıldığı Sırada Beyan Yükümlülüğü Maddesi

olarak ödenecek olan hasar tazminatından indirilir. Ayrıca bu özel indirim bir ek belge ile kaldırılır ve prim farkını sigortalının ödemesi gerekir.

Ruhsatta kimin ismi yazılı ise poliçenin de o kişi ya da kuruluş adına düzenlenmiş olması gerekmektedir. Hasar tazminatı, poliçede adı geçen kişi veya kuruluşa ya da onların belirlediği yasal temsilcilerine ödenir.

Araca monte edilmiş ses ve görüntü cihazlarının marka model ve seri numaraları poliçede belirtilmemiş ise; tazminat miktarı, o cihazın piyasada bulunan rayiç fiyatı göz önüne alınarak hesaplanır.

Hasar ihbarı sigorta şirketine yapılırken tahmini hasar miktarı belirtilmelidir. Herhangi bir hasara eksper gönderip göndermemek sigorta şirketinin inisiyatifindedir. Hasarınıza eksper gönderilmemiş ise, hasara ait parça ve işçilik faturaları (diğer gerekli belgelerle birlikte) talep edilerek, belgeler tamamlandıktan sonra hasar tazmin edilir.

Hasara uğrayan araç için yapılan ekspertiz işleminde; parça ve onarım masrafları toplamının aracın kaza tarihindeki sigorta rayiç değerine ulaşması veya rayiç değerini geçmesi halinde, araç tam hasarlı olarak kabul edilmektedir.

Ayrıca, aracın parça ve onarım masraflarının toplamı belli bir boyuta (örneğin kaza tarihindeki araç rayiç bedelinin %70'ine) ulaşmış ise, aracın onarılarak yeniden trafiğe çıkartılması ekonomik olmayacağı gibi, can ve mal güvenliği açısından da riskli görülebilir. Bu durumdaki sigortalı araç yine "Tam Hasarlı" olarak kabul edilir.

Burada belirtilen %70 oranının hiçbir yasal dayanağı yoktur. Ancak uzun yıllara dayalı sigorta sektöründe oluşturulmuş ortak bir uygulamadır. Sigortalı ve sigortacı bu ortak uygulamada aynı fikirde olurlarsa hasarlı araç tam hasarlı olarak kabul edilir.

Sigortalı istemiyor ise aracın işçilik ve parça masrafları aracın piyasa rayiç bedelini aşmıyor ise, sigorta şirketi hasarlı aracı tek yanlı olarak tam hasarlı olarak kabul edemez.

Aracın tam hasarlı kabul edilmesi halinde; sigortacının azami sorumluluk haddini geçmemek üzere kaza tarihindeki rayiç değeri ödenir. Ayrıca hasarlı aracın hurda değeri de araştırılır ve aracın hasarlı hali ile ekonomik değeri tespit edilir. Sigorta şirketleri hasarlı araçları devir almadıkları için araç bu hali ile sigortalıya terk edilir.

Aracın kaza tarihindeki piyasa rayiç değerinden, hurda bedeli indirilerek kalan kısmı sigortalıya ödenir.

Tam hasarlı kabul edilen aracın satışı ve yasal devir işlemleri tamamen sigortalıların sorumluluğundadır. Piyasa araştırması ve hasarlı aracın ekonomik olarak değerlendirilmesi konusunda sigortalılara sigorta şirketi yetkililerince her konuda yardım edilmekte ve hasar tazminatlarının gecikmesinden kaynaklanabilecek tüm bürokratik işlemler ortadan kaldırılmaktadır.

2.1.7. Muafiyet Uygulaması

Dünyadaki sigortacılık uygulamalarında ve ülkemizde muafiyetli poliçeler düzenlenmektedir. Sigortacılık uygulamalarında iki tür muafiyet klozuna rastlanılmaktadır⁷⁹; Birincisi; Entegral muafiyet ; Sigortalı ve sigortacı tarafından mutabık kalınan bir meblağın veya sigorta bedelinin belirlenmiş bir oranının altında kalan hasarlar, tamamen sigortalı tarafından üstlenilmekte, ancak hasar miktarı, belirlenmiş muafiyet meblağını veya oranını aştığı takdirde, hasarın tamamı kesintisiz olarak sigortacı tarafından karşılanmaktadır.

İkincisi ve yaygın olarak uygulanan şekli de tenzili muafiyettir. Tenzili muafiyet; Sigorta dönemi içinde meydana gelen her bir hasarın belli bir kısmının sigortalı tarafından üstlenilmesidir. Buna göre meydana gelen hasar miktarından, sigorta bedelinin belirlenmiş bir

⁷⁹ Nurettin T Güleli, a.g.e., s.12.

yüzdesi veya belli bir meblağ olarak belirlenen muafiyet miktarı, hasardan tenzil edilerek kalan kısmının sigortalıya ödenmesi şeklidir

Muafiyet hasar sonucunda sigortalının hasara katılım payını gösterir. Hasar tazminatı hesaplanırken, poliçede yazılı muafiyet oranına göre hesaplanan tutar sigorta şirketi tarafından ödenmez. Muafiyetli poliçe düzenlenmesindeki amaç sigortalının karşılaştığı küçük hasarların tazminatlarını kendisinin üstlenmesi, buna karşılık poliçe priminin düşmesi sağlanarak meydana gelen zararlara sigortalının da katılımını sağlamak suretiyle dikkat ve özenin artırılması amaçlanmıştır. Muafiyet oranı belirlenirken taraflar karşılıklı olarak muafiyetin ne şekilde olacağına karar verirler. Sigorta bedeli üzerinden belli bir oran ya da belirlenen bir para bedeli ödenecek tazminattan muaf tutulur. Kararlaştırılan muafiyet mutlaka poliçeye yazılır.

2.2.KASKO SİGORTASI FİYATLANDIRMAYI ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Sigorta şirketleri sigortalıların karşılaşılabileceği riskleri üstlenerek buna karşılık şirket, poliçe sahiplerinden prim alır ve riskin gerçekleşmesi halinde taraflarca önceden sözleşme ile belirlenmiş genel ve özel şartlar çerçevesinde hasar (tazminat) ödemesinde bulunurlar. Sigorta şirketlerinin sigortalılardan aldıkları prim tutarları, ödedikleri hasardan az olmamalıdır. Ancak risk karşısında alacağı primin ne olacağı konusunda hesap yapılmamış olduğu durumlarda, sigorta şirketlerinin toplamış olduğu prim tutarları ödenen tazminatlardan az olabilmektedir. Bu tür durumlarda sigortacının mevcut hasar ödemelerini gerçekleştirmek için şirket sermayesine başvurması gibi bazı geçici finansal çözümleri üretmek zorunda kaldıkları bir gerçektir.

Sigortacılık, tekniği ve yapısı itibarıyla doğru fiyatlandırma işlemine dayanmaktadır. Bunu yapabilmek için aktüerya çalışmalarına gereksinim duyarlar. Aktüerya çalışmalarının yapılarak , her bir sigorta konusu için ortaya çıkması muhtemel risklerin tanım ve hesabının yapılması ve bu riskler için fiyatların oluşturulması ile poliçe şart ve koşullarının şekillendirilmesidir⁸⁰.

⁸⁰ Erdoğan Sergici, **Sigorta ve Pazarlama, Makaleler**, Can Matbaa, İstanbul 2001, s. 207.

Sigorta primi içerisinde; riske yönelik hesaplanmış risk primi, acente komisyonu, şirketin genel gider payı ile şirketin beklediği kar payı yer almaktadır. Risk Primi, yukarıda bahsedilen acente komisyonu, genel gider payı ve kar dışında kalan ve riskin sigorta şirketine olan beklenen maliyeti şeklinde tanımlanır.

Risk primini doğru hesaplayabilmek için sigortacıların⁸¹,

- Yeterli istatistiki veriye,
- Büyük verilerle işlem yapabilecek iyi bir bilgi işlem sistemine,
- Bu sistemi kullanabilecek yeterli matematik ve istatistik bilgisine sahip uzman kişilere

sahip olması gerekmektedir.

Kasko sigortalarında fiyatlandırmada dikkat edilen hususlar maliyet hesabından geçmektedir. Maliyetleri belirleyen parametreler hasar sonuçlarıdır. Her şirket marka bazında kendi hasar sonuçlarına göre fiyatlarını tespit etmektedirler. Maliyet hesabında önemli olan parametre hasar frekansı ve dosya başına maliyet hesabıdır.

Hasar Frekans Oranı, şirketin hesap döneminde ortaya çıkan hasar sayısının toplam poliçe adedine bölünmesi ile diğer taraftan Ortalama Hasar Büyüklüğü ise, şirketin ödediği toplam hasar tutarının hasar ödemesine konu toplam poliçe sayısına bölünmesi ile bulunmaktadır. Kabaca risk primi bu iki değerın çarpımı ile bulunmaktadır.

Ortalama hasar hesabında; hasar tutarı iki farklı şekilde alınabilir. Sadece ödenen hasarı alınabildiği gibi; ödenen ve muallak⁸² toplamı da alınabilir. Bu noktada hangi yöntemin belirleneceği şirketlerin stratejilerine bağlıdır. Fiyat politikası açısından esnek olmayan ve rekabeti önemsemeyen şirketler sadece ödenen hasar dosyaları üzerinden gidebilirler.

⁸¹S.Coutts, **Motor Premium Rating**, Royal Statistical Society, London 1982, ss.2-4.

⁸² Muallak hasar: Hasar gerçekleşmiş ancak ödemesi henüz yapılmamış olan hasarlardır. Hasar dosyası açıldığında hasarın büyüklüğüne göre tahmini bedel belirlenir. Hasar ödemesi bu meblağın üzerinde veya altında olabilir.

Kasko sigortaları fiyatlandırmasında, her bir Kullanım Tarzı⁸³ için Net Risk Fiyatı (Başlangıç fiyatı) ayrı ayrı hesaplanmalıdır. Kullanım Tarzlarının ayrı ayrı hesaplanmasının nedeni; Bedel, Ortalama Dosya Maliyeti ve Hasar Frekans değerlerinin kullanım tarzları arasında farklılıklarıdır.

Kasko fiyatlandırmasında iki yöntem vardır⁸⁴:

Birinci yöntem; Risk primini hesaplayarak, üzerine acente komisyonu, genel giderler ve beklenen kar oranında yükleme yapılması,

İkinci yöntem; Eğer önceden uygulanmış bir fiyat skalası var ise değişik kategorilerde primlerin incelenerek gerçek maliyeti yansıtıp yansıtmadığına bakılır ve gerekir ise değişiklik yapılır.

Sigorta şirketleri için en önemli değişken toplam hasar miktarıdır. Ve rastlantısal bir değişken olduğu için olasılık dağılımına uymaktadır. Bu çalışmanın 4. bölümünde toplam hasar miktarının tahmin edilmesine yönelik bir model uygulaması yapılmıştır.

Hasar maliyeti aşağıdaki gibi hesaplanmaktadır.

$$\text{Hasar Maliyeti} = \text{Ort. Hasar} * \text{Hasar Frekansı}^{85}$$

Ortalama Hasar = Toplam Ödenen Hasar tutarı/Hasar Adedi

Hasar Frekansı = Hasar Dosya adedi/Police adedi

olarak tanımlanmaktadır.

Yukarıdaki formüle Ortalama Hasar ve Hasar Frekansı açık formülünü yerleştirir isek;

$$\text{Risk Fiyatı} = (((\text{Hasar Frekansı}/100) * \text{Ort. Dosya Maliyeti}) / \text{Ort. Sigorta Bedeli})$$

olacaktır.

⁸³ Bölüm 2.3.1. Tarifeler kısmında kullanım tarzına göre gruplanan araçlar

⁸⁴ S.vyas, **Premium Rating Investigation in Motor Insurance**, Faculty of Actuarial Science and Statistics, London 2003, s.9.

⁸⁵ E.A.Valdez, E.W.Frees, **Longitudinal Modeling of Singapore Motor Insurance**, Actuarial Studies Research Seminar, Sydney 2006, s.2.

Yukarıdaki fiyat risk fiyatıdır. Bu şirketin beklenen maliyet (başa baş) fiyatıdır. Bu fiyata genel giderler ve acente komisyonu ve kar marjı eklenerek sigortalıya satış fiyatı bulunur⁸⁶.

2.3.FİYATLANDIRMADA KULLANILAN VERİLER

Kasko sigortalarında fiyatlandırmada kullanılacak risk faktörleri, müşteri ile ilgili faktörler ve araç ile ilgili faktörler olmak üzere ikiye ayrılır. Buna göre:

Müşteri riskini ölçümlemek için;

- Hasarsızlık İndirim Kademesi
- Cinsiyet-Yaş Bilgisi
- Gerçek Kişilerin Meslek Bilgisi
- Tüzel kişi ise Faaliyet Konusu
- Müşteri ikametgahı

değerlendirmeye alınmalıdır.

Araç riskini ölçümlemek için ise;

- Araç markası
- Araç modeli
- Araç sigorta bedeli

değerlendirmeye alınmalıdır.

Yukarıda bahsedilen risk faktörlerinin sayısını arttırmak mümkündür ve ne kadar detaylı bilgi alınabilir ve değerlendirmeye tabi tutulursa bu bilgiler doğru fiyatlama yapmamıza yardımcı olur. Nitekim yurtdışında yapılan çalışmalarda alınan risk faktörleri ile ülkemizde bir sigorta şirketinde alınan risk faktörleri karşılaştırması aşağıdaki gibidir ⁸⁷:

⁸⁶ S.Coutts, a.g.e., s.9.

⁸⁷ D. Anderson, C.Cresswell, **Motor Premium Rating**, watsonwyatt.com.

Tablo 11 Risk Faktörleri AB ile Ülkemiz Karşılaştırması.

	AB Ülkeleri	Türkiye
Sigortalının yaşı	VAR	VAR
Cinsiyet	VAR	YOK
Medeni durumu (Evli/Bekar)	VAR	YOK
Ehliyet yaşı	VAR	YOK
Mesleği	VAR	VAR
İkamet ettiği yer	VAR	VAR
Aracın Üreticisi	VAR	YOK
Araç Markası	VAR	VAR
Motor gücü	VAR	YOK
Benzinli/dizel olduğu	VAR	YOK
Rengi	VAR	YOK
Aracın Yaşı	VAR	VAR
Aracın Bedeli	VAR	VAR
Alarm olup olmadığı	VAR	YOK
Kapalı bir garajda olup olmadığı	VAR	YOK
Kullanım tarzı	VAR	VAR
Yılda ne kadar kilometre yapıldığı	VAR	YOK
Alınan teminatlar	VAR	VAR
Tek sürücü/Birden fazla sürücü olup olmadığı	VAR	YOK
Daha önce hasar olup olmadığı	VAR	VAR
Hasarsızlık indirimi veya sürprimi	VAR	VAR
Acentası	VAR	YOK

Kaynak: 87 nolu kaynaktan yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır.

Ancak bu faktörleri bu değerlendirmeyi yapmak sigortalılardan detaylı ve doğru bilgi almamızın yanı sıra sigorta şirketinin yeterli teknik donanım ve uzman elemanlara sahip olmasını gerektirir.

Günümüzde sektörde faaliyet gösteren sigorta şirketleri rekabet olgusu içerisinde sadece prim yazma kaygısından hareket edebilmekte ve risk faktörlerini dikkate almadan fiyatlandırma yapmaktadır. Oysa sigorta şirketi kar ve zarar ettiği grupları belirleyerek buna göre risk segmentasyonu yapar ise, sigortacılık tekniğinde önemli olan portföy çeşitliliğini oluşturması ve kontrolü oldukça kolaylaşır ve beklediği karlılık sonucuna ulaşır⁸⁸.

⁸⁸ Fikret Kütük, **Risk Primi Hesaplamasında Risk Faktörlerinin Önemi**, Şubat 2007,

<http://www.habersigorta.com/makaleArsiv.php>

Örnek verecek olur isek; 20 yaşında, 100.000YTL değerinde araç kullanan ve daha önce 3 kez hasar yapmış bir kimsenin riski ile 35 yaşında olup, 20.000 YTL değerinde ve hiç hasar yapmamı bir kişinin aynı kategoride değerlendirilmesi doğru olamaz.

Sonuç olarak, risk faktörleri dikkate alınmadan yapılan prim hesabı doğru bir prim hesabı olmaz ve bu uygulamaya dikkat etmeyen sigorta şirketleri bu branşta zarar ederler.

Nitekim yapılan bu çalışmanın 4. Bölümünde sigortalıya ödenen hasar ile yukarıda belirtilen risk faktörleri (Cinsiyet bilgisi ve Faaliyet Konusu verileri haricinde) arasında ilişki olduğu ortaya konulmuştur.

3. BÖLÜM

SİGORTA SEKTÖRÜNÜN VE KASKO SİGORTASININ AB ÜLKELERİNDE GELİŞİMİ

3.1 DÜNYA SİGORTA PAZARI

Sigorta sektörünün gelişim düzeyini ölçmek açısından uluslar arası kabul görmüş en önemli göstergeler aşağıdaki gibidir⁸⁹.

1. Toplam prim üretimi
2. Kişi başına prim üretimi
3. Yıllık primin GSMH'ya oranı

Bu amaçla Avrupa Ülkeleri ve Türkiye'nin sigortacılıktaki yerini belirlemek için bu göstergeleri incelemek yerinde olacaktır⁹⁰.

Swiss Reinsurance Company (Swiss Re)'nin 2006'da yayınlanan 2005 yılına ilişkin verilerine göre, dünya sigorta primleri toplamı hayat ve hayat dışı dahil olmak üzere 3.426 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. Hayat Branşında prim üretimi 1,97 milyar \$ iken hayat dışında 1.45 milyar \$ olmuştur. Prim üretiminin % 58 si hayat, % 42 si hayat dışı branşlardan sağlanmıştır. 2004 yılına göre % 2,5 reel anlamda (Enflasyondan arındırılmış) artış gerçekleşmiştir. Hayat Branşında 3,9 % artış olurken, hayat dışında 0,6 artış gerçekleşmiştir. Prim artışı hem hayat ve hem de hayat dışı branşlarda daha çok gelişmekte olan ülkelerde gerçekleştiği Tablo 11 de görülmektedir⁹¹.

⁸⁹ **Fatih Yücel, Melek Akdoğan, Türk Sigorta Sektörü Ölçek Ekonomilerinin Değerlendirmesi:Eşbütünleşme Analizi** , Sosyoekonomi, İstanbul Temmuz-Aralık 2005, ss.65-66.

⁹⁰ Sigma 5 / 2006, World Insurance in 2005, ss. 29-30.

⁹¹ Sigma 5 / 2006, a.g.e., s. 3

Endüstrileşmiş ülkeler dünya sigorta prim hacminin % 88 ini sağlarken, % 1,9 artış göstermiştir. Bu artış da hayat branşından sağlanmıştır. Gelişmekte olan ülkeler ise dünya sigorta prim hacminin % 12'sini sağlarken % 6,9 artış göstermiştir. Bu artış hayat ve hayat dışı branşlardan sağlanmıştır.

Tablo: 12 Prim Artış Oranları – 2005⁹²

	Hayat	Hayat Dışı	Toplam
Endüstrileşmiş Ülkeler	3,4 %	0,0 %	1,9 %
Gelişmekte Olan Ülkeler	7,5 %	6,0 %	6,9 %
Toplam	3,9 %	0,6 %	2,5 %

Tablo 12 de görüldüğü üzere , prim üretiminde 1.287.234 milyon dolar ile Avrupa birinci sırayı almakta, Amerika 1.280.234 milyon dolar prim üretimi ile takip etmektedir. Üçüncü sırayı 759.779 milyon dolar ile Asya, dördüncü sırayı 57.756 milyon dolar ile Okyanusya ve 40.025 milyon dolar ile son sırayı Afrika almaktadır.

Dünya sigorta prim üretimlerinin reel değişimlerine bakıldığında Amerika'da düşüş olduğu ve üretim artış oranında azalma olduğu görülmektedir. Avrupa'da 2005 yılında % 4,4 lük büyüme ile 2004 yılına göre daha fazla artış oranı görülmektedir. Artış oranı açısından en yüksek oranı % 7,1 ile Afrika sağlamıştır.

Ülkemizde ise 2004 yılında 4.619 milyon dolar olan prim üretimi % 23,7 artış ile 5.713 milyon dolara ulaşmıştır Reel anlamda 2005 yılında prim hacminde % 10,7 lik bir büyüme gerçekleştirmiştir. Türkiye, dünya sıralamasında hayat branşında 40. sırada yer alırken hayat dışında 29. sıradadır. Toplam prim üretiminde ise 35. sırada yer almaktadır. Bu gelişme ülkemiz açısından olumlu bir gelişmedir ancak kişi başına düşen prim ve GSYİH içindeki payı açısından henüz gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşamamıştır.

⁹² Enflasyondan arındırılmıştır.

Tablo 13 Dünya Sigorta Prim Hacmi (Hayat&Hayat Dışı)

	Prim Üretimi (Milyon USD)		Reel Değişim (Enf. Arındırılmış)%		Dünya Piyasa Payı %	GSYİH Payı %	Kişi Prim USD	Başı
	2005	2004	2005	2004	2005	2005	2005	
Amerika	1.280.234	1.228.539	-0,10	2,60	37,37	7,95	1.453	
Kuzey Amerika	1.221.635	1.179.226	-0,2	2,3	35,66	8,97	3.735	
Latin Amerika&Karayip	58.599	49.313	1,9	10,4	1,71	2,35	106	
Avrupa	1.287.920	1.206.191	4,4	3,0	37,6	7,78	1.514	
Batı Avrupa	1.241.107	1.163.643	4,6	2,9	36,23	8,44	2.483	
Merkez/Doğu Avrupa	46.812	42.548	-2,1	7,8	1,37	2,66	142	
Asya	759.779	738.918	3,5	2,4	22,18	6,83	198	
Japonya	476.481	494.735	0,7	-0,4	13,91	10,54	3.747	
Doğu ve Batı Asya	266.968	229.690	9,5	8,9	7,79	4,87	78	
Orta Doğu/Merkez Asya	16.330	14.492	5,8	7,6	0,48	1,45	55	
Afrika	40.025	36.422	7,1	-3,4	1,16	4,8	44	
Okyanusya	57.756	54.088	0,1	4,4	1,69	6,38	1.789	
Dünya	3.425.714	3.264.158	2,5	2,7	100,00	7,52	519	
Endüstrileşmiş ülkeler	2.998.694	2.894.193	1,9	2,0	87,53	8,96	3.287	
Gelişmekte olan ülkeler	427.020	369.965	6,9	7,9	12,47	3,58	77	
AB 15 Ülke	1.176.741	1.101.598	4,9	2,9	34,35	8,64	2.879	
AB 25 Ülke	1.200.030	1.121.389	4,9	3,0	35,03	8,37	2.460	
Türkiye	5.713	4.619	10,7		0,17	1,55	79	

Kaynak: Sigma No:5/2006 World Insurance in 2005

3.2 AVRUPA SİGORTA PAZARI⁹³

Avrupa, dünyanın en büyük sigorta pazarına sahiptir. Avrupa’da Tablo 11 de görüldüğü üzere 36 ülke 2005 verilerine göre toplam ürettikleri 1.288 milyon dolar prim ile dünya sigorta piyasasından yüzde 37.6 pay almaktadır. 2004 yılında prim üretimi 1.206.191 milyon dolar iken % 6.8 lik artış ile 1.288 milyon dolara ulaşmıştır. Ülkemizde ise 2004 yılında 4.619 milyon dolar olan prim üretimi % 23.7 artış ile 5.713 milyon dolara ulaşmıştır. Bu gelişme ülkemiz açısından olumlu bir gelişmedir ancak kişi başına düşen prim ve GSYİH içindeki payı açısından henüz gelişmiş ülkeler seviyesine ulaşamamıştır.

⁹³ Sigma 5 / 2006, a.g.e. 29-30.

Tablo 14 Avrupa ve Türkiye Prim Hacmi (Hayat&Hayat Dışı)

Avrupa Sigorta Prim Hacmi, 2005

Sıralama	Avrupa	Prim üretimi Milyon USD	Dünya Pazar Payı %	Kişi Başı Prim USD	GSYİH %
3	İngiltere	300.241	8,76	4.599	12,45
4	Fransa	222.220	6,49	3.568	10,21
5	Almanya	197.261	5,76	2.310	6,79
6	İtalya	139.194	4,06	2.263	7,59
9	Hollanda	61.073	1,78	3.739	9,79
10	İspanya	60.275	1,76	1.454	5,36
14	Belçika	46.393	1,35	3.986	11,15
15	İsviçre	41.077	1,20	5.558	11,19
17	İrlanda	29.811	0,87	4.177	8,56
18	İsveç	27.710	0,81	3.092	7,82
21	Danimarka	20.935	0,61	3.876	8,07
22	Avusturya	18.897	0,55	2.342	6,17
23	Finlandiya	17.695	0,52	3.389	9,18
25	Rusya	17.521	0,51	123	2,27
26	Portekiz	16.692	0,49	1.628	9,07
27	Norveç	16.124	0,47	3.302	5,30
28	Lüksemburg	13.527	0,39	2.758	3,76
31	Polonya	9.443	0,28	245	3,16
35	Türkiye	5.713	0,17	78	1,55
37	Çek Cum.	4.869	0,14	477	3,98
38	Yunanistan	4.827	0,14	446	2,17
42	Macaristan	3.363	0,10	334	3,08
45	Ukrayna	2.468	0,07	53	3,02
47	Slovenia	1.924	0,06	978	5,65
49	Slovakia	1.700	0,05	314	3,66
50	Romanya	1.510	0,04	69	1,53
54	Hırvatistan	1.250	0,04	274	3,25
60	Kıbrıs	702	0,02	840	4,23
61	Bulgaristan	679	0,02	88	2,55
67	Sırbistan	521	0,02	48	2,23
75	İzlanda	424	0,01	1.438	2,84
76	Litvanya	376	0,01	109	1,47
82	Malta	327	0,01	813	5,89
85	Estonya	315	0,01	236	2,40
	Diğer	873	0,03		
	Toplam	1.287.930	37,60	1.514	7,78

Kaynak: Sigma No:5/2006 World Insurance in 2005

AB'ye 2004 yılında 10 yeni üyenin(Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Malta, Polonya, Slovakia, Slovenya) birliğe katılması ile, AB'nin sigorta potansiyelini önemli ölçüde artırmadığı görülmektedir. Bu ülkelerin Tablo 3.2 de görüldüğü üzere 23.019 milyon dolar prim üretim hacmi ile Avrupa pazarına katkısı yüzde 0,68 olmuştur. 2004 yılında 10 ülkenin katılımından önce AB'ye üye

15 ülkenin (Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda, Lüksemburg, İngiltere, Danimarka, İrlanda, İspanya, Portekiz, Avusturya, İsveç, Finlandiya, Yunanistan) prim hacmi 2005 yılında Tablo 3.3 de görüldüğü üzere 1.176 milyon dolar olup, dünya pazarının yüzde 34,34 ünün oluşturmaktadır.

Tablo 15 AB'ye 2004 Yılında Üye Olan Ülkelerin Prim Hacmi (Hayat&Hayat Dışı)

Sıralama	Avrupa	Prim üretimi Milyon USD	Dünya Pazar Payı %	Kişi Başı Prim USD	GSYİH %
31	Polonya	9.443	0,28	245	3,16
37	Çek Cum.	4.869	0,14	477	3,98
42	Macaristan	3.363	0,10	334	3,08
47	Slovenya	1.924	0,06	978	5,65
49	Slovakia	1.700	0,05	314	3,66
60	Kıbrıs	702	0,02	840	4,23
76	Litvanya	376	0,01	109	1,47
82	Malta	327	0,01	813	5,89
85	Estonya	315	0,01	236	2,40
Toplam		23.019	0,68		2,67

Kaynak: Sigma No:5/2006 World Insurance in 2005

Tablo 16 AB'ye Üye Ülkelerin Prim Hacmi (2004 yılında katılanlar hariç-Hayat&Hayat Dışı)

Avrupa	Prim üretimi Milyon USD	Dünya Pazar Payı %	Kişi Başı Prim USD	GSYİH %
İngiltere	300.241	8,76	4.599	12,45
Fransa	222.220	6,49	3.568	10,21
Almanya	197.261	5,76	2.310	6,79
İtalya	139.194	4,06	2.263	7,59
Hollanda	61.073	1,78	3.739	9,79
İspanya	60.275	1,76	1.454	5,36
Belçika	46.393	1,35	3.986	11,15
İrlanda	29.811	0,87	4.177	8,56
İsveç	27.710	0,81	3.092	7,82
Danimarka	20.935	0,61	3.876	8,07
Avusturya	18.897	0,55	2.342	6,17
Finlandiya	17.695	0,52	3.389	9,18
Portekiz	16.692	0,49	1.628	9,07
Lüksemburg	13.527	0,39	2.758	3,76
Yunanistan	4.827	0,14	446	2,17
Toplam	1.176.751	34,34	2.878	8,64

Kaynak: Sigma No:5/2006 World Insurance in 2005

Avrupa'da sigorta pazarında yüzde 59.73 payı hayat sigortaları oluşturmaktadır. Hayat dışı branşlardan (Kasko, yangın, nakliyat, mühendislik, kaza, sağlık, makina-montaj, sorumluluk sigortaları) elde edilen prim oranı ise yüzde 40,27 dir.

AB ülkeleri arasında en yüksek sigorta primine sahip ülke ise 300 milyar 241 milyon dolarlık üretim ile İngiltere'dir ve dünya sıralamasında 3. sırada yer almaktadır. İngiltere'nin Dünya sigorta pazarındaki payı ise yüzde 8.76 dır. İngiltere'yi 222 milyar 220 milyon dolar üretim ile Fransa, 197 milyar 261 milyon dolarla Almanya, 139 milyar 194 milyon dolarla da İtalya takip etmektedir. Bu ülkelerin dünya sıralamasında; sırası ile 4. , 5. ve 6. sırada gelmektedir. İngiltere'nin AB sigorta pazarı içinden aldığı pay yüzde 23,31 iken, Fransa yüzde 17.25, Almanya 15.32, İtalya ise 10.81 paya sahiptir. . Bu da gösteriyor ki, AB üyesi 25 ülke arasında İngiltere, Almanya, Fransa, İtalya toplam sigorta pazarının yüzde 66,7'sini oluşturmaktadır. Hayat sigortası açısından bakıldığında ise, yine İngiltere, Almanya, Fransa ve İtalya Avrupa pazarının yüzde 70'9 nu oluşturmaktadır

AB ülkelerinde 2005 yılı verilerine göre kişi başına düşen prim ortalaması baktığımızda ise 2.459 dolar seviyesinde olduğu görülmektedir. Ancak AB, 2004 yılında 10 yeni üyeyi bünyesine katmadan önceki kişi başına düşen prim miktarı 2.878 dolar olması ise, yeni üyelerin AB'yi kişi başına düşen sigorta primi konusunda fakirleştirdiğini ortaya koymaktadır. AB ülkeleri arasında kişi başına düşen primin en yüksek olduğu ülke ise 4 bin 599 dolar ile İngiltere'dir. İngiltere'yi sırası ile 4 bin 177 dolarla İrlanda, 3 bin 985 dolarla Belçika, 3 bin 876 dolarla Danimarka, 3 bin 739 dolarla da Hollanda takip etmektedir.

3.3 AB ÜLKELERİ İLE TÜRKİYE KARŞILAŞTIRMASI

AB ile "Tam Üyelik" müzakerelerine başlayan Türkiye'de sigorta sektörü AB üyesi ülkeler ile mukayese edildiğinde, sigortalılık düzeyi açısından yukarıda bahsedildiği gibi olumsuz bir tablo ortaya çıkmaktadır. Ürün çeşitliliği açısından ve müşteriye verilen hizmetler açısından Türkiye AB'den geri olmamasına rağmen, gerek prim üretimi gerekse de kişi başına düşen prim açısından GSYİH içindeki payı açısından birçok AB üyesi ülkenin çok gerisinde kalmaktadır.

AB sigorta pazarı ile Türk sigorta pazarı arasındaki en temel farklılık ise hayat sigortalarından kaynaklanmaktadır. AB pazarında hayat sigortalarının toplam içindeki payı yüzde 58 iken, Türkiye'de hayat sigortalarının payı 2005 yılı verilerine göre yüzde 15,9 ve 2005 yılı verilerine göre ise yüzde 14,3 oranındadır. Tablo 16 da görüldüğü üzere son yıllarda da Türkiye'deki sigorta pazarında hayat sigortalarının ağırlığı gittikçe azalmaktadır. Dünya sıralamasında hayat branşında 40. sırada yer alırken hayat dışında 29. sıradadır⁹⁴.

Tablo 17 Türkiye’de Hayat Dışı ve Hayat Branşları Prim Üretimi (2002-2006)

(Milyon YTL)

	2002		2003		2004		2005		2006	
	Prim	%	Prim	%	Prim	%	Prim	%	Prim	%
Hayat Dışı	3.032	81,5	4.055	79,7	5.561	82,0	6.574	84,1	8.281	85,7
Hayat	686	18,5	1.032	20,3	1.223	18,0	1.242	15,9	1.385	14,3
Toplam	3.718	100	5.087	100	6.784	100	7.816	100	9.666	100

Kaynak: 94 nolu kaynaklardan yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Sigortacılığın fon yaratma işlevinin gerçekleşmesini sağlayan en önemli etken ise hayat sigortacılığıdır. Çünkü hayat sigortacılığının sağladığı fonlar uzun vadeli fonlar olduğu için ekonomilerin en büyük finansman kaynağı olmaktadır. Özellikle, gelişmiş ülkelerde hayat sigortacılığı ile çok önemli boyutlarda fon birikimi olmaktadır. Biriken fonlar mali piyasalarda değerlendirilmektedir.

Türkiye’de sigorta şirketleri gelişemediği gibi hayat sigortası da gelişmemiştir. Toplam sigorta primleri içinde hayat sigortası primlerinin payı çok düşüktür. 2006 itibari ile %14,3 düzeyine ulaşmıştır. Ancak, ulaşılan bu düzey, büyük nüfus potansiyelimiz göz önüne alındığında istenilen düzeyin çok altındadır.

Türkiye toplam sigorta primi üretimi açısından ise 2005 yılı verilerine göre 5 milyar 713 milyon dolar üretim ile dünya sıralamasında 35. sırada, Avrupa sıralamasında ise 34 ülkeden 19. sırada yer almaktadır.

⁹⁴ 31.12.2006 yılı Türk sigorta Sektörü Konsolide Tabloları ve Neticeleri , TSRŞB, <http://www.tsrbs.org.tr/tsrb/Yayınlar/Faaliyet+Raporları/16>

Türkiye'de sigorta pazarında ağırlığı yüzde 41 ile otomobil sigortaları olarak da anılan kasko ve zorunlu trafik sigortası alırken, bu oran AB'de de yüzde 36'lar civarındadır. Yangın sigortalarının ise Türk sigorta pazarındaki ağırlığı yüzde 17 iken, bu oran AB'de yüzde 20'ler seviyesindedir.

Kişi başına düşen prim üretiminde ise, 2005 yılı verilerine göre Türkiye, kişi başına düşen 78,6 dolarlık prim ile dünya sıralamasında 61. Avrupa ülkeleri sıralamasında se 34 ülke içerisinde 31. sırada yer almaktadır. Türkiye'nin komşu olduğu Yunanistan'da kişi başına düşen prim 446 dolar iken, Kıbrıs Rum Kesimi'nde ise bu rakam 840 dolardır. Avrupa ülkeleri içerisinde kişi başına düşen prim açısından Türkiye'nin gerisinde kalan ülkeler Romanya, Ukrayna ve Sırbistan'dır.

Toplam prim oranlarının GSYİH'ya oranına bakıldığında dünya ortalaması % 7,5 iken Türkiye'de % 1,55 seviyesindedir. Bu oran gelişmiş ülkelerde ortalama % 9 seviyesindedir. Tablo 3.1 de görüldüğü gibi Türkiye'nin de dahil olduğu Doğu Avrupa bölgesi düşük GSYİH 'ya sahiptir. Doğu Avrupa ortalama GSYİH yüzde oranı 2005 yılı verilerine göre % 2,67 olup, Türkiye'nin bu orana ulaşması için sigorta sektörünün % 45 civarında büyümesi gerekmektedir. Bu oranın düşük olması sigortacılığın henüz mali kurumlar içerisinde yeterli seviyeye gelmemiş olduğunu göstermektedir.

Türk sigorta sektörü, şirket sayısı istihdam gibi kriterler göz önüne alındığında AB'ye geçen yıl üye olan Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti'ndeki sigorta sektörü ile benzer bir yapı göstermektedir. Ancak, sigortacılıkta faaliyet gösteren sigorta şirket sayısının yetersiz olması, sektördeki düşük istihdam oranı, toplam doğrudan primlerin ve kişi başına düşen sigorta primlerinin düşük olması gibi nedenlerle Türkiye, AB ülkeleri karşısında rekabet açısından dezavantajlı durumda bulunmaktadır. Sigorta şirketlerinin varlık büyüklüğü bakımından Türkiye ile AB ülkeleri mukayese edildiğinde Türkiye'deki sigorta şirketlerinin toplam varlıklarının AB üyesi ülkelere daha düşük olduğu görülmektedir.

AB ülkeleri gibi gelişmiş ülke ekonomilerine bakıldığında sigortacılık sektörü bankacılık sektöründen daha gelişmiştir. Kurarken Ülkemizde olan sigortacılık sektörünün ülkemizdeki durumu dünyadaki gelişimin tam tersine bir durum sergilemektedir. Gelişmiş

ekonomilerde sigorta şirketleri banka kurarken ülkemizde bankaların veya holdinglerin sahip oldukları sigorta şirketleri mevcuttur. Bunun birçok nedeni olmasına rağmen karşılaşılan en büyük nedenlerden biri firmanın büyüklük yapısına bağlı sektördeki yanlış rekabet stratejileridir. Firmalar büyüklük farklılıklarına bağlı olumsuz rekabet ortamının sorunlarını gidermek amacıyla birleşme ve satın alma yoluyla ölçek ekonomilerinin avantajlarından yararlanmayı arzulamaktadırlar. Sektör içinde rekabet hizmet kalitesinde ve ürün çeşitliliğinde olması gerekirken, sigorta primlerinde piyasa koşullarının altında fiyat uygulamasına gidilmiştir. Sektörde yaşanan bu fiyat uygulamasına bağlı olarak firmaların kar marjları düşme eğilimi göstermiştir⁹⁵.

3.4 AVRUPA ÜLKELERİ ve TÜRKİYE MOTOR PİYASASI

Motor sigortalarının en önemli örnekleri olan Zorunlu Mali Sorumluluk (Trafik) Sigortası ve Kasko Sigortası diğer sigorta branşlarına göre adet olarak en fazla olan ve coğrafi olarak en geniş kitleye hitap eden ve hasar frekansı en yüksek olan sigorta branşlarıdır. Bu sebeple, sigorta priminin doğru hesaplanmasını gerektiren ve hasar yönetiminin önem kazandığı bir branştır.

Gelişmiş ülkelerde oto branşı alanda yaşanan gelişmeler incelendiğinde, teknik sonuçlarını etkileyen unsurlardan biri olan risk faktörlerine göre doğru fiyatlandırma yapılması ile ilgili çalışmaların yoğun olduğu, bunun yanı sıra hasar analizi ve tespiti konusunda sürat, doğruluk ve verimliliği sağlamak üzere teknolojik olarak önemli gelişmeler yaşandığı, hasar onarım teknikleri ve yöntemleri konusunda da araştırma faaliyetleri yapıldığı görülmektedir.

Ülkemizde bu açıdan büyük bir gereksinim olmasına ve şirketlerimizin ciddi sıkıntılar yaşamasına rağmen, yıllık maddi boyutu 1 katrilyon TL düzeyinde olan oto hasarları konusunda, henüz çok kısıtlı düzeyde çalışmalar yapıldığı görülmektedir. Son 5 yıllık süreç içerisinde gerçekleştirilmiş olan bu çalışmaların, diğer ülkelerde edinilen bilgi birikimi ve yapılan başarılı uygulamalardan faydalanılarak hızla geliştirilmesi sektörümüz açısından büyük önem taşımaktadır.

⁹⁵ Fatih Yücel, Melek Akdoğan, a.g.e., s. 66.

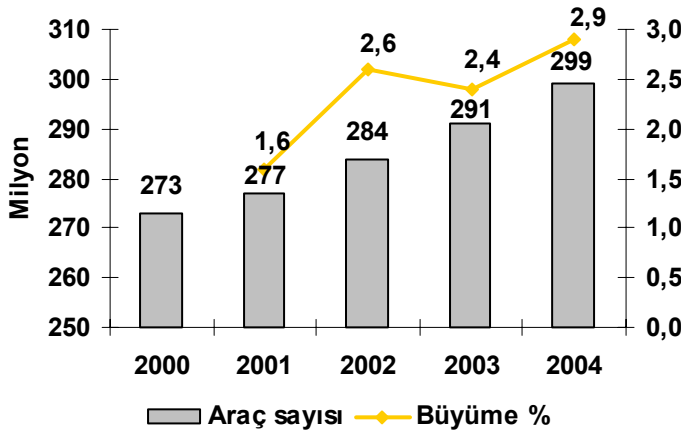
3.4.1 Araç Sayısı

Avrupa ülkelerinde yaklaşık 300 milyon araç (tüm tipler dahil olmak üzere) dolaşımda bulunmaktadır. Bu araç sayısı dünyada en büyük pazarı oluşturmaktadır. Avrupa'yı 250 milyon araç sayısı ile Kuzey Amerika (ABD ve Kanada) takip etmektedir.

Araştırmada Avusturya, Belçika,İsviçre, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Çek Cumhuriyeti, Almanya, Danimarka, Estonya, İspanya, Finlandiya, Fransa, İngiltere, Yunanistan, Hırvatistan, Macaristan, İrlanda, İzlanda, İtalya, Lüksemburg, Litvanya, Malta, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, İsveç, Slovenya, Slovakya ve Türkiye olmak üzere Batı ve Doğu Avrupa'yı kapsayan 30 ülke yer almıştır⁹⁶.

2000-2004 yılları arasında araç sayısı açısından % 1,5'dan % 3'e doğru düzenli bir büyüme yaşanmış olup toplam araç sayısı 300 milyona ulaşmıştır. Araç sayısında son beş yıllık ortalama büyüme oranı % 2.4 olmuştur⁹⁷

. Grafik 2 Avrupa Ülkelerinde Araç Sayısı



Kaynak:CEA Statistics,The European Insurance Market

Avrupa'nın araç sayısı bakımından en büyük payını **50 milyon** araç ile Almanya ve İtalya oluşturmaktadır. Bunu **38 milyon** ile Fransa ve **30 milyon** ile İngiltere izlemektedir.

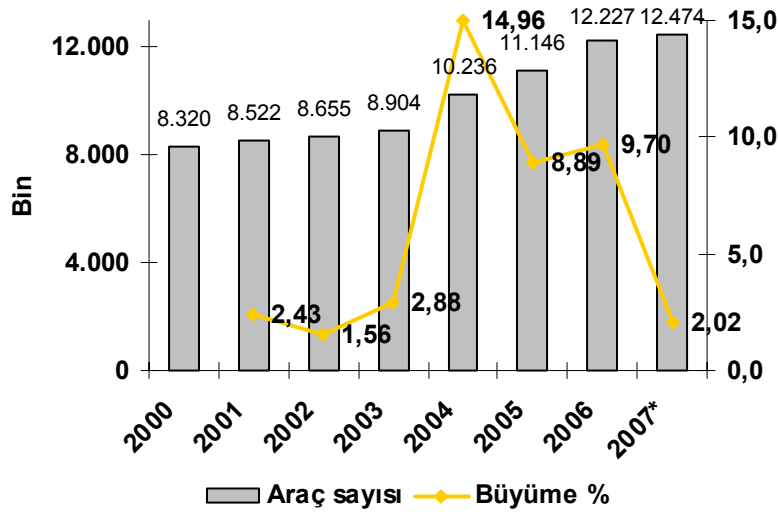
⁹⁶ CEA Statistics No:27, December 2006, The European Motor Insurance Market, s.10

⁹⁷ CEA Statistics No:27, a.g.e, s.11

Ülkemizde ise Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) Nisan 2007 sonu verilerine göre, trafikteki motorlu araç sayısı **12 milyon 474 bin'e** ulaşmıştır. Türkiye'de 1992 yılında sadece **4.5 milyon** araç varken bu yıl nisan sonu itibariyle **7.8 milyon** araç daha trafiğe katılmış ve **12.4 milyona** yükselmiştir. Dolayısı ile Türkiye'de trafikte dolaşan araç sayısı son 15 yıllık süreçte üç katına çıkmıştır. Trafikte dolaşan araç sayısı yılda ortalama 524 bin adet artış göstermiştir⁹⁸.

Grafik 3 de görüldüğü üzere, Türkiye'de ekonomik krizlerin yaşandığı ve bir çok sektörün zarar gördüğü 2001-2003 dönemlerinde trafikte dolaşan araç sayısında önemli bir artış olmamıştır ancak 2000 yılında 8.302.000 adet iken yüzde 50 artış ile 2007 yılında 12.474.000 a yükselmiştir⁹⁹.

Grafik 3 Türkiye’de Araç Sayısı (bin)



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Ulaştırma İstatistikleri 2007 verileri Haziran 2007 itibari ile alınmıştır.

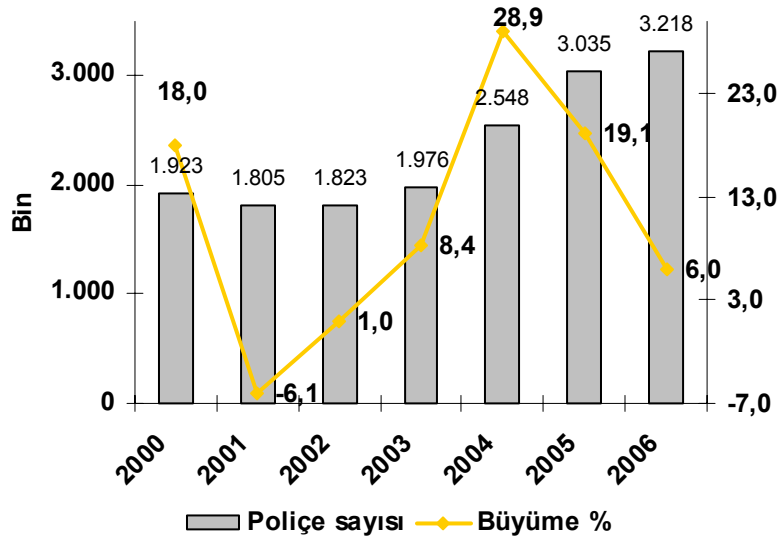
Grafik 4 de kasko poliçe adetlerinde 2001 yılında yaşanan keskin bir düşüş sonrasında artış trendi içinde olduğu görülmektedir. Araç sayısı ve poliçe sayısı karşılaştırıldığında kasko sigortalılık oranının düşük olduğu görülmektedir. Örneğin 2006 yılında trafiğe kayıtlı 12.227.000 adet araç olduğu halde poliçe adedi 3.218.000 adette kalmıştır¹⁰⁰.

⁹⁸ http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?tb_id=52&tb_adi=Ulaştırma%20İstatistikleri&ust_id=15

⁹⁹ http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?tb_id=52&tb_adi=Ulaştırma%20İstatistikleri&ust_id=15

¹⁰⁰ <http://www.tsrbs.org.tr/tsrbs/Istatistikler/Genel+Sektör+verileri/>

Grafik 4 Türkiye’de Kasko Branşı Poliçe Sayısı (bin)



Kaynak: www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Istatistikler/Genel+Sektör+verileri

Tablo 18 Ülkemizde Araç sayısı ve Kasko Poliçe Sayısı Karşılaştırması (2000-2006)

Yıllar	Araç Sayısı	Poliçe sayısı	Sigortalılık Oranı
2000	8.320	1.923	23,1
2001	8.522	1.805	21,2
2002	8.655	1.823	21,1
2003	8.904	1.976	22,2
2004	10.236	2.548	24,9
2005	11.146	3.035	27,2
2006	12.227	3.218	26,3

Kaynak: 99 ve 100 nolu kaynaklardan faydalanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır.

Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik) branşında ise, yürürlükte olan poliçe adedi ise Haziran 2007 itibari ile 9.564.346 olup, bu braşta zorunlu olmasına rağmen % 23,20 oranında sigortasız araç olduğu görülmektedir¹⁰¹.

¹⁰¹<http://www.tramer.org.tr/aracsigortasizlik.php>

3.4.2 Kişi Başına Düşen Araç Sayısı

Avrupa’da her 1.000 kişiye düşen araç sayısı 2000 yılında 496 iken 2004 yılında 535’e yükselmiştir. Büyüme oranı % 8 dir. İtalyada 1.000 kişiye 867 adet araç düşerken, Türkiye’de her 1.000 kişiye 114 araç düşmekte ve araştırmaya dahil edilen ülkeler içerisinde sonuncu sırada gelmektedir. ABD’de 1.000 kişiye düşen araç sayısı 768 dir (Kaynak OECD) Avrupa ülkelerine göre oldukça yüksektir.

Avrupa’da dolaşımdaki araç türlerine bakıldığında ise; araçların % 80’i hususi ve ticari kullanımdaki araçlardan, % 10’u motorsiklet, % 10’u da özel amaçlı kullanımlı iş makinelerinden oluşmaktadır¹⁰².

Ülkemizde araç türlerine bakıldığında; 2005 yılı Kasım Sonu verilerine göre araçların % 50.2’si otomobil, %14.9’u motosiklet, % 13,8’i kamyonet, % 10.6’i traktör, % 5.8’i kamyon, % 2.9’u minibüs, % 1.4’ü otobüs, % 0.3’ü ise özel amaçlı taşıtlardan oluşmaktadır¹⁰³.

3.4.3 Trafığe Yeni Kayıt Edilen Araçlar

Trafığe yeni giren araçların sayısı motor marketinin hareketi ve büyüklüğü hakkında bilgi vermektedir. 2005 yılında trafiğe yeni kayıt olan araçlar açısından Avrupa’da 3 milyon araç ile Almanya, İtalya ve İngiltere en büyük payı almaktadır. Dolaşıma yeni giren araçların büyüme oranı 2000 yılında % 8.4 iken, 2005 yılında % 7.3 olmuştur. Bu oranın ekonomideki büyüme hızı ile ilişkili olduğu düşünülmektedir¹⁰⁴.

Ülkemizde ise ekonomik krizlerin yaşandığı ve bir çok sektörün zarar gördüğü dönemlere trafiğe katılan araç sayısında da önemli düşüşler yaşanmıştır. Grafik 3 de görüldüğü üzere trafiğe yeni katılan araç sayısında 2001 ve 2003 yıllarında en düşük seviyeye

¹⁰² CEA Statistics No:27, a.g.e, s.12

¹⁰³ T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Kasım 2006

¹⁰⁴ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.13

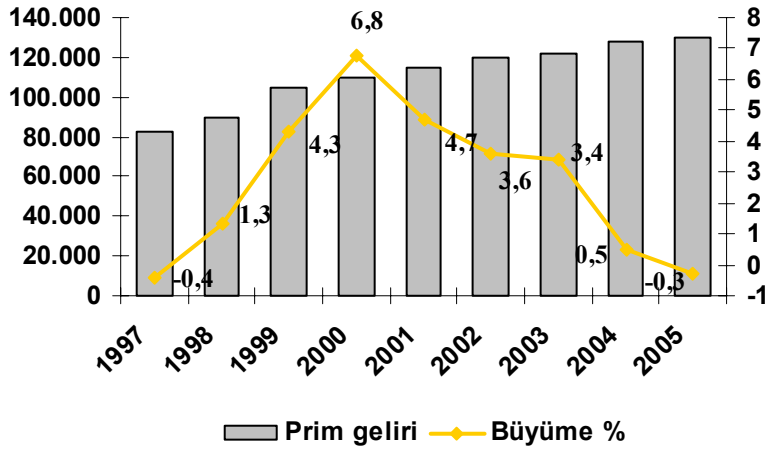
gerilemiştir. 2000 yılında trafiğe 561.9 bin yeni araç katılırken, bu rakam 2001 sonunda 201.5 bine, 2002 yılında ise 133,2 bine düşmüştür. Trafiğe 2003 yılında ise 248.6 bin yeni araç katılmış 2004 yılında ise 1 milyon 332.5 binle en yüksek seviyeye ulaşmıştır. 2004 sonu itibariyle trafikte dolaşan sayısı böylece 2003'deki 8.9milyondan 2004 yılı sonu itibariyle % 14,96 artış ile 10 milyon 236 bine kadar çıkmıştır¹⁰⁵.

3.4.4 Prim

Avrupa'da motor (kasko ve trafik) branşından elde edilen prim üretimi sigorta şirketleri arasındaki rekabetten etkilenerek 2005 yılında % 0,3 azalmıştır. Toplam prim geliri 127 milyon Euro olup, hayat dışı branşlardan elde edilen en yüksek prim motor branşından sağlanmaktadır. Grafik 4 de görüldüğü üzere bu oran 1997 den buyana ilk defa azalmıştır¹⁰⁶.

2000-2003 yılları arasındaki artışa karşılık 2004 de önemli bir azalma olmuş ve bu 2005 yılında da devam etmiştir. Bu azalışın nedenleri arasında sigorta şirketlerinin rekabeti yanı sıra hasar maliyetindeki azalma da etkili olmuştur

Grafik 5 Avrupa Ülkelerinde Motor Branşı Primi ve Büyüme Oranları (Milyon Euro)

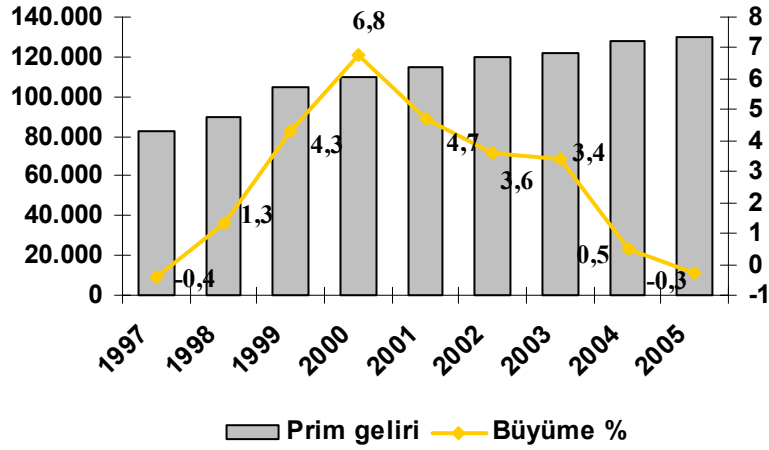


Kaynak:CEA Statistics,The European Insurance Market

¹⁰⁵ T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Kasım 2006

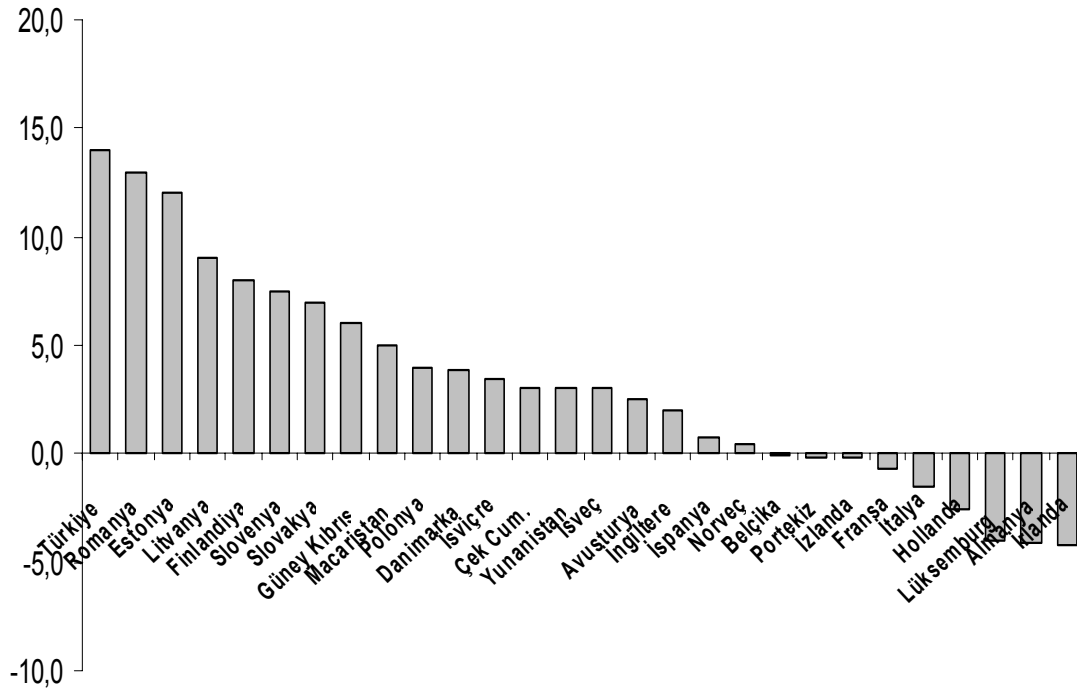
¹⁰⁶ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.15

Grafik 6 Türkiye’de Motor Branşı Primi ve Büyüme Oranları (bin YTL)



Kaynak: www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Istatistikler/Genel+Sektör+verileri

Grafik 7 Avrupa Ülkelerinde Motor Branşında Prim Büyüme Oranları 2005



Kaynak:CEA Statistics,The European Insurance Market

Ülkemizdeki motor branşı (Kasko ve Trafik dahil) üretimine bakıldığında 2001 krizinin etkisi ile büyüme oranında keskin bir düşüş olmuştur. Ancak prim üretiminde sürekli bir artış trendi görülmektedir. 2006 yılında artış oranının 2005 yılı ile paralel gitmesinin nedenlerinden birisinin bu branşta şirketlerin teknik zarar etmelerinden dolayı daha titiz risk seçimi yapmaları ve fiyatlardaki yükselme olduğu söylenilebilir.

Yukarıdaki Grafik 7 de 2005 yılı motor branşında ülkelerin büyüme oranları görülmektedir. Tablodan görüldüğü üzere prim artışı açısından en önde Türkiye gelmektedir. Marketin önde gelen ülkeleri Almanya, Hollanda, Lüksemburg, İtalya, Fransa ve İrlanda'nın 2005 yılında büyüme sağlayamadığı görülmektedir. En yüksek büyüme oranları Türkiye, Romanya, Estonya gibi Doğu Avrupa ülkelerinde gibi gelişmekte olan ve henüz sigorta potansiyelinin tümü açığa çıkmamış ülkelerde görülmektedir.

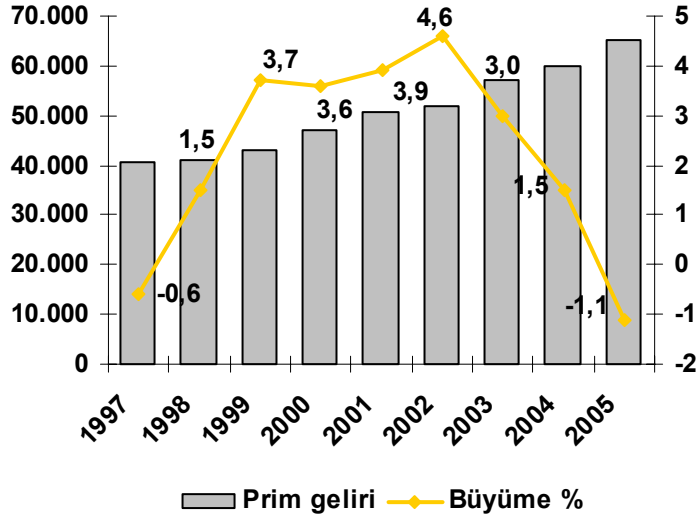
3.4.4.1 Prim : Motor Sorumluluk Sigortası

Motor sorumluluk sigortası primi 64 milyon Euro olup, 2005 yılında bir önceki yıla göre % 1,1 oranında azalmıştır. Grafikten de görüldüğü üzere son 10 yılda büyüme oranları 1999-2003 yılları hariç önemli derecede azalma göstermiştir. Primin azalmasında en önemli etkenlerin başında sigorta şirketlerinin pazar paylarını arttırmak üzere rekabete girmeleridir. Sigorta şirketleri arasındaki rekabet; hasarsız sürücüye ve az kilometre yapan sürücüye düşük prim uygulaması, birkaç hasar yapan müşterinin hasarsızlık indiriminin değişmemesi gibi uygulamalar konulması prim gelirin düşmesine neden olmuştur¹⁰⁷.

Grafik 8 de görüldüğü gibi; Motor sorumluluk primlerinde en büyük büyüme yine Doğu Avrupa ülkelerinde görülmekte; Avrupa pazarının önde gelen ülkeleri olan Almanya, İtalya, Fransa küçülme söz konusudur.

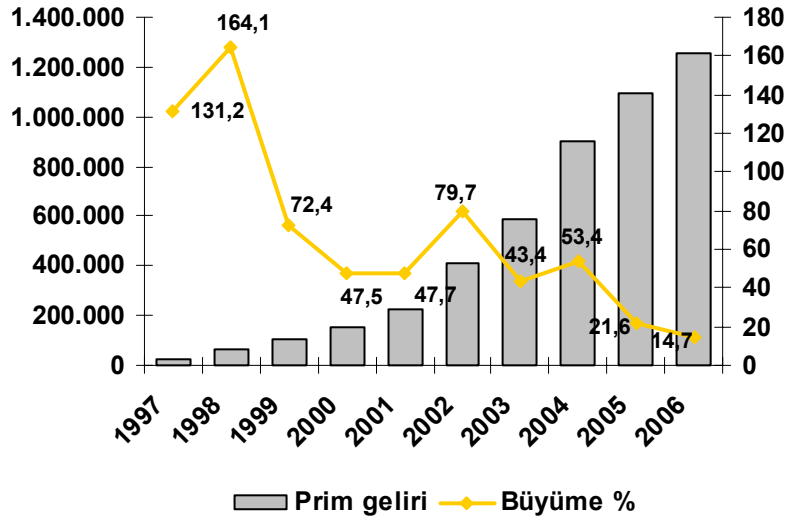
¹⁰⁷ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.16

Grafik 8 Avrupa Ülkelerinde Motor Sorumluluk Sigortası Prim ve Büyüme Oranları



Kaynak:CEA Statistics,The European Insurance Market

Grafik 9 Türkiye’de Motor Sorumluluk Sigortası(Trafik) Prim ve Büyüme Oranları



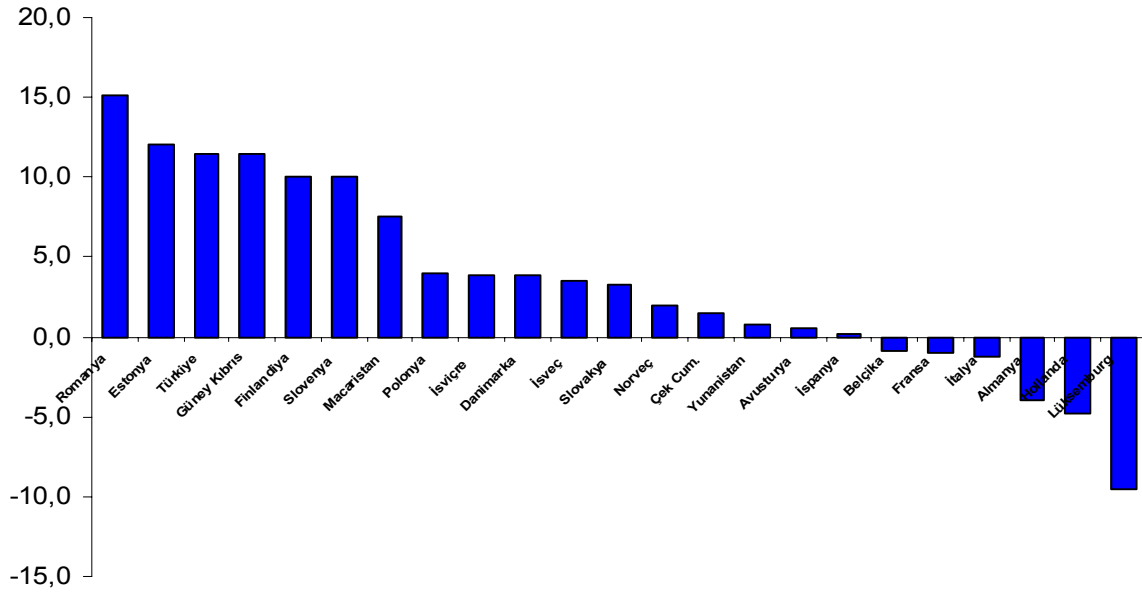
Kaynak: <http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/16>

Avrupa ülkelerinde Motor Sorumluluk Sigortasında 2005 yılında en büyük artışı gösteren ülkeler arasında Doğu Avrupa ülkeleri ile Türkiye görülmektedir. Fransa, İtalya, Almanya, Hollanda, Belçika ve Lüksemburg da ise azalma gösteren ülkeler arasındadır¹⁰⁸.

¹⁰⁸ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.17

Grafik 10 Avrupa Ülkelerinde Motor Sorumluluk Sigortası Büyüme Oranları

2005

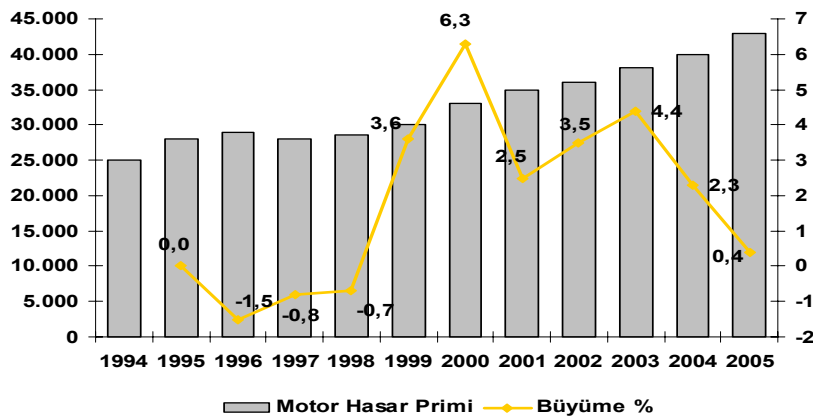


Kaynak:CEA Statistics,The European Insurance Market

3.4.4.2 Prim : Kasko Sigortası

Kasko sigortası prim geliri 2005 yılında geçmiş seneye oranla % 0,4 oranında büyüme göstermiştir. Buna karşılık mortlu araçların yedek parça, tamir ve işçilik maliyetleri bu oranın çok üzerinde artmıştır.

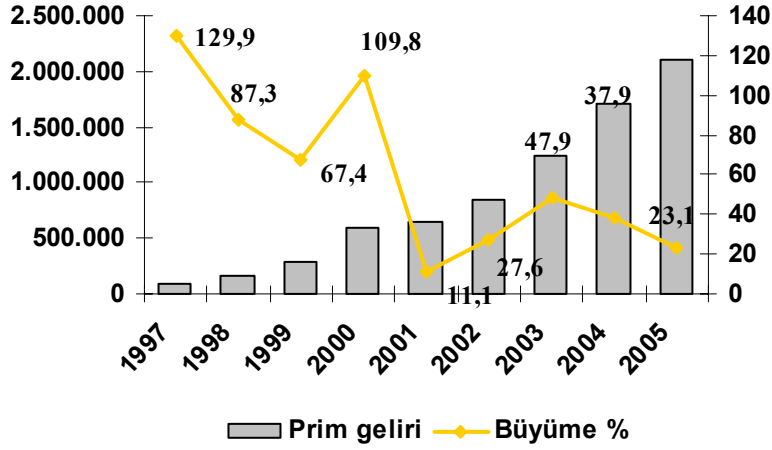
Grafik 11 Avrupa Ülkelerinde Kasko Sigortası Primi ve Büyüme Oranları (Milyon Euro)



Kaynak:CEA Statistics,The European Insurance Market

Ülkemizde Kasko primi artışlarında 1997 -2005 tarihleri arasında büyüme trendi içinde olduğu Grafik 5 de görülmektedir. Artış oranları 2001 yılında yaşanan kriz nedeni ile otomobil sayısının düşmesi ile birlikte düştüğü görülmektedir¹⁰⁹

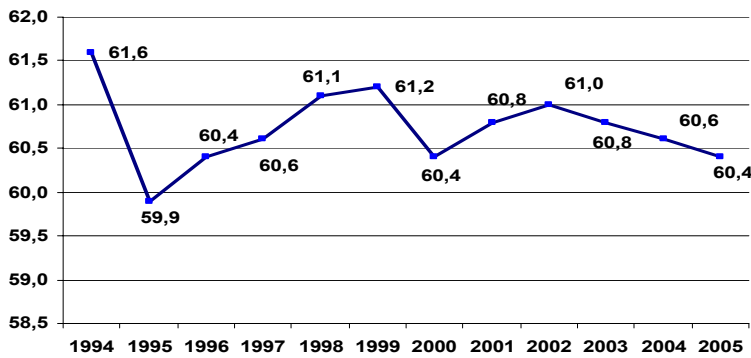
.Grafik 12 Türkiye’de Kasko Branşı Primi ve Büyüme Oranları (Bin YTL)



3.4.4.3 Prim : Sorumluluk ve Kasko Prim Payları

Motor sigortası primleri içerisinde sorumluluk priminin payı 2004 yılında % 60,6, 2005 yılında ise % 60,4 olmuştur. Yıllar itibari motor primi içerisindeki sorumluluk payı aşağıdaki grafik ile gösterilmiştir¹¹⁰.

Grafik 13 Avrupa Ülkelerinde Motor Sorumluluk Sigortası Payı



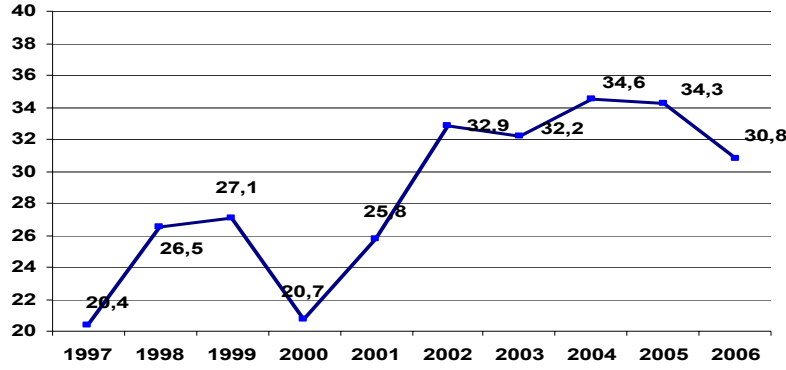
Kaynak:CEA Statistics,The European Insurance Market

¹⁰⁹ 31.12.2006 yılı Türk sigorta Sektörü Konsolide Tabloları ve Neticeleri , TSRŞB, <http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Yayınlar/Faaliyet+Raporları/16>

¹¹⁰ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.18

Ülkeler bazında bakıldığında ise sorumluluk sigortası payı İtalya'da % 85 iken Türkiye'de % 35 olmaktadır. Avrupa sigorta pazarının önde gelen ülkelerinde İtalya'da olduğu gibi bir tablo çıkmamakta İtalya, Yunanistan ve Portekizde payı % 70 üzerinde iken Fransa, Danimarka, Lüksemburg, İsveç ve İsviçre gibi ülkelerde bu oran % 40 ile % 50 arasında değişmektedir¹¹¹.

Grafik 14 Türkiye'de Motor Sorumluluk Sigortası Payı



Kaynak:CEA Statistics,The European Insurance Market

Ülkemizde Grafik görüldüğü üzere artış göstermektedir. Ancak motor sigortası içinde sorumluluk sigortasının payı Avrupa ülkelerinde % 60 iken ülkemizde % 30 civarındadır.

3.4.5 Hasar Maliyeti

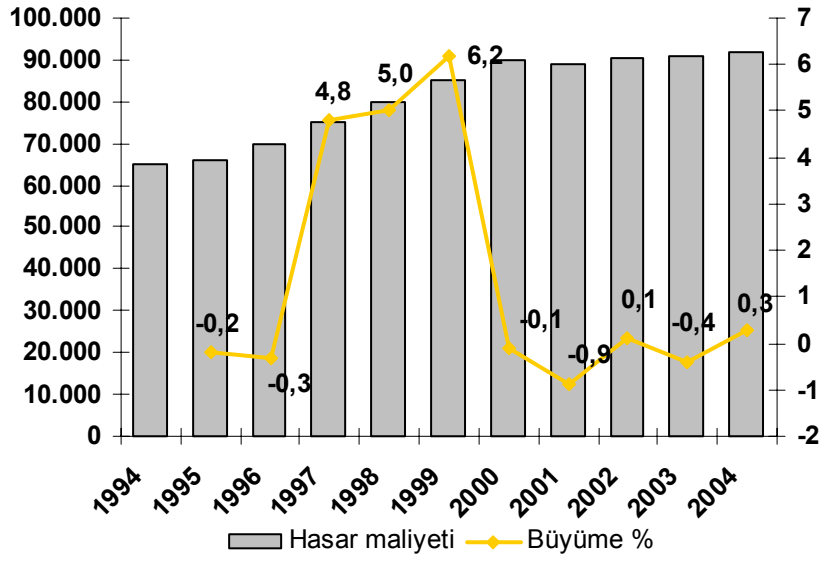
Hasar maliyeti 2004 yılında önceki yıla göre % 0.3 oranında artmıştır. Aşağıdaki grafikte görüldüğü gibi hasar maliyetleri 1999 yılı sonuna kadar artış gösterirken 2000 yılından itibaren düşüş göstermiştir¹¹².

2000 yılından itibaren düşüş göstermesinin ana nedenlerinden biri özellikle ölümlü trafik kaza sayısının azalma göstermesindendir. Ölümlü trafik kazaları yönünden en fazla azalma gösteren ülkeler Fransa,Lüksemburg dur. Bu ülkelerdeki ödenen hasardaki azalma % 30 civarındadır. Hasar maliyeti % 10 dan fazla azalma gösteren ülkeler ise Belçika, İrlanda, Polonya, İngiltere'dir.

¹¹¹ 31.12.2006 yılı Türk sigorta Sektörü Konsolide Tabloları ve Neticeleri , TSRŞB, <http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Yayinlar/Faaliyet+Raporlari/16>

¹¹² CEA Statistics No:27,a.g.e, s.22

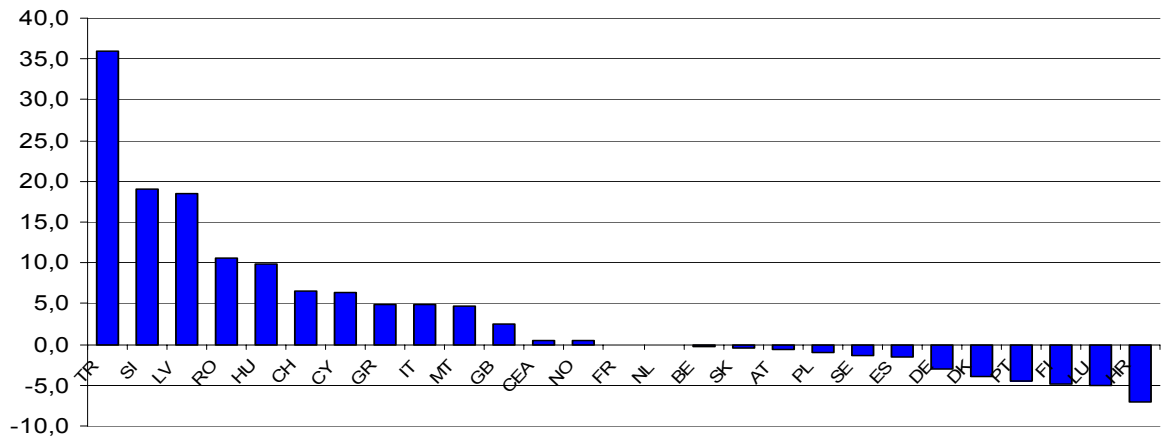
Grafik 15 Avrupa Ülkelerinde Hasar Maliyeti



Kaynak CEA Statistics No:27

Hasar maliyetindeki düşüş genellikle Batı Avrupa ülkelerinde meydana gelmiştir. En yüksek maliyet artış oranları Türkiye ve bazı Doğu Avrupa ülkeleri ile Yunanistan, İtalya ve İsviçre de olmuştur¹¹³.

Grafik 16 Hasar Maliyetindeki Artış Oranları-2003-2004



Kaynak CEA Statistics No:27

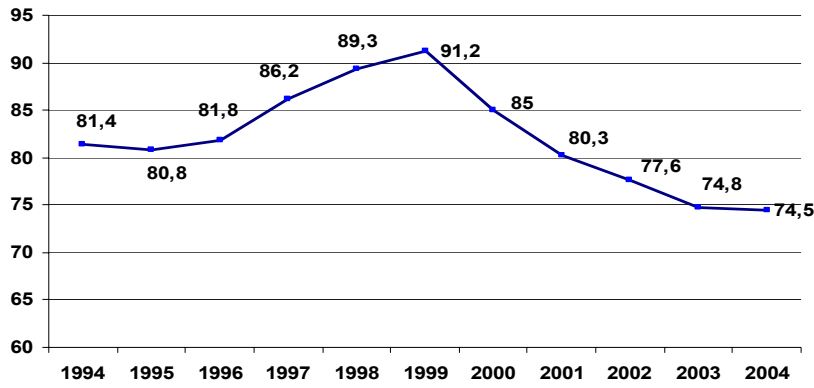
Ülkeler sırası ile : Türkiye, Slovenya, Litvanya, Romanya, Macaristan, İsviçre, Güney Kıbrıs, Yunanistan, İtalya, Malta, İngiltere, Tüm ülke ortalaması, Norveç, Fransa, Hollanda, Belçika, Slovakya, Avusturya, Polonya, İsveç, Estonya, Almanya, Danimarka, Portekiz, Fransa, Lüksemburg ve Hırvatistan.

¹¹³ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.22

3.4.5.1.Hasar/Prim Oranı

Hasar/Prim oranları 2004 yılında % 74,5 olarak gerçekleşmiştir. Aşağıdaki grafikten de görüldüğü üzere 1999 yılından itibaren düşüş göstermeye başlamıştır. 1999 yılında % 91,2 iken 2004 yılında % 74,5'a düşmüştür¹¹⁴.

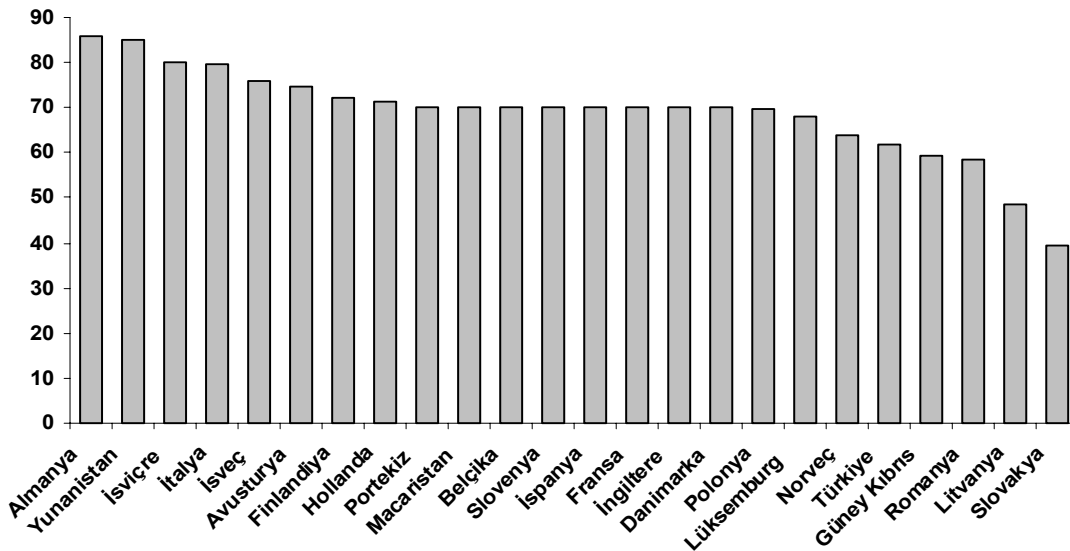
Grafik 17 Hasar/Prim Oranları



Kaynak: CEA Statistics No:27

Ülkeler bazında bakıldığında ise; Almanya 'da en yüksek % 85,3 iken, en düşük oran %30,8 ile Slovakya'da gerçekleşmiştir¹¹⁵.

Grafik 18 Hasar/Prim Oranları-2004



¹¹⁴ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.24

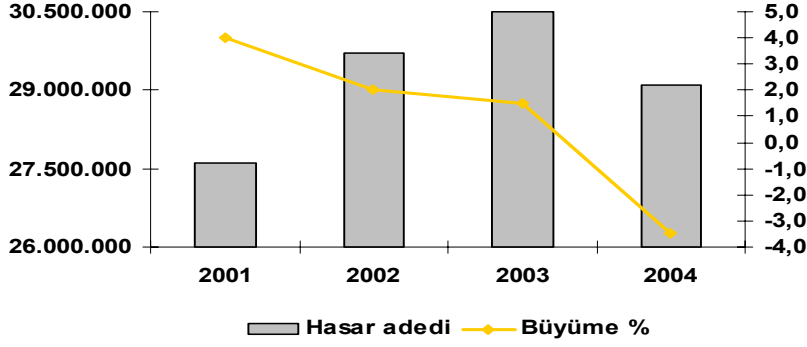
¹¹⁵ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.25

Kaynak:CEA Statistics No:27

3.4.5.1 Hasar Sayısı

Hasar sayısı 2003 yılında 30.000.000 adet iken 2004 yılında 29.000.000 adede düşmüştür¹¹⁶.

Grafik 19 Hasar Adedi



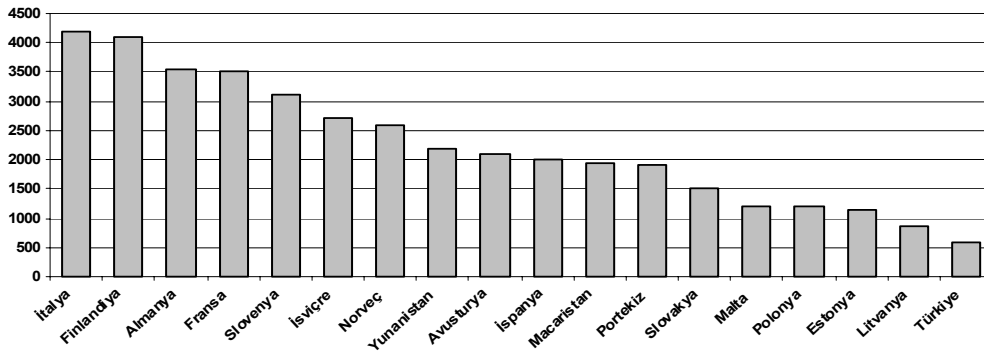
Kaynak:CEA Statistics No:27

Hasar sayısı ; araç kazalarının frekansı konusunda bilgi verir. Örnek illerden alınan sonuçlara göre Avrupa Pazarında hasar frekansı % 61 civarındadır. Araç kaza sayısı 2003 yılında 2000 yılına göre % 2 oranında artmış ve 2004 yılında ise düşüş göstermiştir.

3.4.5.2 Ortalama Ödenen Hasar

Motor sigortası branşında ödenen hasar ortalaması 2004 yılında 2003 yılına göre % 4,5 oranında artarak ortalama 3.000 Euro'ya ulaşmıştır¹¹⁷.

Grafik 20 Hasar maliyeti 2004



Kaynak:CEA Statistics No:27

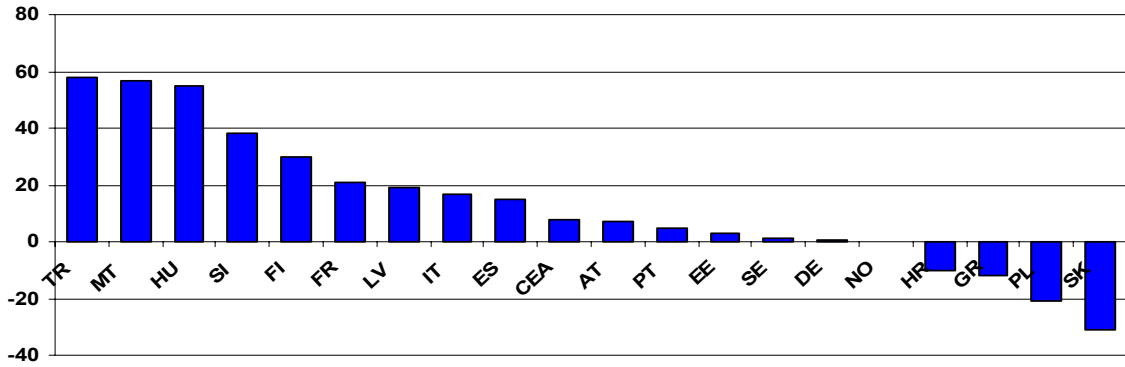
¹¹⁶ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.25

¹¹⁷ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.26

Tablo 14de görüldüğü üzere; Ortalama ödenen hasar maliyeti dosya başına 3.000 Euro olmakla birlikte , ülkeler arasında büyük farklılık göstermektedir.

Örneğin İtalyada ortalama ödenen hasar maliyeti dosya başına 4.000 Euro üzerinde iken Türkiye’de 1.000 Euronun altındadır ve ortalama ödenen hasar maliyeti Doğu Avrupa ülkelerinde Batı Avrupa ülkelerine göre daha düşüktür. Bununla birlikte Tablo 15 de görüldüğü üzere hasar maliyetindeki artış en fazla Türkiye gibi Doğu Avrupa ülkelerinde görülmektedir. Bunun nedenleri arasında ülkenin ekonomik gelişmesi ve araç değerlerinin artması gösterilebilir.

Grafik 21 2002 ve 2004 yılları hasar maliyeti büyüme oranları karşılaştırması



Kaynak:CEA Statistics No:27

Ülkeler sırası ile :Türkiye, Malta, Macaristan, Slovenya, Finlandiya, Fransa, Litvanya, İtalya, İspanya, Tüm ülke ortalaması, Avusturya, Portekiz, Estonya, İsveç, Almanya, Norveç, Hırvatistan, Yunanistan, Polonya, Slovakya.

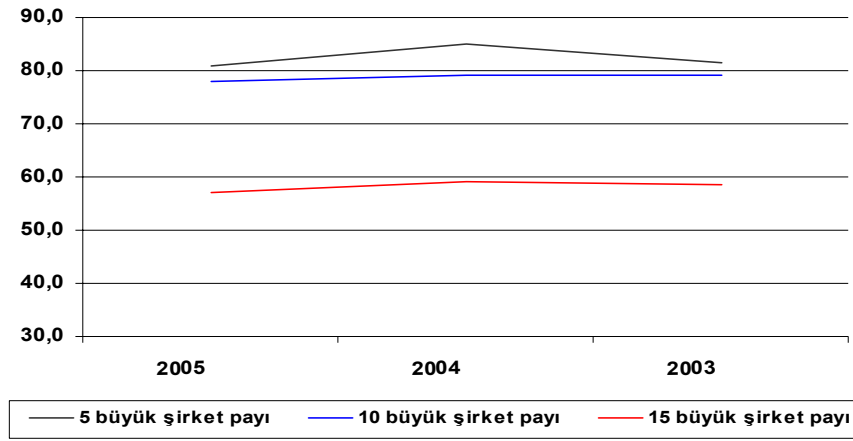
3.4.6 Şirket Sayısı

Avrupa pazarı motor branşında yetkili olan şirket sayısı 1994 yılında 1.634 iken 2004 yılında 1.327 olmuştur. Bu sayı yaklaşık % 2 lik düşüşü işaret etmektedir. Sigorta şirketi sayısı ülkeden ülkeye büyük farklılık göstermektedir. İngiltere’de 350 adet motor branşında iş yapmaya yetkili şirket var iken; Türkiye ve Polonya’da sadece 31 ve 29 adet motor branşında iş yapan şirket bulunmaktadır. Her iki ülkede henüz diğer Avrupa ülkelerinde olduğu gibi gelişme gösterememiştir.

Pazarda en fazla payı olan 5, 10 ve 15 büyük şirketin payı motor sigorta piyasasında aktif olan şirketlerin 2003 ile 2005 yılları arasındaki Pazar payları değişimi Tablo 16 da

görülmektedir. 5 Büyük şirketin pazar payı ortalama % 57 iken, 10 büyük şirketin pazar payı % 76'ya, 15 büyük şirketin pazar payı ise % 83'e ulaşmaktadır¹¹⁸.

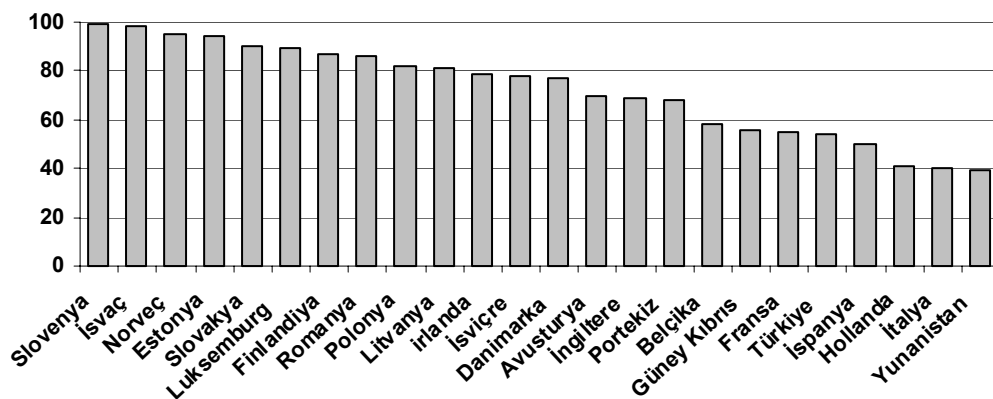
Grafik 22 5,10 ve 15 büyük şirket payları



Kaynak:CEA Statistics,The European Insurance Market

Sonuç olarak Tablo 17 de görüldüğü üzere İtalya, Fransa ve Türkiye’de 5 büyük şirketin pazar payı % 60’ın altındadır Bunun nedenleri arasında, küçük ve nüfus yoğunluğu az olan ülke olması ve ekonomisi gelişmekte olan ülkelerde çok sayıda şirket için market yeterli değildir.

Grafik 23 En Büyük 5 şirketin pazar payı-2004



Kaynak: CEA Statistics No:27

¹¹⁸ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.28

Tablo 19 Sigorta Şirket Sayıları

Ülke adı	Sigorta şirketi sayısı	Şirket başına düşen kişi sayısı
Norveç	1.730	2.655
İngiltere	1.167	51.792
Almanya	670	123.032
Lüksemburg	362	1.294
Fransa	331	183.251
İspanya	330	122.247
Hollanda	322	50.955
Rusya	245	585.389
Danimarka	213	25.504
Endonezya	206	1.174.630
İsviçre	198	37.825
İtalya	133	436.865
Brezilya	131	1.420.708
Belçika	105	98.708
ABD	103	2.871.205
Yunanistan	86	124.051
Nijerya	82	1.570.314
Avusturya	73	112.119
Portekiz	70	150.946
Finlandiya	67	77.962
İsveç	65	138.489
Polonya	62	621.903
Romanya	62	360.161
İrlanda	62	64.769
Pakistan	60	2.706.999
Çek Cumhuriyeti	60	170.686
Türkiye	52	1.339.626
Çin	37	35.305.779
Bangladeş	34	4.244.695
Macaristan	33	303.237
Bulgaristan	31	240.334
İzlanda	19	15.618
Japonya	17	7.495.132

Kaynak: CIA, 2007 World Factbook, 2005 UNCTAD

Gelişmişlik düzeyi ile sigorta şirket sayıları arasında tam bir ilişki yoktur. Sigorta şirket sayıları üzerinde etkili olan faktörler arasında ülkelerin ekonomik gücü, nüfusu adedi, ekonomik kalkınma planı, hukuki ve sanayi alt yapısı, çevresel ve sosyo-kültürel faktörler gibi bir çok değişken yer almaktadır. Tablo 19 da görüldüğü üzere, çeşitli ülkelerde kişi başına düşen şirket sayılarının nüfusa kıyasla oldukça az olduğu göze çarpmaktadır. Örneğin, Çin’de 1,3 milyarlık nüfusuna karşın sadece 37 sigorta şirketinin faaliyette olmasının başlıca

nedenleri arasında dışa kapalı bir ekonomi olması, tasarrufa dayalı, bürokratik ve merkez otoritenin baskın olduğu bir ülke olması yer alıyor. Ülkemize bakıldığında ise kişi başına düşen şirket sayısı açısından Avrupa ülkelerinden oldukça uzak görülmektedir¹¹⁹.

3.5 AB TEK SİGORTA PİYASASI VE SİGORTA SEKTÖRÜNÜ DÜZENLEYEN MEVZUAT

Avrupa Birliği, amaçlarını gerçekleştirebilmek için aşağıda ana başlıklar altında toplanan düzenlemeleri yapmıştır. Tüm bu düzenlemeler geniş ve tek bir sigorta piyasasının oluşturulması için yasal bir çerçeve hazırlanmıştır¹²⁰

3.5.1. Tek Sigorta Piyasası

Avrupa Birliği'nin temeli, Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg tarafından imzalanan Paris ve Roma Antlaşmaları ile atılmış olup, 1973 yılında İngiltere, İrlanda ve Danimarka'yı içine alan ilk genişleme süreciyle 9 üyeli hale gelmiştir. 1981 yılında Yunanistan'ın, 1986 yılında İspanya ve Portekiz'in, 1995 yılında ise Avusturya, İsveç ve Finlandiya'nın üyelikleri izlemiştir. 2004 yılında yaşanan ise Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Malta, Polonya, Slovakya ve Slovenya AB bünyesine katılmıştır. Bu genişlemeyle birlikte Avrupa Birliği'nin üye sayısı 15'ten 25'e yükselmiş, alanı dörtte bir oranında genişlemiş ve nüfusu beşte bir oranında, yani 74 milyon daha artarak, 450 milyonun üzerine çıkmıştır. Böylelikle nüfus açısından Avrupa Birliği dünyanın en büyük ortak pazarı haline gelmiştir¹²¹.

Avrupa Birliği'nin temel önceliklerinden biri sigortacılık sektöründe tek sigorta piyasası yaratmak olmuştur. Tek Sigorta Piyasası'nın amacı, AB vatandaşlarına birçok sigorta türünde, en az prim karşılığında ve en çok teminatla sigorta imkanı sunulmasını sağlamaktır.

¹¹⁹ CEA Statistics No:27,a.g.e, s.29

¹²⁰ Berna Özşar, a.g.e, ss. 19-22

¹²¹ Murat Kavalalı, **Avrupa Birliği'nin Genişleme Süreci :AB'nin Merkezi Doğu Avrupa ve Batı Balkan Ülkeleri ile İlişkileri**, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, AB ile İlişkiler Genel Müdürlüğü, Ekim 2005, s.9. <http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/kavalalim/genislem.pdf>

Tek Sigorta Piyasası'nın oluşumunu amaçlayan direktiflerde sigorta tarifeleri serbest bırakılmış ve sigorta sözleşmeleri ile ilgili kurallar getirilmemiştir. Sadece poliçe sahiplerinin hakları korunmak istenmiştir. Ancak AB ülkelerinde uygulanan farklı vergi sistemleri, Tek Sigorta Piyasası'nın çıkmazlarındandır¹²².

Tek sigorta piyasası yaratılması süreci, 1961 yılında hizmetlerin serbest dolaşımına ilişkin Genel Programın kabulüyle başlamıştır. 1 Temmuz 1994 tarihinden itibaren Avrupa Birliği sigorta piyasaları (1 Mayıs 2004 tarihi itibarı ile üyelikleri gerçekleşen 10 yeni ülke de dâhil olmak üzere) ile Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) altında Lihtenştayn, Norveç ve İzlanda geniş ve tek bir sigorta pazarı oluşturmuşlardır. Sürecin 40 yıldan fazla zamana yayılması, Üye Devletlerdeki düzenlemelerin kapsam ve yapılarına ilişkin farklılıklardan kaynaklanmaktadır¹²³.

Avrupa Birliği'nin sigortacılık sektöründe tek sigorta piyasası yaratmak için iki temel görevi bulunmaktadır¹²⁴ :

1. Tüm Avrupa Birliği vatandaşlarının sigortacılık işlemleri için kendi ülkesi dışında herhangi üye devletten alabilmesi için gerekli yasal ve finansal korumayı sağlamak.

2. Bir üye devlette faaliyet gösterme iznine sahip bir sigorta şirketinin Avrupa Birliği genelinde faaliyette bulunabilmesi için yerleşme hakkı ile hizmet sunumu hakkından faydalanmasını sağlamak.

3.5.2. AB Sigorta Mevzuatı

Avrupa Birliği'nde hayat ve hayat-dışı sigortası, motorlu taşıt mali sorumluluk sigortaları, sigorta şirketlerinin yıllık ve konsolide hesapları, yükümlülük karşılama yeterliliği, eticaret, reasürans, sigorta grupları, finansal gruplar, aracılar ve tasfiye gibi alanları düzenleyen Direktifler bulunmaktadır. Bu direktiflerden çalışma konuları ile ilgili Hayat, Hayat Dışı Sigorta, Motorlu Taşıt Mali Sorumluluk ve Reasürans Direktifleri aşağıda incelenecektir.

¹²² <http://www.kurumsalhaberler.com/ekler/535/Arastirma.doc>

¹²³ Berna Özşar, **15 Soruda Avrupa Birliği ve Avrupa Birliği Tek Sigorta Piyasası**, TSRŞB Yayın No:20, İstanbul, 2006.

¹²⁴ Suna Oksay, **Avrupa Tek Sigorta Piyasası**, Birlik'ten Dergisi , Sayı:1, s.9

Hayat Dışı Sigortalar

Avrupa Birliği'nde hayat-dışı sigorta alanında yerleşme serbestisini oluşturan yasal çerçeve, hayat dışı sigortacılık faaliyetlerine başlama ve yürütme ile ilgili kanun, tüzük ve idari düzenlemelerin koordinasyonu hakkındaki 24 Temmuz 1973 tarih ve 73/239/EEC sayılı Birinci Konsey Direktifinin kabulüyle oluşmuştur.

22 Haziran 1988 tarih ve 88/357/EEC sayılı İkinci Konsey Direktifi ise 73/239/EEC sayılı Birinci Konsey Direktifinde, hayat dışı sigortacılık alanında hizmet sunumu serbestisinin etkin kullanımının sağlanmasına ilişkin değişiklikler yapmıştır.

Hayat-dışı sigorta alanındaki bir diğer önemli düzenleme ise Üçüncü Düzenleyici Direktif olan 92/49/EEC sayılı Direktiftir. Bu Direktif, Birinci ve İkinci Konsey Direktiflerini tadil etmekte ve sigorta denetimi, yatırımları düzenleyen ulusal kuralların koordine edilmesi, teknik karşılıklar, sigorta faaliyetlerinin takibi ve bu faaliyetlere erişim gibi konu başlıklarını içermektedir.

Hayat Sigortaları

Hayat sigortası alanındaki ilk Direktif, 1979 yılında kabul edilmiş olan 79/267/EEC sayılı Direktiftir. Direktif, hayat sigortacılığı faaliyetlerine başlama ve yürütme ile ilgili kanun, tüzük ve idari düzenlemelerin koordinasyonuna ilişkin olup yerleşme hakkının etkin kullanımının kolaylaştırılması için gerekli kuralları içermektedir.

Hayat sigortası alanındaki ikinci düzenleyici Direktif ise hizmet sunumu serbestisinin etkin bir biçimde uygulanmasını sağlayacak tedbirleri koyan ve kanun, tüzük ve idari düzenlemelerin koordinasyonuna ilişkin hükümler getiren 90/619/EEC sayılı Direktif olmuştur. 90/619/EEC sayılı Direktif, 79/267/EEC sayılı Direktifi tadil etmiştir.

1992 yılında kabul edilmiş olan 92/96/EEC sayılı Üçüncü düzenleyici Direktif, Sigorta şirketlerinin, genel merkezlerinin bulunduğu Üye Devlet yetkili mercileri tarafından denetimi ile “tek lisans” ilkelerini içeren ve sigorta faaliyetleri için tek pazarın tamamlanması amacını taşır.

Motorlu Taşıtlar Mevzuatı

Motorlu Taşıtlar Mali Sorumluluk Sigortası Direktifleri, Avrupa Birliği'nde taşıtların serbest dolaşımının en temel unsurlarından biridir. 72/166/EEC sayılı Konsey Direktifi bu alandaki ilk direktif olup bu direktif uyarınca ,sigorta belgesi tüm Toplulukta geçerli kılınmıştır. Bu da motorlu taşıtların serbest dolaşımını sağlamış ve sınırlarda sigorta kontrolünü kaldırmıştır.

30 Aralık 1983 tarih ve 84/5/EEC sayılı İkinci Konsey Direktifi uyarınca, motor sorumluluk sigortasının zorunlu olarak hem mala gelen zararları hem de bedensel zararları kapsamı öngörülmüştür ve asgari sigorta teminat limitleri belirlenmiştir.

14 Mayıs 1990 tarih ve 90/232/EEC sayılı Üçüncü Konsey Direktifi uyarınca, zorunlu motorlu taşıtlar mali sorumluluk sigortası poliçelerinin, ortak uygulanan tek bir prime göre, tüm Avrupa Birliği sınırları içerisinde geçerli olmasını ve her Üye Devlet kanunları gereği zorunlu tutulan teminatın verilmesini sağlamak üzere gerekli önlemleri almakla yükümlüdür.

16 Mayıs 2000 tarih ve 2000/26/EC sayılı Dördüncü Motorlu Taşıtlar Mali Sorumluluk Sigortası Direktifi uyarınca, mağdurların ikamet ettiği Üye Devlet dışında meydana gelen kazalara ilişkin hasar işlemlerinin daha hızlı tamamlanabilmesi için bir bilgi merkezi oluşturulması öngörülmüştür.

11 Mayıs 2005 tarihli ve 2005/14/EC sayılı Beşinci Motorlu Taşıtlar Sigortası Direktifi, Direktiflerin Üye Devletler tarafından benzer şekilde yorumlanmasını ve uygulanmasının sağlanmasını, ortaya çıkan sorunların çözümünü sağlanmasını ve motorlu araç kazaları mağdurlarını yasal olarak koruma yollarını geliştirmeyi amaçlamıştır.

Yukarıdaki direktifler uyarınca;

Üye Ülkeler motorlu taşıtlar sürücülerinin seyahat etmesini ve yurtdışında meydana gelen kazaların mağdurlarına yapılacak tazminat ödemelerini kolaylaştırmış; tüketicilerin motorlu taşıtlar sigortaları konusunda bilgilendirilme ve korunma seviyesini Avrupa genelinde uyumlaştırmıştır.

Motorlu taşıtlar mali sorumluluk sigortası, tüm AB üye ülkelerinde zorunludur. Vatandaşlar, bu hizmetleri vermek isteyen ve AB mevzuatında belirlenmiş koşulları yerine

getiren bir sigortacı bulmak şartıyla, ikamet ettikleri ülkenin dışında bir ülkede sigorta yaptırabilmektedirler. Bununla birlikte, taşıt aracı ruhsatının, araç sahibinin normalde ikamet ettiği üye devlet tarafından verilmiş olması gerekmektedir.

Sigortalının korunmasını sağlamak amacıyla asgari sigorta tutarlarını uyumlaştırmıştır

Motorlu taşıt sigortaları, aracın hangi Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) ülkesinde bulunduğu bakılmaksızın sözleşmenin süresi boyunca geçerli olmaktadır. Her bir Avrupa Ekonomik Alanı ülkesi, kişinin başka bir ülkede kaza geçirmesi halinde hasar raporlarıyla ilgilenmek üzere birer temsilci atamıştır.

Reasürans

Reasürans işlemleri ile ilgili 25 Şubat 1964 tarih ve 64/225/EEC sayılı Konsey Direktifi ile, gerçek kişi ve şirketlerin reasürans ve retresesyon alanında iş kurma veya faaliyette bulunma haklarını etkileyecek kısıtlamaların kaldırılması ve ayırım gözetilmeksizin reasüransın tüm dallarının serbestleştirilmesi kabul edilmiştir.

Avrupa Birliği'nde reasürans denetleme kuralları konusunda tam bir uyum bulunmamaktadır. Bu durum Avrupa Birliği genelinde reasürans şirketlerinin denetiminde önemli farklılıklara yol açmış ve iç pazarda ticari engeller oluşmasına sebebiyet vermiştir. Bu farklılık ve ticari engeller, Avrupa Komisyonu'nu reasürans alanında bir Direktif teklifi hazırlamaya yöneltmiştir. Böylelikle reasürörlerin kendi ülkelerindeki yetkili merciler tarafından denetlenmesini sağlayacak bir yapı oluşturulması hedeflenmiştir. Direktif teklifi uyarınca, bir Üye Devlette ruhsat alan bir reasürans şirketinin, yerleşme ve hizmet sunumu serbestisi çerçevesinde, Avrupa Birliği genelinde reasürans faaliyetlerinde bulunmaya otomatik olarak başlayabilmesi mümkün olacaktır. Söz konusu reasürans şirketi, faaliyette bulunacağı Üye Devlette ek kontrol ve denetime tabi tutulamayacaktır. Direktif teklifi, reasürans denetimine ilişkin hükümler belirleyen bir ruhsatlandırma sistemi de getirecektir. Böylelikle ruhsat almak isteyen reasürörlerin belli koşulları yerine getirmesi gerekecektir.

3.5.3. AB Müzakere Süreci ve Türkiye'nin müzakereler sırasında yapması gerekenler

Avrupa Birliği'ne tam üyelik hedefi doğrultusunda yürütülen müzakereler, her bir aday ülkenin hangi koşullar altında AB üyesi olabileceğini ortaya koymaktadır. Türkiye ile müzakereler, 25 AB üyesi ülke adına Avrupa Komisyonu ile gerçekleştirilecektir

Avrupa Birliği ile Türkiye arasında yürütülecek olan müzakerelerde yol haritasını oluşturan "Müzakere Çerçeve Belgesi" üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde "Müzakerenin Kuralları", ikinci bölümde "Müzakerenin Özü", üçüncü bölümde ise "Müzakerenin Prosedürü" yer almaktadır¹²⁵.

Müzakere çerçevesi, müzakerelerin AB tarafında nasıl yürütüleceğine ilişkin yapılanmayı ve usulü belirlemiştir. Buna göre, müzakereler tek bir usul çerçevesinde yürütülecek olup, AB tarafındaki delegasyon başkanının Dönem Başkanlığı Ofisi'nce belirleneceği belirtilmektedir. Müzakerelerin, bakanlar düzeyinde (genellikle her iki tarafın da dışişleri bakanları) veya AB üye ülkelerinin daimi temsilcileri ile aday ülkelerin belirleyecekleri baş müzakereci düzeyinde gerçekleşebileceği vurgulanmaktadır¹²⁶.

3 Ekim 2005 tarihinde Lüksemburg'da toplanan AB Genel İşler ve Dış İlişkiler Konseyi, Türkiye'nin AB'ye üyelik müzakereleri çerçeve belgesini onaylamıştır.

Müzakereler 29 başlık altında yürütülmektedir. Bu başlıklar: Malların Serbest Dolaşımı; Kişilerin Serbest Dolaşımı; Hizmetlerin Serbest Dolaşımı; Sermayenin Serbest Dolaşımı; Şirketler Hukuku; Rekabet; Tarım; Balıkçılık; Ulaştırma; Vergilendirme; Ekonomik ve Parasal Birlik; İstatistik, İstihdam ve Sosyal Politika; Enerji; Sanayi Politikası; KOBİ'ler; Bilim ve Araştırma; Eğitim ve Öğretim; Telekom ve Bilgi Teknolojileri; Kültür ve Görsel-İşitsel Politika; Bölgesel Politika; Çevre; Tüketiciyi Koruma ve Tüketici Sağlığı Politikası; Adalet ve İçişleri; Gümrük Birliği; Dış Ekonomik İlişkiler; Ortak Dış ve Güvenlik Politikası; Mali Kontrol; Maliye ve Bütçe.

Sigortacılık konusu, "Hizmetlerin Serbest Dolaşımı" başlığı altında müzakere edilmekte iken, 2005 yılı İlerleme Raporu'nda sigorta sektörüne ilişkin gelişmelere farklı

¹²⁵ Veyssi Seviğ , **Avrupa Birliği Müzakere Süreci**, Dünya Gazetesi , İstanbul, 11.10. 2005

¹²⁶ <http://www.ikv.org.tr/muzakeresureci.php>

başlıklar altında değinilmiştir. Önceki ilerleme raporlarında sektöre ilişkin gelişmeler yalnızca “Hizmet Sunumu Serbestîsi” başlığı altında yer alırken, 2005 yılı İlerleme Raporu’nda “Sermayenin Serbest Dolaşımı” (Başlık 4), “Rekabet Politikası” (Başlık 8), “Ekonomik ve Parasal Politika” (Başlık 17) başlıkları altında ve genel değerlendirme bölümünde sigorta sektörüne atıfta bulunulmuştur. Sektöre ilişkin kapsamlı değerlendirmeler ise yeni başlıklardan biri olan “Finansal Hizmetler” (Başlık 9) başlığı altında yapılmıştır. “Hizmet Sunumu Serbestîsi” başlığı altında ise özel olarak sigorta sektörüne atıfta bulunulmamış, hizmetlerin serbest dolaşımına ilişkin genel ifadeler kullanılmıştır.

Hukuki temellerini AB kurucu anlaşmalarından alan (Roma Anlaşması md.50-66 ya göre; hizmetlerin serbest dolaşımı; “bir başka üye devlette kendi hesabına çalışan olarak; iş yeri kurmak veya geçici sürelerde hizmet ticareti yapmak amacıyla yada ücretli olarak bir başkasının yanında çalışmak üzere bir kişinin hizmet üretimi ve ticareti amaçlı dolaşımı ve ikamet hakkı önündeki mevcut kısıtların kademeli bir şekilde kaldırılması da dahil olmak üzere hizmet sunan kişilerin faaliyetlerini, aynı hak ve yükümlülere tabi olmak kaydıyla bir başka üye ülkede sürdürebilmesi” olarak tarif edilmektedir¹²⁷.

Geçmiş yıllardan farklı olarak 2005 yılı İlerleme Raporu’nda sigorta sektörüne ilişkin gelişmelere farklı başlıklar altında değinilmiştir. Önceki ilerleme raporlarında sektöre ilişkin gelişmeler yalnızca “Hizmet Sunumu Serbestîsi” başlığı altında yer alırken, 2005 yılı İlerleme Raporu’nda “Sermayenin Serbest Dolaşımı” (Başlık 4), “Rekabet Politikası” (Başlık 8), “Ekonomik ve Parasal Politika” (Başlık 17) başlıkları altında ve genel değerlendirme bölümünde sigorta sektörüne atıfta bulunulmuştur. Sektöre ilişkin kapsamlı değerlendirmeler ise yeni başlıklardan biri olan “Finansal Hizmetler” (Başlık 9) başlığı altında yapılmıştır. “Hizmet Sunumu Serbestîsi” başlığı altında ise özel olarak sigorta sektörüne atıfta bulunulmuş hizmetlerin serbest dolaşımına ilişkin genel ifadeler kullanılmıştır¹²⁸.

Müzakereler 3 aşamada gerçekleştirilecektir^{129, 130}.

¹²⁷ http://plan9.dpt.gov.tr/oik02_hizmetticaret/degerlendirme.doc

¹²⁸ <http://www.tsrbs.org.tr/NR/rdonlyres/178F1B9F-99D9-4458-B2CB-ECF714F85909/1090/2005y%C4%B1%C4%B1%C4%B0lerlemeRaporubilginotu.doc>

¹²⁹ <http://www.ikv.org.tr/muzakeresureci.php>

1.Tarama

Tarama, Avrupa Birliği müktesebatının Topluluk müktesebatı ile karşılaştırılması sürecidir. Bu süreç her başlık için teker teker gerçekleştirilecektir. Bu çerçevede müktesebatla uyumlu olan, değiştirilmesi veya oluşturulması gereken yasal normlar belirlenecektir.

Sigortacılık açısından da bu süreç AB'nin sigorta mevzuatı ile Türk sigorta mevzuatı incelenerek ve AB ile ne kadar uyumlu olduğunun saptanması sürecidir. Bu süreçte sigorta şirketlerinin düzenleme ve denetiminin güçlendirilmesi, mali tabloların, hesap planlarının ve istatistiki tabloların AB mevzuatına uygun olarak oluşturulması ve mali izleme ile istatistiki düzenlemelerin AB'ye uygun hale getirilmesi büyük önem taşıyacaktır.

AB'ye uyum sağlanması açısından sorunlu görülen alanlarda AB'ye tam uyumun sağlanması için belli bir geçiş dönemi sonunda veya bazı muafiyetlerle mümkün olabilir. Türk sigortacılık sektörü için çok büyük önem taşıyan bazı konularda AB'den geçiş süreci veya muafiyet talep edilip edilmeyeceği tarama süreci sonunda ortaya çıkacaktır.

2. Müzakere Süreci

Müzakere sürecinde Türkiye her bir başlık için belirlemiş olduğu müzakere pozisyonunu AB'ye sunacaktır. Bu müzakere pozisyonu, her bir başlık altında Türkiye'nin hangi takvimde hangi mevzuatını değiştirerek bunu uygulayabileceğini ortaya koyacaktır. Hazırlanan pozisyonlar AB tarafına verilecektir. AB Dönem Başkanlığı Türkiye'nin müzakere pozisyonunu bütün üye ülkelerle paylaşacaktır. Bu süreçte AB üyesi ülkeler müktesabata uyum konusunda bazı konularda açıklık getirmesini isteyebilecektir.

Müzakere sürecinde amaç, üyeliğe ilişkin konularda kesin anlaşmalara varılmasının sağlanmasıdır. Bazı durumlarda yukarıda bahsedildiği gibi geçiş dönemleri veya muafiyetler söz konusu olabilecektir.

3.Onaylama Süreci

Müzakereler tamamlandıktan ve Türkiye'nin AB üyeliğinden kaynaklanan tüm resmi sorumlulukları yerine getirdiği saptandıktan sonra taslak bir Katılım Anlaşması hazırlanacaktır. Anlaşmanın hem AB Bakanlar Konseyi hem de Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanması gerekecektir. Anlaşma imzalandıktan sonra yürürlüğe girebilmesi için

tüm üye ülkeler ve Türkiye (TBMM kararı ile) tarafından da kabul edilmesi gerekecektir. Bu süreç yaklaşık 1 yıl sürmektedir.

Avrupa Birliği sigortacılık mevzuatı sürekli gelişme halindedir, bu gelişmenin yakından takip edilmesi zorunludur. 2003/5930 sayılı adlı Bakanlar Kurulu Kararı'nda, Avrupa Birliği'nde yönergelerle uyum sağlanması gereken yönergeler arasında yer verilmiş ve uyumun gerçekleştirilmesi beklenen tarihler belirtilmiştir.

AB'nin ilgili sigortacılık direktifleri karşısındaki Türk sigortacılık mevzuatının mevcut durumu aşağıdaki şekildedir¹³¹, ¹³².

1. AB Direktiflerinin sekizi ile uyum içindedir: 64/225/EEC, 76/580/EEC, 77/92/EEC, 79/267/EEC, 87/344/EEC, 90/619/EEC, 91/674/EEC, 92/96/EEC,
2. AB Direktiflerinin beşi sadece üye ülkeler için uyum gerektirmektedir: 91/323/EEC, 91/371/EEC, 91/675/EEC, 2155/91/EEC, 93/43/EEC,
3. AB Direktiflerinin on biri ile uyum gerekmektedir: 72/166/EEC, 73/239/EEC, 73/240/EEC, 78/473/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC, 90/232/EEC, 90/618/EEC, 92/49/EEC, 97/828/EC, 97/78/EC.

AB Sigorta Müktesebatı ile uyumsuz olan Direktifler aşağıdaki gibidir:

1. 72/166/EEC Motorlu Taşıtlar Sorumluluk Sigortasının ilk direktifi olup, motorlu taşıtların serbest dolaşımını sağlamış ve sınırlarda sigorta kontrolünü kaldırmıştır.
2. 73/239/EEC hayat-dışı sigorta alanında yerleşme serbestisini oluşturan yasal çerçeve, hayat dışı sigortacılık faaliyetlerine başlama ve yürütme ile ilgili kanun, tüzük ve idari düzenlemelerin koordinasyonu ile ilgili direktiftir.
3. 73/240/EEC Kuruluş Serbestisi Konusundaki Yasakların Kaldırılması Hakkındaki direktiftir.
4. 78/473/EEC 78/473/EEC sayılı Topluluk müşterek sigortası hakkındaki direktiftir.

¹³¹ <http://www.tbb.org.tr/turkce/ab/Ulusal%20Program-Mali%20Hizmetler%20B%C3%B6l%C3%BCm%C3%BC.doc>

¹³² http://www.euturkey.org.tr/files/UlusalProgram/UlusalProgram_2003/Tr/doc/IV-03.doc

5. 84/5/EEC sayılı İkinci Motorlu Araçlar Sigortası Direktifidir. motor sorumluluk sigortasının zorunlu olarak hem mala gelen zararları hem de bedensel zararları kapsamı öngörülmüştür ve asgari sigorta teminat limitleri belirlenmiştir.
6. 88/357/EEC , 73/239/EEC sayılı Yönergeyi değiştiren, hayat dışı sigortacılık alanında hizmet sağlama serbestisinin etkin bir biçimde uygulanmasını kolaylaştıran hükümlere ilişkin İkinci Konsey Yönergesidir.
7. 90/232/EEC sayılı Üçüncü Konsey Direktifi uyarınca, zorunlu motorlu taşıt mali sorumluluk sigortası poliçelerinin, ortak uygulanan tek bir prime göre, tüm Avrupa Birliği sınırları içerisinde geçerli olmasını ve her Üye Devlet, kanunları gereği zorunlu tutulan teminatın verilmesini sağlamak üzere gerekli önlemleri almakla yükümlüdür.
8. 90/618/EEC sayılı Konsey Direktifi özellikle motorlu taşıt mali sorumluluk konusunda olmak üzere, hayat sigortası dışında kalan sigortacılık faaliyetine ilişkin kanun, tüzük ve idari düzenlemelerin koordinasyonu ile ilgili 73/239/EEC sayılı Direktifi ve 88/357/EEC sayılı Direktifi değiştiren direktiftir.
9. 92/49/EEC sayılı Konsey Direktifi, direkt sigorta işlemlerine ilişkin hukuk ve yönetim kurallarının (hayat sigortası hariç) eşgüdümü ile 73/239/EEC ve 88/357/EEC (Üçüncü Hayat Dışı Sigortalar Direktifi) sayılı Direktiflerde değişiklik yapılması hakkındaki direktiftir.
10. 97/828/EC Motorlu taşıt mali sorumluluk sigortasına ilişkin hukuk kurallarının Üye Devletler arasında yaklaştırılması ve bu sigorta yükümlülüğünün denetimi hakkında 72/166/EEC sayılı Konsey Direktifinin uygulanmasına ilişkin direktiftir.
11. 97/78/EC sayılı Konsey Direktifi bir sigortacılık grubundaki sigorta şirketlerinin denetimi hakkındaki direktiftir.

Yukarıda açıklandığı üzere Türk mevzuatında yapılması gereken değişiklik ve yenilikler aşağıdaki gibidir:

1. Motorlu taşıt mali sorumluluk sigortası ve hayat dışı sigorta alanlarında sigortacılık faaliyetine başlama ve yürütme ile ilgili koordinasyon direktiflerine uyum sağlanacaktır.

2. Türk mevzuatının AB mevzuatına yaklaştırılması gayesiyle yabancı sigorta şirketlerinin Türkiye’de şube açmaksızın sınır ötesi faaliyette bulunması, Hayatdışı sigortalarda, sigorta hizmetinin Türkiye’de yerleşik sigorta şirketlerinden alınması zorunluluğu, Gerçek kişi sigorta aracılarının (brokerler, prodüktörler ve eksperler) Türk olma

zorunluluğu, konularında mevzuat değişikliklerinin yapılabilmesi AB mevzuatına uyum için gerekmektedir.

3.5.4. AB Müzakere Süreci ve Etki Analizi

Etki analizi yürürlüğe konulması planlanan program, mevzuat, proje gibi öngörülen değişimlerin ekonomik ve sosyal boyutta ne gibi etkileri olacağını inceleyerek ortaya koyan yöntemdir. Dolayısı ile AB müzakere sürecinin getireceği değişimin etkilerini, ortaya çıkabilecek tehdit ve fırsatları , maliyeti ve zamanlamayı önceden belirlenerek buna yönelik ileriye yönelik stratejilerin belirlenmesi için önemli bir araçtır¹³³.

Bu konuda hazırlanan çalışmaların ortak noktası, ekonomik, politik ve hatta sosyal anlamda üçlü bir geçiş/değişim süreci yaşayan Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri'nin ulusal önceliklerinin AB'nin öngördüğü öncelik ve değişimlerle zaman zaman çelişmesidir. Yeni bir sisteme geçişin yarattığı mali zorluklar ile AB'nin uzun yıllar içinde geliştirmiş olduğu uzun ve karmaşık kurallar dizisine uyum sağlamanın getirdiği yüksek maliyetlerin eş zamanlı olarak karşılanması zorunluluğu oldukça tartışılan bir konu olmuştur¹³⁴.

Aday ülkeler açısından önemli mali külfet getirecek mevzuatın uyumlaştırılması için geçiş süresi ve/veya muafiyet talep edilirken Konsey'in bazı alanlarda ikna edilebilmesinde etki analizlerin önemli rolü olmuştur. Diğer taraftan , bu ülke yönetimi, AB üyeliğinin olumlu-olumsuz tüm etkilerini ve bu etkilerin toplumda sosyal ve ekonomik etkilerini ortaya koyan bu analizle süreci daha etkin bir şekilde yönetebilmektedirler.

AB üyeliğinin ülkelere sağlayacağı fayda ve zararları zaman boyutuyla göstermeleri açısından etki analizleri aday ülkeye müzakere sürecinde büyük kolaylık sağlamaktadır. Aday ülkeler açısından en büyük ekonomik fayda AB'ye üyelik sonunda ortaya çıkmaktadır. Ancak üyelik oldukça uzun, zorlu ve bir o kadar da maliyetli bir müzakere ve uyum süreci sonunda elde edilmektedir. Dolayısıyla, aday ülkenin AB'ye katılımı gerçekleşene kadar sürecin doğru olarak yönetilebilmesi ülke ekonomisi ve refahı açısından önemlidir. Bu noktada, etki

¹³³İktisadi Kalkınma Vakfı ,**Düzenleyici etki Analizi Rehberi**, <http://www.ikv.org.tr/pdfs/skaraucaksunum.pdf>.

¹³⁴T.C. Başbakanlık ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, **Düzenleyici Etki Analizleri ve AB Müzakere Süreci**, Mart 2006, ss.4-5.

analizleri uyumlaştırmının olası kazanımlarını ve kayıplarını ortaya koymaları itibariyle, karar-alıcılar açısından önemli başvuru kaynaklarıdır. Ayrıca, geçiş süresi ve istisna taleplerinde Birlik'in ikna edilebilmesinde de etki analizlerinin faydalı olduğu görülmektedir¹³⁵.

Beşinci genişlemede, müzakere sürecinde gerek özel sektör gerekse kamu tarafından bir çok etki analizi çalışması yapılmıştır. Kamuda, merkezi bir birim, farklı kurum ve kuruluşlar tarafından uzmanlık alanlarıyla ilgili olarak hazırlanan etki analizlerinin koordinasyonu ve kalite denetiminden sorumlu olmuştur. Kimi alanlarda özel sektörle işbirliğine gidilmiş ve danışmanlık şirketlerinden faydalanılmış, bazı analizler ise ilgili birim görevlileri tarafından hazırlanmıştır. Kamu tarafından yapılan analizlerde yapılan araştırmanın yetkinliği ve derinliğini arttırmak için uzmanlar kapsamlı eğitim programlarına tabii tutulmuşlardır. Makro analizler daha çok kamu tarafından sürecin başında ülke ekonomisinin nasıl etkileneceğini tespit etmek için hazırlanmıştır. Elde edilen bulgular, müktesebat uyumunun kolay ve zor olacağı alanların belirlenmesini sağlamıştır.

Beşinci genişlemede etki analizlerini hazırlamış uzmanların ülkemize davet edilerek tecrübelerinden faydalanılması, kamudaki etki analizlerinden sorumlu uzmanların eğitilebilmesi açısından faydalı olacaktır.

Katılım için Topluluk mevzuatına uyum sağlanması istisnasız uyulması gereken bir koşuldur. Ancak etki analizleri vasıtasıyla, Türkiye açısından hassas konularda uyumlaştırmının nasıl gerçekleştirileceği ve zamanlaması hususunda söz sahibi olmak mümkündür. Süreç politiktir ve sonucun belirlenmesinde elbette ki politik kaygılar önemli rol oynayacaktır. Ancak gerek Avrupa Birliği gerekse Türkiye teknik müzakereleri politize etmekten kaçındıkları takdirde ve AB'nin geçiş süreleri ve istisnalar hususunda hoşgörülü bir tutum sergilemesi halinde, karşılıklı olarak kazanımların elde edildiği bir süreç yaşanmaması için bir sebep yoktur.

Türkiye'de düzenleyici etki analizleri konusunda çalışmalar başlamış olmasına rağmen yeterli düzeyde değildir. Bazı Bakanlıklarda etki analizlerinin hazırlanmasına yönelik çalışmalar yürütülmektedir. Ancak Kamu Yönetiminin Temek İlkeleri ve Yeniden

¹³⁵T.C. Başbakanlık ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, **Düzenleyici Etki Analizleri ve AB Müzakere Süreci**, Mart 2006, ss.6-7.

Yapılandırılması Hakkında Kanun kapsamında ele alınan etki analizleri, kanun henüz yürürlüğe girmedigi için yasama sürecinde zorunlu hale getirilememiştir¹³⁶..

Ayrıca ülkemizin etki analizlerinin hazırlanması için kurumsal bir yapının da oluşturulması gerekmektedir. Böylece, hazırlanacak analizler için bir çerçeve belirlenmesi, hazırlık aşamasında teknik destek sağlanması, analizlerin kalite kontrollerinin yapılması mümkün olacaktır.

Ülkemiz sigortacılık mevzuatının, AB mevzuatı ile uyumlaştırılmasında geçiş sürecinin sağlıklı ve başarılı yürümesi için sigortacılığın gelişmesini engelleyen faktörlerin giderilmesi amacıyla yönelik olarak dikkate alınması gereken hususlar ile ilgili Sigorta Denetme Kurulunun görüş ve önerileri şöyledir.

- Sigortacılığa duyulan güvensizliğin ve gelişmeyi engelleyen sosyal etkenlerin giderilmesi, sigortacılık kapasitesinin artmasına yardımcı olacaktır.
- AB sigorta pazarında faaliyet gösteren büyük sigorta şirketleri ile ülkemiz sigorta şirketlerinin adil ve eşit şartlarda hizmet sunma ve rekabet edebilmelerinin temininin sağlanması amacıyla şirketlerin yüksek üretim seviyesine ve yeterli teknik kapasiteye kavuşturulmasına, mali yapılarının güçlendirilmesine ve küçük şirketler arasında birleşmelerin teşvikine yönelik hükümlere mevzuatta yer verilmelidir.
- Sigortacılığın düzenlenmesi ve denetimi yapacak kamu otoritesinin Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu yapılanma tarzına benzer şekilde, özerk Sigortacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu olarak yeniden yapılanmasında yarar bulunmaktadır.
- Tek Pazar kurallarının uygulanmasında, en önemli sorumluluk üye ülkelere düştüğünden, sigorta mevzuatına uygun hareket etmeyen sigorta şirketleri, aracılar,

136 İzmir Ticaret Odası, Düzenleyici etki analizler Semineri,, Lütfi Kırdar Kongre ve Sergi Sarayı, 08.Şubat.2006

ekspertler, bağımsız denetim kuruluşları ve sigorta ile ilgili kuruluşlar hakkında etkin ve caydırıcı cezai müeyyideler kanunda yer almalıdır.

- Kanunda, piyasa ekonomisi ile bütünleşmeyi sağlayacak, sigorta şirketlerinin ve sigorta aracılarının haksız rekabetini ve kural dışı hareketlerini önleyecek AB normlarına uygun yeni düzenlemelere yer verilmelidir.
- Bankalarda olduğu gibi sigorta şirketlerinde de iç denetim teşkilatı kurulmalı, şirketlerin denetiminde erken uyarı sistemine yardımcı olmak üzere Bağımsız Dış denetim Kuruluşlarına ilişkin yeni düzenlemeler yapılmalı ve düzenleyecekleri raporlarda yer alacak mali tablo ve dip notlar için standartlar getirilmelidir.
- AB tam üyeliğine geçiş sürecinde, önce ulusal mevzuat arasındaki (Sigorta Murakabe Kanunu, Türk Ticaret Kanunu ve Vergi Kanunları arasındaki uygulamaya yönelik farklılıkların) giderilmesine yönelik düzenlemeler yapılmalıdır.
- Hayat prim portföyünün ve yatırım gelirlerinin korunması için enflasyona karşı tedbirler alınmalıdır. Yangın, sağlık ve hayat sigortalarında vergi muafiyeti getirilmelidir.

AB üyeliğine geçiş sürecinde; ülkemiz sigortacılığının gelişmesini engelleyen faktörlerin ve aksaklıkların giderilmesine yönelik hükümlerin uygulanmaya konması ve hizmet sunmada şirketlerin AB üye sigorta şirketleri ile rekabet edebilir duruma getirilmesi gerekmektedir.

3.6 TÜRK SİGORTA SEKTÖRÜNÜ DÜZENLEYEN MEVZUAT

Türkiye'de sigortacılık sektörü Hazine Müsteşarlığı tarafından düzenlenmekte ve denetlenmektedir. Sigortacılık sektörünün düzenlenmesi ve buna ilişkin politikaların uygulanması Sigortacılık Genel Müdürlüğü, denetlenmesi ise Sigorta Denetleme Kurulu

tarafından yapılmaktadır. Her iki kurum da düzenleme ve denetlemenin en yüksek seviyede uyumunun sağlanması açısından Hazine Müsteşarlığına bağlı faaliyet göstermektedir. Bunun yanı sıra, farklı devlet kurumları tarafından uygulanan ekonomik politikaların uyumunun temin edilebilmesi amacıyla Hazine Müsteşarlığı da Ekonomiden Sorumlu Devlet Bakanına bağlıdır.

AB mevzuatı ile daha ileri seviyede bir uyum sağlayacak olan ve uzun zamandır çıkması beklenen **Sigortacılık Yasası** 14.Haziran.2007 tarihli 26552 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kanundan önce de AB sigortacılık mevzuatının ana prensipleri halihazırda Türk sigortacılık mevzuatına uyarlanmıştır. Şirketlerin sigortacılık faaliyeti yapabilmesi izin ve ruhsata tabidir. Yönetici ve ortaklara ilişkin kurallar AB'nin kurallarıyla aynıdır.

Türk Sigortacılık Mevzuatı AB'de olduğu gibi hayat ve hayat-dışı arasında bir fark gözetmemektedir. Bu iki ana sigorta branşı tek bir mevzuat altında toplanmıştır. 1998 yılının başlangıcından itibaren sigorta şirketlerine hayat ve hayat-dışı işlemlerini ayırma zorunluluğu getirilerek AB mevzuatı ile uyum yolunda ilk adımlar atılmıştır.

1990 yılında tarifelerin serbestleştirilmesi yine AB'ye uyum açısından atılan adımlardan biridir.

AB'ye uyum çerçevesinde yeniden düzenlenen "Sigortacılık Kanunu" çerçevesinde; sigortacılık sisteminin açık ve objektif kurallar ile sağlıklı işlemesi, sözleşme şartlarının zamanında yerine getirilmesi, sigorta şirketlerinin mali yapılarının güçlendirilmesi ve devletin denetim faaliyetinde bulunması amaçlanmaktadır. Yeni düzenlemeyle; devlet müdahalesi, sigortalıyı, sigorta ettireni ve sigorta sözleşmesinin tarafları dışında sigorta şirketine karşı tazminat talebinde bulunma hakkını kazanmış üçüncü kişilerin korunmasını sağlamaktadır.

Yeni Sigortacılık Kanunu ile sigorta sektörüne getirilen temel değişiklikler aşağıdaki gibidir:

- Yeni düzenlemenin getirdiği yeniliklerden birisi, AB müktesebatına uyum sağlamak amacıyla "Sigorta Murakabe Kanunu"nda yer alan "kuruluş ön izni" kaldırılarak

"faaliyet izni" esası getirildi. Bu durumda, kendi özel mevzuatına göre kurulan şirketler, sadece "faaliyet izni için" müsteşarlıktan izin alma durumunda kalacaklardır AB müktesebatına uyum sağlanabilmesini sağlayabilmek amacı ile, yabancı sigorta ve reasürans şirketlerinin, Türkiye'de faaliyet göstermesine ilişkin usul ve esasları belirleme yetkisi Bakanlar Kurulu'na verilmektedir.

- Sigorta şirketlerinin nakden ödenmiş sermayesi ruhsat talep edilen sigorta branşları için öngörülen sermaye tutarları ile verilmek istenen teminatlara bağlı olarak, beş milyon Türk Lirasından az olmamak kaydıyla, Müsteşarlıkça belirlenecek miktara yükseltmek zorundadır. Sigorta şirketlerinin sigortacılık mevzuatına aykırı hareket etmeleri, sigorta sözleşmesi ile ilgili kişilerin hak ve menfaatlerini tehlikeye düşürmeleri halinde Bakanlık tarafından şirketin bir yada tüm branşlarında ruhsatı iptal edilebilecektir. Ayrıca şirketin faaliyetleri bir yıldan fazla olmamak kaydıyla geçici olarak durdurulabilecektir. Eskisinden farklı olarak, minimum sermayeye ek olarak branş bazında sermaye uygulaması gelmiştir.
- Ruhsat talebinin Müsteşarlıkça reddi açık kurallara bağlandı Hazine Müsteşarlığı, ruhsatlarını iptal ettiği veya fona devredilen şirketin iflasını isteyecektir. İflas eden sigorta şirketinin bir yıldan uzun süreli sigorta portföyünü devralmayı kabul eden bir şirket bulunduğu halde, Hazine Müsteşarlığı'nın izni ile tasfiye tamamlanmadan devredilecektir. Ayrıca, yönetim kurulu başkanı, üyeler ile genel müdürü, genel müdür yardımcılarının iflasa neden olduklarının tespiti halinde Hazine Müsteşarlığı sigorta şirketlerine verdikleri zararları sınırlı olarak, bunların şahsen iflaslarına mahkemece karar verecektir.
- Kurucu, yönetici ve denetçiler için “güvenilir kişi olma şartı” getirildi.
- Garanti Hesabının kapsamı genişletilerek Güvence Hesabı oluşturulması öngörüldü. Sigortacılık sektörüne duyulan güveni artırmak, sigortalıların hak ve alacaklarını karşılamak üzere Sigorta Güvence Fonu oluşturulmaktadır. Zorunlu sigortalara ilişkin olarak aşağıdaki koşulların oluşması halinde ortaya çıkan zararların bu sigortalılarla saptanan geçerli teminat miktarlarına kadar karşılanması amacıyla Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde Güvence Hesabı oluşturulur. Hesabın gelirleri;

birinci fıkrada belirtilen zorunlu sigortalar ve yeşil kart sigortaları için tahsil edilen toplam primlerin yüzde biri oranında sigorta şirketlerince ödenecek katılma payları ile sigorta ettirenlerden safi primlerin yüzde ikisi oranında tahsil edilecek katılma paylarından oluşur. Bakan, bu oranları binde beşe kadar indirmeye veya tekrar kanunî sınırlarına kadar yükseltmeye yetkilidir.

- Değişikliklerden diğeri, Türkiye Sigorta Şirketleri Birliği'nin görev yetkileri de yeniden düzenlenmektedir. Buna göre, sigorta ve reasürans şirketlerinin genel kurulda seçme ve seçilme hakkı ile ilişkilendirilen "Levha" sistemi getirilmiştir. Bu doğrultuda, levhadan silinmeye ilişkin usul ve esaslar da belirlenmiştir. Ayrıca, müsteşarlığa Birlik Genel Kurulu'nda temsilci bulundurulabilme hakkı tanınmıştır. Böylelikle, sektörün tüm sorunlarının ortaya konulduğu ve tartışıldığı bir platformda müsteşarlık da yer alacaktır. Kanunla, sigorta acenteliği mesleğinin ve acentelik hizmetinin gelişmesi ve yaygınlaşmasının sağlanması, mesleki dayanışmanın güçlendirilmesi ve mesleğin kurumsallaşması amaçlanmaktadır. Bunun için yapılan düzenlemeyle; Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği nezdinde Sektör Meclisi ile İcra Komitesi oluşturulmaktadır. İcra Komitesi'nin görevleri arasında; sigorta acenteliğinin meslek olarak kurumsallaştırılması ve standartlarının belirlenmesi işlevlerinin yanı sıra levha sistemine ilişkin gerekli işlemlerin yürütülmesi, sigorta acenteliği ile ilgili konularla sınırlı olmak üzere disiplin cezası verme yetkisi getirilmiştir.
- Yeni düzenleme ile tarifelerin ilke olarak serbestçe belirlenmesi getirildi. Sigorta tarifeleri, sigortacılık esasına ve genel kabul görmüş aktüeryal tekniklere uygun olarak sigorta şirketleri tarafından serbestçe belirlenir. Ancak, bu Kanuna ve diğer kanunlara göre ihdas edilen zorunlu sigortaların teminat tutarları ile tarife ve talimatları Bakan tarafından tespit olunur ve Resmî Gazetede yayımlanır sigorta sözleşmelerinin genel şartlarının belirlenmesini, sigorta şirketlerine bırakmaktadır. Tasarıda sigorta tarifeleri de zorunlu sigortalar, deprem ve bir yıldan uzun süreli hayat, sağlık sigortaları hariç olmak üzere sigorta şirketleri tarafından serbestçe belirlenebilecektir.
- Yeni Kanuna göre teknik karşılıklar yeniden düzenlendi ve ilave teknik karşılıklar getirildi. Sigorta ve reasürans şirketleri sigorta sözleşmelerinden doğan

yükümlülükleri için teknik karşılık ayıracaklardır. Ayrıca sigorta şirketleri teknik karşılıkları aşmayacak şekilde Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenecek oran ve tutarda teminat tesis edeceklerdir. Hazine Müsteşarlığı, gerekli gördüğü hallerde teminatları tazminat ödemelerinde kullanılmak üzere kısmen yada tamamen serbest bırakabileceği gibi, teminat tesisini kısmen veya tamamen kaldırabilecektir.

- Mali bünye zafiyeti sayılan haller eskisine göre daha açık şekilde düzenlenerek . mali bünye zafiyeti durumundaki müdahale sistemi daha etkin kılındı. Bir sigorta veya reasürans şirketinin minumum garanti fonu tutarını karşılayamadığının, tesis etmesi gereken teminatı tesis edemediğinin, teknik karşılıkları karşılayacak yeterli veya teknik karşılıklara uygun varlıklarının bulunmadığının ya da sözleşmelerden doğan yükümlülüklerini yerine getiremediğinin yahut şirketin malî bünyesinin sigortalıların hak ve menfaatlerini tehlikeye düşürecek derecede zayıflamakta olduğunun tespiti hallerinde, Bakan uygun bir süre vererek, malî bünyenin güçlendirilmesine yönelik olarak ilgili sigorta ve reasürans şirketinden gerekli önlemleri almasını isteyecektir. Buna göre sigorta şirketlerinin yükümlülüklerini yerine getiremeyecek duruma düşmesi halinde, sigorta portföyü başka bir sigorta şirketine devredilecektir.
- Hazine Müsteşarlığı, ruhsatlarını iptal ettiği veya fona devredilen şirketin iflasını isteyecektir. İflas eden sigorta şirketinin bir yıldan uzun süreli sigorta portföyünü devralmayı kabul eden bir şirket bulunduğu halde, Hazine Müsteşarlığı'nın izni ile tasfiye tamamlanmadan devredilecektir. Ayrıca, yönetim kurulu başkanı, üyeler ile genel müdürü, genel müdür yardımcılarının iflasa neden olduklarının tespiti halinde Hazine Müsteşarlığı sigorta şirketlerine verdikleri zararları sınırlı olarak, bunların şahsen iflaslarına mahkemece karar verecektir.
- Yeni Kanuna göre; acentelik ve eksperlik sistemleri yeniden düzenlendi. Acente ve eksperler için TOBB bünyesinde mesleki örgütlenme getirildi. Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen sözleşme esasları dahilinde çalışacak olan acenteler, emeklilik sigortalıları için aracılık eden yada bunları emeklilik şirketi adına yapan, prim toplama yetkisi verilen acentelerin Hazine Müsteşarlığı'ndan ruhsat

alması gerekecektir. Sözleşme yapma veya prim tahsil etme yetkisi olan acenteler, acentelik dışında başka bir ticari faaliyette bulunamayacaklardır. Sözleşme yapma veya prim tahsil etme yetkisine sahip acenteler Sigorta Şirketleri Birliği nezdinde tutulan Yetkili Acenteler Sicili'ne kaydolacaktır. Sigorta acenteliği mesleğinin ve acentelik hizmetinin gelişmesi ve yaygınlaşmasının sağlanması, mesleki dayanışmanın güçlendirilmesi ve mesleğin kurumsallaşması amacı ile TOB nezdinde Sektör Meclisi ile İcra Komitesi oluşturulacaktır. İcra Komitesi'nin görevleri arasında; sigorta acenteliğinin meslek olarak kurumsallaştırılması ve standartlarının belirlenmesi işlevlerinin yanı sıra levha sistemine ilişkin gerekli işlemlerin yürütülmesi, sigorta acenteliği ile ilgili konularla sınırlı olmak üzere disiplin cezası verme yetkisi vardır.

- Sigortalı ile sigorta şirketi arasındaki ihtilafların hızlı çözümü için “Tahkim” müessesesi öngörüldü. Bu maddeye göre, sigorta ettiren veya sigorta sözleşmesinden menfaat sağlayan kişiler ile riski üstlenen taraf arasında sigorta sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümü amacıyla Birlik nezdinde Sigorta Tahkim Komisyonu oluşturulur. Sigortacılık yapan kuruluşlardan, sigorta tahkim sistemine üye olmak isteyenler, durumu yazılı olarak Komisyona bildirmek zorundadır. Sigorta tahkim sistemine üye olan kuruluşlarla uyuşmazlığa düşen kişi, uyuşmazlık konusu sözleşmede özel bir hüküm olmasa bile tahkim usûlünden faydalanabilir.
- Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin yapılanması ve üyeliğe ilişkin uygulama esaslarında değişiklik yapıldı. Birlik üyesi olan sigorta şirketi ve reasürans şirketinin, Birlik Yönetim Kurulu tarafından derhal Levhaya kaydedilmesi şartı getirildi.
- Sigortacılık Eğitim Merkezi kurulmuştur. Bu düzenlemeye göre, Bakan, sigortacılıkla ilgili özellik taşıyan konular için gerekli sınavların tarafsız bir şekilde yapılması, yurt içi veya yurt dışı ya da uluslararası anlaşmalar çerçevesindeki eğitim taleplerinin karşılanması ve benzeri amaçlarla sigortacılık eğitim merkezi kurmaya yetkilidir.

4. BÖLÜM

KASKO FİYATLANDIRMA MODELİ

Sigortacılıkta fiyatlandırma ile ilgili teorik modelleme üzerine çalışmalar yapıldığı literatürde rastlanmaktadır¹³⁷. Fakat veriler kullanılarak modellemeye pek rastlanmamaktadır.

4.1 Araştırma Metodolojisi

4.1.1 Araştırmanın Amacı

Türkiye’de sigortacılık henüz hak ettiği konuma gelememiştir. Ancak son yıllarda ekonomideki olumlu gelişmelere paralel olarak sigortacılık sektöründe de önemli ilerlemeler kaydedilmiştir. Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından yayınlanan 2005 yılı raporuna göre , sektörün aktif büyüklüğü bir önceki yıla göre %46 oranında artarak 2005 yılında 15.5 milyar YTL’ye, direkt prim üretimi %15 oranında artışla 7.6 milyar YTL’ye, poliçe sayısı ise %15 oranında artışla 29 milyona ulaşmıştır. Diğer taraftan 2005 yılı sonu itibariyle Bireysel Emeklilik Sistemindeki katılımcı sayısı 696.508, sözleşme sayısı 725.822, sistemdeki katılımcılara ait toplam fon tutarı ise 1.191.549.431.-YTL. olmuştur. Bu gelişmeler ülkemiz sigortacılığının sahip olduğu potansiyelin hayata geçirilmesi bakımından umut verici bulunmaktadır.

Sigortacılığın geliştirilmesi ve bilimsel esaslar dahilinde yürütülebilmesi için sektöre ait verilerin sağlıklı ve güvenilir bir biçimde toplanması ve analiz edilmesi büyük önem taşımaktadır.. Bu çalışmanın amacı, sektörde lokomotif görevini gören Kasko sigortalarında ödenecek hasar ile sigortalının yaşı, mesleği, ikametgahı, aracın markası, modeli, sigorta bedeli arasındaki ilişkiler incelenmiştir.

¹³⁷ J.D. Cummins., **Risk Management and the Theory of the Firm**, Journal of Risk and Insurance, Vol. 43, 1976.

J.D. Cummins., **Statistical and Financial Models of Insurance Pricing and the Insurance Firm**, Journal of Risk and Insurance, Vol. 58, No:2, 1991.

4.1.2. Veri Toplama Yöntemi

Araştırmada kullanılan veriler TRAMER (Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi) izni ile araştırmada kullanılmak üzere temin edilmiştir. Veriler Türkiye’de sigortacılık sektöründe hizmet vermekte olan yerli ve yabancı sigorta şirketlerinden ortak olarak toplanan bilgiler ile hazırlanan havuzdan rasgele olarak seçilmiştir. 2005 yılında düzenlenen poliçelere ilişkin verilerdir.

4.1.3 Araştırma Türü

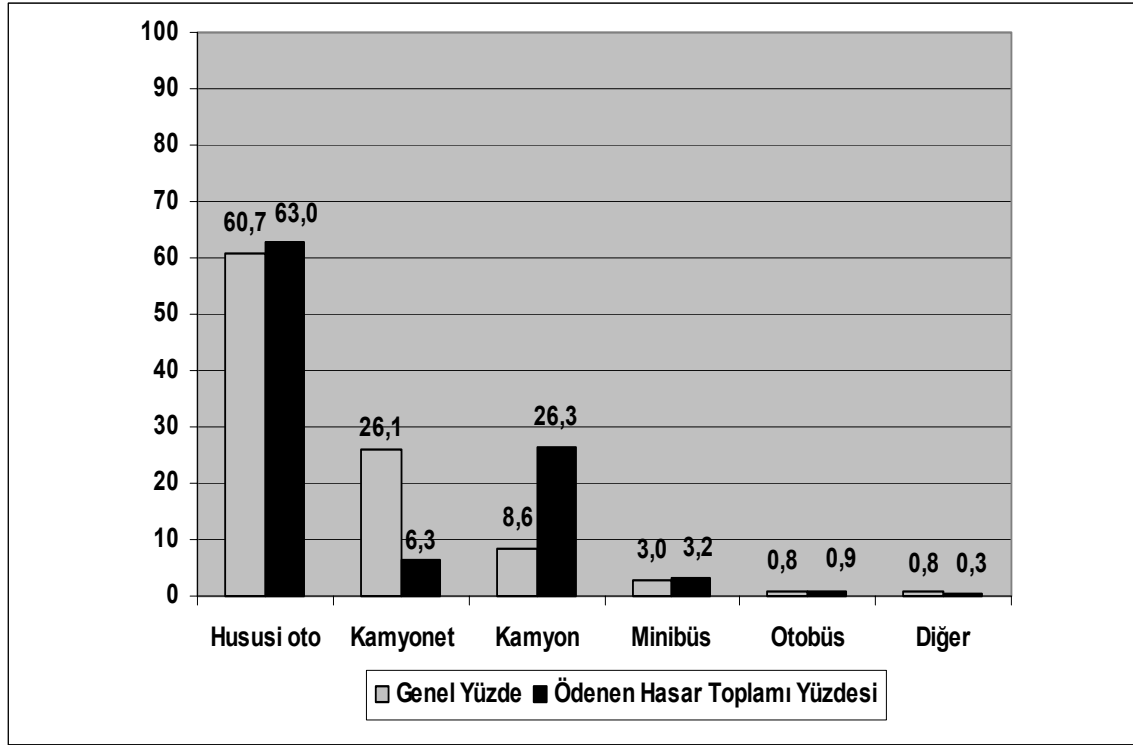
Araştırma amacı kapsamında tanımlayıcı araştırma yöntemi tercih edilmiştir. Tanımlayıcı araştırma modelinde amaç, eldeki problemi, bu problemle ilgili durumları değişkenleri ve değişkenler arasındaki ilişkileri tanımlamaktır. Bilimsel araştırmalarda değişkenler arasındaki ilişki düzeylerini belirleyebilmek amacıyla çeşitli tanımlayıcı istatistik teknikler yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu çalışmada araştırma sonucu elde edilen bulguların anlamlı bir biçimde yorumlanması ve raporlanması için SPSS istatistik çözümleme yazılımından faydalanılmıştır.

4.2 Araştırma Bulguları

Araştırmada yer alan değişkenlere ilişkin frekans dağılımları şu şekildedir;

Araç kullanım türlerine göre dağılım incelendiğinde %60.7’sinin hususi oto, %26.1’inin kamyonet, %8.6’sının kamyon, %3’ünün minibüs, %0.8’inin otobüs, %0.8’inin ise diğer araçlar olduğu görülmektedir. Araçların ödenen hasar adedi yüzdesi dağılımları incelendiğinde ise hususi otoların %63’üne, kamyonetlerin %6.3’üne, kamyonların %26.3’üne, minibüslerin %3.2’sine, otobüslerin %0.9’una, diğer araçların ise %0.3’üne hasar ödenmiştir. Hususi otoların 6.143 tanesine, kamyonların 618 tanesine, kamyonetlerin 2.563 tanesine, minibüslerin 309 tanesine, otobüslerin 89 tanesine ve diğer araçların 25 tanesine hasar ödenmiştir. Ödenen hasar toplamaları ise hususi araçlarda 11.752.785, kamyonlarda 3.262.381, kamyonetlerde 5.013.393, minibüslerde 619.860, otobüslerde 180.907, diğer araçlarda ise 101.056YTL’dir. Ödenen toplam hasar adedi 9.747 ve ödenen toplam hasar bedeli ise 20.930.381YTL’dir.

Grafik 24 Araç kullanım türlerine göre adeti ve ödenen hasar adedi dağılımı(%)



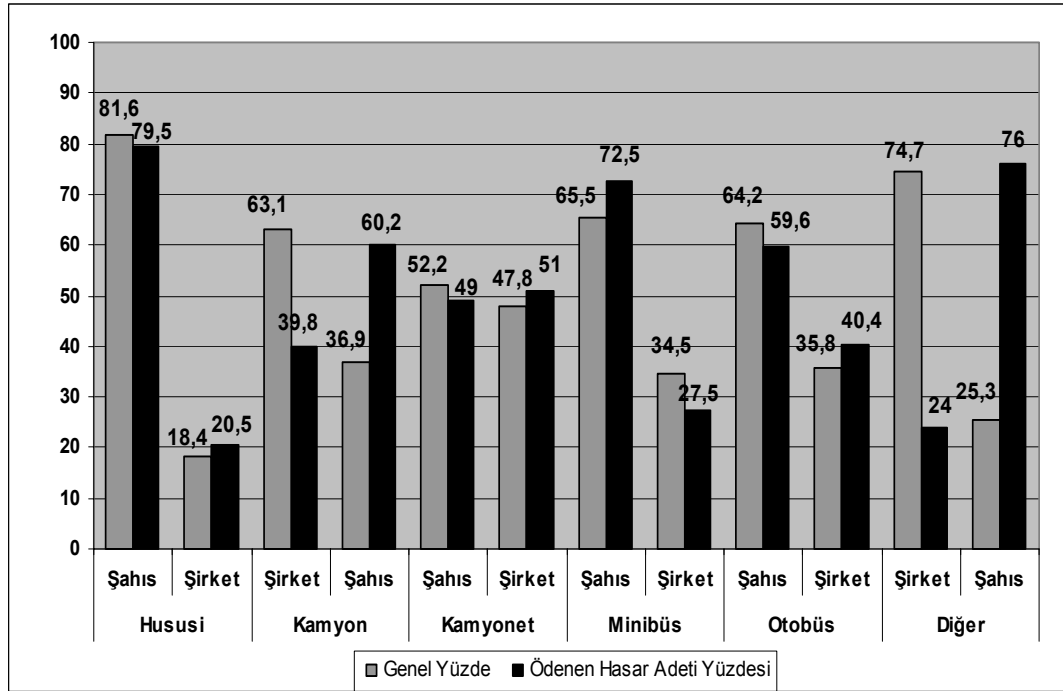
Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır.

Tablo 20 Araç kullanım türlerine göre adeti ve ödenen hasar adedi ve toplamı dağılımı

	Frekans	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
Hususi oto	17.920	60,7	6.143	63	11.752.785	56,2
Kamyonet	7.712	26,1	618	6,3	3.262.381	15,6
Kamyon	2.553	8,6	2.563	26,3	5.013.393	24
Minibüs	876	3	309	3,2	619.860	3
Otobüs	243	0,8	89	0,9	180.907	0,9
Diğer	233	0,8	25	0,3	101.056	0,5
	29.537	100	9747	100	20.930.381	100

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Grafik 25 Araç kullanım türleri ve tarzlarına göre adeti ve ödenen hasar adedi dağılımı(%)



Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Tablo 21 Araç kullanım türleri ve tarzlarına göre adeti ve ödenen hasar adedi ve toplamının dağılımı

		Frekans	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
Hususi	Şahıs	14.629	81,6	4.881	79,5	8.991.822	76,5
	Şirket	3.291	18,4	1.262	20,5	2.760.963	23,5
	Toplam	17.920	100	6.143	100	11.752.785	100
Kamyon	Şirket	1.611	63,1	246	39,8	1.177.536	36,1
	Şahıs	942	36,9	372	60,2	2.084.845	63,9
	Toplam	2.553	100	618	100	3.262.381	100
Kamyonet	Şahıs	4.026	52,2	1.257	49	2.421.421	48,3
	Şirket	3.686	47,8	1.306	51	2.591.972	51,7
	Toplam	7.712	100	2.563	100	5.013.393	100
Minibüs	Şahıs	574	65,5	224	72,5	467.984	75,5
	Şirket	302	34,5	85	27,5	151.876	24,5
	Toplam	876	100	309	100	619.860	100
Otobüs	Şahıs	156	64,2	53	59,6	105.695	58,4
	Şirket	87	35,8	36	40,4	75.212	41,6
	Toplam	243	100	89	100	180.907	100
Diğer	Şirket	174	74,7	6	24	23.518	23,3
	Şahıs	59	25,3	19	76	77.538	76,7
	Toplam	233	100	25	100	101.056	100

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Araç kullanım türleri ve tarzlarına göre araçların dağılımı incelendiğinde hususi otoların %81.6'sının şahıs, %18.4'ünün şirket, kamyonların %63.1'inin şirket, %39.6'sının şahıs, kamyonetlerin %52.2'sinin şahıs, %47.8'inin şirket, minibüslerin %65.5'inin şahıs, %34.5'inin şirket, otobüslerin %64.2'sinin şahıs, %35.8'inin şirket, diğer araçların ise %74.7'sinin şirket, %25.3'ünün şahıs aracı olduğu Tablo 11.'de görülmektedir. Araçların ödenen hasar yüzdesi dağılımları incelendiğinde hususi otolarda şahıs araçlarının %79.5'ine, şirket araçlarının %20.5'ine, kamyonlarda şirket araçlarının %39.8'ine, şahıs araçlarının %60.2'sine, kamyonetlerde şahıs araçlarının %49'una, şirket araçlarının %51'ine, minibüslerde şahıs araçlarının %72.5'ine, şirket araçlarının %27.5'ine, otobüslerde şahıs araçlarının %59.6'sına, şirket araçlarının %40.4'üne, diğer araçlarda ise şirket araçlarının %24'üne, şahıs araçlarının %76'sına hasar ödenmiştir. Hususi otoların 6.143 tanesine, kamyonların 618 tanesine, kamyonetlerin 2.563 tanesine, minibüslerin 309 tanesine, otobüslerin 89 tanesine ve diğer araçların 25 tanesine hasar ödenmiştir. Ödenen hasar toplamı ise hususi araçlarda 11.752.785, kamyonlarda 3.262.381, kamyonetlerde 5.013.393, minibüslerde 619.860, otobüslerde 180.907, diğer araçlarda ise 101.056YTL'dir.

Tablo 22 Araç kullanım türleri ve model yıllarına göre adeti ve ödenen hasar adeti ve toplamının dağılımı

		Frekans	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
Hususi oto	1991-1992	217	1,2	60	1,0	107.024	0,9
	1993-1994	691	3,9	184	3,0	263.353	2,2
	1995-1996	977	5,5	337	5,5	535.451	4,6
	1997-1998	2.612	14,6	874	14,2	1.406.022	12,0
	1999-2000	4.073	22,7	1.430	23,3	2.538.151	21,6
	2001-2002	2.739	15,3	944	15,4	1.817.699	15,5
	2003-2004	3.995	22,3	1.437	23,4	2.878.303	24,5
	2005-2006	2.616	14,6	877	14,3	2.206.781	18,8
	Toplam	17.920	100	6.143	100	11.752.785	100
Kamyon	1991-	70	2,7	10	1,6	42.381	1,3

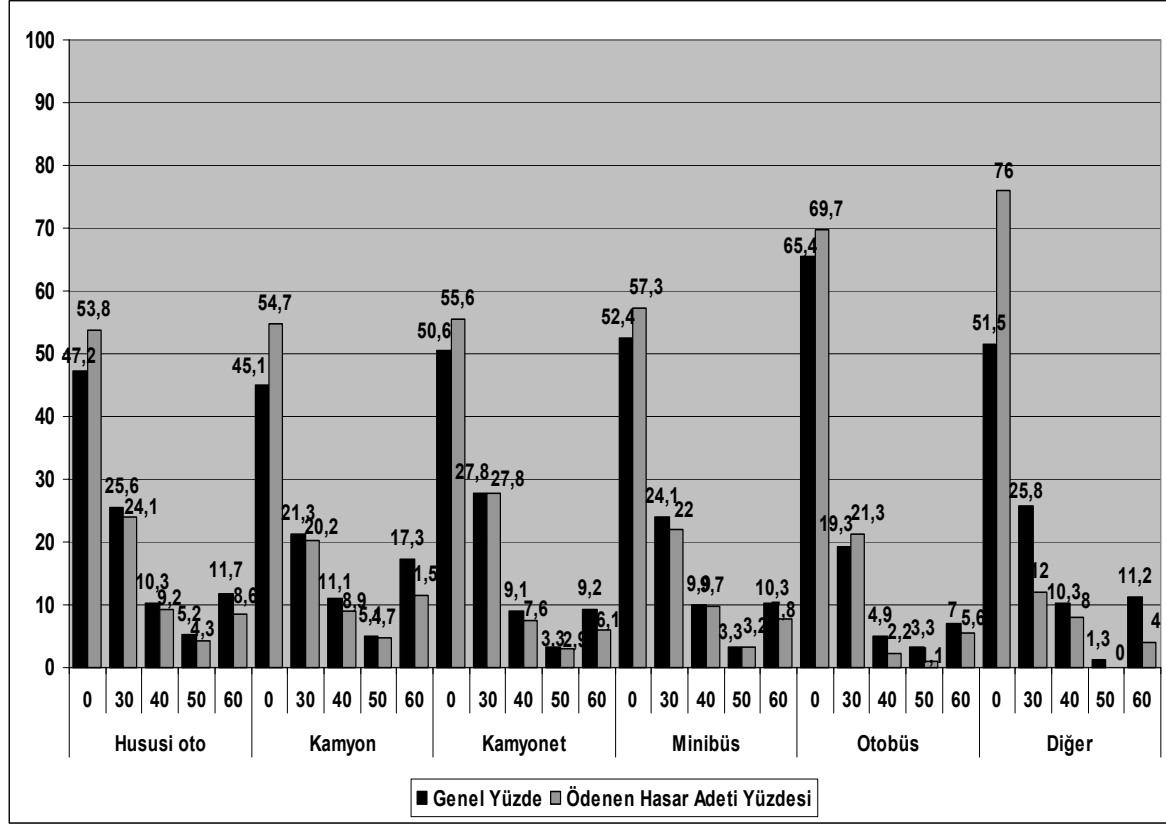
		Frekans	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
	1992						
	1993-1994	100	3,9	11	1,8	22.472	0,7
	1995-1996	114	4,5	17	2,8	114.608	3,5
	1997-1998	363	14,2	90	14,6	292.875	9,0
	1999-2000	357	14,0	92	14,9	325.931	10,0
	2001-2002	283	11,1	71	11,5	285.402	8,7
	2003-2004	600	23,5	152	24,6	951.786	29,2
	2005-2006	666	26,1	175	28,3	1.226.926	37,6
	Toplam	2.553	100	618	100	3.262.381	100
Kamyonet	1991-1992	22	0,3	1	0,0	120	0,0
	1993-1994	61	0,8	12	0,5	13.023	0,3
	1995-1996	123	1,6	22	0,9	23.527	0,5
	1997-1998	536	7,0	141	5,5	155.153	3,1
	1999-2000	923	12,0	276	10,8	406.134	8,1
	2001-2002	806	10,5	262	10,2	454.767	9,1
	2003-2004	2.723	35,3	965	37,7	2.050.760	40,9
	2005-2006	2.518	32,7	884	34,5	1.909.909	38,1
	Toplam	7.712	100	2.563	100	5.013.393	100
Minibüs	1991-1992	5	0,6	2	0,6	6.152	1,0
	1993-1994	7	0,8	1	0,3	213	0,0
	1995-1996	15	1,7	2	0,6	1.673	0,3
	1997-1998	105	12,0	32	10,4	68.913	11,1
	1999-2000	173	19,7	66	21,4	112.091	18,1

		Frekans	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
	2001-2002	154	17,6	52	16,8	101.150	16,3
	2003-2004	200	22,8	71	23,0	180.144	29,1
	2005-2006	217	24,8	83	26,9	149.525	24,1
	Toplam	876	100	309	100	619.860	100
Otobüs	1991-1992	5	2,1	1	1,1	1.394	0,8
	1993-1994	4	1,6	1	1,1	410	0,2
	1995-1996	11	4,5	4	4,5	9.175	5,1
	1997-1998	36	14,8	9	10,1	4.268	2,4
	1999-2000	36	14,8	12	13,5	11.833	6,5
	2001-2002	21	8,6	7	7,9	15.136	8,4
	2003-2004	54	22,2	22	24,7	99.516	55,0
	2005-2006	76	31,3	33	37,1	39.176	21,7
	Toplam	243	100	89	100	180.907	100
Diğer	1991-1992	-	-	0	0,0	0	0,0
	1993-1994	8	3,4	1	4,0	3.800	3,8
	1995-1996	4	1,7	0	0,0	0	0,0
	1997-1998	15	6,4	1	4,0	5.220	5,2
	1999-2000	34	14,6	3	12,0	8.084	8,0
	2001-2002	19	8,2	0	0,0	0	0,0
	2003-2004	70	30,0	4	16,0	8.320	8,2
	2005-2006	83	35,6	16	64,0	75.631	74,8
	Toplam	233	100	25	100	101.056	100

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Araçların kullanım türleri ve model yıllarına göre dağılımları incelendiğinde hususi otoların %1.2'sinin 1991-1992, %3.9'unun 1993-1994, %5.5'inin 1995-1996, %14.6'sının 1997-1998, %22.7'sinin 1999-2000, %15.3'ünün 2001-2002, %22.3'ünün 2003-2004, %14.6'sının 2005-2006, kamyonların %2.7'sinin 1991-1992, %3.9'unun 1993-1994, %4.5'inin 1995-1996, %14.2'sinin 1997-1998, %14'ünün 1999-2000, %11.1'inin 2001-2002, %23.5'inin 2003-2004, %26.1'inin 2005-2006, kamyonetlerin %0.3'ünün 1991-1992, %0.8'inin 1993-1994, %1.6'sının 1995-1996, %7'sinin 1997-1998, %12'sinin 1999-2000, %10.5'inin 2001-2002, %35.3'ünün 2003-2004, %32.7'sinin 2005-2006, minibüslerin %0.6'sının 1991-1992, %0.8'inin 1993-1994, %1.7'sinin 1995-1996, %12'sinin 1997-1998, %19.7'sinin 1999-2000, %17.6'sının 2001-2002, %22.8'inin 2003-2004, %24.8'inin 2005-2006, otobüslerin %2.1'inin 1991-1992, %1.6'sının 1993-1994, %4.5'inin 1995-1996, %14.8'inin 1997-1998, %14.8'inin 1999-2000, %8.6'sının 2001-2002, %22.2'sinin 2003-2004, %31.3'ünün 2005-2006, diğer araçların ise %3.4'ünün 1993-1994, %1.7'sinin 1995-1996, %6.4'ünün 1997-1998, %14.6'sının 1999-2000, %8.2'sinin 2001-2002, %30'unun 2003-2004, %35.6'sının 2005-2006 model yıllarına ait araçlar olduğu Tablo 22'de görülmektedir. Araç kullanım türlerine göre ödenen hasar adedi yüzdesi incelendiğinde ise, hususi otolarda sırasıyla model yıllarına göre %1, %3, %5.5, %14.2, %23.3, %15.4, %23.4, %14.3, kamyonlar için, %1.6, %1.8, %2.8, %14.6, %14.9, %11.5, %24.6, %28.3, kamyonetler için %0, %0.5, %0.9, %5.5, %10.8, %10.2, %37.7, %34.5, minibüslerde %0.6, %0.3, %0.6, %10.4, %21.4, %16.8, %23, %26.9, otobüslerde %1.1, %1.1, %4.5, %10.1, %13.5, %7.9, %24.7, %37.1, diğer araçlarda %4, %0, %4, %12, %0, %16, %64 oranlarında ödenen hasar söz konusudur.

Grafik 26 Araç kullanım türleri ve hasarsızlık oranlarına göre adeti ve ödenen hasar adeti dağılımı(%)



Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Tablo 23 Araç kullanım türleri ve hasarsızlık oranlarına göre adeti ve ödenen hasar adedi ve toplamının dağılımı(%)

		Frekans	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
Hususi oto	0	8.453	47,2	3.304	53,8	6.869.350	58,4
	30	4.585	25,6	1.480	24,1	2.646.766	22,5
	40	1.843	10,3	567	9,2	947.552	8,1
	50	937	5,2	262	4,3	461.843	3,9
	60	2.102	11,7	530	8,6	827.274	7,0
		17.920	100	6.143	100	11.752.785	100
Kamyon	0	1.151	45,1	338	54,7	2.072.630	63,5
	30	545	21,3	125	20,2	682.468	20,9
	40	284	11,1	55	8,9	215.210	6,6
	50	131	5,1	29	4,7	87.792	2,7
	60	442	17,3	71	11,5	204.281	6,3
		2.553	100	618	100	3.262.381	100
Kamyonet	0	3.901	50,6	1.424	55,6	3.106.413	62,0
	30	2.146	27,8	713	27,8	1.256.933	25,1
	40	698	9,1	195	7,6	311.493	6,2
	50	257	3,3	75	2,9	131.601	2,6
	60	710	9,2	156	6,1	206.951	4,1
		7.712	100	2.563	100	5.013.393	100
Minibüs	0	459	52,4	177	57,3	406.531	65,6
	30	211	24,1	68	22,0	113.306	18,3
	40	87	9,9	30	9,7	47.002	7,6
	50	29	3,3	10	3,2	26.923	4,3
	60	90	10,3	24	7,8	26.098	4,2
		876	100	309	100	619.860	100
Otobüs	0	159	65,4	62	69,7	134.343	74,3
	30	47	19,3	19	21,3	27.933	15,4
	40	12	4,9	2	2,2	7.237	4,0
	50	8	3,3	1	1,1	403	0,2
	60	17	7,0	5	5,6	10.992	6,1
		243	100	89	100	180.907	100
Diğer	0	120	51,5	19	76,0	70.156	69,4
	30	60	25,8	3	12,0	20.930	20,7
	40	24	10,3	2	8,0	9.808	9,7
	50	3	1,3	0	0,0	0	0,0
	60	26	11,2	1	4,0	162	0,2
		233	100	25	100	101.056	100

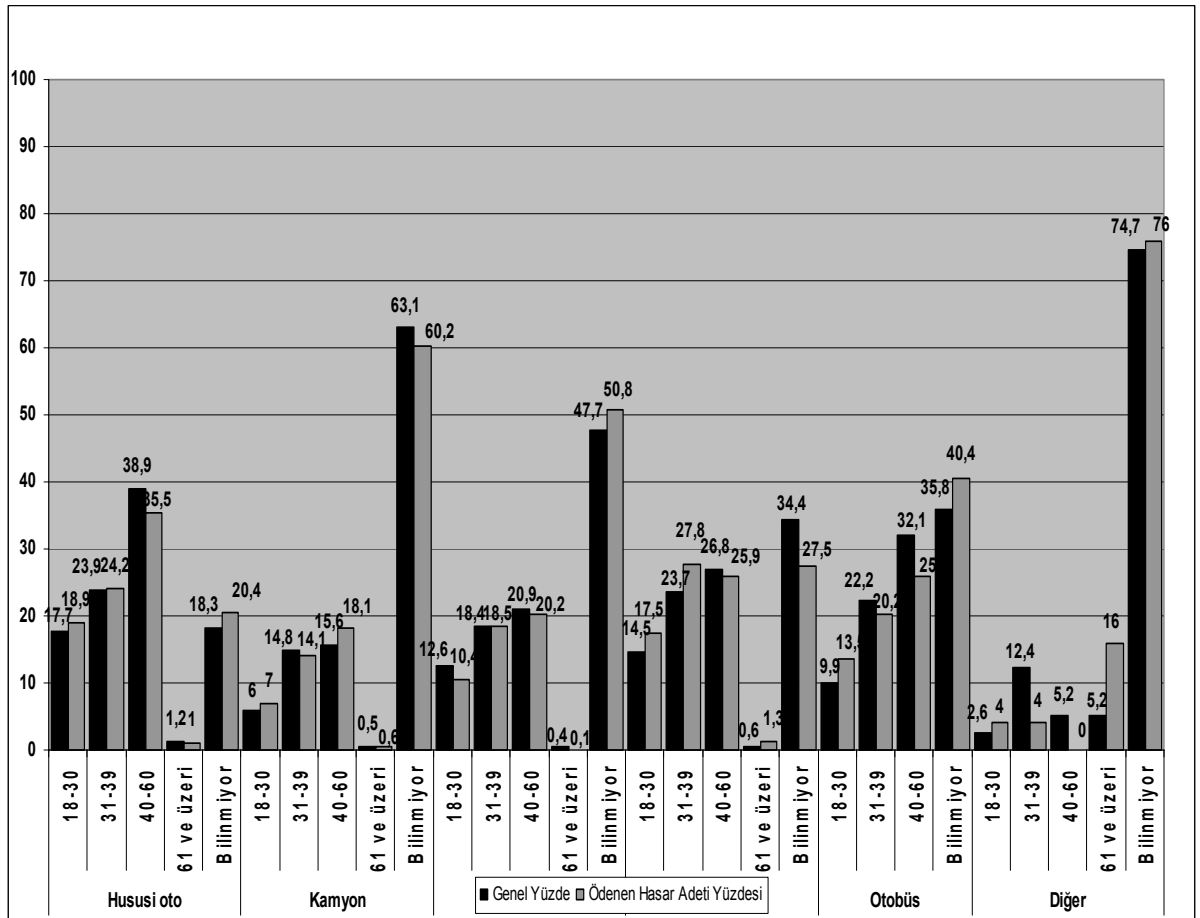
Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Araçların kullanım türleri ve hasarsızlık oranlarına göre dağılımları incelendiğinde hususi otoların %47.2'sinin %0, %25.6'sının %30, %10.3'ünün %40, %5.2'si %50,

%11.7'sinin %60, kamyonların %45.1'inin %0, %21,3'ünün %30, %11.1'inin %40, %5.1'inin %50, %17.3'ünün %60, kamyonetlerin %50.6'sının %0, %27.8'inin %30, %9.1'inin %40, %3.3'ünün %50, %9.2'sinin %60, minibüslerin %52.4'ünün %0, %24.1'inin %30, %9.9'unun %40, %3.3'ünün %50, %10.3'ünün %60, otobüslerin %65.4'ünün %0, %19.3'ünün %30, %4.9'unun %40, %3.3'ünün %50, %7'sinin %60, diğer araçların ise %51.5'inin %0, %25.8'inin %30, %10.3'ünün %40, %1.3'ünün %50, %11.2'sinin %60 hasarsızlık oranına sahip olduğu Tablo 23'te görülmektedir. Araç türlerine göre ödenen hasar adedi yüzdesi incelendiğinde hususi otolar için sırasıyla; %53.8, %24.1, %9.2, %4.3, %8.6, kamyonlar için %54.7, %20.2, %8.9, %4.7, %11.5, kamyonetler için %55.6, %27.8, %7.6, %2.9, %6.1, minibüsler için %57.3, %22, %9.7, %3.2, %7.8, otobüsler için %69.7, %21.3, %2.2, %1.1, %5.6, diğer araçlar için %76, %12, %8, %0, %4'lük dağılım söz konusudur.

Bu tablodan hasarsızlık indirimi verilen poliçelerde hasar frekansının düştüğü açıkça görülmektedir.

Grafik 27 Araç kullanım türleri ve sürücü yaşlarına göre adedi ve ödenen hasar adedinin dağılımı(%)



Tablo 24 Araç kullanım türleri ve sürücü yaşlarına göre adeti ve ödenen hasar adedi ve toplamının dağılımı

		Freka ns	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
Husu si oto	18-30	3.168	17,7	1.160	18,9	3.068.377	26,1
	31-39	4.289	23,9	1.485	24,2	2.712.929	23,1
	40-60	6.968	38,9	2.183	35,5	3.103.050	26,4
	61 ve üzeri	220	1,2	60	1,0	116.008	1,0
	Bilinmiyor/ bulunamadı	3.275	18,3	1.255	20,4	2.752.422	23,4
		17.920	100	6.143	100	11.752.785	100
Kam yon	18-30	153	6,0	43	7,0	500.011	15,3
	31-39	377	14,8	87	14,1	298.229	9,1
	40-60	398	15,6	112	18,1	375.049	11,5
	61 ve üzeri	14	0,5	4	0,6	4.247	0,1
	Bilinmiyor/ bulunamadı	1.611	63,1	372	60,2	2.084.845	63,9
		2.553	100	618	100	3.262.381	100
Kam yonet	18-30	970	12,6	266	10,4	581.073	11,6
	31-39	1.420	18,4	474	18,5	867.429	17,3
	40-60	1.613	20,9	517	20,2	970.639	19,4
	61 ve üzeri	29	0,4	3	0,1	4.299	0,1
	Bilinmiyor/ bulunamadı	3.680	47,7	1.303	50,8	2.589.952	51,7
		7.712	100	2.563	100	5.013.393	100
Mini büs	18-30	127	14,5	54	17,5	184.737	29,8
	31-39	208	23,7	86	27,8	177.592	28,7
	40-60	235	26,8	80	25,9	104.790	16,9
	61 ve üzeri	5	0,6	4	1,3	865	0,1
	Bilinmiyor/ bulunamadı	301	34,4	85	27,5	151.876	24,5
		876	100	309	100	619.860	100
Otob üs	18-30	24	9,9	12	13,5	35.944	19,9
	31-39	54	22,2	18	20,2	54.115	29,9
	40-60	78	32,1	23	25,8	15.636	8,6
	61 ve üzeri	0	0,0	0	0,0	0	0,0
	Bilinmiyor/ bulunamadı	87	35,8	36	40,4	75.212	41,6

		Freka ns	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
		243	100	89	100	180.907	100
Diğer	18-30	6	2,6	1	4,0	4.532	4,5
	31-39	29	12,4	1	4,0	6.642	6,6
	40-60	12	5,2	0	0,0	0	0,0
	61 ve üzeri	12	5,2	4	16,0	12.345	12,2
	Bilinmiyor/ bulunamadı	174	74,7	19	76,0	77.538	76,7
		233	100	25	100	101.056	100

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Araçların kullanım türleri ve sürücü yaşlarına göre dağılımları incelendiğinde hususi otoların %17.7'sinin 18-30, %23.9'unun 31-39, %38.9'unun 40-60, %1.2'isinin 61 ve üzeri yaş gruplarına sahip olduğu, %18.3'ünün ise yaş grubunun bilinmediği, kamyonlarda %6'sının 18-30, %14.8'inin 31-39, %15.6'sının 40-60, %0.5'inin 61 ve üzeri yaş gruplarına sahip olduğu, %63.1'inin ise yaş grubunun bilinmediği, kamyonetlerde %12.6'sının 18-30, %18.4'ünün 31-39, %20.9'unun 40-60, %0.4'ünün 61 ve üzeri yaş gruplarına sahip olduğu, %47.7'sinin ise yaş grubunun bilinmediği, minibüslerde %14.5'inin 18-30, %23.7'sinin 31-39, %26.8'inin 40-60, %0.6'sının 61 ve üzeri yaş gruplarına sahip olduğu, %34.4'ünün ise yaş grubunun bilinmediği, otobüslerde %9.9'unun 18-30, %22.2'sinin 31-39, %32.1'inin 40-60, %35.8'inin ise yaş grubunun bilinmediği, diğer araçlarda ise %2.6'sının 18-30, %12.4'ünün 31-39, %5.2'sinin 40-60, %5.2'sinin 61 ve üzeri yaş gruplarına sahip olduğu, %74.7'sinin ise yaş grubunun bilinmediği sonuçları Tablo 24'de görülmektedir. Araçların kullanım türleri ve sürücü yaşlarına göre ödenen hasar adedi yüzdesi dağılımı incelendiğinde, hususi otolar için sırasıyla %18.9, %24.2, %35.5, %1, %20.4, kamyonlarda %7 %14.1, %18.1, %0.6, %60.2, kamyonetlerde %10.4, %18.5, %20.2, %0.1, %50.8, minibüslerde %17.5, %27.8, %25.9, %1.3, %27.5, otobüslerde %13.5, %20.2, %25.8, %40.4, diğer araçlarda %4, %4, %0, %16, %79 oranları elde edilmiştir.

Tablo 25 Araç kullanım türleri ve sürücülerinin meslek gruplarına göre adeti ve ödenen hasar adedi ve toplamının dağılımı

		Frekans	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
Hususi oto	Bilinmiyor	3.382	18,9	1.180	19,2	2.281.725	19,4
	Devlet memuru	627	3,5	180	2,9	259.845	2,2
	Diğer	5.200	29,0	1.931	31,4	3.991.464	34,0
	Doktor/Hemşire	664	3,7	218	3,5	395.317	3,4
	Emekli	1.080	6,0	308	5,0	608.377	5,2
	Esnaf	2.468	13,8	853	13,9	1.797.495	15,3
	Ev hanımı	210	1,2	52	0,8	82.068	0,7
	Hukuk ile ilgililer	199	1,1	72	1,2	146.342	1,2
	Muhasebeci/M ali müşavir	293	1,6	91	1,5	127.452	1,1
	Mühendis	230	1,3	71	1,2	124.871	1,1
	Öğretmen	2.836	15,8	944	15,4	1.516.207	12,9
	SSK kayıtlı	731	4,1	243	4,0	421.622	3,6
	Toplam	17.920	100	6.143	100	11.752.785	100
Kamyon	Bilinmiyor	444	17,4	102	16,5	428.230	13,1
	Diğer	1.089	42,7	264	42,7	1.493.461	45,8
	Doktor/Hemşire	1	0,0	1	0,2	908	0,0
	Emekli	25	1,0	10	1,6	95.111	2,9
	Esnaf	861	33,7	213	34,5	1.069.494	32,8
	Ev hanımı	2	0,1	0	0,0	0	0,0
	Hukuk ile ilgililer	1	0,0	0	0,0	0	0,0
	Muhasebeci/M ali müşavir	1	0,0	0	0,0	0	0,0
	Mühendis	8	0,3	1	0,2	27.851	0,9
	SSK kayıtlı	121	4,7	27	4,4	147.326	4,5
	Toplam	2.553	100	618	100	3.262.381	100
Kamyonet	Bilinmiyor	1.623	21,0	595	23,2	1.129.255	22,5
	Devlet memuru	41	0,5	12	0,5	11.537	0,2
	Diğer	2.962	38,4	1.028	40,1	2.045.848	40,8
	Doktor/Hemşire	36	0,5	6	0,2	7.297	0,1
	Emekli	213	2,8	49	1,9	132.832	2,6
	Esnaf	2.499	32,4	758	29,6	1.421.219	28,3
	Ev hanımı	17	0,2	6	0,2	15.466	0,3
	Hukuk ile ilgililer	5	0,1	3	0,1	2.103	0,0

		Frekans	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
	Muhasebeci/Mali müşavir	20	0,3	9	0,4	15.858	0,3
	Mühendis	31	0,4	7	0,3	58.334	1,2
	Öğretmen	107	1,4	38	1,5	61.791	1,2
	SSK kayıtlı	158	2,0	52	2,0	111.852	2,2
	Toplam	7.712	100	2.563	100	5.013.393	100
Minibüs	Bilinmiyor	186	21,2	68	22,4	118.786	19,5
	Devlet memuru	3	0,3	1	0,3	206	0,0
	Diğer	290	33,1	105	34,5	239.412	39,2
	Doktor/Hemşire	2	0,2	1	0,3	201	0,0
	Emekli	30	3,4	11	3,6	4.304	0,7
	Esnaf	260	29,7	87	28,6	172.786	28,3
	Ev hanımı	3	0,3	0	0,0	0	0,0
	Hukuk ile ilgililer	2	0,2	1	0,3	2.923	0,5
	Muhasebeci/Mali müşavir	3	0,3	1	0,3	828	0,1
	Mühendis	1	0,1	0	0,0	0	0,0
	Öğretmen	9	1,0	0	0,0	0	0,0
	SSK kayıtlı	87	9,9	29	9,5	70.932	11,6
	Toplam	876	100	304	100	610.378	100
Otobüs	Bilinmiyor	39	16,0	17	21,8	29.828	22,7
	Diğer	75	30,9	32	41,0	77.084	58,7
	Emekli	5	2,1	1	1,3	24	0,0
	Esnaf	98	40,3	27	34,6	23.379	17,8
	Ev hanımı	1	0,4	1	1,3	1.065	0,8
	Öğretmen	1	0,4	0	0,0	0	0,0
	SSK kayıtlı	24	9,9	0	0,0	0	0,0
	Toplam	243	100	78	100	131.379	100
Diğer	Bilinmiyor	72	30,9	9	36,0	16.581	16,4
	Diğer	125	53,6	11	44,0	52.568	52,0
	Emekli	2	0,9	0	0,0	0	0,0
	Esnaf	31	13,3	4	16,0	26.687	26,4
	Mühendis	1	0,4	1	4,0	5.220	5,2
	SSK kayıtlı	2	0,9	0	0,0	0	0,0
	Toplam	233	100	25	100	101.056	100

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Araçların kullanım türleri ve sürücülerin meslek gruplarına göre dağılımları incelendiğinde hususi oto sahiplerinin %18.9'unun mesleğinin bilinmediği, %3.5'inin devlet memuru, %3.7'sinin doktor/hemşire, %6'sının emekli, %13.8'inin esnaf, %1.2'sinin ev hanımı, %1.1'inin hukuk ile ilgili bir meslekte, %1.6'sının muhasebeci/mali müşavir,

%1.3'ünün mühendis, %15.8'inin öğretmen, %4.1'inin SSK'ya kayıtlı, %29'unun ise diğer mesleklerden, kamyon sahiplerinin %17.4'ünün mesleğinin bilinmediği, %1'inin emekli, %33.7'sinin esnaf, %1'inin ev hanımı, %3'ünün mühendis, %4.7'sinin SSK'ya kayıtlı olduğu görülürken, %42.7'sinin ise diğer meslek gruplarından olduğu, kamyonet sahiplerinin %21'inin mesleğinin bilinmediği, %0.5'inin devlet memuru olduğu, %0.5'inin doktor/hemşire, %2.8'inin emekli, %32.4'ünün esnaf, %0.2'sinin ev hanımı, %0.1'inin hukuk ile ilgili, %0.3'ünün muhasebeci/mali müşavir, %0.4'ünün mühendis, %1.4'ünün öğretmen, %2'sinin SSK'ya kayıtlı olduğu, %38.4'ünün diğer meslek gruplarından, minibüs sahiplerinin %21.2'sinin mesleğinin bilinmediği, %0.3'ünün devlet memuru, %0.2'sinin doktor/hemşire, %3.4'ünün emekli, %29.7'sinin esnaf, %3'ünün ev hanımı, %2'sinin hukuk ile ilgili, %3'ünün muhasebeci/mali müşavir, %0.1'inin mühendis, %1'inin öğretmen, %9.9'unun SSK'ya kayıtlı, %33.1'inin diğer mesleklerden olduğu, otobüs sahiplerinin %16'sının mesleğinin bilinmediği, %2.1'inin emekli, %40.3'ünün esnaf, %0.4'ünün ev hanımı, %0.9'unun öğretmen, %9.9'unun SSK'ya kayıtlı, %30.9'unun ise diğer mesleklerden olduğu, diğer araç sahiplerinin %30.9'unun mesleğinin bilinmediği, %0.9'unun emekli, %13.3'ünün esnaf, %0.4'ünün mühendis, %0.9'unun SSK'ya kayıtlı, %53.6'sının ise diğer meslek gruplarından olduğu görülmektedir. Araç kullanım türleri ve sürücülerin meslek gruplarına göre ödenen hasar yüzdesi dağılımı incelendiğinde hususi oto sahiplerinin sırasıyla %19.2, %2.9, %3.5, %5, %13.9, %0.8, %1.2, %1.5, %1.2, %15.4, %4, %31.4, kamyon sahiplerinin %16.5, %0.2, %1.6, %34.5, %0.2, %4.4, %42.7, kamyonet sahiplerinin %23.2, %0.5, %0.2, %1.9, %29.6, %0.2, %0.1, %0.4, %0.3, %1.5, %2, %40.1, minibüs sahiplerinin %22.4, %0.3, %0.3, %3.6, %28.6, %0, %0.3, %0.3, %0, %0, %9.5, %34.5, otobüs sahiplerinin %21.8, %1.3, %34.6, %1.3, %0, %0, %41, diğer araç sahiplerinin %36, %0, %16, %4, %0, %44'üne hasar ödenmiştir.

Araçların kayıtlı oldukları illere göre dağılımda ise tüm illeri kapsayan bir yayılım söz konusudur. İleride yapılacak olan analizlerin daha sağlıklı olması amacıyla iller hasar frekansları ve bölgesel benzerliklerine göre gruplandırılarak 6 gruba ayrılmıştır.

Tablo 26 Araç plaka gruplarına göre adeti ve ödenen hasar adedi ve toplamının dağılımı

		Frekans	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
1. grup	İstanbul	10.410	91,6	3.922	93,7	8.862.792	94,1
	Kocaeli	540	4,8	159	3,8	355.799	3,8
	Sakarya	410	3,6	106	2,5	204.070	2,2
	Toplam	11.360	100	4.187	100	9.422.661	100
2. grup	Adana	468	31,4	162	33,3	259.552	30,4
	Bingöl	252	16,9	88	18,1	219.200	25,7
	Bolu	232	15,6	48	9,9	90.561	10,6
	Diyarbakır	108	7,2	52	10,7	58.242	6,8
	Mardin	65	4,4	28	5,8	42.574	5,0
	Siirt	91	6,1	33	6,8	52.387	6,1
	Şırnak	30	2,0	8	1,6	19.422	2,3
	Iğdır	4	0,3	1	0,2	1.715	0,2
	Yalova	7	0,5	0	0,0	0	0
	Osmaniye	172	11,5	55	11,3	83.438	9,8
	Düzce	61	4,1	11	2,3	25.640	3,0
	Toplam	1.490	100	486	100	852.731	100
3. grup	Ankara	2.719	34,1	897	33,0	1.655.584	31,2
	Bilecik	13	0,2	5	0,2	44.748	0,8
	Bitlis	7	0,1	1	0,0	340	0,0
	Bursa	638	8,0	239	8,8	504.174	9,5
	Denizli	276	3,5	102	3,8	213.752	4,0
	Edirne	117	1,5	37	1,4	64.439	1,2
	Erzurum	315	4,0	108	4,0	177.054	3,3
	Gaziantep	785	9,8	271	10,0	404.415	7,6
	Hatay	152	1,9	38	1,4	119.584	2,3
	İzmir	1.229	15,4	483	17,8	850.943	16,0
	Kars	12	0,2	3	0,1	5.027	0,1
	Kayseri	446	5,6	140	5,2	301.134	5,7
	Samsun	579	7,3	169	6,2	476.574	9,0
	Tekirdağ	63	0,8	21	0,8	51.378	1,0
	Uşak	217	2,7	51	1,9	106.276	2,0
	Zonguldak	231	2,9	73	2,7	107.698	2,0
	Batman	147	1,8	71	2,6	220.403	4,2
	Kilis	24	0,3	9	0,3	5.281	0,1
	Toplam	7.970	100	2.718	100	5.308.803	100
4. grup	Afyon	369	10,0	100	10,3	223.246	11,0
	Amasya	78	2,1	16	1,6	24.878	1,2
	Antalya	1.098	29,7	252	26,0	556.188	27,5
	Artvin	4	0,1	1	0,1	2.294	0,1
	Balıkesir	171	4,6	43	4,4	60.616	3,0
	Çorum	126	3,4	32	3,3	79.655	3,9
	Elazığ	108	2,9	29	3,0	38.978	1,9
	Isparta	256	6,9	65	6,7	129.749	6,4
	Konya	798	21,6	236	24,3	429.572	21,2

		Frekans	Yüzde	Ödenen Hasar Adeti	Ödenen Hasar Adeti Yüzdesi	Ödenen Hasar Toplamı (YTL)	Ödenen Hasar Toplamı Yüzdesi
	Malatya	181	4,9	53	5,5	118.901	5,9
	Rize	60	1,6	15	1,5	23.870	1,2
	Trabzon	369	10,0	114	11,8	296.977	14,7
	Kırıkkale	77	2,1	14	1,4	40.980	2,0
	Toplam	3.695	100	970	100	2.025.903	100
5. grup	Adıyaman	79	1,7	29	2,2	119.141	3,9
	Ağrı	43	0,9	18	1,4	82.868	2,7
	Aydın	219	4,6	59	4,5	113.565	3,7
	Burdur	68	1,4	11	0,8	89.721	2,9
	Çanakkale	66	1,4	5	0,4	12.714	0,4
	Erzincan	82	1,7	16	1,2	22.949	0,8
	Eskişehir	90	1,9	32	2,5	68.696	2,2
	Gümüşhane	139	2,9	31	2,4	73.051	2,4
	Hakkari	18	0,4	4	0,3	23.766	0,8
	İçel	610	12,9	143	11,0	419.127	13,7
	Kırklareli	10	0,2	4	0,3	5.510	0,2
	Kırşehir	64	1,4	16	1,2	17.142	0,6
	Kütahya	341	7,2	94	7,2	126.681	4,1
	Manisa	503	10,6	168	12,9	265.722	8,7
	K. Maraş	307	6,5	89	6,8	178.507	5,8
	Muğla	377	8,0	72	5,5	153.783	5,0
	Nevşehir	129	2,7	33	2,5	84.809	2,8
	Ordu	334	7,0	94	7,2	209.006	6,8
	Sinop	70	1,5	17	1,3	66.220	2,2
	Sivas	136	2,9	29	2,2	58.542	1,9
	Tokat	63	1,3	18	1,4	73.535	2,4
	Şanlıurfa	143	3,0	53	4,1	113.181	3,7
	Van	174	3,7	54	4,2	224.009	7,3
	Yozgat	92	1,9	25	1,9	109.151	3,6
	Aksaray	134	2,8	43	3,3	40.279	1,3
	Bayburt	29	0,6	12	0,9	31.627	1,0
	Karaman	255	5,4	75	5,8	165.243	5,4
	Bartın	35	0,7	11	0,8	13.252	0,4
	Ardahan	3	0,1	1	0,1	1.456	0,0
	Karabük	127	2,7	44	3,4	91.283	3,0
	Toplam	4.740	100	1.300	100	3.054.538	100
6. grup	Çankırı	13	4,6	5	5,8	36.832	13,9
	Giresun	51	18,1	15	17,4	80.160	30,2
	Kastamonu	51	18,1	11	12,8	30.358	11,4
	Muş	9	3,2	1	1,2	18.175	6,8
	Niğde	156	55,3	53	61,6	98.314	37,0
	Tunceli	2	0,7	1	1,2	1.906	0,7
	Toplam	282	100	86	100	265.745	100

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Araçların plaka gruplarına ve illere göre dağılımı incelendiğinde, 1. gruptaki araçların %91.6'sının İstanbul, %4.8'inin Kocaeli, %3.6'sının Sakarya, 2. gruptaki araçların %31.4'ünün Adana, %16.'unun Bingöl, %15.6'sının Bolu, %7.2'sinin Diyarbakır, %4.4'ünün Mardin, %6.1'inin Siirt, %2'sinin Şırnak, %0.3'ünün Iğdır, %0.5'inin Yalova, %11.5'inin Osmaniye, %4.1'inin Düzce, 3. grupta bulunan araçların %34.1'inin Ankara, %0.2'sinin Bilecik, %0.1'inin Bitlis, %8'inin Bursa, %3.5'inin Denizli, %1.5'inin Edirne, %4'ünün Erzurum, %9.8'inin Gaziantep, %1.9'unun Hatay, %15.4'ünün İzmir, %0.2'sinin Kars, %5.6'sının Kayseri, %7.3'ünün Samsun, %0.8'inin Tekirdağ, %2.7'sinin Uşak, %2.9'unun Zonguldak, %1.8'inin Batman, %0.3'ünün Kilis, 4. gruptaki araçların %10'unun Afyon, %2.1'inin Amasya, %29.7'sinin Antalya, %0.1'inin Artvin, %4.6'sının Balıkesir, %3.4'ünün Çorum, %2.9'unun Elazığ, %6.9'unun Isparta, %21.6'sının Konya, %4.9'unun Malatya, %1.6'sının Rize, %10'unun Trabzon, %2.1'inin Kırıkkale, 5. gruptaki araçların %1.7'sinin Adıyaman, %0.9'unun Ağrı, %46'sının Aydın, %1.4'ünün Burdur, %1.4'ünün Çanakkale, %1.7'sinin Erzincan, %1.9'unun Eskişehir, %2.9'unun Gümüşhane, %0.4'ünün Hakkari, %12.9'unun İçel, %0.2'sinin Kırklareli, %1.4'ünün Kırşehir, %7.2'sinin Kütahya, %10.6'sının Manisa, %6.5'inin Kahramanmaraş, %8'inin Muğla, %2.7'sinin Nevşehir, %7'sinin Ordu, %1.5'inin Sinop, %2.9'unun Sivas, %1.3'ünün Tokat, %3'ünün Şanlıurfa, %3.7'sinin Van, %1.9'unun Yozgat, %2.8'inin Aksaray, %0.6'sının Bayburt, %5.4'ünün Karaman, %0.7'sinin Bartın, %0.1'inin Ardahan, %2.7'sinin Karabük, 6. gruptaki araçların %4.6'sının Çankırı, %18.1'inin Giresun, %18.1'inin Kastamonu, %3.2'sinin Muş, %55.3'ünün Niğde, %0.7'sinin Tunceli plakalı araçlardan oluştuğu görülmektedir. Araç plaka gruplarına ve illere göre ödenen hasar adedi yüzdesi dağılımı incelendiğinde 1. gruptaki araçların sırasıyla; %93.7, %3.8, %2.5, 2. gruptaki araçların, %33.3, %19.1, %9.9, %10.7, %5.8, %6.8, %1.6, %0.2, %0, %11.3, %2.3, 3. gruptaki araçların %33, %0.2, %0, %8.8, %3.8, %1.4, %4, %10, %1.4, %17.8, %0.1, %5.2, %6.2, %0.8, %1.9, %2.7, %2.6, %0.3, 4. gruptaki araçların %10.3, %1.6, %26, %0.1, %4.4, %3.3, %3, %6.7, %24.3, %5.5, %1.5, %11.8, %1.4, 5. gruptaki araçların %2.2, %1.4, %4.5, %0.8, %0.4, %1.2, %2.5, %2.4, %0.3, %11, %0.3, %1.2, %7.2, %12.9, %6.8, %5.5, %2.5, %7.2, %1.3, %2.2, %1.4, %4.1, %4.2, %1.9, %3.3, %0.9, %5.8, %0.8, %0.1, %3.4, 6. gruptaki araçların %5.8, %17.4, %12.8, %1.2, %61.6, %1.2 oranlarında ödenen hasarı olan araçlardan oluştuğu Tablo 26'da görülmektedir.

Tablo 27 Araç kullanım tarzlarına göre marka dağılımı

		Frekans	Yüzde
Hususi oto	RENAULT (OYAK)	2.684	15
	OPEL	2.134	11,9
	TOFAS-FIAT	2.103	11,7
	VOLKSWAGEN	1.542	8,6
	HYUNDAI	1.345	7,5
	TOYOTA	1.278	7,1
	FORD	1.160	6,5
	RENAULT	1.008	5,6
	HONDA	795	4,4
	PEUGEOT	533	3
	NISSAN	351	2
	SKODA	318	1,8
	MERCEDES	299	1,7
	CITROEN	244	1,4
	BMW	233	1,3
	SEAT	229	1,3
	FORD/OTOSAN	174	1
	KIA	172	1
	LADA	172	1
	MITSUBISHI	170	0,9
	FIAT	152	0,8
	MAZDA	139	0,8
	PEUGEOT (KARSAN)	118	0,7
	AUDI	106	0,6
	VOLVO	67	0,4
	CHEVROLET	60	0,3
	SUZUKI	58	0,3
	DACIA	46	0,3
	ROVER	45	0,3
	CHRYSLER	43	0,2
	LAND ROVER	38	0,2
	DAIHATSU	33	0,2

		Frekans	Yüzde
	DAEWOO	28	0,2
	ALFA ROMEO	17	0,1
	PROTON	8	0
	RANGE ROVER	6	0
	SUBARU	4	0
	JAGUAR	2	0
	PORSCHE	2	0
	ISUZU	1	0
	OTOYOL\IVECO\FIAT	1	0
	SAAB	1	0
	TATA	1	0
	Toplam	17.920	100
Kamyon	MERCEDES	435	17
	BMC	416	16,3
	FORD/OTOSAN	387	15,2
	ISUZU	351	13,7
	MITSUBISHI	240	9,4
	OTOYOL\IVECO\FIAT	175	6,9
	CHRYSLER		
	DODGE/FARGO/DESOT	164	6,4
	MAN	163	6,4
	SCANIA	124	4,9
	RENAULT	32	1,3
	DAF	17	0,7
	HINO	15	0,6
	HYUNDAI	9	0,4
	VOLVO-TR	7	0,3
	GENOTO	5	0,2
	KIA	5	0,2
	DAEWOO	3	0,1
	VOLVO	2	0,1
	SAMSUNG	1	0
	SERİN	1	0

		Frekans	Yüzde
	VOLKSWAGEN	1	0
	Toplam	2.553	100
Kamyonet	FORD/OTOSAN	1.740	22,6
	HYUNDAI	854	11,1
	RENAULT	756	9,8
	TOFAS-FIAT	692	9
	VOLKSWAGEN	679	8,8
	MITSUBISHI	470	6,1
	PEUGEOT (KARSAN)	386	5
	KIA	284	3,7
	ISUZU	210	2,7
	OTOYOL\IVECO\FIAT	209	2,7
	CITROEN	198	2,6
	OPEL	197	2,6
	BMC	194	2,5
	NISSAN	153	2
	MERCEDES	141	1,8
	FORD	117	1,5
	FIAT	98	1,3
	MAZDA	79	1
	TOYOTA	66	0,9
	SKODA	45	0,6
	TATA	44	0,6
	CHRYSLER DODGE/FARGO/DESOT	35	0,5
	PEUGEOT	28	0,4
	CHRYSLER	6	0,1
	DAEWOO	6	0,1
	GAZ	6	0,1
	SUZUKI	6	0,1
	DACIA	5	0,1
	HINO	3	0
	SEAT	2	0

		Frekans	Yüzde
	FORD(OTOSAN)	1	0
	PIAGGIO	1	0
	SAMSUNG	1	0
	Toplam	7.712	100
Minibüs	FORD/OTOSAN	320	36,5
	VOLKSWAGEN	202	23,1
	HYUNDAI	111	12,7
	MERCEDES	90	10,3
	MITSUBISHI	34	3,9
	PEUGEOT (KARSAN)	34	3,9
	RENAULT	31	3,5
	FIAT	24	2,7
	BMC	9	1
	CITROEN	8	0,9
	MAZDA	4	0,5
	KIA	3	0,3
	OPEL	3	0,3
	ISUZU	2	0,2
	DAEWOO	1	0,1
	Toplam	876	100
Otobüs	ISUZU	79	32,5
	OTOYOL\IVECO\FIAT	46	18,9
	VOLKSWAGEN	25	10,3
	PEUGEOT (KARSAN)	23	9,5
	MERCEDES	18	7,4
	OTOKAR\MAGIRUS	12	4,9
	RENAULT	12	4,9
	MITSUBISHI	8	3,3
	FORD/OTOSAN	7	2,9
	BMC	5	2,1
	CITROEN	5	2,1
	OPEL	2	0,8
	GULERYUZ	1	0,4

		Frekans	Yüzde
	Toplam	243	100
	RÖMORK	84	36,1
	ZIRAI TRAKTOR	59	25,3
	SERİN	21	9
	MOTORSİKLET	17	7,3
	MERCEDES	10	4,3
	SERİN	7	3
	FREUHAUF	5	2,1
	RENAULT	4	1,7
	TOFAS-FIAT	4	1,7
	ERKAN (DORSE)	3	1,3
	MAN	3	1,3
Diğer	SAMSUNG	3	1,3
	ALTINORDU	2	0,9
	TIRSAN	2	0,9
	ZIRAI TRAKTÖR	2	0,9
	BEPAL	1	0,4
	ÇELİK	1	0,4
	DAEWOO	1	0,4
	FORD/OTOSAN	1	0,4
	HYUNDAI	1	0,4
	JCB	1	0,4
	OTOYOL\IVECO\FIAT	1	0,4
	Toplam	233	100

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Araçların kullanım tarzlarına göre araç markaları incelendiğinde hususi otolarda ilk 5 markanın %15 ile RENAULT, %11.9 ile OPEL, %11.7 ile TOFAŞ-FIAT, %8.6 ile VOLKSWAGEN, %7.5 ile HYUNDAI, kamyonlarda %17 ile MERCEDES, %16.3 ile BMC, %15.2 ile FORD/OTOSAN, %13.7 ile ISUZU, %9.4 ile MITSUBISHI, kamyonetlerde %22.6 ile FORD/OTOSAN, %11.1 HYUNDAI, %9.8 RENAULT, %9 TOFAŞ/FIAT, %8.8 ile VOLKSWAGEN, minibüslerde %36.5 ile FORD/OTOSAN, %23.1 ile VOLKSWAGEN,

%12.7 ile HYUNDAI, %10.3 ile MERCEDES, %3.9 ile MITSUBISHI, otobüslerde %32.5 ile ISUZU, %18.4 ile OTOYOL/IVECO/FIAT, %10.3 ile VOLKSWAGEN, %9.5 ile PEGUOT, %7.4 ile MERCEDES, diğer araçlarda ise %36.1 ile RÖMORK, %25.3 ile ZIRAİ TRAKTÖR, %9 ile SERİN, %7.3 ile MOTOSİKLET, %4.3 ile MERCEDES markalarından oluştuğu Tablo 27’de görülmektedir.

Çalışmanın analiz aşamasında araç marka ve modelinin gruplandırması için araç sigorta bedeli ve ödenen hasar bedeli değişkenleri baz alınmıştır. Araç türlerine ve genel olarak araç bedeli ödenen hasar değişkenlerine ait tanımlayıcı istatistikler şu şekildedir;

Tablo 28 Araç kullanım türlerine göre ödenen hasar ve araç bedeli tanımlayıcı istatistikleri

		N	Ortalama	Standart Sapma	Minimum	Maximum
Hususi oto	Ödenen Hasar(YTL)	17.920	655,8	2.082,4	0	51.000
	Araç Bedeli(YTL)		21.414,6	15.117,4	2.915	208.115
Kamyon	Ödenen Hasar(YTL)	2.553	1.277,9	5.505,6	0	88.354
	Araç Bedeli(YTL)		66.820,7	35.932,6	8.646	195.000
Kamyonet	Ödenen Hasar(YTL)	7.712	650,1	2.181,8	0	36.147
	Araç Bedeli(YTL)		24.703,8	9.276,2	3.819	121.289
Minibüs	Ödenen Hasar(YTL)	876	707,6	2.538,8	0	35.096
	Araç Bedeli(YTL)		31.097,3	12.333,1	5.625	80.245
Otobüs	Ödenen Hasar(YTL)	243	744,5	2.752,8	0	27.025
	Araç Bedeli(YTL)		51.417,4	25.482,3	11.925	125.000
Diğer	Ödenen Hasar(YTL)	233	433,7	2.136,1	0	20.442
	Araç Bedeli(YTL)		38.720,2	29.657,7	1.400	180.000
Genel	Ödenen Hasar(YTL)	29.537	708,6	2.610,1	0	88.354
	Araç Bedeli(YTL)		26.868,5	21.289,5	1.400	208.115

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Araç kullanım türlerine göre ödenen hasar ve araç bedeli tanımlayıcı istatistikleri incelendiğinde hususi otolar için ortalama araç bedelinin $21.414,6 \pm 15.117,44$, ortalama ödenen hasarın $655,8 \pm 2.082,4$, kamyonlar için ortalama araç bedelinin $66.820,7 \pm 35.932,6$, ortalama ödenen hasarın $1.277,9 \pm 5.505,6$, kamyonetler için ortalama araç bedelinin $24.703,8 \pm 9.276,2$, ortalama ödenen hasarın $650,1 \pm 2.181,8$, minibüsler için ortalama araç bedelinin $31.097,3 \pm 12.333$, ortalama ödenen hasarın $707,6 \pm 2.538,8$, otobüsler için ortalama araç bedelinin $51.417,4 \pm 25.482,3$, ortalama ödenen hasarın $744,5 \pm 2.752,8$, diğer araçlar için ise ortalama araç bedelinin $38.720,2 \pm 29.657,7$, ortalama ödenen hasarın $433,7 \pm 2.136,1$ olduğu sonuçları elde edilmiştir.

4.3 Kümeleme Analizi

Kümeleme analizi verileri birbirlerine benzerliklerine göre sınıflandırarak veriler hakkında araştırmacının amaçlarına uygun olarak özetleyici bilgiler vermeyi amaçlayan bir çok değişkenli istatistiksel yöntemdir. Sosyal bilimlerde, tıpta, mühendislik bilimleri gibi birçok alanda uygulama imkanı vardır.

Küme birbirine yakın (benzer) bireylerin çok boyutlu bir uzayda oluşturdukları bulutlar benzetmesi ile ifade edilebilir. Bu ifadeden de anlaşılacağı üzere küme kavramı, benzerlik ve uzaklık kavramları ile ilişkilidir.¹³⁸

Kümeleme analizi nitel, nicel veya her iki tip veriyi de bulunduran veri setlerine farklı teknikler ile uygulanabilmektedir.

Çalışmada kümeleme analizi araç marka ve modellerini indirgemek amacıyla araç sigorta bedeli ve ödenen hasar değişkenleri üzerinden uygulanmıştır. Uygulama sırasında araç türlerine göre en yüksek dağılıma sahip olan hususi araçlar için kümeleme analizleri yapılmıştır. Kümeleme analizi uygulaması sırasında küme sayısının belirlenebilmesi amacıyla farklı denemeler yapılmıştır. Analizin uygulanması sırasında araştırmacının deneyimlerinden yola çıkarak belirlediği bir küme sayısının olması ve analizin daha güvenilir olması amacıyla Hiyerarşik olmayan kümeleme k-ortalamalar yöntemi tercih edilmiştir.¹³⁹

¹³⁸ Hüseyin Tatlıdil, **Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistiksel Yöntemler**, Ankara, Eylül 2002 , s. 330

¹³⁹ Mahir Nakip, **Pazarlama Araştırmaları**, Seçkin Kitabevi, Ankara 2003, s. 440

Kasko sigortalarında fiyatlandırma sistemi kurarken her sigortalının benzer özellik gösteren riskler ile ilgili gruplara ayrılması büyük önem taşır. Bu gruplara riskle ilgili benzer özellikler gösterdiğinden benzer fiyat yüklemeleri yapılır.

Bu çalışmada araç sigorta bedeli ve ödenen hasar değişkenlerine göre araç marka ve tipleri kümelenmiştir. Bu gruplandırmaya sigortalının kendisine ilişkin özellikler de alınarak gruplandırmak mümkündür.

Çalışmada hususi araçlar için uygulanan kümeleme analizi denemelerine 2 kümeden başlanmıştır. Sırasıyla 10 kümeye kadar yapılan denemeler sonrasında 6 küme sonuçları uygulama açısından kullanışlı olması ve istatistiksel olarak uygun olması sebebiyle tercih edilmiştir. Hususi araçlar için yapılan 6 küme sonuçları şu şekildedir;

Tablo 29 Hususi araçlar için başlangıç küme merkezleri

	Kümeler					
	1. Küme	2. Küme	3. Küme	4. Küme	5. Küme	6. Küme
Araç Bedeli	154.113	208.115	55.000	49.000	101.834	2.915
Ödenen Hasar	0	975	45118	0	0	1.714

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Küme merkezleri değerleri bir aritmetik ortalama değeri olmayıp her kümenin ilgili değişken itibariyle merkezini gösteren bir sonuçtur. Buna göre 1. küme 154113 YTL araç bedeli ve 0 ödenen hasar, 2 . küme 208115 YTL araç bedeli ve 975 YTL ödenen hasar, 3. küme 55000 ödenen hasar ve 45118 YTL ödenen hasar, 4. küme 49000 araç bedeli ve 0 ödenen hasar, 5. küme 101834 araç bedeli ve 0 ödenen hasar, 6. küme 2915 araç bedeli ve 1714 ödenen hasar ile çözümlemelere başlamıştır.

Tablo 30 Hususi araçlar için kümeleme analizi iterasyon sonuçları

İterasyon Sayısı	Küme Merkezlerindeki Değişimler					
	1. Küme	2. Küme	3. Küme	4. Küme	5. Küme	6. Küme
1	4.549,9	8.234,0	18.711,4	13.506,2	7.291,4	13.173,9
2	7.193,7	5.029,4	6.066,8	1.404,7	11.433,1	62,6
3	7.807,0	5.494,7	2.824,6	1.518,3	8.428,6	173,0
4	6.471,9	3.648,3	2.701,0	1.525,9	4.654,6	400,5
5	7.526,7	5.610,7	2.448,2	1.120,1	3.265,9	379,7
6	5.171,8	940,0	2.079,6	1.023,3	3.314,3	374,7
7	4.309,5	5.932,7	1.757,4	714,6	1.600,5	316,5
8	2.705,3	1.519,1	878,7	328,6	978,0	164,5
9	876,1	0,0	1.150,6	236,5	1.504,9	49,0
10	1.362,8	3.123,1	903,6	374,8	695,3	182,0
11	1.281,4	2.069,4	572,2	136,5	474,6	59,0
12	3.359,6	2.472,4	622,2	104,0	829,7	44,2
13	2.748,4	622,9	662,2	105,2	1.038,4	37,8
14	1.178,8	634,0	761,7	69,3	785,0	8,4
15	890,8	1.236,5	542,9	83,3	549,7	21,9
16	1.841,0	2.275,3	594,1	90,8	795,4	20,5
17	1.961,7	0,0	456,0	38,8	737,0	11,3
18	1.802,8	574,8	562,6	28,2	648,2	8,9
19	1.225,9	0,0	313,3	136,2	1.376,9	6,6
20	955,4	1.703,3	200,0	84,7	474,3	26,0
21	1.022,3	2.086,3	277,6	57,9	464,5	6,2
22	1.787,3	1.903,8	206,3	42,7	641,9	5,1
23	2.201,2	4.268,1	118,3	444,2	399,9	288,2
24	1.786,1	0,0	191,6	252,2	1.418,9	98,9
25	1.230,4	2.365,8	101,1	250,2	1.059,0	83,6
26	1.624,4	372,7	25,1	149,3	1.168,7	37,4
27	1.505,0	0,0	35,9	131,4	1.204,5	15,2
28	1.044,0	395,9	63,6	226,1	1.469,9	17,1
29	845,5	389,8	171,3	266,4	682,9	136,8
30	1.144,0	0,0	292,5	220,1	927,3	93,2
31	632,2	0,0	196,7	240,7	1.005,6	61,2
32	1.107,8	797,7	214,1	178,9	767,2	65,5
33	486,3	390,5	251,2	210,2	863,3	29,2
34	222,2	0,0	81,8	120,0	390,6	30,2
35	257,3	0,0	131,4	66,8	228,0	24,9
36	73,4	0,0	91,2	89,4	309,4	13,7
37	111,5	0,0	89,9	39,4	154,4	6,2
38	602,7	0,0	0,0	18,5	246,8	0,0
39	216,0	398,1	0,0	26,9	131,4	2,5
40	110,6	394,4	43,0	28,6	83,9	6,7
41	69,5	0,0	0,0	18,3	80,6	1,8
42	34,8	0,0	0,0	15,9	22,1	9,8
43	0,0	0,0	41,6	243,8	8,1	201,6

İterasyon Sayısı	Küme Merkezlerindeki Değişimler					
	1. Küme	2. Küme	3. Küme	4. Küme	5. Küme	6. Küme
44	0,0	0,0	0,0	95,4	81,1	67,4
45	0,0	0,0	41,7	70,9	123,5	34,3
46	69,6	0,0	87,3	55,6	199,4	7,1
47	137,5	0,0	64,8	195,4	670,1	4,5
48	69,6	0,0	64,5	102,9	233,6	29,8
49	144,0	391,8	104,2	105,3	64,9	81,5
50	148,9	763,9	0,0	46,4	76,7	20,4
51	325,9	1.098,9	0,0	10,6	50,1	2,6
52	273,0	0,0	0,0	14,5	112,4	0,0
53	33,8	0,0	0,0	9,6	30,0	2,5
54	0,0	0,0	0,0	14,2	24,6	6,4
55	0,0	0,0	49,0	23,5	74,2	0,0
56	0,0	0,0	0,0	62,1	181,7	2,5
57	34,3	0,0	0,0	36,5	80,2	10,9
58	68,4	0,0	0,0	15,6	47,3	4,4
59	0,0	0,0	0,0	13,3	40,3	0,0
60	0,0	0,0	0,0	14,8	40,1	1,3
61	0,0	0,0	0,0	15,0	42,5	0,6
62	34,2	0,0	0,0	5,5	21,6	0,6
63	0,0	0,0	0,0	2,9	8,5	0,0
64	0,0	0,0	0,0	1,0	2,9	0,0
65	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Küme merkezlerinde meydana gelen değişimlerin yer aldığı iterasyon tablosuna göre merkezlerde herhangi bir değişim olmaması veya çok küçük bir değişim olması sebebiyle iterasyon işlemleri 65 basamakta sonuçlandırılmıştır. Başlangıç merkezlerine en yakın uzaklık 45515,404'tür. Yapılan iterasyonlar sonucu elde edilen final küme merkezleri şu şekildedir;

Tablo 31 Hususi araçlar için final küme merkezleri

	Kümeler					
	1. Küme	2. Küme	3. Küme	4. Küme	5. Küme	6. Küme
Araç Bedeli	69.561	141.264	26.758	22.157	35.108	12.190
Ödenen Hasar	1.057	1.241	14.248	477	561	470

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Oluşan küme merkezleri analizin en önemli sonucudur. Bu tablo ile ve küme üyelikleri incelenerek kümeler isimlendirilmektedir. Buna göre elde edilen kümeler şu şekilde isimlendirilmiştir.

1. Küme : Sig Bedeli 52.000-105.000- az hasarlı
3. Küme: Sig.Bedeli 106.000-208.000- az hasarlı
4. Küme: Sig. Bedeli 10.000-55.000- çok hasarlı
5. Küme: Sig Bedeli 17.000-28.000- az hasarlı
6. Küme: Sig. Bedeli 28.000-52.000- az hasarlı
7. Küme: Sig. Bedeli 0-17.000- az hasarlı

Tablo 32 Hususi araçlar için oluşan kümelere ilişkin tanımlayıcı istatistikler

		N	Ortalama	Standart Sapma	Minimum	Maximum
1. Küme	Araç Bedeli(YTL)	504	69.561	12.995	52.400	105.000
	Ödenen Hasar(YTL)		1.057	2.869	0	28.103
2. Küme	Araç Bedeli(YTL)	98	141.264	28.343	106.372	208.115
	Ödenen Hasar(YTL)		1.241	2.998	0	18.945
3. Küme	Araç Bedeli(YTL)	196	26.758	8.074	10.049	55.000
	Ödenen Hasar(YTL)		14.248	7.482	6.700	51.000
4. Küme	Araç Bedeli(YTL)	6.842	22.157	3.116	17.183	28.616
	Ödenen Hasar(YTL)		478	1.137	0	9.265
5. Küme	Araç Bedeli(YTL)	2.299	35.108	5.897	28.626	52.236
	Ödenen Hasar(YTL)		561	1.293	0	14.027
6. Küme	Araç Bedeli(YTL)	7.981	12.191	3.122	2.915	17.165
	Ödenen Hasar(YTL)		470	1.239	0	13.659

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Hususi araçlar için oluşan kümelere ilişkin tanımlayıcı istatistikler incelendiğinde 1. kümede yer alan araçların ortalama araç bedelinin 69.561 ± 12.995 , ortalama ödenen hasarın 1.057 ± 2.869 , 2. kümede yer alan araçların ortalama araç bedellerinin 141.264 ± 28.343 ortalama ödenen hasarın 1.241 ± 2.998 , 3. kümede yer alan araçların ortalama araç bedelinin 26.758 ± 8.074 , ortalama ödenen hasarın 14.248 ± 7.482 , 4. kümede yer alan araçların ortalama araç bedelinin 22.157 ± 3.116 , ortalama ödenen hasarın 478 ± 1.137 , 5. kümede yer alan araçların ortalama araç bedelinin 35.108 ± 5.897 , ortalama ödenen hasarın 561 ± 1.293 , 6. kümede yer alan araçların ortalama araç bedelinin 12.191 ± 3.122 , ortalama ödenen hasarın 470 ± 1.239 olduğu Tablo 32’de görülmektedir.

Tablo 33 Hususi araçlar için final küme merkezlerinin birbirine uzaklığı

Kümeler	1. Küme	2. Küme	3. Küme	4. Küme	5. Küme	6. Küme
Sig Bedeli 52.000-105.000- az hasarlı	-	71.703,4	44.788,8	47.407,4	34.456,3	57.373,3
Sig.Bedeli 106.000-208.000- az hasarlı	71.703,4	-	115.241,9	119.109,5	106.158,1	129.075,7
Sig. Bedeli 10.000-55.000- çok hasarlı	44.788,8	115.241,9	-	14.518,6	16.032,5	20.051,2
Sig Bedeli 17.000-28.000- az hasarlı	47.407,4	119.109,5	14.518,6	-	12.951,4	9.966,4
Sig. Bedeli 28.000-52.000- az hasarlı	34.456,3	106.158,1	16.032,5	12.951,4	-	22.917,7
Sig. Bedeli 0-17.000- az hasarlı	57.373,3	129.075,7	20.051,2	9.966,4	22.917,7	-

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Oluşan kümelerin birbirlerine olan uzaklıklarını göstermektedir. Küme isimleri ile beraber incelendiğinde daha anlamlı sonuçlar vermektedir.

Tablo 34 Hususi araçlar kümeleme analizi için ANOVA sonuçları

	Küme		Hata		F	p değeri
	Ortalama Kare	Serbestlik derecesi	Ortalama Kare	Serbestlik derecesi		
Araç Bedeli	739093000000	5	22311089,17	17914	33126,708	0.000
Ödenen Hasar	7367487095	5	2281122,143	17914	3229,764	0.000

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Değişkenlerin kümelere göre farklılık gösterip göstermediğini belirlemek için kullanılan kümeleme ANOVA tablosuna göre değişkenler kümelerde birbirinden farklılık göstermektedir. Fakat bu sonuca kümeler arasında değişkenlerin ortalamaları açısından farklılık olduğunu göstermek amacıyla kullanılmamaktadır.

Tablo 35 Hususi araçlar kümelerdeki gözlem sayısı

	Frekans	Yüzde
1. Küme	504	2,8
2. Küme	98	0,5
3. Küme	196	1,1
4. Küme	6.842	38,2
5. Küme	2.299	12,8
6. Küme	7.981	44,5
	17.920	100

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Gözlemlerin kümeler göre dağılımları incelendiğinde 6. kümenin gözlemlerin %44.5'ini içine alan büyük bir küme olduğu görülürken, 4. kümenin %38.2, 5. kümenin %12.8 ile üçüncü en büyük kümedir. Yukarıda verilen tanımlayıcı istatistiklerden yola çıkarak kümeler incelendiğinde 3. kümenin çok hasarlı küme olduğu;

Tablo 36 Kümeler göre hasarsızlık oranı dağılımı

		Frekans	Yüzde
1. küme	0	238	47,2
	30	120	23,8
	40	54	10,7
	50	28	5,6
	60	64	12,7
	Toplam	504	100
2. küme	0	52	53,1
	30	26	26,5
	40	7	7,1
	50	4	4,1
	60	9	9,2
	Toplam	98	100
3. küme	0	133	67,9
	30	38	19,4
	40	11	5,6
	50	6	3,1
	60	8	4,1
	Toplam	196	100
4. küme	0	3.309	48,4
	30	1.894	27,7
	40	693	10,1
	50	338	4,9
	60	608	8,9
	Toplam	6.842	100

		Frekans	Yüzde
5. küme	0	1.207	52,5
	30	568	24,7
	40	194	8,4
	50	93	4,0
	60	237	10,3
	Toplam	2.299	100
6. küme	0	3.514	44,0
	30	1.939	24,3
	40	884	11,1
	50	468	5,9
	60	1.176	14,7
	Toplam	7.981	100

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Kümelere göre hasarsızlık oranı dağılımı incelendiğinde 1. kümede yer alan araçların %47.2'sinin %0, %23.8'inin %30, %10.7'sinin %40, %5.6'sının %50, %12.7'sinin %60, 2. kümede yer alan araçların %53.1'inin %0, %26.5'inin %30, %7.1'inin %40, %4.1'inin %50, %9.2'sinin %60, 3. kümede yer alan araçların %67.9'unun %0, %19.4'ünün %30, %5.6'sının %40, %3.1'inin %50, %4.1'inin %60, 4. kümede yer alan araçların %48.4'ünün %0, %27.7'sinin %30, %10.2'inin %40, %4.9'unun %50, %8.9'unun %60, 5. kümede yer alan araçların %52.5'inin %0, %24.7'sinin %30, %8.4'ünün %40, %4'ünün %50, %10.3'ünün %60, 6. kümede yer alan araçların %44'ünün %0, %24.3'ünün %30, %11.1'inin %40, %5.9'unun %50, %14.7'sinin %60 hasarsızlık oranına sahip oldukları Tablo 36'da görülmektedir.

Tablo 37 Kümelere göre hasar adeti ve poliçe adedi dağılımı(Gerçek Değerler)

	Poliçe Adedi	Poliçe Adedi Yüzde	Hasar Adedi	Hasar Adedi Yüzde	Ortalama Araç Bedeli	Ortalama Araç Bedeli Yüzde	Ortalama Ödenen Hasar	Ortalama Ödenen Hasar Yüzde
1. küme	504	2,8	196	3,2	69.561	22,7	1.057	5,9
2. küme	98	0,5	36	0,6	141.264	46,0	1.241	6,9
3. küme	196	1,1	196	3,2	26.758	8,7	14.248	78,9
4. küme	6.842	38,2	2.310	37,6	22.157	7,2	477	2,6
5. küme	2.299	12,8	812	13,2	35.108	11,4	561	3,1
6. küme	7.981	44,5	2.593	42,2	12.190	4,0	470	2,6
	17.920	100	6.143	100	307.038	100	18.054	100

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Kümelere göre hasar adedi ve poliçe adedi dağılımı incelendiğinde hasar adedi yüzdesinin 1. kümede %3.2, 2. kümede %0.6, 3. kümede %3.2, 4. kümede %37.6, 5. kümede %13.2, 6. kümede %42.2 olduğu görülmektedir. Poliçe adedinin kümelere göre dağılımı incelendiğinde 1. kümede %2.8, 2. kümede %0.1, 3. kümede %1.1, 4. kümede %38.2, 5. kümede %12.8, 6. kümede %44.5’lik bir dağılıma sahip olduğu sonucu elde edilmiştir. Kümelere göre hf incelendiğinde 1. kümede %39, 2. kümede %37, 3. kümede %100, 4. kümede % 34, 5. kümede %35, 6. kümede %32’lik bir oran söz konusudur.

Kümeleme analizinden elde edilen küme sonuçları ödenen hasarın tahmin edilmesi amacıyla kurulacak olan regresyon modelinde bağımsız değişken olarak kullanılacaktır.

4.4 Regresyon Analizi

Araştırma bu bölümünde ödenen hasarın tahmin edilmesi amacıyla farklı araç türleri için çoklu regresyon modelleri kurulmuştur. Regresyon modelinin belirlenmesi aşamasında verilerde nitel ve nicel değişkenlerin bir arada bulunması sebebiyle bu tip verilerin bir arada analiz edildiği ortak varyans çözümlemesi modelleri tercih edilmiştir¹⁴⁰.

Bu modellerde nitel değişkenler bir değişkenin o özelliği taşıması durumunda 1 taşımaması durumunda 0 değerini alan iki kategoriden oluşan dummy değişken olarak adlandırılan değişken olarak kullanılmaktadır. Modelde bir değişken için kategori sayısının 1 eksiği kadar dummy değişken oluşturulmaktadır. Böylece referans olarak kullanılan bir kategori varlığı söz konusu olmaktadır.

Regresyon modeli kurulurken kullanılan değişkenler ve bu değişkenlere ilişkin tanımlamalar şu şekildedir;

¹⁴⁰ Damodar N. Gujarati, **Temel Ekonometri**(Çevirenler: Ümit Şenesen, Gülay Günlük Şenesen), Literatür Yayıncılık, İstanbul 1999,s.502

A. Koutsoyiannis, **Ekonometri Kuramı Ekonometri Yöntemlerinin Tanıtımına Giriş**, Verso Yayıncılık, Ankara 1989, s. 540

Tablo 38 Regresyon modelinde kullanılan değişkenler

		Değişkenin kategori sayısı	Regresyonda kullanılan değişken sayısı	Değişkenin aldığı değer
Bağımlı değişken	Ödenen hasar	-	-	-
Bağımsız değişkenler	Araç Bedeli	-	-	-
	Hasarsızlık oranı	-	-	-
	Araç model yılı	-	-	-
	Küme değişkeni	6	5	0; gözlem o kümeye ait değilse 1; gözlem o kümeye aitse
	Meslek	12	11	0; kişi o meslekten değilse 1; kişi o meslektense
	Sürücü yaşı	5	4	0: sürücü o yaş grubunda değilse 1: sürücü o yaş grubundaysa
	Aracın kullanım türü	2	1	0; araç şahsa ait değilse 1; araç şahsa aitse
	Plaka	6	5	0: araç ilgili plaka grubunda değilse 1: araç ilgili plaka grubunda ise

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Regresyon modeli kurulurken enter metodu kullanılmıştır. Enter metodu tüm değişkenlerin modeldeki katsayıları anlamlı veya anlamsız olsun modele katıldığı bir yöntemdir. Model kurulurken her değişkenin ilk kategorisi referans kategori olarak seçilmiştir. Regresyon analizi için yapılan ön denemelerde modelde negatif tahmine sebep olan 77 gözlem analizden çıkarılmıştır. Bu yöntem kullanılarak hususi araçlar için kurulan regresyon modeline ilişkin sonuçlar şu şekildedir;

Tablo 39 Regresyon modeli özet istatistikleri

R	R ²	Düzeltilmiş R ²	Tahminin Standart Hatası	Serbestlik derecesi 1	Serbestlik derecesi 2	F değişimi anlamlılığı
,696	0,485	0,490	1498,9	29	17.813	0.000

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Kurulan modele ilişkin özet istatistikler incelendiğinde modelde yer alan bağımsız değişkenlerin bağımlı değişkeni açıklama yüzdesi olan R^2 %49 olarak bulunmuştur. Model ile açıklanmayan %51'lik bir kısım vardır. Bu modelde olmayan ve modeli açıklayıcı başka değişkenler de vardır. Örneğin sürücünün cinsiyeti, aracın senedeki yaptığı km , aracta alarm olup olmadığı, garajda saklanıp, saklanmadığı, aracın rengi gibi değişkenlerinde etkili olduğu yurtdışı çalışmalarda görülmekte ve dikkate alınmaktadır.

Tablo 40 Regresyon modeline ilişkin anlamlılık

	Kareler Toplamı	Serbestlik Derecesi	Kareler Ortalaması	F	p değeri
Regresyon	37.648.389.703	29	129.822.0335	577,845	,000*
Artıklar	40.019.715.025	17.813	2.246.658		
Genel	77.668.104.728	17.842			

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

* $p < 0.05$ istatistiksel olarak anlamlı

Kurulan regresyon modeli istatistiksel olarak anlamlı bir modeldir($p < 0.05$). Modelde yer alan sabit ve beta katsayıların anlamlılığı incelendiğinde;

$$H_0 = \beta_0 = 0$$

$H_1 = \beta_0 \neq 0$ olarak sabit katsayı için ;

$$H_0 = \beta_i = 0$$

$H_1 = \beta_i \neq 0$ olarak beta katsayıları için;

hipotezler kurulmuştur. Katsayıların anlamlılığına ilişkin sonuçlar ise Tablo 41 örlmektedir.

Sabit katsayı, aracın şahıs mı yoksa şirkete mi ait olduğu, araç sürücüsünün yaşının bilinip bilinmediği, 6. plaka grubunda yer alıp almaması ve devlet memuru dışındaki tüm meslek değişkenleri için kurulan H_0 hipotezleri %5 anlamlılık seviyesinde kabul edilmiştir. Buna göre katsayılar istatistiksel olarak anlamsızdır.

Tablo 41 Regresyon modeli katsayıları anlamlılığı

	Standardize olmayan katsayılar		Standardize katsayılar	t	p değeri	β_i katsayıları için %95 güven aralığı	
	β_i	Standart Hata	β_i			Alt sınır	Üst sınır
Sabit	-274,727	454,991	-	-0,604	0,546	-1167	617,1
Şahıs	123,395	416,814	0,023	0,296	0,767	-693,6	940,39
2. Küme	-1817,459	242,402	-0,064	-7,498	0,000*	-2293	-1342
3. Küme	14275,117	164,641	0,713	86,704	0,000*	13952	14598
4. Küme	729,209	135,635	0,17	5,376	0,000*	463,35	995,07
5. Küme	476,626	113,01	0,076	4,218	0,000*	255,12	698,14
6. Küme	917,348	153,805	0,219	5,964	0,000*	615,88	1218,8
Model yılı	-27,756	4,85	-0,045	-5,723	0,000*	-37,26	-18,25
31-39	-165,48	35,227	-0,034	-4,697	0,000*	-234,5	-96,43
40-60	-302,19	33,067	-0,071	-9,139	0,000*	-367	-237,4
61 ve üzeri	-210,449	106,732	-0,011	-1,972	0,049*	-419,7	-1,244
Bilinmiyor	-9,999	418,121	-0,002	-0,024	0,981	-829,6	809,56
Hasarsızlık oranı	-4,483	0,529	-0,047	-8,468	0,000*	-5,52	-3,445
2. grup	-171,568	61,009	-0,016	-2,812	0,005*	-291,2	-51,99
3. grup	-90,432	28,292	-0,02	-3,196	0,001*	-145,9	-34,98
4. grup	-226,694	38,051	-0,035	-5,958	0,000*	-301,3	-152,1
5. grup	-173,369	35,545	-0,029	-4,877	0,000*	-243	-103,7
6. grup	-109,227	114,7	-0,005	-0,952	0,341	-334	115,6
Araç bedeli	0,027	0,002	0,199	11,047	0,000*	0,023	0,032
Devlet memuru	-171,935	68,218	-0,015	-2,52	0,012*	-305,7	-38,22
Diğer	-0,223	33,847	0	-0,007	0,995	-66,57	66,12
Doktor/Hemşire	6,326	64,704	0,001	0,098	0,922	-120,5	133,15
Emekli	87,573	55,457	0,01	1,579	0,114	-21,13	196,27
Esnaf	-10,699	40,466	-0,002	-0,264	0,791	-90,02	68,618
Ev hanımı	-104,359	107,641	-0,005	-0,97	0,332	-315,3	106,63
Hukuk ile ilgililer	81,335	109,871	0,004	0,74	0,459	-134	296,69
Muhasebeci/mali müşavir	-163,661	94,097	-0,01	-1,739	0,082	-348,1	20,779
Mühendis	-156,989	104,468	-0,008	-1,503	0,133	-361,8	47,777
Öğretmen	-25,324	40,063	-0,004	-0,632	0,527	-103,9	53,204
SSK'ya kayıtlı	-44,595	62,206	-0,004	-0,717	0,473	-166,5	77,335

Kaynak:SPSS programından yararlanılarak tarafımızdan hazırlanmıştır

Modelde yer alan küme değişkenine ilişkin tüm kategoriler yıl değişkeni, 31-39, 40-60, 61 ve üstü yaş değişkenleri, hasarsızlık oranı, 2. grup plaka, 3. grup plaka, 4. grup plaka,

5. grup plaka, araç bedeli değişkenleri için kurulan hipotezleri H_0 %5 anlamlılık seviyesinde red edilmiştir. Buna göre katsayılar istatistiksel olarak anlamlıdır.

Kurulan regresyon modeli ise şu şekilde ifade edilmektedir;

$$\begin{aligned} \text{ÖDENENHASAR} = & -274.727 + 123.395\text{şahıs} - 1817.459\text{hususı2} + 14275.117\text{hususı3} + 729.209\text{hususı4} + 476.626\text{hususı5} \\ & + 917.348\text{hususı6} - 27.756\text{yı} - 165.48\text{yaş2} - 302.19\text{yaş3} - 210.449\text{yaş4} - 9.999\text{bilinmiyor} - 4.483\text{hasarsia} \\ & - 171.568\text{plaka2} - 90.432\text{plaka3} - 226.694\text{plaka4} - 173.369\text{plaka5} - 109.227\text{plaka6} + 0.027\text{araçbedeli} \\ & - 171.935\text{devletmemuru} - 0.223\text{diger} + 6.326\text{doktor} + 87.573\text{emekli} - 10.699\text{esnaf} - 104.359\text{evhanıv} + 81.335\text{hukuk} \\ & - 163.661\text{muhassebe} - 156.989\text{mühendis} - 25.324\text{öğretmen} - 44.595\text{SSK} \end{aligned}$$

Bu veriler ışığında ,ödenen hasarı tahmin etmek sureti ile maliyetler belirlenir. Daha sonra, modele alınan her risk faktörü için hasar frekansı hesaplanarak, genel ortalamadan sapmaları bulunur. Her faktör için belirlenen katsayılar çarpılarak risk fiyatı bulunur. Bu fiyatın üzerine acente komisyonu (% 15), genel giderler payı (%10) ve kar marjı oranı eklenerek kasko fiyatlandırması yapılır. Modeldeki veriler kullanılarak örnek fiyatlandırma aşağıdaki gibidir.

Kullanım Tarzı Hususi Araçlar için risk fiyatı aşağıdaki gibidir;

$$\text{Risk Fiyatı} = ((\text{Ödenen Hasar}/\text{Poliçe Adedi})/\text{Sigorta Bedeli})*1000$$

$$\text{Risk Fiyatı} = (11.752.785/17.920)/21.415 = 0.03063$$

$$\text{Risk Fiyatı} = \text{binde } 30,63$$

$$\text{Hasar Frekansı} = 6143/17920 = 0,34$$

Tablo 42 Risk Faktörleri Hasar Frekansı

	Hasar Frekansı	HF/ Genel Portföy HF
Şahıs	0,33	0,97
Şirket	0,38	1,12

Araç Modeli	Hasar Frekansı	HF/ Genel Portföy HF
1991-1992	0,27	0,79
1993-1994	0,26	0,76
1995-1996	0,34	1,00
1997-1998	0,33	0,97
1999-2000	0,35	1,03
2001-2002	0,34	1,00
2003-2004	0,35	1,03
2005-2006	0,34	1,00

Hasarsızlık	Hasar Frekansı	HF/ Genel Portföy HF
1.Kademe	0,39	1,15
2.Kademe	0,32	0,94
3.Kademe	0,31	0,91
4.Kademe	0,28	0,82
5.Kademe	0,25	0,74

Sürücü Yaşı	Hasar Frekansı	HF/ Genel Portföy HF
18-30	0,37	1,09
31-39	0,34	1,00
40-60	0,31	0,91
61üzeri	0,27	0,79
Bilinmiyor	0,38	1,12

İl	Hasar Frekansı	HF/ Genel Portföy HF
1.grup	0,37	1,09
2.grup	0,33	0,97
3.grup	0,34	1,00
4.grup	0,26	0,76
5.grup	0,27	0,79
6.grup	0,30	0,88

Araç Marka ve Tip	Hasar Frekansı	HF/ Genel Portföy HF
1. Küme	0,39	1,15
2. Küme	0,37	1,09
3. Küme	1,00	2,94
4. Küme	0,34	1,00
5. Küme	0,35	1,03
6. Küme	0,32	0,94

Meslek	Hasar Frekansı	HF/ Genel Portföy HF
Blinmiyor	0,34	1,00
Devlet Memuru	0,29	0,85
Doktor	0,33	0,97
Emekli	0,29	0,85
Esnaf	0,35	1,03
Ev Hanımı	0,25	0,74
Hukuk	0,36	1,06
Muhasebe	0,31	0,91
Mühendis	0,31	0,91
Öğretmen	0,33	0,97
SSK	0,33	0,97

Kaynak: 88 nolu kaynaktan yararlanılarak hazırlanmıştır.

Örn: 2004 model, şirket arabası, Hyundai Santa Fe (1. küme), hasarsızlık indirimi yok, plaka 1. grup olan aracın fiyatı aşağıdaki gibidir:

$$\text{Risk Fiyatı} = 30,63 * 1,12 * 1,03 * 1,15 * 1,09 * 1 * 1,15$$

$$\text{Risk Fiyatı} = \text{binde } 50,93$$

Aynı örnekte hasarsızlık kademesinin 5. kademedeki olduğunu varsayarsak;

$$\text{Risk Fiyatı} = 30,63 * 1,12 * 1,03 * 0,73 * 1,09 * 1 * 1,15$$

$$\text{Risk Fiyatı} = \text{binde } 32,33$$

Sonuç olarak; Kasko sigortalarında ödenen hasar ve yukarıda bahsedilen risk faktörleri istatistiksel anlamda bağlantılıdır. Meslek verileri sigortalılardan daha doğru ve detaylı alınabildiği takdirde meslek faktörünün de ödenen hasarı etkilediği açıkça görülecektir.

Bu modelde, açıklanamayan % 50 lik kısım vardır. Bunun en önemli nedeni, modelimizde Sigortalının gerçek kişiler için cinsiyet verisi olmadığı, ticari araçlar için faaliyet konusu, sigortalının ehliyet yaşı, sigortalının medeni durumu, araçta alarm olup olmaması, aracın rengi gibi 2.5.7 bölümünde açıklanan risk faktörleri verisinin olmamasındandır. Bahsedilen risk faktörlerinin bilgisinin sigortalılardan alınarak modele eklenmesi halinde modelin bu değişkenlerle açıklanabilirlik oranının yükseleceği tahmin edilmektedir.

AB ülkelerinde risk faktörleri çok çeşitlendirilmiş olup araç rengi, benzinli dizel olup olmadığı, Kapalı bir garajda olup olmadığı, Yılda ne kadar kilometre yapıldığı, Tek sürücü/Birden fazla sürücü olup olmadığı gibi faktörler dikkate alınarak modele konulmaktadır.

SONUÇ

Sigortacılık sektörü sürekli gelişim ve değişim içerisinde. Hizmet kalitesindeki ve sunulan ürün ve hizmetlerin çeşitliliğindeki artışın yanı sıra gerek insanların, gerekse kurumların risk yönetimi konusunda giderek bilinçlenmeleri ile sektörün kaydadeğer ivme kazandığı gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde açık şekilde görülmektedir. Ülkemizde son yıllarda prim üretimi reel bazda istikrarlı bir şekilde artmakla birlikte, uluslararası verilerle kıyaslandığı takdirde söz konusu gelişmenin sağlam ve sağlıklı bir gelişme içerisinde olmadığı görülmektedir.

Sigorta sektörünün gelişmişlik düzeyini ölçen uluslararası kabul görmüş ölçütlere göre, Türk sigortacılık sektörünün, mali piyasalarda hak ettiği yere bir türlü gelemediği verilerden anlaşılmaktadır. Sektörün GSMH içerisindeki yüzde 1.55'lik payı bu durumu açık bir şekilde özetlemektedir. Bu seviyenin en azından yüzde 5'ler düzeyine ulaşması arzulanan ve hedeflenen bir gelişmedir.

Sigortacılığı etkileyen sorunların birbiri ile bütünleşip karmaşık bir yapı haline gelmiş olması, sorunlara doğru çözüm önerilerinin getirilmesini de güçleştirmektedir. Sigortacılığın yüzleştiği temel sorunların altında hem sektöre ait, hem de sektörden bağımsız dış değişkenler (örf-adetler, ekonomik problemler) yatmaktadır. İç dinamiklerinden kaynaklanan sorunları çözümleyebilmiş bir sektör, hem dış dinamiklere bağlı olumsuzlukların giderilebilmesi için itici bir güç sağlayacak, hem de sektörden bağımsız sorunlar ortadan kalktığında sektördeki gelişmenin daha hızlı olacağı aşikardır. Avrupa Birliğine uyum sürecine giren Türkiye; diğer konularda olduğu gibi sigortacılık alanında da ilerlemeler kaydetmesi gerekmektedir. Türk sigortacılık sektörünü geliştirmek için, toplumun yapısı göz önünde tutularak, uzun ve kısa vadeli planlar çerçevesinde ele alınmalıdır.

AB ile müzakereler sürecinde sigorta sektörünün alması gereken başlıca önlemlerin başında Sigortacılık mevzuatının AB ile uyumlaştırılması konusu gelmektedir. Bununla ilgili Sigortacılık Yasası 14.Haziran.2007 tarihli 26552 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak

yürürlüğe girmiştir. Bu sigorta sektörünün AB ile uyumlaştırılması yolunda önemli bir gelişmedir.

AB ye giriş sürecinde, sigorta branşlarına ait yeni ürünlerin, özellikle sorumluluk sigortalarında gelişme olacağı beklenmektedir. AB'de sorumluluk sigortalarının toplam içindeki payı yüzde otuz iken, Türkiye'de bu oran yüzde beş civarındadır. Aynı şekilde, AB'de sorumluluk sigortası çeşidi 100'den fazlayken, ülkemizde bu rakamın 10'u geçmediği dikkate alındığında, sorumluluk sigortalarının prim hacmi ve ürün çeşitliliği açısından gelişeceği tahmin edilmektedir. Sorumluluk sigortasının gelişimi için insanların hak arama bilincinin gelişmesi ve hukuki alt yapının da destek vermesi gereklidir. Dolayısı ile bu sigortanın gelişmesi için kişilerin haklarını yasal olarak aramalarına sağlayacak mevzuat değişikliklerinin gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Bunun yanı sıra AB ye uyum sürecinde yapılması gereken değişikliklerin başında motorlu taşıt sorumluluk sigortalarındaki limitlerin yükseltilmesi, tüm ülkelerde geçerli olması ve hasar organizasyonlarının buna göre yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda bu değişikliğin sektöre prim kazandırmanın yanında ödenen hasar miktarını arttıracak da bir gerçektir. Sigorta sektörü buna hazır olmak için önlemleri almalıdır.

Sigorta aracıları ile ilgili mevzuatın modernizasyonu yeni Sigortacılık Kanunu ile gerçekleştirilmiştir. Diğer önemli konular ise Solvency (yükümlülük karşılama) gerekliliklerinin yerine getirilmesi ve Uluslararası finansal raporlama standartlarına uyumun gerçekleştirilmesidir.

Ülkemizde sigorta sektörün uzun vadeli fon yaratma, vergi sağlama, ekonomik iniş çıkışları dengeleme gibi çok önemli fonksiyonlarının olduğu anlaşıldığı, sadece sigorta şirketleri değil devletin ve basın yayın organlarının oluşturduğu tüm taraflarının katılımı ile toplumda sigorta bilincinin yaygınlaştığı, sigortacılığın etkin bir şekilde tanıtıldığı ve mevcut sorunların hızlı bir şekilde çözümlenmesine bağlı olarak sigorta sektörünün finans sektörü içinde hak ettiği yeri alacağı alabileceği söylenebilir.

Sonuçlar iki grup da özetlenmiştir.

I- Genel sonuçlar

Kasko, sigorta sektörünün önemli branşlarından biridir. Ancak kaskoda yıllardır önü alınamayan zararlar, sigorta sektörünü zor durumda bırakmaktadır. Sigorta sektörünün en çok üretim yapılan branşı olan kaskoda yaşanan olumsuzlukların ortadan kalkması için aşağıda sıralanan hedeflerin hayata geçirilmesine bağlı olduğu öngörülmektedir;

Kaskoda ülkemizde araçlar sigortalanmaktadır. Oysaki risk genellikle aracı kullananların özelliklerine göre gerçekleşmektedir. Ödenen hasarı incelediğimiz modelde; aracı kullananların yaşı, ikametgahı, mesleği ile ödenen hasar arasında istatistiki anlamda bağlantı olduğunu göstermiştir. Buna göre aracı kullananların özelliklerine göre risk değerlendirmesi yapılmalıdır. Gelişmiş ülkelerde-örneğin Amerika’da aracın değil; araç kullanıcılarının sigorta edildiği görülmektedir.

Kasko Tarifeleri için Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği (TSRŞB) rehber tarife niteliğinde hazırlanmalı ve minimum tarife belirlenmelidir. Kasko’da yaşanan sorunlara çözüm üretebilmek için fiyat tarifelerinden başka çözümler de üretilmesi gerekmektedir . Ancak şirketlerin gerçekçi ve risk primlerini göz önüne alarak fiyat tarifesini uygulaması zararların azaltılmasında etkili rol oynayacaktır.

Kaskoda karlı alanları belirleyerek bu alanları geliştirecek yeni modeller geliştirilmelidir. Tüm müşteriler, risk faktörlerine göre ayrılmalı ve karlı alandaki müşterilere yönelik portföyü arttırmak adına yenilikler geliştirilmelidir. Örneğin teminatların daha kapsamlı olarak verildiği yeni ürünler geliştirilmelidir.

Şirketler arası poliçe geçişlerinde, hasarsızlık indirimlerinin uygulanması açısından sağlıklı bir yapı olmadığı gözlenmektedir. Bu takip hasarlı müşteri ve hasarsız müşteriye birbirinden ayırmak adına çok önemlidir. Bu yüzden, hem şirketler haksız prim kaybına uğramakta hem de sigortalıların geçmişe dönük hasar frekansları düzgün bir yapıda takip edilememektedir. Bu sebeple, kasko sigortası branşındaki hasar durum bilgilerinin merkezi bir

veri tabanında toplanmalıdır. Bununla ilgili 2006 yılında veriler TRAMER'e gönderilmeye başlanarak sağlıklı yapının oluşması için başlangıç yapılmıştır.

Kasko sigortaları ile ilgili sektörün en önemli sıkıntılarının birinin, özellikle bonus sisteminin kullanılmasına rağmen malus sisteminin kullanılmaması olduğu görülmektedir. Bonus malus sistemi kaskoda ödül ve cezanın uygulanmasıdır. Hiç hasarı olmayan araçlar için hasarsızlık indirimi uygulanır iken hasarlı araçlar içinde ek prim alınmasıdır. Tam sağlıklı olmamasına karşın sadece bonus sisteminin geçerli olduğu sektörde fiyatların sağlıklı bir tabana oturması mümkün değildir. Kurulacak bu sistem dahilinde, aynı zamanda hasar frekansı düşük ve yüksek olan sigortalıların ayırt edilebilmesine imkan sağlanması ve etkin bir bonus-malus sistemi kurulmasının sektör açısından son derece faydalı olacağı kaçınılmazdır.

Riskleri doğru analiz ederek fiyatlandırmanın yanı sıra etkin hasar yönetimini sağlamak da kaskodaki zararın önlenmesinde önemli etkenlerden biridir.

Son yıllarda şirketler arası pazar rekabetinde prim üretimine bağlı liderlik yarışı yaşanmaktadır. Tüm şirketler bu yarışın içindedir. Oysaki yarış sadece prim üretimine bağlı olarak değil, müşteriye sunulan hizmet kalitesinde olmalıdır.

II-Çalışmadan elde edilen sonuçlar

Bu çalışmada kaskoda ödenen hasar ile sigortalıya ilişkin ulaşılan risk faktörlerine etki eden sonuçlar bulunmuştur. Bu sonuçlar karlı ve karsız müşterileri gruplandırmak sureti ile sağlıklı fiyat uygulanmasında önemlidir. Araştırmada çıkan sonuçlar aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

Sigortalı yaşı arttıkça ödenen hasar azalmaktadır. En fazla hasar yapan grubun 20-30 yaş arasındaki grup olduğu görülmektedir.

Sigortalı meslek grupları içinde devlet memuru olanlara daha az hasar ödendiği ortaya çıkmıştır. Meslekler bilgisi sigortalılardan daha detaylı ve sağlıklı alınabildiği takdirde ödenen hasar ile ilişkili başka mesleklerin de olduğu istatistiksel açıdan ortaya çıkabilir.

Sigortalının daha önce hasar yapıp yapmadığı ve hasar sayısı fiyatlandırmayı etkileyen faktörler arasındadır. Hasar frekansı hasarsızlık indirimi alan poliçelerde düşmektedir. Modelde de hasarsızlık indirim oranı arttıkça ödenen hasarın düştüğü görülmektedir.

Hasar frekansına göre, sigortalıların ikamet ettiği iller ile ödenen hasar araştırmasında iller 6 grupta toplanmıştır. Bu gruplar içerisinde en az hasar ödenen iller grubu Afyon, Antalya, Amasya, Artvin, Balıkesir, Çorum, Elazığ, Isparta, Konya, Malatya, Rize, Trabzon ve Kırıkkale olduğu verilerden görülmüştür.

Araç marka ve tipleri ödenen hasar ve sigorta bedeline göre 6 kümeye ayrılmış ve kümeler bağımsız değişken olarak kullanılmıştır. Ödenen hasar bağlantısına bakıldığında, sigorta bedeli 106.000 ile 208.000 arasında olan gruba daha az hasar ödendiği ortaya çıkmıştır. Bunun nedeni yüksek bedelli araçları kullanan kişilerin genellikle makam aracı olarak kullanılan ve şoförlü araçlar olduğu verilerden anlaşılmaktadır.

Ülkemizde en önemli problemlerden biri sigortalılara ait cinsiyet, yaş, medeni durum, çocuk sayısı, meslek, gelir durumu, ikamet ettiği coğrafi bölge, hasarsızlık durumu, senede kaç km yaptığı, gibi konularda detaylı verilerin sağlanamamasıdır. Sigortalıya ait bu bilgiler henüz birçok şirketin veri tabanında yoktur, ancak son yıllarda müşteri profilinin riski etkileyen önemli unsurlar içinde olduğunun anlaşılması ile oluşturulmaya başlanmıştır. Bu çalışmada sigortalının yaşı, mesleği, ikamet ettiği coğrafi bölge gibi ulaşılabilen veriler alınmıştır. Ancak sigortalının cinsiyeti, medeni durumu, çocuk sayısı, geliri, senede yaptığı kilometre gibi bilgilere ulaşılamamıştır. Ulaşılan veriler ile yapılan regresyon analizleri ödenen hasar ile müşteri kişisel bilgileri arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir ilişki olduğunu ortaya koymuştur. Bu çalışmada kullanılan metot uygulanarak, ulaşılamayan bilgilerin elde edilmesi durumunda daha detaylı ve yol gösterici çalışmalar da yapılabilir.

EKLER

EK1 KÜMELEME ANALİZİNE GÖRE HUSUSİ KULANIM TARZINDAKİ ARAÇ MARKA VE TİP BAZINDA DAĞILIMLARI

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
1	AUDI	A3 SPORT	3	0,6
		A4 1.6	4	0,8
		A4 1.8T	2	0,4
		A4 1.9 T	3	0,6
		A4 2.0 T	3	0,6
		A4 2.4 M	1	0,2
		A4 2.5 T	1	0,2
		A4 AVANT	3	0,6
		A6 1.8 T	2	0,4
		A6 1.8T	3	0,6
		A6 1.9 T	3	0,6
		A6 2.0 M	1	0,2
		A6 2.0 T	1	0,2
		A6 2.4 M	2	0,4
		A6 2.8 Q	1	0,2
		A6 ADVAN	2	0,4
		ALLROAD	1	0,2
	BMW	316 Ci C	2	0,4
		316I/4	1	0,2
		318 Ci C	1	0,2
		318 İ /4	1	0,2
		318i SAL	1	0,2
		318i TOU	1	0,2
		318ti CO	1	0,2
		320 D SE	1	0,2
		320 d TO	3	0,6
		320 I/5	1	0,2
		320d SED	4	0,8
		320i SAL	2	0,4
		320I/4	2	0,4
		320iA SA	3	0,6
		325 Ci C	2	0,4
		325i SAL	1	0,2
		330 Ci C	1	0,2
		330 d TO	1	0,2
		330i SAL	1	0,2
		520 dA	3	0,6
		520I	2	0,4
		520IA	12	2,4
		525IA	2	0,4
		528 iA	6	1,2
		530 dA	1	0,2
		530I	2	0,4
		530IA	2	0,4
		728 iA	1	0,2
		750IA	1	0,2
		X3 2.0d	1	0,2

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		X5 3.0d	2	0,4
		X5 3.0iA	1	0,2
		X5 4.4iA	1	0,2
	CHRYSLER	300 C	1	0,2
		300 C 2.	1	0,2
		300 M 3.	3	0,6
		GRAND VO	4	0,8
		JEEP GR	3	0,6
		JEEP CHE	5	1,0
		JEEP G.C	1	0,2
		TOWN COU	1	0,2
		VOYAGER	1	0,2
	CITROEN	C5 2.0 S	2	0,4
	FORD	FOCUS GH	1	0,2
		MONDEO 2	4	0,8
	HONDA	ACCORD 2	3	0,6
		CR-V 2.0	9	1,8
	HYUNDAI	SANTA FE	19	3,8
		SONATA 2	2	0,4
		TUCSON 2	20	4,0
	JAGUAR	S-TYPE 3	1	0,2
	KIA	CARNIVAL	2	0,4
		SORENTO	41	8,1
		SPORTAGE	13	2,6
	LAND ROV	FREELAND	19	3,8
	MAZDA	6 2.0 SP	1	0,2
	MERCEDES	C 200 KO	16	3,2
		C 220 CD	1	0,2
		CLK 200	5	1,0
		E 200	7	1,4
		E 200 K	1	0,2
		E 200 KO	40	7,9
		E 220 CD	6	1,2
		E 240	1	0,2
		E 270 CD	5	1,0
		E 280	1	0,2
		E 320	5	1,0
		ML 320	8	1,6
		ML 430	2	0,4
		S 320 LO	1	0,2
		S 500 LO	1	0,2
		VITO 112	1	0,2
		VITO 115	1	0,2
	MITSUBIS	LANCER E	1	0,2
		OUTLANDE	1	0,2
	NISSAN	MAXIMA 2	1	0,2
		PATHFIND	1	0,2

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		PATROL 3	1	0,2
		TERRANO	3	0,6
		X-TRAIL	4	0,8
	OPEL	OMEGA 2.	2	0,4
		SIGNUM 2	1	0,2
		VECTRA 2	2	0,4
		ZAFIRA 1	1	0,2
	PEUGEOT	407 COMF	1	0,2
		407 EXEC	8	1,6
		607 2.2	1	0,2
	RANGE RO	3.0 td6	1	0,2
	RENAULT	LAGUNA 2	2	0,4
	ROVER	75 2.0 C	1	0,2
	SKODA	SUPERB 1	9	1,8
	SUBARU	IMPREZA	1	0,2
	SUZUKI	GRAND VI	1	0,2
	TOYOTA	AVENSIS	5	1,0
		CAMRY 3.	1	0,2
		LAND CRU	3	0,6
		RAV 4 2.	11	2,2
	VOLKSWAG	GOLF 2.0	1	0,2
		JETTA 2.	1	0,2
		MULTIVAN	1	0,2
		PASSAT 1	38	7,5
		PASSAT 2	17	3,4
		PASSAT V	1	0,2
	VOLVO	TOURAN 1	3	0,6
		S40 1.8	1	0,2
		S60 2.0T	2	0,4
		S60 2.3T	1	0,2
		S60 2.4	1	0,2
		S60 2.5T	2	0,4
		S80 2.0T	5	1,0
		S80 2.8	2	0,4
		XC 70 2.	2	0,4
		XC90 2.4	1	0,2
	Toplam		504	100,0
2	AUDI	A6 2.4 M	1	1,0
		A6 2.5 T	1	1,0
		A6 3.0 T	1	1,0
		A8 4.2 Q	1	1,0
	BMW	318 Ci C	1	1,0
		320 D SE	1	1,0
		320d SED	1	1,0
		520I	1	1,0
		525 dA	1	1,0
		530 dA	6	6,1

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		630 Ci C	1	1,0
		735 LiA	1	1,0
		745 LiA	2	2,0
		745iA	1	1,0
		X5 3.0d	22	22,4
		X5 3.0iA	2	2,0
		X5 4.4iA	3	3,1
	CHRYSLER	300 C LI	1	1,0
		JEEP G.C	4	4,1
	JAGUAR	S-TYPE 2	1	1,0
	LAND ROV	DISCOVER	2	2,0
	MERCEDES	C 270 CD	2	2,0
		CLS 350	1	1,0
		E 200 K	2	2,0
		E 200 KO	6	6,1
		E 240	1	1,0
		E 270 CD	3	3,1
		E 320	2	2,0
		E280 CDI	1	1,0
		ML 350 L	1	1,0
		S 320	1	1,0
		S 320 LO	3	3,1
		S 350 L	1	1,0
	NISSAN	INFINITI	2	2,0
	PORSCHE	CAYENNE	2	2,0
	RANGE RO	3.0 td6	4	4,1
		4.4 V8 V	1	1,0
	TOYOTA	LAND CRU	3	3,1
	VOLKSWAG	TOUAREG	3	3,1
	VOLVO	S80 2.4	1	1,0
		S80 2.9	1	1,0
		XC 90 2.	1	1,0
		XC90 2.4	1	1,0
	Toplam		98	100,0
3	ALFA ROM	156 2.0	1	0,5
	AUDI	A3 1.6	1	0,5
		A3 1.6 T	1	0,5
		A4 1.6	1	0,5
		A4 1.8	1	0,5
		A4 1.9 T	1	0,5
	BMW	116i HAT	1	0,5
		318tiA C	1	0,5
		320i SAL	1	0,5
		320iA SA	1	0,5
		320IA/4	1	0,5
		520IA	1	0,5
		528 iA	1	0,5

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
	CITROEN	C4 SX 1.	1	0,5
		C5 SX 2.	1	0,5
		XSARA 2	2	1,0
	DAIHATSU	SIRION 1	1	0,5
	FIAT	MAREA LI	1	0,5
		PUNTO 1.	1	0,5
	FORD	FIESTA 1	7	3,6
		FOCUS 1.	7	3,6
		FOCUS C-	2	1,0
		FOCUS GH	1	0,5
		FUSION 1	1	0,5
		MONDEO 2	1	0,5
	HONDA	ACCORD 1	1	0,5
		CIVIC 1.	8	4,1
		CR-V 2.0	2	1,0
		HR-V 1.6	1	0,5
		JAZZ 1.4	1	0,5
	HYUNDAI	ACCENT 1	5	2,6
		GETZ 1,3	1	0,5
		GETZ 1.3	2	1,0
		GETZ 1.4	1	0,5
		GETZ 1.5	2	1,0
	KIA	RIO 1.5	1	0,5
	MAZDA	626 2.0i	1	0,5
		E-2200 P	1	0,5
	MERCEDES	E 200	4	2,0
	MITSUBIS	CARISMA	4	2,0
		LANCER 1	3	1,5
	NISSAN	TERRANO	1	0,5
	OPEL	ASTRA 1.	8	4,1
		COMBO 1.	2	1,0
		CORSA 1.	2	1,0
		CORSA SW	1	0,5
		MERIVA 1	2	1,0
		OMEGA 2.	1	0,5
		OMEGA CD	1	0,5
		VECTRA 1	2	1,0
	PEUGEOT	VECTRA 2	4	2,0
		206 XT	1	0,5
		206 X-DE	1	0,5
		206 X-LI	4	2,0
		206 XT 1	1	0,5
		307 1.6	3	1,5
		307 COMF	1	0,5
		307 XR 1	5	2,6
	RENAULT	PARTNER	2	1,0
		CLIO AUT	3	1,5

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		CLIO HB	1	0,5
		CLIO SYM	13	6,6
		KANGOO E	2	1,0
		KANGOO M	1	0,5
		LAGUNA 1	2	1,0
		LAGUNA 2	1	0,5
		MEGANE C	1	0,5
		MEGANE I	8	4,1
		MEGANE R	2	1,0
		SCENIC P	1	0,5
	SEAT	ALTEA ST	1	0,5
		CORDOBA	1	0,5
		LEON 1.9	1	0,5
	SKODA	FABIA 1.	1	0,5
		OCTAVIA	1	0,5
		ALBEA 1.	2	1,0
	TOFAS-FI	DOBLO VI	1	0,5
		MAREA 1.	1	0,5
		PALIO 1.	3	1,5
		PALIO WE	1	0,5
	TOYOTA	AVENSIS	3	1,5
		COROLLA	3	1,5
		RAV 4 2.	1	0,5
		YARIS 1.	1	0,5
	VOLKSWAG	BORA 1.6	4	2,0
		BORA 1.9	1	0,5
		CADDY PA	1	0,5
		GOLF 1.6	4	2,0
		PASSAT 1	7	3,6
		POLO 1.4	3	1,5
	VOLVO	S40 2.0T	1	0,5
	Toplam		196	100,0
4	ALFA ROM	156 1.6	1	0,0
		156 2.0	2	0,0
	AUDI	A3 1.6 A	5	0,1
		A3 1.8 A	1	0,0
		A4 1.6	4	0,1
		A4 1.8	3	0,0
		A4 1.8 T	1	0,0
		A4 1.9 T	1	0,0
	BMW	316 IA/4	2	0,0
		316/4I	1	0,0
		316i COM	1	0,0
		318 iS/4	3	0,0
		318 iSA/	1	0,0
		318I/4	3	0,0
		320I/2	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		320I/4	3	0,0
		320IA C	2	0,0
		320IA/2	1	0,0
		320IA/4	3	0,0
		325TDA/4	1	0,0
		518I	1	0,0
		520I	2	0,0
		520IA	2	0,0
	CHEVROLE	BLAZER S	1	0,0
		KALOS HB	21	0,3
		KALOS NB	15	0,2
		LACETTI	13	0,2
		REZZO 1.	1	0,0
	CHRYSLER	JEEP GRA	4	0,1
		STRATUS	1	0,0
	CITROEN	BERLINGO	28	0,4
		C2 1.4i	4	0,1
		C3 1.4 H	19	0,3
		C3 1.4i	37	0,5
		C3 1.4i	1	0,0
		C3 SX 1.	3	0,0
		C3 X FUR	2	0,0
		C4 SX 1.	1	0,0
		JUMPER 2	1	0,0
		JUMPY PA	1	0,0
		SAXO 1.5	1	0,0
		SAXO 2 1	2	0,0
		XSARA 1.	5	0,1
		XSARA 16	1	0,0
		XSARA 2	9	0,1
		XSARA HD	4	0,1
		XSARA PI	2	0,0
	DACIA	LOGAN 1.	1	0,0
		LOGAN AM	10	0,1
		LOGAN LA	7	0,1
	DAEWOO	NUBIRA 1	1	0,0
	DAIHATSU	SIRION 1	10	0,1
		TERIOS 1	5	0,1
		YRV 1.3	1	0,0
	FIAT	BRAVA 1.	3	0,0
		BRAVO 1.	2	0,0
		BRAVO 2.	1	0,0
		IDEA 1.4	1	0,0
		MAREA 1.	3	0,0
		MAREA SW	2	0,0
		PANDA 1,	2	0,0
		PANDA 1.	5	0,1

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		PUNTO 1.	25	0,4
		SCUDO EL	3	0,0
		STILO 1.	8	0,1
	FORD	DFW 4K 1	1	0,0
		FIESTA 1	202	3,0
		FOCUS 1.	464	6,8
		FOCUS 2.	10	0,1
		FOCUS C-	1	0,0
		FUSION 1	58	0,8
		KA COLLE	1	0,0
		MONDEO 2	15	0,2
		RANGER C	1	0,0
		SCORPIO	1	0,0
	FORD/OTO	CONNECT	1	0,0
		T. CONNE	8	0,1
		T.CONNEC	17	0,2
		TRANSIT	3	0,0
	HONDA	ACCORD 1	2	0,0
		ACCORD 2	8	0,1
		CITY 1.4	7	0,1
		CIVIC 1.	346	5,1
		CIVIC 4	1	0,0
		CORSA 1.	1	0,0
		CR-V 2.0	1	0,0
		HR-V 1.6	3	0,0
		JAZZ 1.4	40	0,6
		JAZZ JS	3	0,0
	HYUNDAI	ACCENT 1	300	4,4
		ATOS PRI	2	0,0
		COUPE 1.	1	0,0
		ELANTRA	60	0,9
		GETZ 1,3	52	0,8
		GETZ 1.3	98	1,4
		GETZ 1.4	12	0,2
		GETZ 1.5	48	0,7
		H100 KAM	2	0,0
		MATRIX 1	4	0,1
		SONATA 2	7	0,1
		STAREX P	4	0,1
		STAREX S	1	0,0
	ISUZU	NKR KAMY	1	0,0
	KIA	CERATO 1	9	0,1
		PICANTO	10	0,1
		RIO 1.5	24	0,4
		SHUMA 1.	4	0,1
		SPORTAGE	1	0,0
	LAND ROV	FREELAND	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
	MAZDA	323 1.6	1	0,0
		323 ASTI	3	0,0
		323 FAMI	4	0,1
		626 2.0i	9	0,1
		626 GLX	2	0,0
		626 HB 2	2	0,0
		B-2500 C	2	0,0
		E-2200 K	1	0,0
	MERCEDES	190D	1	0,0
		200 E	10	0,1
		250 D	2	0,0
		300 D	3	0,0
		A 160	1	0,0
		C 180 CL	1	0,0
		C 180 EL	3	0,0
		C 200 /C	2	0,0
		C 200 EL	2	0,0
		C 200 SP	1	0,0
		C 200D E	1	0,0
		E 200	12	0,2
		E 200D	1	0,0
		VITO MIN	1	0,0
		VITO PAN	1	0,0
	MITSUBIS	CANTER K	2	0,0
		CARISMA	36	0,5
		COLT 1.3	4	0,1
		L300 YAN	2	0,0
		LANCER 1	27	0,4
	NISSAN	200 SX	1	0,0
		ALMERA 1	48	0,7
		MAXIMA Q	4	0,1
		MICRA 1.	30	0,4
		PRIMERA	94	1,4
		TERRANO	1	0,0
		VANETTE	3	0,0
	OPEL	ASRTA 1.	3	0,0
		ASTRA 1.	589	8,6
		ASTRA 2.	3	0,0
		ASTRA CL	27	0,4
		ASTRA GL	1	0,0
		ASTRA HB	3	0,0
		ASTRA VA	1	0,0
		COMBO 1,	5	0,1
		COMBO 1.	16	0,2
		COMBO TO	1	0,0
		CORSA 1.	197	2,9
		CORSA VA	4	0,1

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		FRONTERA	5	0,1
		MERIVA 1	32	0,5
		OMEGA 2.	2	0,0
		TIGRA	1	0,0
		VECTRA 1	87	1,3
		VECTRA 2	95	1,4
		ZAFIRA 1	17	0,2
	OTOYOLU	35.9 KAM	1	0,0
	PEUGEOT	206 XT	5	0,1
		206 1.4	6	0,1
		206 CC 1	2	0,0
		206 DESI	8	0,1
		206 GTI	1	0,0
		206 LOOK	3	0,0
		206 POP	3	0,0
		206 ROLA	2	0,0
		206 SW 1	1	0,0
		206 SW X	10	0,1
		206 X-DE	9	0,1
		206 X-LI	66	1,0
		206 XR 1	5	0,1
		206 XT 1	28	0,4
		306 PLAT	5	0,1
		307 1.6	41	0,6
		307 BREA	3	0,0
		307 ENVY	3	0,0
		307 XR 1	35	0,5
		406 ST 2	5	0,1
		406 ST H	4	0,1
		406 SV 2	7	0,1
		BOXER 35	1	0,0
		PARTNER	55	0,8
	RENAULT	19 EUROP	3	0,0
		CLIO 1.	1	0,0
		CLIO HB	2	0,0
		CLIO 1.2	22	0,3
		CLIO 1.4	28	0,4
		CLIO 1.6	12	0,2
		CLIO 2.0	1	0,0
		CLIO AUT	48	0,7
		CLIO HB	23	0,3
		CLIO SYM	508	7,4
		KANGOO 1	7	0,1
		KANGOO A	36	0,5
		KANGOO E	43	0,6
		KANGOO M	27	0,4
		KANGOO P	2	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		LAGUNA 1	52	0,8
		LAGUNA 2	42	0,6
		LAGUNA R	7	0,1
		MEGANE 1	33	0,5
		MEGANE A	14	0,2
		MEGANE C	10	0,1
		MEGANE I	82	1,2
		MEGANE R	215	3,1
		MEGANE S	4	0,1
		MEGANE W	18	0,3
		MODUS AU	1	0,0
		MODUS DY	2	0,0
		SAFRANE	2	0,0
		SCENIC 1	21	0,3
		SCENIC 2	1	0,0
		SCENIC E	2	0,0
	ROVER	25 1.4 C	1	0,0
		45 1.6	1	0,0
		45 1.6 C	2	0,0
	SAAB	9000 CSE	1	0,0
	SEAT	CORDOBA	47	0,7
		IBIZA SI	13	0,2
		IBIZA ST	1	0,0
		LEON 1.9	1	0,0
		LEON SIG	5	0,1
		LEON SPI	2	0,0
		LEON STE	3	0,0
		TOLEDO 1	38	0,6
		TOLEDO S	27	0,4
	SKODA	FABIA 1.	86	1,3
		FABIA AM	2	0,0
		FABIA CO	1	0,0
		FABIA HB	3	0,0
		FABIA SE	3	0,0
		OCTAVIA	64	0,9
	SUZUKI	ALTO 1.1	2	0,0
		GRAND VI	1	0,0
		LIANA 1.	1	0,0
		VITARA W	3	0,0
	TATA	IN-DI-CA	1	0,0
	TOFAS-FI	ALBEA 1.	137	2,0
		BRAVA 1.	9	0,1
		DOBLO 1.	7	0,1
		DOBLO CA	39	0,6
		DOBLO CO	8	0,1
		DOBLO VI	4	0,1
		IDEA 1.3	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		MAREA 1.	63	0,9
		MAREA 2.	1	0,0
		PALIO 1.	103	1,5
		PALIO FE	2	0,0
		PALIO WE	1	0,0
	TOYOTA	AVENSIS	29	0,4
		CAMRY 3.	1	0,0
		CARINA 2	3	0,0
		COROLLA	197	2,9
		COROLLLA	2	0,0
		RAV 4	1	0,0
		YARIS 1.	38	0,6
	VOLKSWAG	BORA 1.6	222	3,2
		BORA 1.9	8	0,1
		BORA VAR	7	0,1
		CADDY KO	1	0,0
		CADDY PA	2	0,0
		GOLF 1.	7	0,1
		GOLF 1.6	146	2,1
		GOLF 1.8	2	0,0
		GOLF 1.9	3	0,0
		GOLF BAS	4	0,1
		GOLF CL	1	0,0
		PASSAT 1	115	1,7
		POLO CL	3	0,0
		POLO 1.4	176	2,6
		POLO 1.6	1	0,0
		POLO CLA	26	0,4
		POLO VAR	3	0,0
		T.PORTER	1	0,0
		TRANSPOR	3	0,0
		VENTO 1.	1	0,0
	VOLVO	850 HPT	1	0,0
		S40 1.6	8	0,1
		S40 1.8	9	0,1
		S40 2.0	2	0,0
		S70 T 2.	2	0,0
	Toplam		6.842	100,0
5	ALFA ROM	147 1.6	2	0,1
		156 1.6	3	0,1
		166 2.0	1	0,0
	AUDI	A3 1.6	1	0,0
		A3 1.6 A	4	0,2
		A3 1.6 T	9	0,4
		A3 SPORT	2	0,1
		A4 1.6	7	0,3
		A4 1.8	3	0,1

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		A4 1.8 T	5	0,2
		A4 1.9 T	1	0,0
		A6 1.8 T	4	0,2
		A6 1.8T	1	0,0
		A6 2.8 Q	1	0,0
		A6 2.8 T	3	0,1
	BMW	116i HAT	1	0,0
		316 ti C	1	0,0
		316i SAL	5	0,2
		316I/4	1	0,0
		318i SAL	6	0,3
		318I/4	1	0,0
		318iA SA	3	0,1
		318ti CO	1	0,0
		320 CiA	1	0,0
		320 d SA	1	0,0
		320i SAL	5	0,2
		320I/4	2	0,1
		320iA SA	2	0,1
		320IA/4	2	0,1
		328i/4	2	0,1
		328iA/4	1	0,0
		520I	8	0,3
		520IA	24	1,0
		528 I	1	0,0
		528 iA	4	0,2
		740IA L	1	0,0
	CHEVROLE	EVANDA 2	2	0,1
		LACETTI	4	0,2
	CHRYSLER	300 M 3.	2	0,1
		GRAND VO	2	0,1
		JEEP GR	1	0,0
		JEEP CHE	2	0,1
		JEEP GRA	3	0,1
		LHS 3.5	2	0,1
	CITROEN	BERLINGO	2	0,1
		C2 1.6i	1	0,0
		C3 1.4 H	1	0,0
		C3 1.4i	15	0,7
		C3 PLURI	1	0,0
		C3 SX 1.	3	0,1
		C4 SX 1.	6	0,3
		C4 VTR 1	2	0,1
		C5 2.0 S	2	0,1
		C5 2.0i	2	0,1
		C5 BREAK	1	0,0
		C5 SX 2.	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		XSARA HD	6	0,3
		XSARA X	2	0,1
	DAEWOO	MUSSO 2.	1	0,0
	DAIHATSU	TERIOS 1	13	0,6
	FIAT	STILO 1.	8	0,3
	FORD	FIESTA 1	12	0,5
		FOCUS 1.	110	4,8
		FOCUS 2.	3	0,1
		FOCUS C-	67	2,9
		FOCUS GH	6	0,3
		FUSION 1	16	0,7
		MONDEO 2	18	0,8
		RANGER C	1	0,0
	FORD/OTO	CONNECT	1	0,0
		T. CONNE	2	0,1
		T.CONNEC	1	0,0
		TRANSIT	4	0,2
	HONDA	ACCORD 1	2	0,1
		ACCORD 2	22	1,0
		ACCORD 3	1	0,0
		CIVIC 1.	85	3,7
		CIVIC 4D	2	0,1
		CR-V 2.0	16	0,7
		HR-V 1.6	5	0,2
		JAZZ 1.4	5	0,2
		JAZZ JS	1	0,0
	HYUNDAI	ACCENT 1	22	1,0
		ELANTRA	15	0,7
		GALLOPER	2	0,1
		MATRIX 1	1	0,0
		SANTA FE	3	0,1
		SONATA 2	8	0,3
		STAREX S	2	0,1
		TRAJET 2	1	0,0
	KIA	CARENS 2	2	0,1
		CERATO 1	11	0,5
		MAGENTIS	1	0,0
		SORENTO	1	0,0
		SPORTAGE	2	0,1
	LAND ROV	DISCOVER	1	0,0
		FREELAND	15	0,7
	MAZDA	3 1.6 HB	3	0,1
		3 1.6 SE	4	0,2
		6 2.0	1	0,0
		6 2.0 OV	1	0,0
		626 2.0i	1	0,0
	MERCEDES	220 CE	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		A 150 5	2	0,1
		A 160	3	0,1
		A 170 CD	1	0,0
		C 200 /C	2	0,1
		C 200 EL	5	0,2
		C 200 KO	5	0,2
		C 240	1	0,0
		C 250D E	1	0,0
		CLK 200	1	0,0
		E 200	65	2,8
		E 200 KO	4	0,2
		E 220	1	0,0
		E 230	6	0,3
		E 320 T	2	0,1
		S 320	3	0,1
		S 320 LO	1	0,0
		SPRINTER	1	0,0
		VANEO 1.	4	0,2
		VITO 115	2	0,1
		VITO MIN	1	0,0
	MITSUBIS	CARISMA	7	0,3
		LANCER 1	9	0,4
		PAJERO P	1	0,0
	NISSAN	ALMERA 1	4	0,2
		INFINITI	1	0,0
		MAXIMA Q	1	0,0
		PATHFIND	5	0,2
		PICK UP	1	0,0
		PRIMERA	24	1,0
		TERRANO	17	0,7
	OPEL	ASRTA 1.	1	0,0
		ASTRA 1.	26	1,1
		ASTRA 2.	1	0,0
		ASTRA CL	5	0,2
		ASTRA HB	28	1,2
		COMBO 1.	1	0,0
		CORSA 1.	20	0,9
		FRONTERA	2	0,1
		MERIVA 1	3	0,1
		MONTEREY	1	0,0
		OMEGA 2.	10	0,4
		TIGRA TW	1	0,0
		VECTRA 1	108	4,7
		VECTRA 2	19	0,8
		ZAFIRA 1	17	0,7
		ZAFIRA 2	2	0,1
	PEUGEOT	206 CC 1	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		206 CC R	1	0,0
		206 X-DE	3	0,1
		206 XT 1	2	0,1
		307 1.6	49	2,1
		307 2.0	1	0,0
		307 BREA	1	0,0
		307 COMF	10	0,4
		307 SW 1	13	0,6
		307 SW 2	1	0,0
		307 XR 1	42	1,8
		307 XS 1	6	0,3
		307 XT 1	7	0,3
		406 ST 2	2	0,1
		406 ST H	2	0,1
		406 SV 2	7	0,3
		406 SV H	2	0,1
		407 COMF	2	0,1
		407 EXEC	4	0,2
		BOXER 35	1	0,0
		J9 MIDIB	1	0,0
		PARTNER	2	0,1
		CLIO AUT	1	0,0
		CLIO HB	1	0,0
		CLIO SYM	8	0,3
		KANGOO A	1	0,0
		KANGOO M	1	0,0
		LAGUNA 1	33	1,4
		LAGUNA 2	11	0,5
		LAGUNA E	2	0,1
		LAGUNA R	1	0,0
		MASTER V	1	0,0
		MEGANE 1	8	0,3
		MEGANE A	2	0,1
		MEGANE C	1	0,0
		MEGANE H	3	0,1
		MEGANE I	264	11,5
		MEGANE W	2	0,1
		MODUS AU	1	0,0
		MODUS DY	3	0,1
		SCENIC 1	6	0,3
		SCENIC 2	4	0,2
		SCENIC A	1	0,0
		SCENIC D	6	0,3
		SCENIC I	6	0,3
		SCENIC P	3	0,1
		45 1.6 C	1	0,0
		75 2.0 V	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
	SEAT	ALTEA ST	3	0,1
		CORDOBA	25	1,1
		IBIZA SI	1	0,0
		LEON SIG	1	0,0
		LEON STY	2	0,1
		TOLEDO 1	4	0,2
		TOLEDO R	1	0,0
		TOLEDO S	10	0,4
	SKODA	FABIA 1.	7	0,3
		FABIA SE	1	0,0
		OCTAVIA	35	1,5
		SUPERB 1	5	0,2
	SUBARU	IMPREZA	2	0,1
		LEGACY S	1	0,0
	SUZUKI	GRAND VI	7	0,3
	TOFAS-FI	ALBEA 1.	1	0,0
		DOBLO 1.	1	0,0
		DOBLO CO	2	0,1
	TOYOTA	AVENSIS	44	1,9
		AVENSIS	1	0,0
		COROLLA	104	4,5
		RAV 4 2.	6	0,3
		RAV 4 5	1	0,0
		YARIS 1.	1	0,0
	VOLKSWAG	BORA 1.6	82	3,6
		BORA 1.9	16	0,7
		BORA VAR	4	0,2
		CADDY CO	1	0,0
		CADDY KO	9	0,4
		CADDY PA	1	0,0
		GOLF 1.	2	0,1
		GOLF 1.6	48	2,1
		GOLF 1.8	2	0,1
		GOLF 1.9	9	0,4
		GOLF PLU	1	0,0
		JETTA 1.	5	0,2
		NEW BEET	2	0,1
		PASSAT 1	154	6,7
		PASSAT 2	4	0,2
		PASSAT V	3	0,1
		POLO 1.4	17	0,7
		T.PORTER	3	0,1
		TOURAN 1	7	0,3
		TRANSPOR	1	0,0
	VOLVO	S40 1.6	8	0,3
		S40 1.6D	3	0,1
		S40 2.0	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
6		S60 2.0T	1	0,0
		S70 T 2.	1	0,0
		S70 T5 2	2	0,1
		S80 2.0	1	0,0
		S80 2.0T	2	0,1
		S80 T6 2	1	0,0
		V40 2.0	1	0,0
	Toplam		2.299	100,0
	ALFA ROM	145 1,6	1	0,0
		146 1.4	2	0,0
		146 1.6	3	0,0
		155 2.0	1	0,0
	AUDI	80 1.9 T	3	0,0
		A4 1.6	1	0,0
		A4 1.8 T	1	0,0
	BMW	316 IA/4	2	0,0
		316/4I	5	0,1
		318I/4	1	0,0
		320I/4	3	0,0
		520I	4	0,1
		520IA	1	0,0
	CHEVROLE	KALOS HB	3	0,0
	CHRYSLER	VOYAGER	1	0,0
	CITROEN	BERLINGO	30	0,4
		SAXO 1.4	6	0,1
		SAXO 1.5	14	0,2
		SAXO 2 1	6	0,1
		XSARA 1.	14	0,2
		XSARA 2.	1	0,0
		ZX HARMO	1	0,0
	DACIA	1307 CIF	1	0,0
		LOGAN AM	7	0,1
		SOLENZO	20	0,3
	DAEWOO	DAMAS PA	1	0,0
		ESPERO 2	2	0,0
		LANOS 1.	7	0,1
		LEGANZA	1	0,0
		MATIZ 0.	2	0,0
		NEXIA GL	4	0,1
		NEXIA GT	1	0,0
		NUBIRA 1	3	0,0
		NUBIRA 2	1	0,0
		RACER	1	0,0
		TICO SL	1	0,0
		TICO SX	2	0,0
	DAIHATSU	APPLAUSE	1	0,0
		COUORE 4	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
	FIAT	TERIOS 1	1	0,0
		BRAVA 1.	20	0,3
		BRAVO 1.	10	0,1
		MAREA 1.	30	0,4
		MAREA 2.	3	0,0
		MAREA SW	1	0,0
		SCUDO EL	3	0,0
		TEMPRA S	5	0,1
		TIPO 1.6	2	0,0
		TIPO 160	2	0,0
		UNO 60S	8	0,1
		UNO 70 S	3	0,0
	FORD	ESCORT 1	19	0,2
		ESCORT C	8	0,1
		FESTIVA	2	0,0
		FIESTA 1	9	0,1
		FIESTA F	44	0,6
		FOCUS 1.	24	0,3
		FOCUS 2.	2	0,0
		KA 1.3	8	0,1
		KA 1.3i	1	0,0
		KA COLLE	2	0,0
		MONDEO 2	26	0,3
		SCORPIO	3	0,0
		SIERRA 2	1	0,0
	FORD/OTO	ESCORT 1	67	0,8
		ESCORT H	21	0,3
		ESCORT S	43	0,5
		TAUNUS 1	1	0,0
		TAUNUS 2	2	0,0
		TRANSIT	3	0,0
	HONDA	ACCORD 2	1	0,0
		CIVIC 1.	218	2,7
	HYUNDAI	ACCENT 1	566	7,1
		ACCENT G	11	0,1
		ATOS 1.0	2	0,0
		ATOS PRI	3	0,0
		ELANTRA	30	0,4
		EXCEL GL	15	0,2
		EXCEL LS	4	0,1
		GETZ 1,3	1	0,0
		GETZ 1.3	10	0,1
		H100 CIF	1	0,0
		H100 KAS	1	0,0
		H100 PAN	1	0,0
		SONATA	2	0,0
		SONATA O	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
	KIA	CAPITAL	1	0,0
		CLARUS 2	1	0,0
		PICANTO	2	0,0
		PRIDE 1.	14	0,2
		RIO 1.3	1	0,0
		RIO 1.5	4	0,1
		SEPHIA 1	22	0,3
		SHUMA 1.	4	0,1
		SPORTAGE	1	0,0
	LADA	2110 VEG	84	1,1
		21102 VE	4	0,1
		21103 VE	5	0,1
		21110 VE	2	0,0
		21113 VE	4	0,1
		2112 VEG	4	0,1
		21120 VE	8	0,1
		21122 VE	1	0,0
		NIVA 1.7	3	0,0
		SAMARA H	41	0,5
		SAMARA S	5	0,1
		VAZ 111	3	0,0
		VEGA HB	3	0,0
		VEGA SED	5	0,1
	MAZDA	323 1.6	1	0,0
		323 ASTI	1	0,0
		323 FAMI	34	0,4
		323 GLX	37	0,5
		323 LANT	6	0,1
		323 PRAC	1	0,0
		323 SEDA	1	0,0
		626 1,60	1	0,0
		626 1600	2	0,0
		626 2.0i	2	0,0
		626 GLX	16	0,2
	MERCEDES	190 E	4	0,1
		190 E 1.	1	0,0
		190D	1	0,0
		200	1	0,0
		200 E	3	0,0
		250 D	2	0,0
		300 SE	1	0,0
		C 180 CL	1	0,0
		SPRINTER	1	0,0
	MITSUBIS	CARISMA	70	0,9
		L 300 MI	1	0,0
		L300 YAN	1	0,0
		LANCER 1	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
	NISSAN	ALMERA 1	5	0,1
		BLUE BIR	1	0,0
		MAXIMA Q	3	0,0
		MICRA 1.	7	0,1
		PRIMERA	77	1,0
		SUNNY EX	7	0,1
		SUNNY JX	1	0,0
		SUNNY LX	1	0,0
		SUNNY SL	2	0,0
	OPEL	AGILA 1.	5	0,1
		ASTRA 1.	254	3,2
		ASTRA CL	20	0,3
		ASTRA EX	2	0,0
		ASTRA GL	9	0,1
		ASTRA ME	3	0,0
		ASTRA SP	1	0,0
		COMBO 1.	5	0,1
		CORSA 1.	62	0,8
		CORSA CI	2	0,0
		CORSA GS	1	0,0
		CORSA SW	159	2,0
		CORSA VA	16	0,2
		OMEGA CD	1	0,0
		TIGRA	4	0,1
		VECTRA 1	62	0,8
		VECTRA 2	164	2,1
		VECTRA S	1	0,0
	PEUGEOT	106 QUIC	3	0,0
		106 XN 5	1	0,0
		106 XR 1	1	0,0
		106 XR 5	8	0,1
		106 XS 1	3	0,0
		205 JUNI	1	0,0
		206 XT	1	0,0
		206 1.4	2	0,0
		206 ROLA	1	0,0
		206 X-LI	2	0,0
		206 XR 1	36	0,5
		206 XS 1	2	0,0
		206 XT 1	5	0,1
		306 GRIF	13	0,2
		306 PLAT	4	0,1
		306 XN 1	3	0,0
		306 XR 1	9	0,1
		306 XR 5	1	0,0
		306 XT 1	1	0,0
		406 SV 2	2	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
	PROTON	PARTNER	56	0,7
		PERSONA	8	0,1
	RENAULT	11 FLASH	4	0,1
		11 RAİNB	1	0,0
		11 TXE F	5	0,1
		12 TSW T	129	1,6
		12 TX TO	37	0,5
		19 1.4i	4	0,1
		19 EUROP	393	4,9
		21 CONCO	7	0,1
		21 MANAG	11	0,1
		21 OPTIM	2	0,0
		9 BROADW	2	0,0
		9 FAIRWA	27	0,3
		9 GTC	1	0,0
		9 GTD OZ	1	0,0
		9 GTE BR	190	2,4
		9 GTE OT	2	0,0
		9 SPRING	51	0,6
		BROADWAY	286	3,6
		CLIO 1.	1	0,0
		CLIO 1.2	5	0,1
		CLIO 1.4	88	1,1
		CLIO 1.6	54	0,7
		CLIO AUT	1	0,0
		CLIO SYM	351	4,4
		EXPRESS	3	0,0
		KANGOO 1	71	0,9
		KANGOO E	66	0,8
		KANGOO P	7	0,1
		LAGUNA 1	3	0,0
		LAGUNA 2	21	0,3
		MEGANE 1	3	0,0
		MEGANE C	11	0,1
		MEGANE R	143	1,8
		MEGANE S	3	0,0
		MEGANE W	14	0,2
		R9 GTL	1	0,0
		SAFRANE	4	0,1
		TWINGO 1	10	0,1
		TWINGO A	1	0,0
		TWINGO P	2	0,0
	ROVER	214 SI 3	1	0,0
		214 SI 5	5	0,1
		216 COUP	1	0,0
		216 Si 5	5	0,1
		25 1.6	3	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		414 Si	6	0,1
		416 Si	6	0,1
		416 SI 4	5	0,1
		420 GSi	1	0,0
		420 SI 4	3	0,0
		620 Ti	1	0,0
		820 Ti	1	0,0
	SEAT	CORDOBA	26	0,3
		IBIZA 1.	4	0,1
		IBIZA SI	2	0,0
		IBIZA ST	6	0,1
		LEON STE	1	0,0
		TOLEDO 1	2	0,0
		VARIO ST	1	0,0
	SKODA	FABIA 1.	20	0,3
		FAVORIT	13	0,2
		FELICIA	56	0,7
		FORMAN 1	6	0,1
		FORMAN S	1	0,0
		OCTAVIA	3	0,0
		SILVERLI	1	0,0
	SUZUKI	ALTO 1.1	1	0,0
		ALTO O.V	1	0,0
		BALENO 1	2	0,0
		CARRY 1.	1	0,0
		MARUTI	8	0,1
		SK 410 V	1	0,0
		SWIFT 1.	22	0,3
		VITARA 3	3	0,0
		VITARA 5	1	0,0
		VITARA W	3	0,0
	TOFAS-FI	124 SER€	7	0,1
		131 DOGA	9	0,1
		131 KART	34	0,4
		ALBEA 1.	28	0,4
		BRAVA 1.	25	0,3
		DOBLO 1.	3	0,0
		DOBLO CA	44	0,6
		DOBLO MA	1	0,0
		DOGAN 1.	44	0,6
		DOGAN S	37	0,5
		DOGAN SL	148	1,9
		KARTAL 1	22	0,3
		KARTAL L	5	0,1
		KARTAL S	81	1,0
		KARTAL1.	39	0,5
		MAREA 1.	22	0,3

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		PALIO 1.	270	3,4
		PALIO VA	12	0,2
		PALIO WE	62	0,8
		SAHIN 1.	104	1,3
		SAHIN 5	99	1,2
		SAHIN S	71	0,9
		SIENA 1.	132	1,7
		TEMPRA 1	6	0,1
		TEMPRA 2	3	0,0
		TEMPRA S	58	0,7
		TIPO 1.4	56	0,7
		TIPO 1.6	33	0,4
		TIPO S	10	0,1
		TIPO SLX	4	0,1
		TIPO SX	30	0,4
		UNO 1.4	25	0,3
		UNO S	117	1,5
		UNO SX	75	0,9
	TOYOTA	AVENSIS	4	0,1
		CARINA 2	13	0,2
		CARINA L	1	0,0
		COROLLA	768	9,6
		CORONA A	2	0,0
		CORONA G	7	0,1
		CRESSIDA	1	0,0
		HILUX CI	2	0,0
		STARLET	7	0,1
		YARIS 1.	14	0,2
	VOLKSWAG	CADDY VA	2	0,0
		GOLF 1.6	6	0,1
		GOLF 1.8	1	0,0
		GOLF CAB	1	0,0
		GOLF CL	8	0,1
		GOLF CL,	1	0,0
		GOLF GTI	1	0,0
		GOLF VAR	3	0,0
		POLO CL	64	0,8
		POLO 1.3	2	0,0
		POLO 1.4	37	0,5
		POLO 1.6	160	2,0
		POLO CLA	61	0,8
		POLO VAR	1	0,0
		SHARAN 2	1	0,0
		TRANSPOR	1	0,0
		VENTO 1.	2	0,0
		VENTO CL	2	0,0
	VOLVO	460 GLE	1	0,0

Küme	Marka	Tip	Frekans	Yüzde
		850 GLT	1	0,0
	Toplam		7.981	100,0

KAYNAKLAR

KİTAPLAR

AKGÜÇ Öztin, **Finansal Yönetim**, Muhasebe Enstitüsü Yayını No.56, İstanbul, 1989

AKMUT Özdemir, **Hayat Sigortası Teori ve Türkiye’deki Uygulama**, A.Ü.SBF Yayını No.447, Ankara, 1980

ALANYA Çetin, **Reasürans Notları**, İstanbul 1991

AVCI Adnan, **Özel Sigorta Kanunları Uygulaması ve Mevzuatı** , İstanbul, Alfa Basım Yayın Dağıtım, 1997

BALDWIN Bruce G., **The Complete Book of Insurance: Protecting Your Life, Health, Property and Income**, Probus Publishicy Co,Reprint Edition, Burr Ridge 1991

BENNETT Carol S.C., **Dictionary of Insurance**, Pitman, London,1992

COUTTS Amanda S., **Motor Premium Rating**, Royal Statistical Society, London 1982

DICKSON G.C.A , STEELE J.T., **Introduction to Insurance** , 2nd Edition, Pitman Publishing, London, 1984

ENGELMANN Jan.B., KIPP Sandra, **Reinsurance** , Encyclopaedia of Financial Engineering and Risk Management, Newyok & London: Routledge,2005

EŞDUR F.Ebru , **Sigortacılık Sektörünün Türkiye Ekonomisi İçindeki Yeri**, (Yayımlanmamış uzmanlık tezi), Hazine Müsteşarlığı, Ankara

GROSSMAN Robert M., **Reinsurance-An Introduction** , 3rd Edition, Univercity of St. Galen - Institute of Versicherungswirtschaft,1990.

GUJARATI Damodar N., **Temel Ekonometri**(Çevirenler: Ümit Şenesen, Gülay Günlük Şenesen), Literatür Yayıncılık, İstanbul 1999

GÜVEL Enver Alper, GÜVEL Afitap Öndaş, **Sigortacılık**, Seçkin Yayınevi, Ankara 2006,
IŞIK Mürşit, **Sigortacılık Mevzuatı ve Reasürans İşlemleri** , Atlas Yayınevi, Konya 2005

KANER İnci, **Sigorta Hukuku Pratik Çalışmaları**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2007
KAZGAN Haydar, **Osmanlı'dan Günümüze Türk Finans ve Sigorta Gelişimi**, İstanbul 1995

KAZGAN Haydar, SOYAK Alkan, KORALTÜRK M., **Cumhuriyet'in 75 yıllık Sigortacısı**
Koç-Allianz, İstanbul 1988

KENDER Rayegan , **Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, Sigorta Müessesesi, Sigorta Sözleşmesi**, Arıkan Yayınları, İstanbul, 2005

KILN Robert, **Reinsurance in Practice** , 4th Edition, Witherby & Co Ltd., London, 2001
KOUTSOYIANNIS Anna, **Ekonometri Kuramı Ekonometri Yöntemlerinin Tanıtımına Giriş**, Verso Yayıncılık, Ankara 1989

LEMAIRE J., **Bonus-Malus System in Automobile Insurance**, Kluwer Academic Publishing, Boston 1995

MERTOL Can, **Sigorta Hukuku Ders Kitabı**, İmaj Yayınevi, Ankara 2005
MÜFTÜOĞLU Tamer, **İşletme İktisadı**, Turhan Kitabevi, Ankara, 1989

NAKİP Mahir, **Pazarlama Araştırmaları**, Seçkin Kitabevi, Ankara 2003

NOMER Cahit, YUNAK Hüseyin, **Reasürans**, Milli Reasürans Yayınları, İstanbul, 1998

NOMER Cahit, **Sigorta Genel Prensipleri ve Reasürans**, İstanbul, 1977

ÖZBOLAT Murat, **Temel Sigortacılık**, Seçkin Yayınevi, Turhan Kitabevi, Ankara 2006

ÖZBOLAT Murat , **Türkiye’de Hayat Sigortaları ve Bireysel Emeklilik Sistemi**, Detay Yayıncılık, Bankacılık ve Sigortacılık Dizisi, Ankara 2004

ÖZŞAR Berna, **Avrupa Birliği Sigorta Müktesebat Rehberi**, TSRŞB Yayın No:3, Ceyma Matbaacılık, İstanbul 2005

ÖZŞAR Berna, **15 Soruda Avrupa Birliği ve Avrupa Birliği Tek Sigorta Piyasası**, TSRŞB Yayın No:20, İstanbul, 2006.

PEKİNER, Kamuran; **Sigorta İşletmeciliği**, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:1904. İstanbul 1984

PERVITITCH Jacques , **Sigorta Haritalarında İstanbul**, Tarih Vakfı Yayınları, Kent Araştırmaları Dizisi, İstanbul, 2003

REJDA George, **Principles of Risk Management and Insurance**, 6th Ed., Addison-Wesley, MA, USA, 1999

RUBIN H.A., **Dictionary of Insurance Terms** , Barrons Business Guide, Third Edition, Louisiano USA 1995

SERGİCİ Erdoğan, **Türklerin Tarihi ve Sigortacılık** , EGS Sigorta Yayınları, İstanbul, 2001

SERGİCİ Erdoğan, **Sigorta ve Pazarlama, Makaleler**, Can Matbaa, İstanbul 2001

SHUNTICH Louis S., **The Life Insurance Hand Book**, Marketplace Books, USA 2003

TATLIDİL Hüseyin, **Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistiksel Yöntemler**, Ankara Eylül 2002

ULAŞ Işıl, **Uygulamalı Sigorta Hukuku**, Turhan Kitabevi, Ankara 2007

VAUGHAN Emmett J., VAUGHAN Therese.M., **Fundamentals of Risk and Insurance**, John Wiley&Sons Inc. USA 2003

WILLIAMS Arthur C. JR, SMITH Michale L., YOUNG Peter C, **Risk Management and Insurance**, 8th Ed., Mc Graw Hill, USA, 1998

MAKALELER

AKKOYUNLU Okan, “**Dünyada Sigortacılık Sektörüne Genel Bakış**” Best Dergisi, Sayı: 41, İstanbul, Haziran 2007.

ANDERSON Duncan, CRESSWELL Catherine, **Motor Premium Rating**, watsonwyatt.com.

An Introduction to Reinsurance Swiss Re Technical Training Chief Underwriting Office, Zurich 2002

BISHARA Halim İskender, **An Analysis of Insurance Company Financial Insolvencies and the Public Interest**, Doctoral Thesis, University of Wisconsin, USA, 1961

BUKMAN Christoph, **Proportional and Non-Proportional Reinsurance**, Swiss Reinsurance Company, Zurich, 1997

CEA Statistics No:27, December 2006, “The European Motor Insurance Market”, s;10

CIA, 2007 World Factbook, 2005 UNCTAD

CUMMINS J.D., **Risk Management and the Theory of the Firm**, Journal of Risk and Insurance, Vol. 43, 1976.

CUMMINS J.D., **Statistical and Financial Models of Insurance Pricing and the Insurance Firm**, Journal of Risk and Insurance, Vol. 58, No:2, 1991.

DİZDAR Ercüment, **Kaza Sebeplendirme Yaklaşımları**, Türk Tabipleri Birliği Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi, İstanbul Temmuz 2001, Sayı:7, s.26

Düzenleyici Etki Analizleri ve AB Müzakere Süreci ,T.C. Başbakanlık ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Mart 2006

Düzenleyici Etki Analizler Semineri ,İzmir Ticaret Odası, Lütfi Kırdar Kongre ve Sergi Sarayı

Düzenleyici etki Analizi Rehberi, İktisadi Kalkınma Vakfı,
<http://www.ikv.org.tr/pdfs/skaraucaksunum.pdf>

EKE Selda , **Risk yönetimi Anlayışında Sigorta Kavramı** ,
http://ww.tkyd.org/docs/risk_yonetimi_anlayisinda_sigorta_kavraminin_yeri_ve_onemi.doc

ERGENEKON Çağatay, Sigorta Sektörü, Nisan 1995, İMKB, İstanbul

Input Araştırma ve iletişim A.Ş., **Türk Sigorta Sektörü Raporu**, Ocak 2002.

GÜLELİ Nurettin T., **Sigorta Sözleşmelerindeki Muafiyet Klozları Hakkında**, Birlik'ten Dergisi, TSRŞB

Kasko Sigortası Teknik Analiz Raporu , Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği,

KÜTÜK Fikret, Risk Primi Hesaplamasında Risk Faktörlerinin Önemi, Şubat 2007,
<http://www.habersigorta.com/makaleArsiv.php>

KAVALALI Murat, **Avrupa Birliği'nin Genişleme Süreci :AB'nin Merkezi Doğu Avrupa ve Batı Balkan Ülkeleri ile İlişkileri**, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, AB ile İlişkiler Genel Müdürlüğü, Ekim 2005, s.9. <http://ekutup.dpt.gov.tr/ab/kavalalim/genislem.pdf>

Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Kasım 2006

ŞENOCAK Kemal, **Menfaat Değeri Altında Sigorta**, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Ankara Haziran-Aralık 2000, Sayı: 1-2

OKSAY Suna, **Türk Sigorta Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve Günümüzdeki Durumunun Değerlendirilmesi**, Uluslararası Avrasya Sigortacılar Toplantısı, 20-23 Aralık 2004

OKSAY Suna, **Avrupa Tek Sigorta Piyasası**, Birlik'ten Dergisi , Sayı:1
SADER Dergisi Mart 2006 / Sayı 3

SEVİĞ Veysi , **Avrupa Birliği Müzakere Süreci**, Dünya, İstanbul, 11.10. 2005
Sigma 5 / 2006, World Insurance in 2005.

TİMUR, N. ,**Banka ve Sigorta Pazarlaması**, AÜ. AÖF. Yayınları, Eskişehir 1995

VALDEZ Emiliano A., FREES Edward W., **Longitudinal Modeling of Singapore Motor Insurance**, Actuarial Studies Research Seminar, Sydney 2006

VYAS S., **Premium Rating Investigation in Motor Insurance**, Faculty of Actuarial Science and Statistics, London 2003

YÜCEL Fatih, AKDOĞAN Melek, “**Türk Sigorta Sektörü Ölçek Ekonomilerinin Değerlendirmesi: Eşbütünleşme Analizi**”, Sosyoekonomi, İstanbul Temmuz-Aralık 2005,

2005 yılı Türkiye’de Sigorta ve Bireysel Emeklilik Faaliyetleri Hakkında Rapor ,
T.C.Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu Başkanlığı, Ankara 2006

6 Nisan 2007 Tarihi İtibariyle Acente Sayılarına İlişkin Bilgi Notu, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği

INTERNET SİTELERİ

[http:// www.tsrsb.org.tr /tsrsb/sigorta tanımları](http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/sigorta_tanımları)

http://en.wikipedia.org/wiki/Insurance#History_of_insurance

<http://www.dask.gov.tr>

<http://www.tdk.gov.tr>.

<http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Mevzuat/Genel+Sartlar/>

http://www.turkhukuk sitesi.com/makale_253.htm

http://www.senturk.com/html/dunyada_ve_turkiyede_sigortacilik.html

http://autos.keralaglobal.com/finance_insurance.php

<http://www.tsrsb.org.tr/NR/rdonlyres/B06DF433-0AC6-42E4-A1FD-77F044C3DBFA/1748/KASKOANALIZRAPORU.doc>

http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?tb_id=52&tb_adi=Ulařtırma%20İstatistikleri&ust_id=15

http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?tb_id=52&tb_adi=Ulařtırma%20İstatistikleri&ust_id=15

<http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Istatistikler/Genel+Sektör+verileri/>

<http://www.tramer.org.tr/aracsigortasizlik.php>

<http://www.kurumsalhaberler.com/ekler/535/Arastirma.doc>

<http://www.ikv.org.tr/muzakeresureci.php>

http://plan9.dpt.gov.tr/oik02_hizmetticaret/degerlendirme.doc

<http://www.tsrsb.org.tr/NR/rdonlyres/178F1B9F-99D9-4458-B2CB-ECF714F85909/1090/2005y%C4%B1%C4%B1%C4%B0lerleRaporubilginotu.doc>

<http://www.ikv.org.tr/muzakeresureci.php>

<http://www.abgs.gov.tr/tarama/Ozet.htm>

<http://www.tbb.org.tr/turkce/ab/Ulusal%20Program-Mali%20Hizmetler%20B%C3%B6l%C3%BCm%C3%BC.doc>

http://www.euturkey.org.tr/files/UlusalProgram/UlusalProgram_2003/Tr/doc/IV-03.doc

www.confused.com/pages/

www.sigortacilik.gov.tr/06SSKI/6.01-Sigortacilik_Sektoru/SDI_SaklamaPayi_Oranlari.xls

www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Sıkça+Sorulan+Sorular/KazaSigortalariIleİlgiliSıkçaSorulanSorular.htm

Özel Görüşme :Trafik Sigortası Bilgi Merkezi (TRAMER)