

Milli Reasürans T.A.Ş.  
adına sahibi  
**Cahit NOMER**

İnceleme Kurulu  
BAŞKAN  
**Barbaros YALÇIN**  
ÜYE

**Hüseyin YUNAK**  
ÜYE

**Candan EVREN**  
ÜYE

**Ali N. YÜCEL**  
ÜYE

**Feridun ÖZÜNAL**

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü  
**Y. Kemâl ÇUHACI**

İnceleme Kurulu Sekreteri  
**Gonca GÜNiŞIK**

Basın Yayın Koordinatörü  
**Ebru FERAY**

Dizgi  
**Gonca GÜNiŞIK**

Kapak Dizaynı  
**Umut SİLE**

Renk Ayrımı  
**OLUŞUR GRAFİK**

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

Merkez  
Teşvikiye Cad.43/57  
34367 Teşvikiye / İstanbul

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

Yayın Türü: Yaygın yayın

3 ayda bir yayınlanır.

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

## İÇİNDEKİLER

Gemi ve Liman İşletmelerinin Güvenliğine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında .....	4
Malî Yeterlilik II (Solvency II) .....	10
İngiltere’de Yeni Malî Yeterlilik Kuralları (Solvency II) .....	29
Sovereign – Türkiye Finansbank Anlaşması .....	30

## **Reasürör Gözüyle**

11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana gelen terörist saldırılardan sonra, Batılı ülkelere ait limanların deniz araçları kullanılarak saldırıya uğrayabileceği ihtimali ve bu yönde alınan bilgiler, başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere özellikle Batılı ülkeleri, denizden ve deniz vasıtaları dolayısıyla gelebilecek terör tehlikesine karşı önlem almaya sevk etmiştir. Geçtiğimiz ay içerisinde, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün yapmış olduğu toplantıda bu konu üzerinde yeniden durulmuş ve Amerika Birleşik Devletleri, katılan tüm ülkeleri, denizden gelebilecek terör saldırısına karşı bir kez daha uyarıya ihtiyacı hissetmiştir. Dergimizin bu sayısında, Sayın Kemal Çuhacı tarafından hazırlanmış, "Gemi ve Liman Tesislerinin Güvenliğine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında" başlıklı çalışma, bu konudaki ayrıntıları, araştırmacıların ve Nakliyat Sigortaları ile ilgilenen sektör mensuplarının bilgilerine sunmaktadır.

Ülkemizin Avrupa Birliği'ne Tam Üye olmak amacıyla görüşmelere başlama tarihinin alındığı şu günlerde, doğal olarak, Avrupa Birliği ülkelerini ilgilendiren her türlü yasal veya idari düzenlemeler, ülkemizi de yakından ilgilendirmektedir. Dergimizin içeriğinde yer alan ve dünyanın önde gelen sigorta ve reasürans brokerlarından AON tarafından hazırlanmış, Malî Yeterlilik II (Solvency II) adlı çalışma, Avrupa Birliği ülkelerindeki sigorta ve reasürans faaliyetlerinin düzenlenmesine ve sigorta ve reasürans şirketlerinin malî açıdan denetlenmelerine ilişkin yeni yasal düzenlemeler hakkında oldukça kapsamlı bilgiler içermektedir. Söz konusu yasal düzenlemelerin yürürlüğe girmesiyle birlikte, sigorta ve reasürans şirketlerinin sahip oldukları malî varlıklar ile yükümlülükleri arasında, eskiye göre çok daha yakın bir ilişki kurulmakta, şirketlerin malî varlıkları, yükümlülüklerini rahatlıkla karşılayabilecek ölçüde gerçekçi bir yaklaşımla hesaplanabilecektir. Bu gelişmenin en yakın ve önemli sonucu, Avrupa Birliği yetkilileri tarafından da ifade edildiği üzere, tüketici haklarının, yani poliçe sahiplerinin korunması olmaktadır. Malî hizmetlere ilişkin yeni yasal düzenlemeler, hiç şüphesiz ki, ülkemiz sigortacılık sektörünü de çok yakından ilgilendirmektedir. Şirketlerin malî yapılarının güçlendirilmesine yönelik, halihazırda yapılmakta olan ve gelecekte de, "Solvency II" paralelinde yapılacak olan düzenlemelerin, malî yapıların yetersizliği konusunda olumsuz tecrübeleri olan sigortacılık sektörümüze çok önemli katkılarının olması beklenmektedir.

Reasürör Dergisi olarak, 2005 yılının, ülkemiz için her yönden olumlu gelişmelerin yaşandığı bir yıl olmasını diler, tüm okuyucularımızın ve sektör mensuplarının yeni yıllarını kutlarız.

## *Gemi ve Liman İşletmelerinin Güvenliğine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında*

**1** 1 Eylül 2001 tarihinde, Amerika Birleşik Devletleri'nde meydana gelen ve aşırı dinci örgütler tarafından yapıldığı ileri sürülen terörist eylemler, o güne kadar genellikle silahlı eylem, bombalama, intihar saldırıları, adam kaçıırma, uçak kaçıırma şeklinde yapılan bu tip eylemlerde, artık yüksek teknoloji ürünleri olarak görülen sivil uçakların da, bir saldırı silahı olarak kullanılabilceği gerçeğini ortaya çıkarmıştır.

Uçakların yanı sıra, özellikle uluslararası ve okyanus ötesi sefer yapabilen tanker ve yük gemileri gibi deniz vasıtalarının da terör eylemlerinde saldırı aracı olarak kullanılabilceği ve bu yönde alınan istihbarat, Amerika Birleşik Devletleri ve gelişmiş Batılı ülkelerin limanlarının

yakın bir gelecekte saldırıya uğrayabileceğini ve bu yönde bazı önlemler almak gereğini ortaya koymuştur.

Bu gelişmeler ışığı altında, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), 9-13 Aralık 2002 tarihlerinde yapmış olduğu ve 1974 tarihli SOLAS

rihli SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) Konvansiyonunda bazı değişiklikler yapılmış ve "Gemi ve Liman İşletmelerinin Güvenliğine İlişkin Uluslararası Kurallar" (International Ship & Port Facility Security Code - ISPS) ortaya çıkmıştır.

Terörizme ve terörizmin olumsuz etkilerine karşı oluşturulmuş, uluslararası deniz taşımacılığına ait yeni bir güvenlik rejimi olan ve 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiş olan, Gemi ve Liman İşletmelerinin Güvenliğine İlişkin

***Terörizme ve terörizmin olumsuz etkilerine karşı oluşturulmuş, uluslararası deniz taşımacılığına ait yeni bir güvenlik rejimi olan ve 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiş olan, Gemi ve Liman İşletmelerinin Güvenliğine İlişkin Uluslararası Kurallar'ın amacı, uluslararası ticarete kullanılan gemilerde ve limanlardaki güvenlik tedbirlerini arttırmaktır.***

Konvansiyonu'na imza atmış 108 devlet temsilcisinin yanı sıra, IMO'ya üye ülkeler, Birleşmiş Milletler İhtisas Komisyonları ve bazı sivil toplum örgütlerine ait gözlemcilerin katıldığı konferansta, 1974 ta-

Uluslararası Kurallar'ın amacı, uluslararası ticarete kullanılan gemilerde ve limanlardaki güvenlik tedbirlerini arttırmaktır. Bu amaca ulaşmak üzere, donatanlar ve liman işleticileri için, kesinlikle

uygulanmak üzere bazı şartlar ortaya konulmakta ve hükümetler, yerel idareler, gemicilik ve liman endüstrileri arasında işbirliğini özendirici tedbirler alınmaktadır.

Ancak, bu kuralların uygulanabilmesi, gemi personeli, liman personeli, gemi ve limanlardaki güvenlik elemanları, güvenlikle ilgili ulusal ve yerel makamlar arasında sürekli ve etkin bir işbirliği ve koordinasyonu gerekli kılmaktadır.

Gemi ve limanların güvenliğine ilişkin kuralların ayrıntılarına geçmeden önce, yeni güvenlik rejiminin kapsamış olduğu gemi ve limanların özelliklerini belirtmekte fayda vardır.

1) a) Yolcu gemileri ve yolcu taşıma amaçlı olarak kullanılan hızlı tekneler,

b) Yük gemileri (500 GRT ve daha yukarı tonajda olan, yük taşıma amaçlı süratli gemiler de dahil),

c) Sabit olmayan, açık deniz sondaj üniteleri;

2) Bu tür deniz vasıtalarının uluslararası seferlerinde uğrama veya bağlama yapmak durumunda oldukları limanlar ve tesisler.

Ayrıca, 1 Temmuz 2005 tarihinden itibaren, ISPS kurallarının, bir takım zorunlu nitelikte olanları iç sularda yapılan deniz taşımacılığında da uygulanacaktır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün bilgilerine göre, dünyada ISPS kurallarına tâbi olan tekne sayısı 1 Temmuz 2004 tarihi itibarıyla, 30.000 ilâ 40.000 arasındadır. Aynı örgütün verilerine göre 15.000 ilâ 20.000 liman da, yeni güvenlik rejiminin kapsamına girmektedir. Gerek gemiler, gerekse limanlar yeni güvenlik rejiminin öngördüğü kurallar çerçevesinde bağımsız veya kanunların yetkilendirdiği özel

***ISPS Kuralları, limanların ve gemilerin terör saldırılarına karşı son derece savunmasız, deniz çevresinin güvenlik açısından çok tehlikeli ve kontrolü zor yerler olması nedeniyle, uluslararası deniz taşımacılığında kullanılan gemileri ve limanları terör tehlikesine karşı korumak amacıyla oluşturulmuştur.***

bir kuruluştan gerekli yetki belgelerini almak zorundadır. Örneğin, ISPS kurallarına tâbi bir tekne, bağımsız veya yetkili bir kuruluştan ISSC (International Ship Security Certificate) olarak adlandırılan bir belge almak ve bu kuralların öngördüğü üzere Gemi Güvenlik Planı'na (SSP - Ship Security Plan) sahip olmak zorundadır. Aynı şekilde, uluslararası ticarete kullanılan bir limanın da, kanunların yetkili kıldığı bir makamdan PFSA (Port Facility Security Assessment) belgesi alma zorunluluğu bulunmaktadır. Bu belgeleri olmayan gemiler ve limanların, 1 Temmuz 2004 ta-

rihinden itibaren kesinlikle uluslararası ticarete kullanılmaması öngörülmektedir.

Ancak, bütün bu sıkı tedbirlere rağmen, dünya toplam gemi tonajının %84'ünü kapsayan 39 hükümetin vermiş olduğu bilgiler esas alınarak düzenlenmiş olan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün verilerine göre, ISPS kurallarının yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 2004 tarihi itibarıyla, dünyada ISPS kurallarına tâbi tüm gemilerin ancak yarısının gerekli şartları yerine getirebilmiş olduğu ortaya çıkmaktadır. Aynı tarih itibarıyla limanlardaki durum da pek parlak değildir. Yine aynı örgütün verilerine göre, dünyada 4000 liman tesisi, ge-

rekli şartları yerine getirmemiş ve ilgili güvenlik planlarını henüz teslim etmemiş durumdadır.

ISPS Kuralları, limanların ve gemilerin terör saldırılarına karşı son derece savunmasız, deniz çevresinin güvenlik açısından çok tehlikeli ve kontrolü zor yerler olması nedeniyle, uluslararası deniz taşımacılığında kullanılan gemileri ve limanları terör tehlikesine karşı korumak amacıyla oluşturulmuştur ve bu kurallar sayesinde gemi, taşıdığı yük ve personeli tarafından ulusal güvenliğe gelebilecek tehditlerin yanı sıra bir geminin, liman personeli, liman tesisleri ve

limanda depolanmış yük nedeniyle tehdit altında olup olmadığını belirlemek ve önlemek mümkün olabilmektedir.

Gemilerin ve limanların güvenliğine yönelik uluslararası kurallar (ISPS Kuralları), bir anlamda, liman ve gemilerin maruz oldukları tehlikelerin belirlenerek önlenmesi süreci ya da bir "risk yönetimi" işlemidir. Gemiler ve limanlar limanlar dolayısıyla doğabilecek risklerin değerlendirilebilmesi amacıyla belli standartlar oluşturulmakta ve bu tehlikelere karşı, ilgili devletlere, uygun ve etkili tedbirler alma imkânı sağlanmaktadır.

İki bölüm halinde düzenlenen ve A Bölümü'nde uyulması zorunlu kuralları, B Bölümü'nde ise bu kuralların nasıl uygulanacağını gösteren rehber hükümlerin bulunduğu bu yeni güvenlik rejimini imzalararak kabul etmiş olan devletler, ISPS'in tanımına uyan, uluslararası nitelikteki tüm limanlarının güvenlik açısından bir değerlendirmesini yapmak durumundadır. Güvenlik değerlendirmesi sürecinin üç önemli unsuru bulunmaktadır. Öncelikle liman açısından son derece önemli olan ve zarar görmesi durumunda liman çevresine veya onun ekonomik kapasitesine önemli ölçüde darbe vurabilecek, tesis, alan (saha) veya alt yapı tanımlan-

malı ve değerlendirilmelidir. Daha sonra, öncelikli güvenlik tedbirlerinin tespit edilebilmesi amacıyla, sayılan bu kritik önemdeki tesis, alan veya altyapıya yönelik tehlikeler belirlenmeli ve nihayet, söz konusu limana ilişkin değerlendirme yapılırken, fiziksel güvenlik, yapısal bütünlük, koruma sistemleri, güvenlik prosedürüne ilişkin politikalar, haberleşme

***Her gemi ve her liman, değişik seviyelerde tehlike arz etmekte oldukları için, ISPS Kuralları'nın her liman ve gemi için uygulanması zorunlu, kendine özgü bir takım şartları ancak imzacı devlet yetkili organı tarafından kararlaştırılacak ve onaylanacaktır.***

sistemleri, liman alt yapısı ve buna benzer, liman tesislerinin teröristlere hedef olabilecek tüm zayıf noktalarının değerlendirmesi yapılmalıdır. Bu amaçla;

- Her limanın bir güvenlik planı, (PFSP – Port Facility Security Plan),
- Her limanın bir güvenlik subayı (Security Officer),
- Gerekli Güvenlik ekipmanı ve araçları (Security Equipment) bulunması gerekmektedir.

ISPS Kuralları, bilindiği gibi sadece limanları değil, uluslararası ticarete kullanılan gemileri de kapsamakta ve gemiler için de bazı zorunluluklar getirmektedir. Örneğin:

- Geminin gövdesinde, sürekli olarak belirtilmesi gereken Gemi Tanıma Numarası (SIN - Ship Identification Number),

- Geminin geçmiş durumunu gösteren ve gemide sürekli bulundurulması gereken Daimi Sinopsis Kaydı (CSR - Continuous Synopsis Record),

- Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (SSAS - Ship Security Alert System),

- Gemi Güvenlik Subayı (SSO - Ship Security Officer),

- Geminin bağlı bulunduğu şirketin Güvenlik Subayı (CSO - Company Security Officer),

- Gemi Güvenlik Planı (SSP –

Ship Security Plan) gemiler için getirilmiş en önemli zorunluluklardır.

Ayrıca, gerek gemiler, gerekse limanlar için birlikte söz konusu olan;

- Liman girişlerinin gözlenmesi ve kontrolü,

- Gemi ve limandaki kişiler ve yüklerin gözlenmesi,

- Gemiler ve liman tesisleri arasındaki güvenlik haberleşmesinin kolaylıkla yapılabilmesinin sağlanması

ISPS Kuralları'nın öngördüğü diğer zorunluluklardır.

Her gemi ve her liman, değişik seviyelerde tehlike arz etmekte oldukları için, ISPS Kuralları'nın her liman ve gemi için uygulanması zorunlu, kendine özgü bir takım şartları

ancak imzacı devlet yetkili organı tarafından kararlaştırılacak ve onaylanacaktır. Örneğin, Birinci Düzey (Alt), İkinci Düzey (Orta) ve Üçüncü Düzey (Üst) olarak belirlenmiş risk dereceleri ilgili liman devleti tarafından tespit edildikten sonra, limana giriş yapan gemi veya giriş yapılan liman için, gereken düzeyde güvenlik tedbirlerinin alınması söz konusu olacaktır. Tehlike düzeyi arttıkça, doğal olarak, tehlikeyi bertaraf etmek veya azaltmak üzere alınan tedbirler de aynı ölçüde artırılmak durumunda.

ISPS Kuralları'nın uygulanması bakımından, denizcilik şirketleri de ayrı bir şekilde ele alınmıştır ve bu şirketler için uyulması zorunlu

bazı hükümler getirilmiştir. Bu şirketler, şirkete ait tüm gemilerin güvenliğinden sorumlu bir yetkilinin yanı sıra sahip oldukları her bir gemi için birer güvenlik subayı istihdam etmek zorundadırlar. Şirkete ait tüm gemilerin güvenliğinden sorumlu kişinin başlıca görevi, her bir geminin güvenlik değerlendirilmesinin gerektiği şekilde yapılması, gemi güvenlik planlarının uygun bir şekilde hazırlanarak ilgili makamın onayına sunulması (Gemilerde bulundurulması zorunlu olan ve birinci veya ikinci düzey hazırlanmış güvenlik planı, gerektiği anda veya talimat veril-

diği takdirde bir üst düzey güvenlik durumuna getirilecek şekilde hazırlanmalıdır) ve onaylanmış bu belgelerin gemide bulundurulmalarının sağlanmasıdır.

İmzacı devletler açısından ise, 1974 tarihli SOLAS Konvansiyonu'nda yapılan değişikliklerle ortaya çıkan ISPS Kuralları'nı kabul eden imzacı devletlerin, ISPS Kuralları kapsamına giren, gerek kendi bayrağını taşıyan gemileri, gerekse limanları açısından bir takım sorumlulukları bulunmaktadır. Örneğin;

### ***ISPS Kuralları'nın uygulanması bakımından, denizcilik şirketleri de ayrı bir şekilde ele alınmıştır ve bu şirketler için uyulması zorunlu bazı hükümler getirilmiştir.***

- Ülke sınırları içerisinde bulunan, ilgili limanları için, uygun risk dereceleri belirlemek,
- ISPS Kuralları kapsamındaki her bir gemi için Gemi Güvenlik Planı'nı onaylamak,
- Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikalarını düzenlemek,
- Ülke sınırları içerisinde güvenlik subayı tayin edilecek ilgili limanları belirlemek,
- Liman Güvenlik Planı ve Liman Güvenlik Değerlendirmesi'nin tamamlanmasını ve onaylanmasını sağlamak,
- Limanlardaki kontrol ve

donanım tedbirlerinin uygulanmasını ilgili otoriteler eliyle sağlamak

• Uluslararası Denizcilik Örgütü ile kendi ülkesindeki denizcilik ve liman endüstrileri arasındaki iletişimi ve bilgi akışını sağlamak.

ISPS Kuralları'na taraf olan imzacı devletler, yukarıda açıklanmaya çalışılan sorumluluklarının yanı sıra kendi limanlarında bulunan veya kendi limanlarına yol almakta olan söz konusu gemiyi ISPS Kuralları'nın öngördüğü şekilde kontrol etme yetkisine sahiptir.

Mümkün olabilen her türlü aracı ve imkânı kullanarak, ülkelerin ekonomik, siyasal ve sosyal dengesini bozmayı amaçlayan uluslararası terörizmin, limanları ve gemileri kullanarak söz konusu amaçlarına ulaşmasını önlemek üzere oluşturulmuş bulunan ISPS Kuralları, bilindiği üzere 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Ancak, genellikle ifade edildiği üzere, bu kuralların uygulanması konusunda bir takım belirsizliklerin söz konusu olacağı kaçınılmaz görünmektedir. Örneğin, sahilden 12 kilometre açıkta sürekli olarak demirli halde ve kendi kendine hareket kabiliyeti olmayan ve su üstü deposu olarak kullanılmakta olan bir gemi, ISPS kurallarının tanımlanmasına göre "uluslararası ticarete kullanı-

lan gemi" tanımlamasına girmemekte, dolayısıyla ilgili herhangi bir şartı yerine getirmesi gerekmemektedir. Ancak, söz konusu geminin, yerine getirmekte olduğu işlevleri nedeniyle, uluslararası seferlere hizmet veren liman ve tesisleri kapsamına girebileceği öne sürülmektedir. Ayrıca, gemi sahipleri ile gemi kiracıları arasında, ISPS kurallarının uygulanması bakımından bazı sorunların yaşanabileceği tahmin edilmektedir. Ancak, gemi kiralama sözleşmelerine uygun klozlar ilâve edilerek bu sorunların aşılabilirliği düşünülmektedir. Bunun yanı sıra, ISPS Kuralları'na riayet etmeyen gemilerle yük taşınması ya da uygun olmayan limanlara yapılan seferlerde yük sahiplerinin durumu ise, yine potansiyel sorun kaynaklarıdır. Uluslararası terörizmin denizlerdeki yasadışı faaliyetlerini önlemeye yönelik olarak yürürlüğe konmuş olan ISPS Kuralları'nın, uluslararası ticareti ne şekilde etkileyeceği zamanla ortaya çıkacaktır.

Ancak, nakliyat sigortacıları açısından, özellikle yük sahiplerinin durumu giderek açıklık kazanmaya başlamış, yükün taşındığı geminin, ilgili kurallara uygun olmaması durumunda doğabilecek sorunlara ilişkin olarak bir takım klozlar yayınlanmaya başlanmıştır.

Nakliyat Sigortaları konusunda dünyanın önde gelen kuruluşlarından Joint Cargo Committee (Lloyd's of London) tarafından yayınlanmış bulunan ilgili iki kloz, yük sahiplerinin durumlarına açıklık getirmektedir.

***ISPS kurallarının uygulanması bakımından bazı sorunların yaşanabileceği tahmin edilmektedir. Ancak, gemi kiralama sözleşmelerine uygun klozlar ilâve edilerek bu sorunların aşılabileceği düşünülmektedir.***

### **Cargo ISPS Endorsement**

***In no case shall this insurance cover loss, damage or expense where the subject matter insured is carried by a vessel that does not hold a valid International Ship Security Certificate as required under the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code when, at the time of loading of the subject matter insured on board the vessel, the assured were aware, or in the ordinary course of business should have been aware that such vessel was not certified in accordance with the ISPS Code as required under the SOLAS Convention 1974 as amended.***

***This exclusion shall not apply where this insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject matter insured in***

***good faith under a binding contract.***

**JC 2004/050 04/11/2004**

### **Cargo ISPS Forwarding Charges Clause**

***(For use only with JCC Cargo ISPS Endorsement JC 2004/050)***

***In consideration of an additional premium to be agreed, this insurance is extended to reimburse the assured, up to the limit of the sum insured for the voyage, for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading, storing and forwarding the subject matter to the destination to which it is insured hereunder following release of cargo from a vessel arrested or detained at or diverted to any other port or place (other than the intended port of destination) where the voyage is terminated due to such vessel not being certified in accordance with the ISPS Code required under the SOLAS Convention 1974 as amended.***

***This clause, which does not apply to General Average or Salvage or Salvage Charges, is subject to all other terms conditions and exclusions contained in the policy and to JCC Cargo ISPS Endorsement (JC 2004/050)***

**JC 2004/050b 04/11/2004**

Yukarıdaki ilk klozda (JC 2004/050), yükün taşınmakta olduğu geminin ISPS Kuralları'na uygun güvenlik sertifikası bulunmaması ve bu durumdan, sigorta konusu olan emtiyanın gemiye yüklenmesi sırasında sigortalının bilgisi olması halinde veya işin normal seyri gereği sigortalının bilgisi olması gerektiği kabul edildiği takdirde, sigorta şirketinin, teminat kapsamındaki herhangi bir tehlikeden dolayı meydana gelebilecek hasarda sorumlu olmayacağı ifade edilmektedir. Ancak, sigorta konusu olan yükün satılması nedeniyle poliçenin devredildiği kişinin durumu istisna edilmektedir ve teminat, söz konusu kişi için geçerli olmaya devam etmektedir.

Yukarıdaki, ancak ilk klozla birlikte kullanılabilen İkinci klozda (JC 2004/050 b) ise,

yükün taşındığı geminin ISPS Kuralları'na göre uygun bir güvenlik belgesinin bulunmamasına bağlı olarak tutuklanması, alıkonulması veya başka bir boşaltma limanına yönlendirilmesi durumunda doğabilecek boşaltma, depolama ve gönderme masrafları, azami sigorta bedeline kadar olmak kaydıyla ve bir ek prim karşılığında teminata dahil edilebilmektedir. İkinci kloz, ayrıca, poliçedeki ve ilk klozdaki şartlara ve istisna maddelerine bağlı olmak kaydıyla, müşterek avarya veya kurtarma yardımı masraflarına uygulanmamaktadır.

Görüldüğü gibi, ISPS Kuralları'nın uygulanmasıyla birlikte gemi sahipleri için, yük sahiplerine karşı doğabilecek sorumluluklar konusunda sigortacılar, bir takım klozlarla soruna çözüm getirmeye çalış-

maktadırlar. Ancak, gemi sahipleri veya gemi kiracıları için geminin gecikmesinden doğabilecek zararlar, alternatif limanların tesis edilmesi hakkı, ISPS Kuralları'na uyma zorunluluğu, kurallara uyulmamasından veya güvenlik tedbirlerinin alınmamasından doğabilecek birtakım maliyetlerin, masrafların ve sorumlulukların ne şekilde ele alınacağına dair hususların yeni klozlarla ele alınması gerekmekte ve ilgili taraflar arasında sorun yaratabilecek konular bu klozlar aracılığıyla kesinliğe kavuşturulmalıdır.

**Y. Kemal ÇUHACI**



## Malî Yeterlilik II (Solvency II)

### Sigortacılık Sektörünün Düzenlenmesine Yönelik Şartlar

*Avrupa Birliği'nde faaliyet gösteren sigorta ve reasürans şirketlerinin malî yeterliliğine ilişkin yeni yasal düzenlemeler (Solvency II) 1 Ocak 2005 tarihinde yürürlüğe girmektedir. Aşağıda, dünyanın önde gelen sigorta ve reasürans brokerlarından AON tarafından hazırlanmış ve söz konusu yasal düzenlemeler hakkında bilgi veren çalışmanın Türkçe çevirisi yer almaktadır.*

#### Giriş

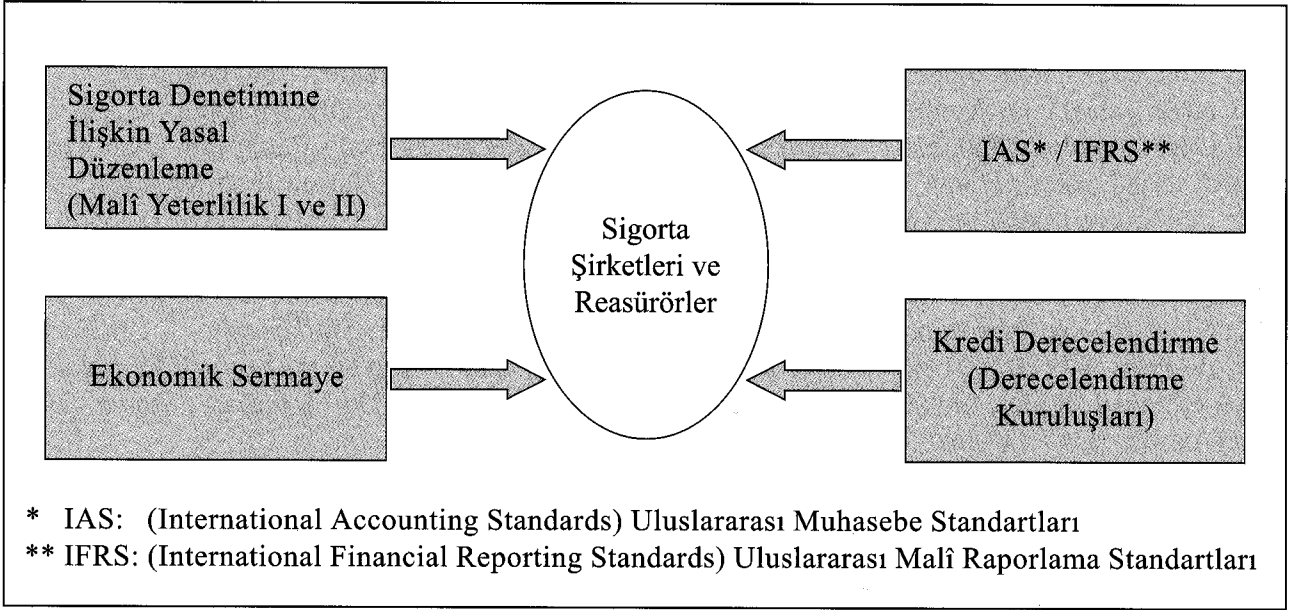
**1** Ocak 2004 tarihinden itibaren, Avrupa Birliği ülkelerinde, malî yeterlilik konusuna ilişkin yeni yasal düzenlemeler yürürlüğe konulmuştur. “Malî Yeterlilik I” olarak adlandırılan ve daha önce yürürlükte olan malî yeterliliğe ilişkin şartları adapte eden projeyi bir geçiş dönemi sistemi olarak adlandırmak mümkündür. Avrupa Birliği dahilinde faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin malî yeterlilik açısından denetlenmelerine ilişkin köklü bir reform tasarısı, halihazırda incelenme aşamasındadır. Malî Yeterlilik II olarak adlandırılan bu yeni yasal düzenlemenin amacı, sigorta şirketlerinin asgari öz sermayeleri (minimum equity capital) ile maruz oldukları riskler arasında daha yakın bir ilişki kurmaktır. Aynı yakın ilişki, 2006 yılının sonlarına doğru yürürlüğe girecek olan, malî piyasalardaki şirketlerin öz sermayelerine ilişkin yasal düzenlemede de öngörülmektedir. Avrupa Birliği ülkeleri-

nin hemen hemen tamamında uygulanmakta olan, malî yeterliliğe ilişkin mevzuat, hasar veya prim rakamlarını esas almakta iken, “Malî Yeterlilik II” olarak adlandırılan yeni yasal düzenleme, sigorta şirketinin, özellikle risk profili üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Derecelendirme kuruluşları da, belli bir süre için, sigorta şirketlerinin değerlendirmesini benzer risk analizleri ile yapmaktaydılar. Söz konusu şirket ile iş ilişkisi içerisinde olan veya iş ilişkisine girmeye niyetli üçüncü kişiler için, şirketin malî yeterliliği ve gücü hakkında fikir vermeye yarayan söz konusu risk analizlerini yapmak, esas itibarıyla, şirketlerin üstlenmiş oldukları sorumlulukları karşılayabilecek yeterli sermaye gücüne sahip olup olmadıklarını tespit etmek durumunda olan Sigorta Denetleme Kuruluşları'nın faaliyet sahasına girmemektedir. Avrupa Birliği'ndeki durumun aksine, Amerika Birleşik Devletleri ve Avustralya malî piyasalarını düzenleyen resmi organlar, sigorta şirketlerinin

Yükümlülük Karşılama Yeterliliklerini, risk esaslı sermaye (risk-based capital) yöntemiyle hesaplamaktadırlar. Bu ülkeler, ayrıca, şirketlerin yükümlülüklerini karşılayamama (default) ihtimalini, derecelendirme kuruluşlarının yaptığı gibi, kayıtlı hasarları esas alarak yapmaktadırlar.

Bu çalışmanın amacı, Avrupa Birliği'nde sigorta denetleme faaliyetine ilişkin muhtemel gelişmeler hakkında okuyucunun genel bir fikir sahibi olmasını sağlamaktır. Bunun yanı sıra, bu çalışma içerisinde, sigorta şirketlerinin malî yeterliliklerine ilişkin, farklı düzenlemelerin sonuçları tartışılmış; risk esaslı sermaye modellerinin harici ve dahili şartların ışığı altında muhtemel değişiklikleri nasıl ortaya koyabildiği açıklanmıştır. Sigortacılık faaliyetlerinin gelecekteki şartları hakkındaki genel bir görüş ve Uluslararası Muhasebe Standartları (IAS) ile Uluslararası Malî Raporlama Standartları (IFRS) konusunda ana hatlarıyla kısa bir bilgi, bu çalışmanın içeriği arasındadır.



## 1) AVRUPA BİRLİĞİ'NDE SİGORTA DENETİMİ

### 1.1. Avrupa Birliği'nde Sigorta Denetiminin Gelişimi

Avrupa Birliği'nde halihazırda uygulanmakta olan malî yeterliliğin denetimine ilişkin mevzuatın kökleri, 1973 tarihli (73/239/ EEC) Hayat-dışı Sigorta Direktifi ile 1979 tarihli (79/267/ EEC) Hayat Sigorta Direktifi'ne dayanmaktadır. 1992 yılında kabul edilen üçüncü nesil direktifler (Hayat-dışı Sigorta Direktifi 92/49/ EEC, Hayat Sigorta Direktifi 92/96/ EEC) ise, Avrupa ölçüsünde bir iç sigorta piyasası oluşturmada önemli adımları teşkil etmektedir. Engelleyici nitelikteki ürün kontrol sisteminin tamamıyla terk edilmesi, yerleşme özgürlüğü üzerindeki sınırlamaların kal-

dırılması, uyumlu kontrol standartlarının karşılıklı kabul edilmesi prensibinin ışığı altında, faaliyette bulunulan ülkenin denetleme yetkisinin kabul edilmesi, oldukça geniş marjlı Yükümlülük Karşılama Yeterliliğinin tesis edilmesinin yanısıra, en önemli ortak denetim kurallarıdır.

Ulusal yasalarda tanımlanmış olan Yükümlülük Karşılama Yeterliliğinin, bir marj (range) olmaktan ziyade, miktarı açıkça belirtilmiş olan sermayeyi ifade ediyor olması, özellikle not edilmesi gereken önemli bir husustur. Bu miktar, bir sigorta şirketi (solo-supervision) veya bir sigorta grubu (solo-plus supervision) tarafından ayrılmış, serbest ve hemen kullanılabilir nitelikteki sermayeyi de (free and unencumbered equity) kapsamaktadır. Bir sigorta şirketinin

risk profilinin belirlenmesi sırasında, Yükümlülük Karşılama Yeterliliğine göre tanımlanmış risk, buna göre, toplam riskin belli bir kısmını temsil etmektedir. İlgili şirket açısından sorun yaratabilecek, örneğin hatalı öngörü veya piyasa dalgalanmalarından kaynaklanan teknik riskler, doğal afetlerin neden olduğu büyük riskler, teknik karşılıkların yetersiz oluşundan ileri gelen riskler, yatırım riskleri, yasal davaların aleyhte sonuçlanmasına bağlı muhtemel riskler veya değişik risk alanlarının birbirlerini karşılıklı etkilemesinden ileri gelen riskler, hiçbir şekilde hesaba katılmamaktadır. Bunun yanısıra, yukarıda sözü edilen, serbest ve hemen kullanılabilir sermaye, farklı düzeylerde olmak üzere, hasarları absorbe etme ve süreklilik açısından, ilgili şir-

kete ait bir tür sermaye marjını ifade etmektedir. Son olarak, uluslararası sahada ve Avrupa Birliği bağlamında "Malî Yeterlilik" terimi, sadece, buna ilişkin sermayenin tanımını veya Yükümlülük Karşılama Yeterliliğinin hesaplanmasını ifade etmemekte, aynı zamanda, malî denetim sürecinin belli bir parçasını oluşturan, oldukça karmaşık Malî Yeterlilik Sistemini ifade etmektedir.

Avrupa Birliği'nin, üçüncü nesil direktifleri, sigorta şirketlerinin denetlenmesine (solo supervision) ilişkindir. Ulusal yasalar, yasal ve malî denetim süreçlerini ve bir takım usulsüzlükleri ortadan kaldırmaya yönelik yaptırımları içeren direktifleri aynen uygulamak durumundadırlar. Ayrıca, denetleme kuruluşlarının ayrıntılı bilgi toplama görevleri ile malî yeterlilik ve finansal planlama, hayat ve sağlık sigortalarındaki sahtekârlığın önlenmesi, bilgi edinme ve kontrol, büyük hissedarların ve sigorta gruplarının denetlenmesi gibi müdahaleci yetkilerine ilişkin yönetmeliklerin de, aynı şekilde, ulusal yasalara dahil edilmesi, bir zorunluluktur. Ulusal sigorta denetleme kuruluşlarının başlıca görevi, sigorta şirketlerinin, sigorta sözleşmelerinden doğan sorumluluklarını karşılayabilecek, yeterli sermayeye sahip olduklarını temin etmek suretiyle malî piyasaları güvence altına almaktır. Ulusal denetleme kuruluşları, poliçe sahiplerinin menfaatlerini teh-

likeye atabilecek uygulamaları önlemek veya söz konusu uygulamalardaki aykırılıkları düzeltmek amacıyla, ilgili şirketin karar verici durumundaki yöneticilerine talimat verme yetkisiyle donatılmışlardır. Yürürlükteki malî yeterlilik şartlarına ilişkin mevzuatın, diğer risk alanlarını hariç tutarak, özellikle Yükümlülük Karşılama Yeterliliği konusu üzerine yoğunlaşmasının yanı sıra, bir takım risk alanlarının karşılıklı bağımlı olma konusuna yeterince önem verilmesi, şu anda en fazla eleştiriyeye açık konulardır. Örneğin, kısmen sermayedarların hisseleri (shareholders' equity), kısmen teknik karşılıklar için belli bir sermaye tahsis edilmesi zorunluluğu bulunmasına rağmen, Yükümlülük Karşılama Yeterliliğini temin etmek üzere, malî varlıklar (assets) yatırımlarına ilişkin mevzuat, Avrupa Birliği kapsamında asgari düzeyde kalmıştır ve şirket faaliyetleri ile ilgili riskler, önemli ölçüde göz ardı edilmiştir. En iyimser şekliyle, "bu tür riskler hakkındaki prosedüre ilişkin bir takım şartlara ve sınırlamalara yer verilmiştir" denilebilir.

## 1.2. Sigorta Gruplarının Denetimi

Sigorta gruplarının denetiminin kökleri, 1 Ocak 2001 tarihinde başlayan malî yıl ile birlikte, Üye ülkelerin ulusal mevzuatlarına dahil edilerek

yürürlüğe konulan, 1998 tarihli direktife dayanmaktadır. Bu direktifin başlıca amacı, sigorta şirketlerinin malî yeterliliklerinin belirlenmesine ilişkin kurallara ilâve ve onun tamamlayıcısı olarak, sigorta gruplarının Ayarlanmış Malî Yeterliliklerinin (adjusted solvency) tespit edilmesine ilişkin kuralları ortaya koymaktır.

Ayarlanmış Malî Yeterlilik, söz konusu sigorta grubunun kullanıma hazır sermayesinin (available equity) belgelendirilmesi ve malî yeterlilik şartlarının belirlenmesi işlemlerini kapsamaktadır. Bir sigorta şirketi ile ona bağlı şirketlerin, aynı Yükümlülük Karşılama Yeterliliği için belirlenmiş sermayeyi kullanması hususu kesinlikle yasaklanmıştır. Aslında, burada yasaklanan uygulama (double-gearing), bir sigorta şirketinin, ilâve bir malî varlık yaratmaksızın, ana şirketin sermayesindeki katılım hisselerine (participations) dayanarak iş kapasitesini veya iş hacmini arttırması işlemidir. Sigorta şirketi ile grup üyeleri arasında, karşılıklı olarak parasal fon sağlama gibi, grup içi sermaye oluşturulması işlemi de aynı şekilde, yasaklanmış bir uygulamadır.

Ayarlanmış Malî Yeterlilik (adjusted solvency), üç şekilde belirlenmektedir:

- Çıkarma ve Ekleme Metodu (Deduction and Aggregation Method),
- Zorunlu Çıkarma Metodu

(Requirement Deduction Method),

• Konsolide Yıllık Hesaplar Metodu (Consolidated Annual Accounts Method).

Konsolide Yıllık Hesaplar metodu, ilgili grubun muhasebe sistemine göre sermaye, kâr ve borç durumunu bir arada gösteren, bütün gruba ait konsolide bütçe kullanımının avantajlarını sağlaması ve ara dönemlere ilişkin (geçici) sonuçları bertaraf etmesi nedeniyle genellikle tercih edilen bir yöntem olmaktadır. Bu metodun kullanılmasını zorunlu tutan ulusal denetleme kuruluşları, şu anda, konsolide bilançoların, ulusal muhasebe mevzuatına veya Uluslararası Muhasebe Standartlarına (IAS) veya Amerika Birleşik Devletleri'nde Genel Kabul Edilmiş Muhasebe Prensipleri'ne göre (US – GAAP - Generally Accepted Accounting Principles in the United States) tutulması gereğini kabul etmektedir. Muhasebe standartlarına ilişkin son değişiklikler hakkında genel bir fikir vermesi amacıyla, sigortaya uyarlanabilir Uluslararası Muhasebe Standartları'nın en önemli hususları hakkında ana başlıklarıyla kısa bir açıklama, bu çalışmanın üçüncü bölümünde yer almaktadır. Yükümlülük Karşılama Yeterliliğinin belirlenmesi amacıyla konsolide bilanço kullanılması durumunda, grup içerisinde yer alan, ana şirkete bağlı bütün yan şirketlere ait yükümlülük karşılama yeterli-

likleri, ilgili şirketin dışındaki, diğer hissedarlara atfedilebilecek hisselerle birlikte toplanmaktadır. Böylece, "Ayarlanmış Malî Yeterlilik" (adjusted solvency); toplam öz sermaye (Yükümlülük Karşılama Yeterliliğine ilişkin, konsolide bütçe bilgilerine dayanan) ile grup içerisindeki tüm şirketlerin Yükümlülük Karşılama Yeterlilikleri toplamı arasındaki farka tekabül etmektedir.

İngiltere'deki malî denetim kuruluşlarının (FSA - Financial Supervision Authorities), "Çıkarma ve Ekleme Metodu" zorunlu tutuyor olmaları, not edilmesi gereken diğer önemli bir husustur. Malî denetim kuruluşları, uygun şartlar söz konusu olduğu takdirde, konsolidasyon esaslı metodun kullanımına müsaade etmektedirler. Çıkarma ve Ekleme metodunda, bütün bağlı şirketlerin sermayeleri ana şirketin sermayesine ilâve edilmekte ve toplam sermayeye ulaşılmaktadır. Daha sonra, ana şirket ile bağlı şirketlerin Yükümlülük Karşılama Yeterlilikleri ile bağlı şirketlerin, ana şirketin bilançosundaki muhasebe değerleri toplamı bu miktardan çıkarılmaktadır.

### 1.3. Malî Yeterlilik I

Avrupa Birliği iç sigorta piyasasının oluşturulmasıyla birlikte, o tarihlerde yürürlükte olan, sigorta şirketlerinin malî yeterliliklerine ilişkin yasal düzenlemenin reforma ihtiyacı olduğu çok açık bir şekilde ortaya

çıkmıştır. Sigorta şirketlerinin malî yeterliliğinin denetimine ilişkin ilk düzeltici adım, 1994 yılında, daha sonra Almanya Sigortacılık Sektörü Federal Denetleme Kurumu'nun Başkan Yardımcılığını yapmış olan Dr. Helmut Müller'in başkanlığında, Avrupa Denetleme Kurulları Komisyonu'nun oluşturulmasıyla atılmıştır. Müller Komisyonu olarak adlandırılan komisyonun 1997 yılında yayımlanan raporunda, halihazırda yürürlükte olan Malî Yeterlilik Sistemi ve Avrupa Birliği malî yeterliliğinin denetimine ilişkin sistemin modernizasyonu konusunda önerilere yer verilmiştir. Bu gelişmeler, daha sonra, Malî Yeterlilik I projesi ile söz konusu rapora dayanarak hazırlanmış, yürürlüğe giriş tarihi 1 Ocak 2004 olan, Hayat-dışı Sigortalar (2002/13/EC) ve Hayat Sigortaları (2002/83/EC) direktiflerinin ortaya çıkışını hazırlamıştır.

1 Ocak 2004 tarihinden itibaren, Yükümlülük Karşılama Yeterliliği, sadece ilgili iş yılının sonunda değil, herhangi bir zamanda yerine getirilmesi gereken bir zorunluluk haline gelmiştir (bu hüküm, 1 Ocak 2004 tarihinden önce İngiltere'de uygulanmaktaydı). Yeni yasal düzenlemenin, sigorta şirketlerinin bilgilendirme sistemleri için oldukça ayrıntılı zorunluluklar getirmesi nedeniyle, söz konusu denetim işlemi, aynı zamanda risk yönetimi işlevini de yerine getirmeye başlayacaktır. Ayrıca, üye ülkelerin ulusal denetleme kuruluşlarının, soruna erken mü-

dahale yetkileri de genişletilmiş olmaktadır. Bir sigorta şirketinin zor duruma düşmesi durumunda, denetleme kuruluğu, ilgili sigorta şirketinin malî varlıklarını elden çıkarma hakkını sınırlayabilmekte ve iyileştirme planı talebinde bulunabilmektedir. Bu çerçevede, denetleme kuruluğu, ilgili sigorta şirketinin yapmış olduğu reasürans sözleşmelerinin ayrıntılarını talep etme yetkisine de sahiptir. Önceki yıla göre gerek sözleşme tipi, gerekse kalite açısından kötüleşmiş ya da herhangi bir risk transferi ile ilgisi kalmamış, malî yeterlilik bakımından önemli nitelikteki sözleşmelerin, denetleme kuruluşunun yetkisiyle, malî yeterlilik hesaplarına dahil edilmesi önlenebilmektedir.

### 1.3.1. Hayat-dışı Sigorta Şirketleri İçin Zorunlu Nitelikteki Yükümlülük Karşılama Yeterliliğinin Belirlenmesi

Hayat-dışı branşlarda faaliyet gösteren sigorta şirketleri için, malî yeterlilik açısından söz konusu olan asgari garanti fonu miktarı 2 milyon Euro'ya yükseltilmiştir (Sigorta şirketinin Kişisel Sorumluluk veya Emniyeti Suiistimal alanlarında iş yazması durumunda, bu miktar 3 milyon Euro düzeyinde tespit edilmiştir). Bunun yanı sıra, söz konusu miktarların, Eurostat tarafından yayımlanan tüketici fiyat endeksinin %5 oranından daha fazla dalgalanması durumunda, aynı endekse göre artırılması öngörülmüştür.

Yükümlülük Karşılama Yeterliliğine ilişkin, zorunlu nitelikteki marj ise, hesaplamalarda daha yüksek yüzdenin kullanıldığı eşik miktarlarının yükseltilmesine bağlı olarak arttırılmıştır. Prim ve hasar üzerindeki marjın hesaplanmasında söz konusu olan, sırasıyla 10 milyon ve 7 milyon hesap birimi miktarındaki eşik miktarları, yine sırasıyla,

50 milyon ve 35 milyon Euro'ya yükseltilmiştir ve söz konusu miktarlar AB tüketici fiyat endeksindeki dalgalanmalara göre ayarlamaya tâbi tutulacaktır. Prim esasında söz konusu olan marjın hesaplamasında kullanılan %18 ve %16, hasar esasında söz konusu olan marjın hesaplamasında kullanılan %26 ve %23 oranlarında veya verilen reasürans işlerinde söz konusu olan, azami %50 oranında ise herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir. Malî yeterlilik için belirlenmiş bu miktar, prim ve hasar esasına göre tespit edilen Yükümlülük Karşılama Yeterliliği açısından nispeten daha yüküktür. Gelecekte, ilgili şirketin Yükümlülük Karşılama Yeterliliği belirlendiği sırada, Havacılık, Nakliyat ve 3. Şahıs Sorumluluk sigortalarında söz konusu olan prim ve hasar için belirlenmiş bu miktarlar, bu branşlardaki nispeten yüksek riskler nedeniyle 1.5 rakamı ile çarpılacaktır.

#### Hayat-dışı Sigorta Şirketleri İçin, Prim Esası'na Göre Yapılan Hesaplama Örneği

$0.18 / 0.16 \times \text{Brüt Prim Geliri} \times \text{Saklama Payı Oranı (asgari 0.5)}$

Hesaplama:

50 milyon Euro'ya kadar primin % 18'i + 50 milyon Euro'yu geçen primin %16'sı

Örnek (Saklama payı göz ardı edilerek basitleştirilmiştir)

Brüt Prim Geliri = 50 milyon Euro (Buna göre, 50 milyon Euro'nun % 18'ine uygulanacak)

Yükümlülük Karşılama Yeterliliği = 9 milyon → Garanti Fonu 1/3 = 3 milyon Euro

→ Asgari Garanti Fonu = 3 milyon Euro

#### Hayat-dışı Sigorta Şirketleri İçin, Hasar Esası'na Göre Yapılan Hesaplama Örneği

$0.26 / 0.23 \times \text{Hasar Masrafları} \times \text{Saklama Payı Oranı (asgari 0.5)}$

Hesaplama:

35 milyon Euro'ya kadar hasar masraflarının % 26'sı + 35 milyon Euro'yu geçen hasar masraflarının % 23'ü; yukarıdaki hasar masrafları, en son üç hesap yılı itibarıyla ortalama hasar masraflarını temsil etmektedir (doğal felâket sigortalarında ise en son 7 hesap yılı ortalaması alınmaktadır).

## 1.3.2. Hayat Sigorta Şirketleri İçin Zorunlu Nitelikteki Yükümlülük Karşılama Yeterliliğinin Belirlenmesi

Genel olarak, Yükümlülük Karşılama Yeterliliğinin hesaplamasında önemli bir değişiklik meydana gelmemiştir. Sigorta şirketinin yasa gereği ayırmak durumunda olduğu karşılıklara (azami %15 oranına kadar reasüransın payı da hesaba alınmak kaydıyla, matematik karşılıkların %4'ü) dayanan ilk sonuçlar ve risk sermayesine (azami %50 reasürans indirimi de dahil olmak üzere, hayat poliçesinin süresine ve tipine bağlı olarak risk sermayesinin %0.3'ü, %0.1'i veya %0.15'i) dayanan ikinci sonuçlara göre elde edilen miktar, Yükümlülük Karşılama Yeterliliği marjıdır. Daimi Sağlık Sigortaları'nda söz konusu olan Yükümlülük Karşılama Yeterliliği, Hayat-dışı işlerde ayrılmış olan marj kadar arttırılmış, yatırım riskinin bulunmadığı bağlantılı işlerdeki marj ise, daha önce hiç ayrılmamakta iken şimdi, bir önceki yıl net idari masrafların %25'ine kadar arttırılmış bulunmaktadır. Toplu para ödemesi, kiralama dönemi sonunda, kiralamaya konu olan malın satın alınması veya amortismanı bitmiş sermaye malının yenilenmesi konusunda sigortalısına sermaye sağlayan poliçelere (Capital Redemption Business), Tontin sözleşmelerine ve yatırım riskinin

bulunduğu endeksli hayat poliçelerine ilişkin Yükümlülük Karşılama Yeterliliği hesaplamalarında bir değişiklik meydana gelmemiştir. Garanti fonu, Yükümlülük Karşılama Yeterliliği marjının 1/3'ü oranındadır ve garanti fonunun asgari düzeyi 3 milyon Euro olarak belirlenmiştir. Yine, diğer uygulamalarda olduğu gibi, tüm bu değerler, Eurostat tarafından yayımlanan Avrupa tüketici fiyatları endeksine bağlanmakta, endekste %5'in üzerinde bir dalgalanma meydana geldiği takdirde, söz konusu değerlerin uygun bir şekilde arttırılması öngörülmektedir.

## 1.3.3. Bir Şirketin Cari Malî Yeterliliğinin Belirlenmesi

Bir şirketin cari malî yeterliliği (available solvency); ödenmiş sermaye, yasal ve serbest karşılıklar gibi, ilgili şirketin serbest ve hemen kullanabileceği sermayesinden ve kâr payı ödemesi yapıldıktan sonraki kâr/zarar hesabından meydana gelmektedir. Söz konusu şirketin talebi üzerine ve denetleme kuruluşunun onayına bağlı olarak, nominal sermayesinin en az % 25'inin ödenmiş olması kaydıyla, ödenmemiş sermayesinin yarı miktarı da bu rakama dahil edilebilmektedir. Bu uygulama, zorunlu veya cari malî yeterlilik marjının (hangisi daha küçükse esasına göre) %50'sinin üst limitine kadar söz konusu

olabilmektedir. Bu %50 limit, ayrıca, toplam imtiyazlı hisseler ve ikincil borçlara da (iflas ve benzeri durumda, birinci derecede borçlar ödendikten sonra ödenebilen borçlar) uygulanabilmektedir. Diğer şartların da bu malî enstrümanlara uygulanması söz konusudur. Hayat-dışı sigorta şirketleri, yatırım gelirlerini hesaba katarak, muallâk hasarlar için ayırmış oldukları teknik karşılıklarda bir indirim gittikleri takdirde, cari nitelikteki malî yeterlilik miktarının da (available solvency), azaltılmış teknik karşılıklar ile indirim miktarı arasındaki fark kadar indirilmesi gerekmektedir.

31 Aralık 2009 tarihine kadar, hayat branşında faaliyet gösteren sigorta şirketleri, talepte buldukları takdirde, cari malî yeterlilik miktarına, umdukları kârın %50'sini dahil etme imkânına sahiptirler. Beklenen kâr miktarı ise, yıllık tahmini kârın, mevcut sözleşmelerin henüz işlememiş ortalama sürelerine tekabül eden ve 6 değerini aşmaması gereken faktör ile çarpılmasıyla bulunmaktadır. Yıllık tahmini kârın üst limiti, en son 5 yıl kârının aritmetik ortalaması olmaktadır.

## 1.4. Malî Yeterlilik II

Sigortacılık sektöründeki şartlar, son yıllarda önemli ölçüde değişmiş bulunmaktadır. Sermaye piyasaları, yeni ürünler ortaya çıkarabilecek ka-

dar gelişmiş olmakla birlikte, aynı zamanda, bu piyasaların getirmiş olduğu risk oranı da artmıştır. Bunun yanısıra, sigortacılık faaliyetinde bulunan şirketler, menkul kıymetler piyasasında söz konusu olan, kendi sermayeleri için tehlike oluşturabilecek düşüşlerin malî sonuçlarına önemli ölçüde açık durumdadırlar. Geçmiş dönemlerle mukayese edildiği takdirde, sigorta şirketleri, bilançolarının özellikle yükümlülükler tarafında bu tür tehlikelerin malî sonuçlarına daha fazla açık durumdadırlar. Bir örnek vermek gerekirse, şimdilerde Meslekî Yetersizlik Sigortası (Professional Incapacity Insurance) alanında değerlendirilmekte olan Ürün Farklılaşması Sigortası'nın (Product Differentiations Insurance) yanısıra Bütün Tehlikeler (All Risks) poliçeleri, sigorta şirketleri açısından, geçmişe göre daha fazla tehlike oluşturmaktadır. Bu gelişmelerden dolayı, Avrupa Birliği Komisyonu, Malî Yeterlilik II olarak anılan, Avrupa Birliği Malî Yeterlilik Sistemini geliştirecek ve bankacılık sisteminin (Basel II) mevzuatıyla daha yakın ilişkide olmasını sağlayacak bir proje geliştirmiştir. Söz konusu proje, toplam süresi 6 ilâ 10 yıl arasında olmak kaydıyla, iki aşamalı bir süreç olarak öngörülmüştür.

İlk aşama, 2001 yılının Mayıs ayında başlamış ve "Malî Yeterlilik II – Çerçeve Direkti-

fin Genel Hatları Hakkındaki Düşünceler ve İleri Teknik Çalışmaları Üzerine Talimatlar" (Markt/2539/03)" adlı Komisyon belgesinin 19 Eylül 2003 tarihinde yayımlanmasıyla tamamlanmıştır. Bu belge, Avrupa Birliği Komisyonu'nun 3 Mart 2003 tarihli çalışma belgesinde (Markt/2509/03) ana hatlarıyla önerilmiş olan teknik değişiklikleri onaylamakta ve yürürlükteki sigorta direktifleri için tavsiye edilen ana değişikliklere ilişkin bir listeyi ihtiva etmektedir. Ayrıca, Malî Yeterlilik II projesine ilişkin tartışmalar ve Basel II bankacılık sistemi ile paralellik kurma konusunda, 2004 yılının Şubat ve Nisan aylarında (sırasıyla Markt/2543/03 ve Markt 2502/04) iki ayrı belge yayımlanmıştır. İkinci aşama için, projenin yönetimine ilişkin bir belgenin de yayımlanması söz konusudur. Bu belgenin, söz konusu mevzuata ilişkin daha somut ve spesifik ayrıntıları içermesi beklenmektedir. Ayrıca, kurumsal yapı ve muhtemel uygulama süresine ilişkin bilgilerin de bu belge içerisinde yer alması öngörülmektedir.

Birinci aşamanın ilk adımı, KPMG denetçileri tarafından hazırlanmış bir çalışmadan oluşmaktadır. Bu çalışmada, Avrupa Birliği'nin gelecekteki Malî Yeterlilik Sistemine ve Avrupa Birliği dışındaki, seçilmiş hukuk sistemlerinde kullanılabilecek, Yükümlülük Karşılama Yeterliliği metodoloji-

lerine ilişkin başlıca alanlara değinilmiştir. Bu çalışma, aynı zamanda, ikinci aşamaya geçiş ile sonuçlanacak olan ayrıntılı bir tartışma sürecinin ve Avrupa Birliği'nin yeni rehber hükümlerinin nihai uygulaması bakımından bir ön adım olmaktadır. 2002 yılının Mayıs ayında yayımlanan KPMG çalışması, sigorta şirketlerinin denetimine ilişkin, Basel II bankacılık sistemine benzer, üç ayaklı bir sistem (Three Pillar System) önermektedir. Avrupa Birliği'nin, yukarıda bahsi geçen Mart 2003 ve Eylül 2003 tarihli çalışma belgeleri, üç ayaklı sistemi onaylamakta ve yürürlüğe koymaktadır. Söz konusu kavram, komisyonun, KPMG'nin çalışması hakkındaki düşüncelerine rağmen aşağıda tartışılacaktır.

## 1.4.1. Birinci Ayak

Bu ayakta, sigorta şirketlerinin malî kaynaklarına ilişkin, özellikle teknik karşılıklar, sermaye yatırımları, malî varlıkların yönetimi gibi rakamsal değerlerin düzenlenmesine ait kuralların yanısıra ilgili şirketin yükümlülüklerini karşılamak üzere ayırmak durumunda bulunduğu sermaye miktarına ait şartlar bulunmaktadır.

Avrupa Komisyonu, denetleme kuruluşlarına, sigorta işlemlerinde teknik karşılık ayırma uygulamaları ile hasar yönetimi ve karşılık ayırmaya ilişkin rehber hükümler arasında yakınlaşmayı sağlayacak

tedbirler almaları yönünde tavsiyelerde bulunmaktadır. Bunun yanısıra, karşılık ayırma uygulamalarına ilişkin olarak ve Avrupa ölçüsünde daha iyi denetim imkânını sağlayabilecek, ortak istatistikî bilgilerin oluşturulması da, diğer tavsiye edilen bir husustur.

Yatırımlara ve teminatlara ilişkin, mevcut kurallara göre, ilgili şirketin malî varlıklarının, yapılan sigorta türleri ve şirketin yapısının yanısıra, yatırım prensipleri (güvenlik, kârlılık, likidite, yaygınlık ve çeşitlilik) göz önüne alınarak yatırıma yönlendirilmesi gerekmektedir. Komisyonun ilgili birimlerine göre, bu prensipler, daha açık ve belirgin bir şekilde ifade edilebilirlerdi. Örneğin, yaygınlık ve çeşitlilik prensiplerine oldukça yetersiz bir şekilde değinilmekte, bu prensiplere ilişkin kurallar, tedbirli bir malî varlık yönetiminden ziyade ihmalkâr yaklaşımları vurgulamaktadır. Rakamsal değerlerin düzenlenmesine ait, mevcut kuralların terk edilerek, RBC (Risk-Based Capital) modelleriyle mukayese edilebilir ölçüde, zorunlu asgari sermaye hesabının yapılabildiği daha kesin düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir. Yürürlükte olan denetim prensiplerinin muhafaza edilmesi, ancak, Üye ülkelere, rakamsal değerlere ilişkin ilâve kuralları düzenleme hakkı verilmesi kaydıyla, şu andaki eşik değerinin yeniden gözden geçirilmesi de, bir alternatif olarak önerilmektedir. Üçüncü bir yol ise, Üye ülkele-

rin bu konuda daha sıkı kurallar koymasını önleyerek kabul edilebilir yatırım tiplerine ilişkin değerlendirme kurallarını ve rakamsal limitleri standartlaştırmaktır.

Sermaye yatırımının denetimine ilişkin yürürlükteki kuralların sadece teknik karşılıklara uygulanabilir olması, söz konusu sistemin de eleştirilmesine neden olmaktadır. Sonuçta, poliçe sahibinin menfaatini korumada bir teminat gibi, serbest ve hemen kullanılabilir bir sermaye (free and unencumbered equity) olmakla birlikte, serbest karşılıkların ne kadarının yatırıma yönlendirileceği konusunda hüküm veren, Avrupa Birliği kapsamında bir denetim kuralı bulunmamaktadır.

Muhtemel müdahale alanları ve eşikleri belirlendikten sonra, sermaye konusunda getirilen düzenlemelerin iki yönlü fonksiyonu olması gerekmektedir. Bir fonksiyon, asgari sermaye şartının kesin olarak belirlenmesi ve asgari limitin ihlâlî durumunda otomatik müdahale hakkının olması, diğer fonksiyon ise; Avrupa Birliği tarafından hedef alınmış sermaye miktarı (target capital) eşığı ve bu eşığın altına düşülmesi durumunda, sigorta şirketi ile Üye ülkenin denetleme kuruluşuyla görüşmelere başlanmasıdır. Avrupa Birliği Komisyonu, hedef sermaye eşığına ilişkin denetim sisteminin yanısıra, riskin etkin bir şekilde ölçümünün sağlanması amacıyla

bir teşvik uygulaması başlatmayı tasarlamaktadır. Söz konusu bu eşığın, mutlak asgari marjın (absolute minimum margin) bir katı şeklinde tanımlanmasına bir alternatif olarak, Komisyon, standart risk modeli geliştirme önerisini getirmektedir. Ancak, daha uygun bir seçenek ise, sigorta şirketinin, kendi geliştirmiş olduğu risk modelinin, kendi iş modeline daha uygun olduğunu belgeleriyle kanıtlayabildiği, özel olarak geliştirilmiş dahili risk modelinin (internal risk model), standart modelin yerine ikame edilebilmesidir.

Malî Yeterlilik II projesiyle birlikte, bankacılık ve sigortacılık sektörlerine ilişkin mevzuat, birbirlerine daha da yakın konuma gelmektedir. Ancak, diğer taraftan, her iki alanın rakamsal değerlerinin çatışması sorunu da ortaya çıkmaktadır. Avrupa Birliği Komisyonu, şu anda, sigortacılık faaliyetlerinin en sık rastlanılan tipik özelliklerini göz önüne alarak, rakamsal değerlere ilişkin düzenlemelerde bulunmaktadır. Bankacılık ve sigortacılık faaliyetlerinde, özellikle rekabetin yaşandığı alanlarda, az da olsa değişiklik yapılmış yeni düzenlemelerin geliştirilmesi söz konusudur.

## 1.4.2. İkinci Ayak

Bu ayak, dahili modeller ve risk yönetimine ilişkin prosedürlerin geliştirilmesi ile denetleme kuruluşu tarafından



yapılan risk kontrolleri hakkındaki düzenlemeleri içermektedir. Avrupa Komisyonu, bu ikinci ayakta ele alınan konuları, Avrupa Sigorta Denetleme Kuruluşları (EISA) Konferansı çalışma grubu başkanının adıyla anılan Sharma Raporu'na dayandırmaktadır. 2003 yılının ilk aylarında sunulan söz konusu rapor, Avrupa Birliği Denetim Kuruluşları'nın bakış açısıyla Malî Yeterlilik II projesini değerlendirmektedir. Raporda, herhangi bir şirketin stratejik hedefleri, ilgili şirketin değerleri arasındaki ilişkiler ve bu değerlerin açıkça tanımlanması şartına bağlı olarak iç denetim ve yönetim prensipleri tavsiye edilmektedir. Ayrıca, etkili bir iç denetim sisteminin işlerliği açısından, hiyerarşide yer alan tüm mevkilerin ve sorumlulukların da açıkça tanımlanması gerekmektedir. Sharma Raporu, tüm bunlara ilâve olarak, herhangi bir sorunu inceleme ve düzeltme tedbirlerine, şirketin kuruluş yapısına, liderlik stratejilerine, karar verme sürecine ve izleme faaliyetlerine ilişkin olarak, çok açık ve net prensipler belirlemektedir.

Risk kabul (underwriting) işlemlerinde ise, sigorta şirketleri, uygun bir reasürans korumasının varlığı söz konusu olduğu takdirde ve risklerin kontrol ve kabul edilebilir nitelikte olması durumunda sözleşme yapabilmektedirler. Bu nedenle, söz konusu sigorta

şirketinin reasürans sözleşmeleri, risk kabul politikasına uygun olmalı ve reasürörlerin (reasürans ortakları) likidite ve güvenilirliği düzenli bir şekilde gözden geçirilmelidir. Hayat branşında da, tüm olumsuz durumlar göz önüne alınarak, kârlılık testleri yapılmalı ve böylece, şirket tarafından verilmiş tüm garantilerin doğru olarak tanımlanmış ve uygun bir şekilde hesaplanmış olması sağlanmalıdır. Ayrıca, sigorta şirketleri, özellikle tehlikeli ya da hasar verme ihtimali yüksek riskler için uygun kontrol tedbirlerini uygulamaya koymalıdır.

Sigorta poliçeleri, hasarlar ve karşılık (reserve) yönetimi konularında ise, ayrılmış olan karşılıklar için uygun değerlendirme yapılmış olması gerekmektedir. Bunun yanı sıra, risk kabul ve hasar yönetimi konularında, açıkça tanımlanmış ve ayrı sorumluluk birimlerinin belirlenmesi gerekmektedir. Şirketler, hasar kayıt prosedürlerini, hasarların derhal ve doğru olarak kayda alındığı ve bu bilgilerin düzenli olarak yenilediği bir sisteme göre yapmak durumundadırlar.

Bir sigorta şirketi, yatırım politikasını, kabul edebileceği risk düzeyi ile malî varlıklarının dağılımını (hisse senedini ihraç eden şirket, endüstri, coğrafi alan, para birimi ve malî varlık tipi) göz önüne alacak şekilde yapmak durumundadır. Yatırım politikası, riski yüksek ve transfer edile-

bilir malî araçların (financial derivatives) kullanımı konusunda bir takım prensipler getirebilmelidir. Ayrıca, şirketin üstlenmiş olduğu sorumluluklara ilişkin risk profili ile malî varlıklar arasında karşılıklı ilişkinin varlığı ve şirket yatırımlarının likit olma özelliği, yatırım politikasının özellikle odaklanmış olduğu hususlar olmalıdır. Son olarak, ilgili şirket, yatırım politikasını, benimsemiş olduğu uygun prosedürler vasıtasıyla uygulamalıdır.

Yukarıda belirtilmemiş, ancak söz konusu şirketin malî sonuçları üzerinde etkili olabilecek risk tipleri; işletme faaliyetlerine ilişkin (operational), yasal, ticari ve benzer riskler olarak kategorize edilebilirler. Aynı zamanda, ekonomik dönemler, doğal felâketler gibi dış faktörlerin, bir sigorta şirketini, yüklenmiş olduğu sorumluluklar dolayısıyla nasıl etkileyeceğini göstermek amacıyla, bu faktörlerin senaryo analizi yöntemiyle test edilmesi gerekmektedir.

### 1.4.3. Üçüncü Ayak

Üçüncü ayak, piyasa disiplini ile malî piyasalar, derecelendirme kuruluşları ve muhasebe kurallarının daha fazla uyumlaştırılması ve şeffaflaştırılmasına yönelik genel eğilim gibi yardımcı faktörler hakkındadır. Sonuç olarak, malî piyasalar ve derecelendirme kuruluşları gibi diğer ilgili ta-

rafların menfaati göz önüne alındığında, Avrupa Birliği'nin bilgilendirme kurallarının uyumlaştırılması bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle, sigortacılık faaliyetlerine özgü Uluslararası Malî Raporlama Standartları'nın (IFRS - International Financial Reporting Standards) gelişmesi nedeniyle, sigorta denetleme kuruluşları ile Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu'nun (IASB - International Accounting Standards Board) daha yakın bir şekilde çalışması gerekmektedir. Sonuç olarak, bir bilginin kamuya açıklanması söz konusu olduğu takdirde, bilginin kamuya açıklanmasının yararı ile sigorta şirketlerinin rekabet gücünü etkileyen menfaatleri gibi, çakışan noktaların dengede tutulması gerekmektedir.

#### 1.4.4. Malî Yeterlilik II Projesine İlişkin Sonuçlar

Malî Yeterlilik II projesinin tamamlanması ve Üye ülkelerin mevzuatı olarak uygulanması 1 Ocak 2007 tarihinden önce beklenmemektedir. Bu proje ile, sigortaya ilişkin standartların ve uygulamaların Avrupa Birliği Üye ülkelerinde standartlaştırılmasına bağlı olarak malî hizmetler sektöründeki denetim mevzuatlarının uyumlaştırılması ve aynı zamanda, bankacılık, sigortacılık ve menkul kıymetler piyasalarındaki denetim modellerinin yakınlaştırılması amaçlanmaktadır. KPMG çalışmasına göre, Malî Yeterlilik Sisteminde asgari 5 risk kategorisi bulunmak durumunda:

- Risk Kabulü (Prim hesabı, karşılıklar, reasürans sözleşmeleri),
- Piyasa Riski (Sermaye yatırımlarının değer yitirmesi),
- Alacak Riski (Sermaye yatırımlarında, borçlu kişilerin borçlarını ödeyememesi ve yükümlülüklerini yerine getiremeyen reasürörler),
- İşletme Faaliyetlerine İlişkin Risk (Teknolojik, personel, yapısal ve dış faktörler),
- Malî varlıklar ile Sorumluluklar arasındaki uyumsuzluk (Malî varlıklar ile sorumlulukların koordinasyonu).

Bu farklı risk kategorilerinin analizi, statik ve dinamik metodların kullanılmasıyla yapılabilmektedir ve mevcut malî yeterlilik modelleri, statik metod-

### Avrupa Birliği'nde Sigorta Denetiminin Gelişimi

**1973:** Avrupa Ekonomik Topluluğu Hayat-dışı direktifi

**1979:** Avrupa Ekonomik Topluluğu Hayat direktifi

**1994:** Üçüncü nesil direktifler – Avrupa Birliği iç sigorta piyasası

**1997:** Malî Yeterlilik I projesinin başlaması

**2000:** Sigorta gruplarının Denetiminin (Solo-Plus) uygulamaya konulması ve paralelinde, Malî Yeterlilik II projesinin başlangıcı

**2003:** Malî Yeterlilik II projesinin birinci aşamasının sonuçlandırılması

**2004:** Malî Yeterlilik I projesinin tamamlanması. Malî Yeterlilik II projesi ikinci aşamasının başlangıcı

**2008-2010 (???):** Malî Yeterlilik II projesinin muhtemel tamamlanma süresi

ları kullanmaktadır. Risk Esaslı Sermaye modelleri de, statik karakterdeki modelleri kullanmaya bağlı olarak, toplu değerlendirilmenin bir takım olumsuzluklarını beraberinde getirmiş olsa da, diğer taraftan uygulaması son derece kolaydır. Birinci ayakta ele alınan hususlar çerçevesinde ve asgari sermaye şartı göz önüne alındığı takdirde, bu tür modellerin kullanımı beklenen bir gelişme olmaktadır. Statik modeller mevcut denetim uygulamalarının kısmen de olsa zorunlu tutmuş olduğu senaryo analizleri ve stres testleri gibi dinamik tamamlayıcı unsurlar tarafından desteklenmelidir. Sigorta denetleme kuruluşları tarafından getirilmiş olan, dinamik model kullanım şartı, bu tür modellerin geliştirilmesi konusunda sigorta şirketlerini giderek artan ölçüde teşvik etmektedir. Bu zorunluluk, aynı zamanda, sigorta şirketlerinde, risk yönetimi sisteminin de yürürlüğe konmasını sağlayacaktır.

Burada özellikle belirtilmesi gereken bir husus, kapsamlı bir risk yönetimi sisteminin, rakamsal olmayan, ancak, sigorta denetimine tâbi unsurları da kapsıyor olmasıdır. Örneğin, ortak şirketlerin planlama, kontrol ve takibinin yanısıra dahili sistemler ve bu sistemlerin kontrolü hususu da, denetime tâbi olmaktadır.

Malî Yeterlilik II projesinin sonucu olarak, uygun bir şekilde çeşitlendirilmiş malî varlık yapısı ve iyi bir risk yönetimi sis-

temiyle desteklenmiş, dengeli iş kabul politikasını takip eden sigorta şirketleri, daha az sermaye ayırma imkanına sahip olacaktırlar. Aksine hareket eden ve malî varlıklarında riski yüksek kıymet bulunduran sigorta şirketleri ise, ileride, bu riskli durumu karşılamak üzere daha fazla sermaye bulundurmaya ya da, buna alternatif olarak, reasürans teminatı almak durumunda kalacaklardır.

## **1.5. Reasürörlerin Gelecekteki Denetim Sistemine Entegre Olmaları**

Reasürans şirketlerinin denetimi konusunda, gerek Avrupa Birliği ülkelerinde, gerekse tüm dünya ölçeğinde, içinde bulunulan son durum oldukça değişken bir karakter göstermekte; bazı ülkelerde reasürans şirketlerinin denetimi, sigorta şirketlerinin denetimiyle aynı olmakta, bazı ülkelerde ise bu şirketler hiçbir denetime tâbi tutulmamaktadır. Avrupa Birliği kapsamında, şu anda, iki önemli yaklaşım tartışılmaktadır. Bir yaklaşım, reasürörlerin sigorta şirketleri açısından birer ortak oldukları, dolayısıyla, kendileri için herhangi bir denetimin söz konusu olmaması gerektiğidir. Diğer yaklaşım ise, reasürörlerin, sigorta piyasasının korunmasına çok önemli katkıları olduğu, dolayısıyla, bu şirketlerin denetiminin, poliçe sahiplerinin menfaati açısından çok önemli olduğudur. Bu tar-

tışmalar sırasında, Üye ülkelerin denetleme kuruluşları ile birlikte reasürörlerin bizzat kendilerinin de, denetime ilişkin prosedürün hızlandırılması konusunda arzulu oldukları görülmüştür. Denetleme kuruluşlarının şu anda çoğunluk tarafından desteklenen görüşü, reasürans şirketlerinin faaliyete geçmeden önce, sigorta şirketleri için geçerli olan uygulamada olduğu gibi, uygun bir şekilde tescile ve ruhsata tâbi olmaları gereğidir. Malî Yeterlilik I projesindeki şartları yerine getirmiş olmak, böylece, faaliyet ruhsatı için bir ön şart olmaktadır.

Bu konuda, şu anda herhangi bir direktif olmasa dahi, Avrupa Birliği dahilindeki reasürans şirketleri, gelecekte oldukça kapsamlı bir malî yeterlilik denetimine tabi olabileceklerdir. Malî yeterliliğe ilişkin genel modellerin uygulanması durumunda, bu durum, güçlü bir ihtimalle, bazı sermayedarlar tarafından konulmuş olan zorunlu sermayenin artırılması sonucunu doğurabilecektir. Bu sonuç, artan sermaye maliyetini karşılamak üzere, reasürans piyasalarındaki primlerin artmasına neden olacaktır. Ancak, diğer taraftan, reasürans şirketlerinin denetimini üstlenmiş olan bir kuruluşun dahil olduğu sistemin bir takım avantajları da söz konusudur. Reasürans şirketlerinin malî yeterlilik bakımından denetlenmeleri, reasürörler için getirilmiş olan devlet ga-

rantisi ve karşı teminat (collateralisation) şartını gereksiz kılmakta, reasürans borçlarının ödenememe riski çok daha kesin olarak belirlemediği için, sigorta şirketlerinin denetimi daha basit hale gelmektedir. Ancak, reasürans denetiminin, sigorta şirketlerinin ve bu şirketlerin reasürans programlarının denetim maliyetlerini azaltmayacağı hususunun özellikle not edilmesi gerekmektedir.

Tam bir reasürans denetimi getirilmemiş olsa dahi, sigorta şirketlerinin denetimi ve onların reasürans programlarının kalite şartları (örneğin reasürörün ödeme gücünün yüksekliği ve iyi derecelendirme notu) gibi nedenler dolayısıyla reasürörler, yine de faaliyetlerinde serbest olmayacaklardır. Burada asıl sorun, hükümetlerin muhtemel kontrolünden bağımsız olan reasürans şirketlerinin, Malî Yeterlilik I ve II projelerinin muhtemel bir sonucu olarak, iş kaybetmek için, derecelendirme kuruluşlarına daha fazla bağımlı duruma gelecek olmalarıdır.

## 2) RİSK ESASLI SERMAYE MODELİ

Basel bankacılığı kavramının sigortacılık sektörüne adapte edilmesi kapsamında; Avrupa Birliği Komisyonu bünyesinde oluşturulmuş malî yeterlilik alt komitesi, şu anda Amerika Birleşik Devletleri, Avustralya ve Kanada'da uygulanmakta

olan "Risk Esaslı Sermaye Modeli"nin analizini ve sunumunu incelemektedir. Risk Esaslı Sermaye kavramı, daha dar anlamıyla, Avrupa Birliği'nde söz konusu olan asgari sermaye şartına değil, 1990'lı yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nde uygulanmış sisteme ilişkin olmaktadır.

### 2.1 Amerika Birleşik Devletleri Risk Esaslı Sermaye Yaklaşımı

1993 yılından beri Amerika Birleşik Devletleri'nde uygulanmakta olan Risk Esaslı Sermaye modelleri, sigorta şirketlerinin, sermayeye ilişkin şartı yerine getirip getirmediğini ölçmek için kullanılmaktaydı. Söz konusu modeller, aşağıdaki risk alanlarını hesaba almaktadır:

- Hayat sigorta şirketleri için: Malî varlık riski, sigorta riski (hastalık ve ölüm riski), faiz oranlarından kaynaklanan riskler, yapılmakta olan işin niteliğine bağlı genel riskler.
- Hayat-dışı ve Ferdi Kaza sigorta şirketleri için: Malî varlık riski, bilânçoda gösterilme-

yen kalemlerden kaynaklanan riskler, alacak riskleri, sigorta tekniğine ilişkin riskler (risk kabul ve karşılık ayırma işlemleri gibi). Risk Esaslı Sermaye prensibi, sigorta şirketinin üstlenmiş olduğu her bir büyük risk için belli bir sermaye tahsis edilmesi esasına dayanmaktadır. Nispeten karmaşık bir hesaplama işlemi olan bu uygulamada, sigorta şirketinin özellikleri dikkate alınmaktadır. Nihai sonuç, her bir büyük risk için ayrılmış sermayelerin toplamına dayanmaktadır. Ancak, bu hesaplamının, söz konusu riskler için ayrılmış olan sermaye miktarlarının basit toplama işlemi olmadığı özellikle belirtilmesi gereken bir husustur. Yapılan karmaşık işlemle ulaşılan kümülatif sermaye miktarı, daha sonra, ilgili sigorta şirketinin mevcut sermayesi ile mukayese edilmektedir. Şirket sermayesinin, Risk Esaslı Sermaye yöntemine göre bulunmuş olan sermayesine oranı, denetim organının söz konusu şirkete müdahale düzeyini göstermektedir. Bu durum aşağıdaki tabloda düzenlenmektedir:

Şirket Sermayesi /RBC*	Müdahale Düzeyi	Müdahale
> % 200	-	-
% 150 ilâ % 200	Sigorta Şirketi Eylem Planı	(1)
% 100 ilâ % 150	Denetim Organı Düzeyi	(2)
% 70 ilâ % 100	Yetkili Kontrol Düzeyi	(3)
< % 70	Zorunlu Kontrol Düzeyi	(4)

(\*) Risk Based Capital = Risk Esaslı Sermaye

(1) Sigorta şirketi, sermayesini eski seviyesine çekmek konusunda bir plan oluşturmak durumundadır.

(2) Sigorta şirketi, ilgili denetleme kuruluşu (Regulatory Authority) tarafından gerek görüldüğü üzere, sermayesini güçlendirmek konusunda tedbir almak durumundadır.

(3) Sigorta şirketinin kontrolünün, ilgili resmi kuruluşa geçmesi ihtimal dahilindedir.

(4) Sigorta şirketinin kontrolü, kesinlikle ilgili resmi kuruluşa geçmektedir.

Yukarıda açıklanan Amerikan yaklaşımında, Hayat-dışı sigorta şirketleri için söz konusu olan RBC modeli, başlıca iki risk kategorisi öngörmektedir. Birinci kategori, şirketin malî varlıklarından kaynaklanan riskler (malî varlıkların değer kayıplarına veya hisse senedi ihraç eden şirketlerin başarısızlıklarına bağlı malî zararları içeren riskler), ikinci kategori ise teknik faaliyetlerine ilişkin (yetersiz hasar karşılığı ayırma ve uygun olmayan fiyatlandırmaya bağlı riskler) risklerdir. Ayrıca, bilançoda gösterilmeyen kalemlere ilişkin yükümlülüklerle ve şirketin yan şirketlerine ait sorumlulukları için de belli bir sermaye tahsis edilmesi gerekmektedir.

Hayat-dışı sigorta şirketleri için söz konusu olan Risk Esaslı Sermaye formülünün unsurları şunlardan oluşmaktadır:

**R0** Yan sigorta şirketleri ve bilançoda gösterilmeyen kalemler dolayısıyla tahsis edilmesi zorunlu olan sermayeye bağlı olarak doğabilecek riskleri temsil etmektedir.

**R1** Sabit gelir yatırımlarına ilişkin riskleri temsil etmektedir. Sigorta şirketinin elinde bulunan tahvillere, derecelendirme kuruluşlarının kullandığı sınıflama sisteminin benzeri bir sistem kullanılarak, belli bir katsayı uygulanmakta ve böylece ağırlıklı bir değer verilmektedir. Önde gelen 10 kuruluş tarafından ihraç edilen tahvillere ilişkin bu uygulama,

iki katı ile çarpılmaktadır.

**R2** Diğer, değişken gelir yatırımlarına ilişkin riskleri temsil etmektedir. Yine, bir önceki kategoride olduğu gibi, belli bir katsayı kullanılarak, bu varlıklara ağırlıklı bir değer kazandırılmakta, önde gelen 10 kuruluş tarafından ihraç edilen söz konusu kağıtlara ilişkin uygulama iki katı ile çarpılmaktadır.

**R3** Hasarla bağlantılı alacak risklerini temsil etmektedir. Bunlar, reasürörden alınacak hasarlara ve diğer hasarlara (örneğin aracılardan) ilişkin alacaklara bağlı risklerdir. Bu hasar alacakları da, belli bir katsayı kullanılarak, ağırlıklı bir şekilde değerlendirilmiştir.

**R4** Sigorta şirketinin kabul etmiş olduğu risklere ilişkin ayırmış olduğu karşılıklardan kaynaklanabilecek riskleri temsil etmektedir. Şirketin yazmış olduğu branşlara ve hasarın gelişimine bağlı olarak muallâk hasar karşılıklarına değişik faktörler uygulanmaktadır.

**R5** Sigorta poliçelerinin fiyatlandırılmasına bağlı riskleri temsil etmektedir. Örneğin, bir sigorta şirketi, bir iş yılı içerisinde yazmış olduğu işlerden, yetersiz fiyatlandırma nedeniyle alması gereken primi alamamış ve o iş yılına ilişkin hasarları tam anlamıyla karşılayamamış durumda olabilmektedir. Bu nedenle, ilgili sigorta şirketinin risk kabul etmiş olduğu her bir branş için, sigorta piyasasında, geçmiş 10

yıl itibarıyla meydana gelmiş en yüksek hasar prim oranı hesaplanmaktadır. Bu oran, daha sonra, sigorta şirketinin kendi hasar geçmişi göz önüne alınarak ayarlamaya tabi tutulur ve gelecekteki malî ürünler de hesaba katılarak, bir indirim faktörüyle çarpılır. Nispeten daha az branşta iş kabul eden ya da prim artışı oldukça yüksek olan şirketler için ayrıca yüküleme faktörleri de bulunmaktadır.

Toplam Hayat-dışı işler itibarıyla Risk Esaslı Sermaye şu şekilde hesaplanmaktadır:

$$R = RO + \sqrt{R1^2 + R2^2 + R3^2 + R4^2 + R5^2}$$

## 2.2. The Standard & Poor's Sermaye Yeterlilik Modeli

Avrupa sigorta piyasasında, 1994 yılında tarifelerin kaldırılmasını takiben, sigorta şirketlerinin ürün yelpazesini genişletmeleri ve şirketler arası rekabet şartlarının sertleşmesi, sigorta şirketleri üzerinde rekabetin neden olduğu bir baskı meydana getirmiştir. Piyasada aktif durumda olan şirketlerin iş kalitesi ve güvenilirliği hakkında artan bilgilenme ihtiyacına bağlı olarak, sigorta şirketlerinin güvenilirlik dereceleri (rating'leri) önem kazanmaya başlamıştır. Derecelendirme notu, ilgili şirketin karmaşık ilişkilerini ve önemli bilgilerini, mukayeseli olarak ve kolaylıkla anlaşılır bir biçimde ortaya koymak duru-

mundadır. 1971 yılından itibaren, The Standard & Poor's, Hayat-dışı, Ferdi Kaza, Hayat ve reasürans alanlarında faaliyet gösteren şirketlerin malî güçleri hakkında analizler yapmaktadır. Son yıllarda, bu analizlerin bir parçası olarak, Risk Esaslı Sermaye modellerini de kullanmaya başlamıştır.

The Standard & Poor's Avrupa Sigortacıları Sermaye Yeterliliği Modeli (The Standard & Poor's European Insurer's Capital Adequacy Model), söz konusu şirketin devam eden faaliyetlerini "BBB" derecesinde sürdürmesini sağlayabilecek, Temel Sermaye (Base Level Capital) ile Ayarlanmış Toplam Sermaye (TAC - Total Adjusted Capital) mukayeselerini yapmaktadır. Temel Sermaye, bir risk esaslı sermaye ölçüsüdür ve şirket tarafından Hayat-dışı branşlardaki iş kabulünden kaynaklanan riskler (underwriting risk), Hayat-dışı işler için ayrılmış karşılıklar itibarıyla doğabilecek riskler, Hayat branşı için ayrılmış karşılıklara ilişkin riskler ve sigorta dışı riskleri içermektedir. İş kabul riski, şirket tarafından kabul edilmiş riskler için alınan prim düzeyinde kendini belli eden, gerçek hasar maliyeti ile beklenen hasar maliyeti arasında, şirket aleyhine fark oluşması ihtimaline bağlı olmakta, oysa ki, karşılık (reserve) riski, gerçek hasar maliyetinin, bu işler için ayrılmış hasar karşılıklarını

miktar olarak geçmesi ihtimalinden kaynaklanmaktadır. Şirket tarafından yazılan her bir branş için yüklemeler yapılırken, ilgili branşın karakteri de göz önüne alınmak durumundadır. Örneğin Hayat Branşında karşılık ayırmaya bağlı risk hesabı, Avrupa Birliği Malî Yeterlilik direktifinde öngörüldüğü üzere, zorunlu asgari marjın %125'i esas alınarak yapılmakta ve bir takım endeksli işlere bağlanmış malî varlıklarının %5'i kadar bir yükleme yapılmaktadır. Bu uygulamaların yerine, zaman içerisinde Hayat branşına ilişkin sermaye modelleri kullanılacaktır.

Standard & Poor's derecelendirme işleminin sonucu, Sermaye Yeterlilik Oranı'na (CAR - Capital Adequacy Ratio) dayanmaktadır. Bu da, Ayarlanmış Toplam Sermaye'nin (TAC) Risk Esaslı Te-

mel Sermaye'ye oranıdır. Hesaplama yapılırken, Ayarlanmış Toplam Sermaye, alacak riskleri ve yatırım piyasalarındaki dalgalanmalar nedeniyle doğabilecek muhtemel zararları yansıtabilecek şekilde bir miktar azaltılmaktadır. Bu oran 1 (veya %100) olduğu takdirde, sermaye yeterlilik düzeyi esas alınarak, "BBB" derecesinin uygun olduğunu göstermektedir. Daha iyi bir derece ise, Ayarlanmış Toplam Sermaye'nin artırılmasına bağlı olarak elde edilen daha yüksek (1'den veya %100'den) oran ile mümkün olmaktadır. Ancak, derecelendirme notunun, diğer rakamsal ve niteliksel faktörlerin de hesaba alınarak verilmekte olması, not edilmesi gereken önemli bir husustur.

Sermaye Yeterlilik Oranı (CAR), basit olarak, aşağıdaki şekilde formüle edilmektedir:

$$CAR = \frac{TAC - Yatırıma Bağlı Masraflar - Şirket Alacaklarına İlişkin Diğer Masraflar}{(a) + (b) + (c) + (d)}$$

- (a): Hayat-dışı branşlarda iş kabulüne ilişkin doğabilecek riskler  
 (b): Hayat-dışı branşlarda ayrılmış olan karşılıklara bağlı doğabilecek riskler (reserve risk)  
 (c): Hayat branşında ayrılmış karşılıklara bağlı doğabilecek riskler  
 (d): Sigorta dışı riskler

Standard & Poor's modelinde, cari risk sermayesi (veya TAC) ve Risk Esaslı Sermaye (RBC) ayrı ayrı tespit edilmektedir. TAC/RBC oranı, derecelendirme işleminde bir faktör olan Sermaye Yeterlilik Oranı (CAR) vermektedir. Aşağıdaki tablo, sermaye aralıkları ile bu aralıklara karşılık gelen derecelendirme notlarını göstermektedir:

Sermaye Yeterlilik Oranı (CAR)	Derecelendirme Notu	Değerlendirme
% 175 ve Yukarısı	AAA	Aşırı Derecede Güçlü
% 150 - % 175	AA	Çok Güçlü
% 125 - % 150	A	Güçlü
% 100 - % 125	BBB	İyi
% 100 den Az	BB veya Düşük	Tehlike Sınırında (Vulnerable)

### **3) ULUSLARARASI MUHASEBE STANDARTLARI (IAS)**

#### **3.1. Başlangıcı ve Hâlihazırdaki Durum**

Avrupa Birliği sigorta şirketlerinin malî raporları, Üye ülkelerde uygulanmakta olan yasaların izin vermiş olduğu seçeneklerin fazla olması nedeniyle, oldukça değişiklik arz etmektedir. Avrupa Birliği Bakanlar Konseyi, 2002 yılının Haziran ayında yapmış olduğu toplantıda, Avrupa Birliği'nde kayıtlı tüm şirketlerin, konsolide hesaplarını, 1 Ocak 2005 tarihinden itibaren, Uluslararası Muhasebe Standartları'na uygun olarak tutmasını öngören yasal düzenlemeyi onaylamıştır. Ancak, bu yasal düzenlemenin yayımlandığı tarihte, sigorta sözleşmelerine uygulanabilecek Uluslararası Muhasebe Standartları bulunmamaktaydı. Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu (IASB – International Accounting Standards Board), 1997 yılında, sigorta sözleşmelerine ilişkin proje üzerinde çalışmalara başlamış ve bu konuya ilişkin gelişmeler, ilk olarak 1999 yılı Aralık ayında yayımlanmıştır. Bu yayımı takiben, konu hakkındaki prensiplere ilişkin tasarı, 2001/2002 yıllarında, kısımlar halinde ve periyodik olarak yayımlanmaya devam etmiştir. Daha sonra, Uluslararası Muhasebe Standartları

Kurulu, söz konusu projeyi iki bölüme ayırmaya karar vermiştir. Birinci bölüm çalışmalara dayanan, Uluslararası Malî Raporlama Standartları (IFRS - International Financial Reporting Standards) 2004 yılının Mart ayında, "IFRS 4" olarak yayımlanmıştır ve bu çalışma aynı zamanda, 2003 yılının Temmuz ayında yayımlanmış olan ED5 tasarısını esas almaktadır. Birinci bölüm proje, esas itibarıyla, açıklama ve beyan konusuna değinmekte ve sigorta sözleşmesinin bir tanımını yapmaktadır. Buna göre, malî araçların ibraz edilmesi ve ölçümü hakkındaki standartlara ilişkin IAS 39'un kullanımı, sigorta sözleşmesi tanımındaki şartları yerine getirmemiş sözleşmeler için zorunlu tutulmakta, ayrıca, dengeleme karşılıklarının (equalisation provision) veya olağandışı fonların (catastrophe provision) yasaklanması şart koşulmaktadır. 1 Ocak 2005 tarihinden önce, IFRS 4 ve IAS 39'un Avrupa Komisyonu tarafından kabul edilmesi durumunda, Avrupa Birliği'nin, denetim altındaki piyasasında faaliyet gösteren tüm şirketlerin konsolide bütçelerinin hazırlanmasında söz konusu standartların kullanımı zorunlu hale gelecektir. Ancak, sözü edilen bu standartların kabul edilmesinden sonra da, IFRS II. Bölüm yayımlanana kadar, sigorta sözleşmelerinden doğan sorumluluklarının, Üye ülkelerin, Genel Olarak Kabul Edilmiş Muhasebe

Prensipleri'ne göre (GAAP - Generally Accepted Accounting Principles)) rapor edilmesinin zorunlu olduğu, not edilmesi gereken bir husustur.

Projenin ikinci bölümü, sigorta sözleşmelerine ilişkin IFRS'nin yayımlanması ile sonuçlanacaktır. Projenin tamamlanması hakkındaki süreç henüz kesin olarak belirlenmemiştir ve IFRS'nin ikinci bölümünün 2007 yılından önce yürürlüğe girmesi mümkün görünmemektedir. Sigortacılık faaliyetlerini ilgilendiren malî varlıklar ve yükümlülüklerin ibraz edilmesi ve ölçümüne ilişkin şartların da IFRS içerisinde yer alması söz konusudur.

#### **3.2. Uluslararası Muhasebe Standartları (IAS) ve Uluslararası Malî Raporlama Standartları'nın (IFRS) Kullanılmaya Başlanmasından Sonra, Muhasebe Sistemindeki Önemli Değişiklikler**

Amerika Birleşik Devletleri'nde ve diğer Birlik üyesi ülkelerin çoğunda, genel olarak kabul edilmiş muhasebe standartlarının kullanılmasından sonra, şu anda uygulanmakta olan muhasebe sistemi, bir sözleşme dönemi içerisindeki masrafları ve gelirleri birbirine uydurmak amacıyla olan bir sistemi (deferral and matching) kullanmaya başlamıştır. Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu ise, diğer taraftan, malî varlıklar ve yü-

kümlülüklerin ölçümü sisteminin kullanılmasının kendileri açısından daha uygun olacağı görüşünü öne sürmüştür. Malî varlıklar ve yükümlülüklerin hesaplanması sisteminde, malî varlıklar ve yükümlülüklerin doğru ve hakkaniyetli bir şekilde bilançoya yansıyor yansımayacağı, en önemli tereddüt noktası olmaktadır. Bilanço değerlerindeki değişiklik, ilgili dönem itibarıyla kâr veya zararı temsil etmektedir.

İkinci bölümde, sigorta sözleşmelerine ilişkin tüm değerlerin, düzenlendiği yıl içerisinde tam olarak ibraz edilmesi zorunluluğu önerilmektedir. Bunun anlamı, ödemesi devam eden primler, tazminatlar, maliyetler gibi tüm nakit akışının cari değerinin, sözleşme döneminin hemen başında bilançoda yer alması gereğidir. Sürmekte olan sözleşmelere ilişkin kâr veya zarar, böylece, peşin olarak tahakkuk etmiş olacak; poliçelerin rakamsal değerlerindeki değişiklikler, indirim oranları, riskler ve belirsiz durumlar için tutulmuş karşılıkların serbest bırakılması, tahminlerdeki sapmalar da, takip eden dönemlere ait kâr ve zarar hesaplarına dahil edilebilecektir.

Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu'nun (IASB) önerileri arasında, cari rizikolar karşılığı hakkında herhangi bir öneri yer almamakta, henüz sona ermemiş riskler için ise, poliçenin yürürlükte olan kısmına ilişkin beklenen hasarın

cari değeri için belli bir karşılık ayrılması önerilmektedir. Hasarların ödenmesi ve sigortacının sorumluluklarından kurtulmasına bağlı olarak cari rizikolar karşılığı azalmaktadır. Olağandışı karşılıkların ve dengeleme karşılıklarının ise, gelecekteki muhtemel hasarlara ilişkin olması ve raporlama tarihinde henüz gerçekleşmemiş olması dolayısıyla çıkarılması önerilmektedir. Olağandışı karşılıkların ve dengeleme karşılıklarının, IFRS 4'ün (IFRS I. Bölüm) 1 Ocak 2005 tarihinde yürürlüğe girmesinden sonra serbest bırakılması öngörülmektedir. Aynı şekilde, istihsal masraflarının, takip eden hesap dönemlerine uyumlaştırılmasına da, malî varlıkların IASB tarafından yapılmış tanımına uygun olmaması nedeniyle müsaade edilmesi söz konusu değildir. Sigorta teknik karşılıklarının miktarlarının, paranın zaman değerini ve riskin sözleşmede ki asıl karşılığını yansıtacak şekilde indirilmesi gerekmektedir. Aslında, malî varlıklar ve yükümlülüklerin ölçümü sistemi kullanılarak bulunmuş yıllık muhasebe kârının, bilanço değerleri arasındaki farktan ileri gelmiş olduğu, bazı yorumcular tarafından eleştirilmektedir. Diğer bir eleştiri ise, kârın, hem gerçekleşmiş, hem de gerçekleşmemiş kazançları içermekte olduğu hususudur. Bunun yanısıra, sigorta işinin uzun süreli ve dönemseller yapıda olmasının gerektiği gibi

yansıtılmadığı konusunda tereddütler bulunmaktadır.

Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu tarafından, sigorta sözleşmelerine ilişkin oluşturulmuş ve 2001/2002 yıllarında bölümler halinde yayınlanan, prensipler hakkındaki tasarı, sigorta sözleşmelerine ait malî varlıklarının ve yükümlülüklerinin ölçümü konusunda tartışılmak üzere iki model öne sürmüştür. Bir modelde (entity specific value), her bir bağımsız birime özgü rakamların değerlendirilmesi söz konusudur ve ilgili sigorta şirketinin yapmış olduğu sözleşmelere ilişkin, gelecekte meydana gelebilecek tüm nakit akışlarını temsil etmektedir. Makul Değer (Fair Value) sistemi olarak adlandırılacak diğer modelde ise, malî varlıklar için, değiştirilebilir değerler esas alınmakta; yükümlülüklerde ise, konu hakkında bilgili, kendi iradesiyle anlaşmaya giren ve arada hiçbir şekilde iş dışı faktörlerin bulunmadığı taraflar arasındaki tasfiye anlaşmasına göre belirlenmiş rakamsal değer ifade edilmektedir. Malî varlıklar ve yükümlülükler için, bu şekilde bir uygulamanın nadiren söz konusu olması nedeniyle bu model eleştiriye açık olmakla birlikte, IAS 39'a yapılmış bir takım ilâve ve değişiklikleri içeren tasarımın yayımlanmasından sonra, "Makul Değer" sistemi kabul edilmiştir. Ancak, Uluslararası Muhasebe Standartları Kuru-



lu'nun (IASB), projenin II. bölümüne yeniden başlanması sırasında, esaslara ilişkin çalışmaya dönülmesi önerisi de, unutulmaması gereken bir husustur. Bu sürecin bir parçası olarak, makul değer modelinin, diğer hesaplama modelleriyle mukayesesini yapan ve onlarla olan farklılıklarını vurgulayan bir referans kaynağının geliştirilmesi söz konusudur. ED5 tasarısında ise, sigorta sözleşmelerine ait malî varlıklara ve yükümlülüklerle ilişkin makul değerlerin 31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla açıklanması zorunluluğu hakkında bir hüküm bulunmaktadır. Bu zorunluluğun IFRS 4 içerisinde yer almaması nedeniyle, makul değerlerin açıklanması ve ölçümü, IFRS II. Bölüm yürürlüğe girdikten sonra söz konusu olacaktır.

## Verilen Reasürans İşleri

Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu, sermaye, kâr veya malî durum hakkında farklı bir izlenim ortaya çıkmasına neden olmamak amacıyla, verilen reasürans işlerinin muhasebesi hakkında herhangi bir çalışma yapmamıştır. Bunun nedeni, önemli sigorta riskinin, sigorta veya reasürans olarak sınıflandırılan bir sözleşmeye devredilmesini öngören zorunluluktan kaynaklanıyor olmasıdır. Bir sigorta riskinin devredilmesinde kullanılmayan, ancak, reasürans ilişkisinin yasal bir formu olan

finansal reasürans anlaşmaları, reasürans kapsamı dahilinde muhasebe edilmediği için, buna bağlı olarak söz konusu olan farklılık, sonuçlara yansımamaktadır. Bir şirketin maruz olduğu riskler hakkındaki ED 5 tasarısı, reasürans teminatı satın alındığında, ölçüm esaslarında değişiklik yapılmasını yasaklayan bir kural getirmekte ve yükümlülükleri hiçbir şekilde azaltmadan veya aşırı tedbirli bir yaklaşımla reasürans teminatı alındığı zaman söz konusu olabilecek kazançların (gain) raporlanmasına sınır getirmektedir. IFRS 4 içerisindeki bu kurallar değiştirilmiş ve yerine getirilmiş olan kural, sedan şirketin, reasürans teminatı satın alırken elde etmiş olduğu kazanç veya kayıpları, kâr (profit) veya zarar şeklinde bildirmesi zorunluluğunu getirmiştir. Bu kazanç veya kayıpların, ileri bir tarihe ertelenmesi ve amortize edilmesi durumunda, dönem için söz konusu olan amortisman miktarı ile dönem başında ve sonunda amortize edilmemiş olan miktarların açıklanması bir zorunluluktur.

Uluslararası Malî Raporlama

Standartları (IFRS), bir sigorta riskinin, ancak transfer edilmesi durumunda, ilgili sözleşmenin, sigorta veya reasürans sözleşmesi olarak sınıflandırılabilmesi konusuna açıklık getirmektedir. Sigorta riski, ancak, sigorta şirketinin önemli miktarlarda ek tazminatlar ödemesini gerektiren sigortalı olayın meydana geldiği bir senaryoda (ticari yeterlilik senaryoları hariç) önemli olarak kabul edilmektedir. Sigortalı olayın meydana gelmesinin çok küçük bir ihtimal olması ya da sözleşmeye ilişkin nakit akışının muhtemel cari değerinin, bakiye nakit akışının muhtemel cari değerine göre çok küçük bir oranda olması durumunda dahi, söz konusu şart yerine gelmektedir.

## 3.4. Hesaplama Örnekleri

Uluslararası Muhasebe Standartları (IAS) ve Almanya'nın genel olarak kabul edilmiş muhasebe prensiplerine "GAAP" (HGB) göre yapılmış sermaye raporlama sistemleri arasındaki rakamsal farklar aşağıdaki örnekte gösterilmektedir:

### Sermaye (Azınlık hisseleri hariç)

(Gerçekleşmemiş kâr ve zararlar yeniden değerlendirme karşılıklarına dahil edilmiştir ve IAS başlığının altında parantez içerisinde gösterilmiştir)

	<u>IAS</u>		<u>Alman GAAP</u>
Sigortacı A	31.644	(8.276)	18.335
Sigortacı B	3.377	(363)	1.761
Sigortacı C	1.380	(-103)	931
Sigortacı D	19.357	(-2.108)	4.449

Kaynak: KIVI-Konzern-Jahresabschluss-Analyse 2001

**Peşin ödenmiş 100 birimlik sigorta priminin unsurları aşağıdaki gibidir\*\*\***

Komisyon	: 15
Diğer İstihsal Masrafları (AE):	5
İdari Masraflar (AdE)	: 10
Beklenen Hasar	: 68
Kâr	: 2

**HGB 1.Yıl**

Prim*	: 56.4
AE (Komisyon dahil):	20.0
AdE	: 5.0
Hasar	: 34.0
Sonuç	: -2.6

**IAS 1.Yıl**

Prim	: 100.0
AE (Komisyon dahil)	: 20.0
AdE	: 5.0
Hasar	: 34.0
Karşılık**	: 39.5
Sonuç	: 1.5

**HGB 2.Yıl**

Prim	: 43.6
AdE	: 5.0
Hasar	: 34.0
Sonuç	: +4.6

**IAS 2.Yıl**

AdE	: 5.0
Hasar	: 34.0
Salınan Karşılık	: -39.5
Sonuç	: 0.5

- (\*) Kazanılmamış Prim Karşılığından Transfer  
 (\*\*) Hasar 34 + Masraflar 5 + Risk Bonus 0.5  
 (\*\*\*) Kaynak: Ernst & Young

ması mümkün olduğu takdirde, söz konusu hesaplamalarında, ilâştirilmiş değeri kullanabilmekte, diğer taraftan, piyasadaki diğer yatırımcıların uygulamaları ile mukayese edilerek tespit edilmiş makul sınırı geçmemek kaydıyla, gelecekteki yatırım yönetimi masraflarını tashih edebilmektedirler. Ancak, sigorta şirketinin, yükümlülüklerini makul değerlerde ölçebilmenin zorlukları nedeniyle bazı düzeltmeler yapılması gereği, göz önüne alınması gereken önemli bir husustur. Bu duruma ilişkin şartlara IFRS II. Bölümde yer verilmesi beklenmektedir.

IFRS I. Bölüm, sigorta şirketlerinin, kendi ülkelerinde, genel olarak kabul edilmiş muhasebe prensipleri kapsamında söz konusu olan, mevcut uygulamalarına devam edebileceklerini öngörmekte, diğer taraftan, Uluslararası Muhasebe Standartları'nın bütünü itibarıyla uyumsuzluk gösteren, örneğin olağandışı karşılıkların kullanımı gibi, bazı muhasebe uygulamalarına yasaklama getirmektedir. IFRS 4, sigorta sözleşmelerinin muhasebesine sınırlı değişiklikler öngörmesi, sözleşmeye ilişkin bilgilerin ise, eskiye göre daha fazla açıklanması zorunluluğunu getirmesi nedeniyle, IFRS II Bölüm için bir basamak taşı işlevi görmekte ve 1 Ocak 2005 itibarıyla kabul edilecek standartlar bütünündeki boşluğu kısmen doldurmaktadır.

Yukarıdaki ikinci örnek, iki yıllık bir sigorta sözleşmesi için yapılan hesaplamadaki farklılıkları göstermektedir:

Sonuç olarak, Uluslararası Muhasebe Standartları Kurulu, şirket yönetiminin, kendi malî varlıklarını ve yükümlülüklerini değerlendirirken, "makul değer" sistemini kullanmalarını, sigorta sözleşmesi projesi (IFRS 4 Birinci Bölüm ve II. Bölüm Öneriler) dolayısıyla önermektedir. Sigortacılık faaliyetlerine ilişkin ayrılmış olan teknik karşılıkların, gerçekçi yaklaşımlarla değerlendirilmesi hakkında, muhteme-

len bir zorunluluk getirilecek olmakla birlikte, malî varlıklar, Makul Değer prensibine göre değerlendirilecektir. IFRS 4 kapsamında, Hayat Sigortaları'na ilişkin olarak kullanılmakta olan "İliştirilmiş Değer" (embedded value : ayarlanmış sermaye, malî varlıklar ile yükümlülükler arasındaki pozitif fark "surplus" ve yürürlükteki işlere ilişkin, ileride dağıtılması muhtemel kârın bugünkü değerinin toplamı) kullanılmasına devam edilecektir. Bir sigorta şirketi, daha uygun ve güvenilir bir malî durum raporunun ortaya çık-

2001 yılında\* 250 milyon Euro'dan fazla prim yazan 31 Alman sigorta grubunun, kullanmış olduğu malî raporlama sistemi itibarıyla dağılımı:

- 24 Sigorta Grubu Alman GAAP (Genel Kabul Görmüş Muhasebe Prensipleri)
- 6 Sigorta Grubu Uluslar Arası Muhasebe Standartları
- 1 Sigorta Grubu ABD GAAP

Malî durum raporunun Uluslar Arası Muhasebe Standartları'na göre hazırlanması, Avrupa Birliği sigorta piyasasında faaliyet göstermekte olan tüm sigorta şirketleri için, 2005 yılı itibarıyla zorunlu hale gelecektir.

(\*) KIVI- Konzern-Jahresabschluss-Analyse 2001

*Bu çalışmada yer alan tüm yorumlar, bir denetimden geçtikten sonra sunulmaktadır. Ancak, çalışma içerisinde yer alan bilgilerin doğruluğuna ilişkin olarak, tarafımızca herhangi bir sorumluluğun kabul edilmesi söz konusu değildir. Gerek ulusal, gerek uluslararası düzeydeki denetim normları, uluslararası muhasebe sisteminde olduğu gibi, sürekli gelişim halindedir. Dolayısıyla, bu çalışmanın bazı bölümlerinin, söz konusu çalışma baskıya verilmeden önce değişikliğe uğraması ihtimal dahilindedir. Nihai olarak; bu çalışma, bağlayıcı nitelikteki sigorta veya malî sözleşmelerin akdedilmesi bakımından, bir tavsiye olarak kabul edilmemelidir.*

**Çeviren: Y. Kemal ÇUHACI**

# Yabancı Basından HABERLER

## *İngiltere’de Yeni Malî Yeterlilik Kuralları (Solvency II)*

**1** Ocak 2005 tarihinden itibaren sigorta şirketleri, malî varlıklarının, yükümlülüklerine göre yeterli durumda olduğunu, önceki düzenlemeye göre daha etkili bir şekilde belirlemek durumundadırlar. Bu gelişme, Finansal Hizmetler Kurulu (Financial Service Authority) tarafından, tüketicinin korunmasına yönelik, çok önemli bir husus olarak kabul edilmektedir. Malî yeterliliğe (Solvency II) ilişkin yeni kurallar, beş ay süren bir müzakere döneminden sonra yürürlüğe girmektedir.

Kâr paylı poliçeler düzenleyen büyük şirketler, yasal olarak ayırmak durumunda oldukları sermaye miktarından daha büyük miktarı, ya da yeni kuralların öngördüğü üzere, yükümlülüklerinin gerçekçi bir yaklaşımla hesaplanmış karşılığı kadar sermaye miktarını ayırmak durumundadırlar. Hayat-dışı branşlarda iş yazan sigorta şirketleri ise, müstakil olarak riski esas alan sermaye hesabını, Denetim Kurumu’na bildirmek durumundadırlar.

Yeni düzenlemeye göre, Denetim Kurumu, sermayeye ilişkin yasal zorunluluklara göre şirketlerin yapmış oldukları

değerlendirmeleri esas alarak, her bir şirkete, ne kadar sermayeye ihtiyacı olduğu şeklinde rehberlik yapmak durumundadır.

Denetim Kurumu’nun sigortacılık faaliyetleri yetkilisi David Strachan, “sermayeye ilişkin yeni yasal zorunluluklar, Denetim Kurumu tarafından hazırlanmış, İngiliz sigortacılarına yönelik reform programının çok önemli bir kısmını teşkil etmektedir ve bu yeni düzenlemeler, sektörün daha güçlü ve sağlıklı bir yapıya kavuşmasını sağlayacaktır. Bu gelişme, ayrıca, sigorta şirketlerinin sigortalılarına yönelik sorumluluklarını yerine getireceklerine dair, tüketici güveninin artmasına da neden olmaktadır” şeklinde, yeni düzenlemeler hakkında görüş bildirmektedir.

Yeni yasal zorunluluklar, sigortacılık sektörünün denetimine ilişkin, 2001 yılında başlayan ve “Tiner Review” olarak adlandırılan sürecin sonundan bir önceki aşamasını oluşturmaktadır. Bu sürecin son aşaması ise, kâr paylı poliçeler hakkındaki kuralların yürürlüğe girmesiyle birlikte, gelecek yaz gerçekleşecektir

ve söz konusu kurallar; kâr paylı fonları zamanından önce terk eden poliçeler için uygulanacak giderleri, fonlardan yapılacak ödemelere ilişkin hedeflenen limitleri ve fonların kapanışı hususlarını ele almaktadır.

Denetim Kurumu, 1 Ocak 2005 tarihinden itibaren iki haftalık bir süre içerisinde, 36.000 şirketi kapsayacak şekilde, genel (general insurance) ve himaye amaçlı Hayat sigortalarına (protection insurance) ilişkin satış, danışma ve idari konularda düzenleme sorumluluğunu üstlenecektir. Tüketiciler (sigortalılar), bir poliçe özeti şeklinde, satış öncesinde kesin olarak bilgilendirilmek durumundadırlar. Sadece, sigortalıların, gerçekten ihtiyaçlarına uygunluğu konusunda açıklama alabilecekleri, belli amaca yönelik poliçeler için danışmalarda bulunulabilmekte, bunun yanı sıra, olağandışı ve önemli olarak nitelenebilecek, teminatın açıklarını ortaya koyan istisna şartlarının sigortalılara bildirilmesi bir zorunluluk olmaktadır.

**The Independent**  
31.12.2004

## *Sovereign - Türkiye Finansbank A.Ş. Anlaşması*

**B**ermuda'da politik riskler alanında faaliyet gösteren sigorta şirketi Sovereign Risk Insurance, bir Türk bankası olan Finansbank A.Ş.'nin uluslararası sermaye piyasalarında öz sermaye dışında kalan katkı sermayesini (tier-two capital - sermaye ölçümüne dahil edilmesi gereken diğer rezervler ve alt sermaye grupları) arttırmasına yardımcı olacak poliçesinin detaylarını açıklamış bulunmaktadır.

Finansbank'ın, bankanın genel kurumsal amaçlarına yönelik olarak parasal kaynak arayışına girmiş olduğu ve 10 yıl vadeli, 200 milyon \$ tutarında, "2. derecede" ihbarlı borç senedi ihracı yoluyla Finans Capital Finance tarafından sağlanan bir kredi temin etmiş olduğu bildirilmektedir.

Bermuda'da yerleşik Ace ve XL Capital arasında 50/50 oranında bir ortak girişim olan Sovereign, paranın serbestçe değiştirilememesi ve transfer edilememesi risklerine karşı 18 aya kadar olan borç senetlerindeki faiz ödemelerini teminat altına alan 10 yıllık bir Po-

litik Riskler Sigortası sağlamaktadır.

Sigorta şirketi, anlaşmanın Türkiye açısından bazı ilkleri işaret ettiğini vurgulamaktadır. Bunlardan en önemlileri şunlardır:

- Bu anlaşma, hisse senedi ihraç eden bir Türk şirketi için "2. derecede" sermaye piyasalarında gerçekleştirilen ilk borç anlaşmasıdır.
- Bir şirket veya finansal borç alan kurum için ilk 10 yıl vadeli borç ihracıdır.
- İlk "2. derecede" finans kurumu anlaşmasıdır.
- Politik risklerin temin edildiği ilk banka anlaşmasıdır.

Sovereign baş underwriter'ı Christina Westholm-Schroder, Finansbank'a, global yatırımcıların da bir hayli dikkatini çeken bu başarılı borç senedi ihracı konusunda destek verdikleri için mutlu olduklarını belirtmiştir. Finansbank'ın bu başarılı ihracı, yatırımcılar arasında Türk kağıtlarına olan ilgi artışının yanısıra, uluslararası derecelendirme kuruluşlarınca değerlendirilen sınır ötesi

işlerin planlanmasında paranın serbestçe değiştirilememesi ve transfer edilememesi teminatına yüklenen değeri açığa vurmaktadır.

Moody's, Finansbank'ın "2. derecede" kreditorlere ödeme yapmak hususundaki istek ve becerisine, Sovereign tarafından paranın serbestçe değiştirilememesi ve transfer edilememesi riskine karşı yapılmış poliçenin varlığına ve işin yapısal ve yasal özelliklerine dayanarak "2. derecede" borç senetlerine, Türkiye Cumhuriyeti'nin uzun vadeli döviz borçlanma derecesinin bir kaç derece üstünde olan Ba 1 derecesini uygun görmüştür.

**Insurance Day  
20.10.2004**

**Çeviren : N. Elçin BİNGÖL**