

Tarih: Ocak 2018

Millî Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi

H. Hulki YALÇIN

İnceleme Kurulu
BAŞKAN

Y. Kemal ÇUHACI
ÜYE

Özlem CİVAN
ÜYE

Kaan ACUN
ÜYE

Utku ÖZDEMİR
ÜYE

Muhittin KARAMAN
ÜYE

Gökhan AKTAŞ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Güneş KARAKOYUNLU

Basın Yayın Koordinatörü
Yasemin TAHMAZ

Dizgi
Yasemin TAHMAZ

Kapak Dizaynı
Umut SİLE

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

Yönetim Yeri:
Merkez
Maçka Cad. 35
34367 Şişli / İstanbul

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

Yayın Türü: Yerel süreli yayın

3 ayda bir yayınlanır.

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

İÇİNDEKİLER

Sigorta ile Reasürans Şirketlerinde Yasal ve İsteğe Bağlı Yedek Akçe Ayrımı	4
Uluslararası Nakliyat Sigortacıları Birliği Yıllık Olağan Konferansı	18
Tüm Bu Hasarlar Nereye Gitti ?.....	29

Reasürör Gözüyle

Yedek akçe, genel anlamda şirketlerin sürdürülebilir büyüme sağlayabilmeleri, beklenmeyen zararların karşılanması, işsizliğin önüne geçilmesi ve düzenli kâr payı dağıtımını amacıyla ayrılan karşılık olarak tanımlanmaktadır. 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'nda şirketlerin yedek akçe ayırımına dair açık bir hüküm yer almaması nedeniyle sigorta ve reasürans şirketleri yedek akçe ayırımı hususunda Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tabidir. Dergimizin Ocak sayısındaki ilk makalede, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Başmüfettişi Sayın Soner Altaş'ın anonim şirket şeklinde kurulup faaliyet gösteren sigorta şirketleri ile reasürans şirketleri tarafından 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre ayrılması zorunlu olan ve isteğe bağlı olarak ayrılabilen yedek akçelere ilişkin çalışmasına yer verilmektedir.

Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği'nin (IUMI-International Union of Marine Insurance) yıllık olağan konferansı 17-20 Eylül 2017 tarihleri arasında Japonya'nın Tokyo kentinde yapılmıştır. Aralarında ülkemizin de bulunduğu 38 ülkeden 600'e yakın katılımcının yer aldığı konferansta, nakliyat sigortacıları, denizcilik sektörü temsilcileri, nakliyat eksperleri ve uluslararası nakliyat hukukçuları, nakliyat sigortaları ile ilgili pek çok gelişme ve sorunu görüşme ve tartışma fırsatı bulmuştur. Türkiye Sigorta Birliği'ni temsilen konferansa katılan Şirketimiz Nakliyat Servisi Müdürü Sayın Bülent Akyüz, konferansta öne çıkan bazı konular ile ilgili yaptığı değerlendirmeleri dergimiz için kaleme almıştır.

Yabancı Basından Seçmeler bölümünde ise, AM Best tarafından hazırlanan ve 2017 yılının üçüncü çeyreğinde meydana gelen doğal afetlerden kaynaklanan hasarların reasürans şirketlerinin teknik sonuç, net gelir ve özsermaye kârlılık oranı gibi göstergeleri üzerindeki etkisinin incelendiği makalenin çevirisine yer verilmektedir.

Sigorta ile Reasürans Şirketlerinde Yasal ve İsteğe Bağlı Yedek Akçe Ayrımı

Özet

Ülkemizde faaliyet gösteren sigorta şirketleri ile reasürans şirketleri, 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu hükümlerine tabidirler. Bu şirketlerin anonim şirket ya da kooperatif şeklinde kurulmaları şarttır. Ancak, Sigortacılık Kanunu'nda sigorta ve reasürans şirketlerinin yedek akçe ayırımına dair açık bir hüküm yer almamaktadır. Bu nedenle, sigorta ve reasürans şirketleri, yedek akçe ayrımı hususunda Türk Ticaret Kanunu hükümlerine uymak durumundadırlar. Bu çalışmada, anonim şirket şeklinde kurulup faaliyet gösteren sigorta şirketleri ile reasürans şirketleri tarafından 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre ayrılması zorunlu olan ve isteğe bağlı olarak ayrılabilen yedek akçeler ele alınmaktadır.

Anahtar Kelimeler : kanuni yedek akçe, isteğe bağlı yedek akçe, olağanüstü yedek akçe, yıllık kâr, kâr payı. **(Jel Sınıflaması : G32, K22, M41)**

1. Giriş

Türkiye'de sigortacılık faaliyetleri ve hizmetleri, 1870'lerden itibaren ve daha çok yabancı sigorta şirketleri tarafından başlatılmıştır. Hali hazırda Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği'ne üye olan 38'i hayat dışı, 18'i hayat ve emeklilik, 4'ü hayat olmak üzere 60 sigorta şirketi ve 2 reasürans şirketi aktif olarak faaliyette bulunmaktadır¹. Ülkemizde faaliyet gösteren sigorta şirketleri ile reasürans şirketleri, 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu hükümlerine tabidirler. Anılan Kanun'un 3. maddesi uyarınca, Türkiye'de faaliyet gösterecek sigorta şirketleri ile reasürans şirketlerinin anonim şirket veya kooperatif şeklinde kurulmuş olması şarttır. Anonim şirketlerin, kuruluşlarından tasfiye olunmalarına kadar olan işlemleri ise Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiştir.

¹<http://www.tsb.org.tr/hakkimizda.aspx?pageID=657>, Erişim:20/05/2017

5684 sayılı Kanun özel kanun olduğundan, sigorta ve reasürans şirketlerine öncelikle bu kanun hükümleri uygulanacaktır. Bu Kanunda hüküm bulunmayan hallerde ise 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu² (TTK³)'nun anonim şirketlere ilişkin hükümleri uygulanacaktır. Nitekim, TTK'nın 330. maddesinde “*Özel kanunlara tabi anonim şirketlere, özel hükümler dışında bu kısım hükümleri uygulanır.*” hükmüne yer verilerek, bu öncelik vurgulanmıştır.

Sigorta şirketleri ile reasürans şirketlerinin ödenmiş veya Türkiye'ye ayrılmış sermayeleri, her türlü yedek akçeleri, yeniden değerlendirme fonu, dağıtılmamış kâr, kâr ve sermaye yedekleri ile Hazine Müsteşarlığı tarafından uygun görülecek sermaye benzeri kaynaklar ve diğer kaynaklardan varsa bilanço zararı ile Müsteşarlıkça

² 14 Şubat 2011 tarih ve 27846 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

³ Çalışmamızda, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu için “TTK” kısaltması kullanılmıştır.

uygun görülecek diğer değerlerin düşülmesinden sonra bulunan tutar, sigorta şirketi ile reasürans şirketinin özkaynağını oluşturur. Bu yönüyle, sigorta şirketleri ile reasürans şirketlerinin yedek akçeleri, özkaynaklarını oluşturan kalemlerden birisidir. Buna karşılık, Sigortacılık Kanunu'nda sigorta ve reasürans şirketlerinin yedek akçe ayırımına dair açık bir hükme yer verilmemiştir. Bu konuda, Kanunun "Bu Kanunla mülga 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanununun 25. maddesi uyarınca ayrılan deprem hasar karşılıkları, bu Kanunun yürürlüğe girmesini izleyen üç ay içinde ihtiyarî yedek akçelere devrolunur." şeklindeki geçici 5. maddesi haricinde bir düzenleme yer almamaktadır. Bu nedenle, sigorta ve reasürans şirketleri, yedek akçe ayırımı hususunda Türk Ticaret Kanunu hükümlerine uymak durumundadırlar. İşte bu çalışmada, anonim şirket şeklinde kurulup faaliyet gösteren sigorta şirketleri ile reasürans şirketleri tarafından 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre ayrılması zorunlu olan ve de isteğe bağlı olarak ayrılabilen yedek akçeler üzerinde durulacaktır.

2. Yedek Akçelerin Tanımı, Sınıflandırılması ve Kaynakları

2.1. Yedek Akçenin Tanımı

Yedek akçe kavramı, doktrinde farklı tanımlamalara

konu olmuştur. Bu tanımlardan genel kabul göreni, "esas sermayeyi aşan net malvarlığı" şeklindeki kısa tanım olmuştur⁴. Sermaye gibi, yedek akçeler de şirket özvarlığının bir parçasını oluştururlar⁵. Başka amaçlar için ayrılabilmeleri de söz konusu olmakla birlikte, yedek akçeler, genelde, şirketlerin sürdürülebilir büyümelerinin sağlanması, beklenmeyen zararlarının kapatılması, işsizliğin önüne geçilmesi ve düzenli kâr payı dağıtımını amacıyla ayrılmaktadırlar⁶.

Arslanlı, yedek akçeleri bu yönüyle "sigorta müessesesine" benzetmiş ve sigorta tazminatı gibi tehlike anında şirketin zararını karşılamaya hizmet ettiğini ileri sürmüştür⁷. Nitekim, yedek akçeler, kaynağını oluşturan İsviçre Borçlar Kanunu'nda, ekonomik buhrana (kriz) karşı bir önlem olarak ele alınmış ve uzun süren tartışmalara konu olmuştur⁸. Bu yönlerden bakıldığında, nasıl sigorta ve reasürans şirketleri başkalarını sigorta ederek koruma altına alıyor ise, yedek akçeler de sigorta ve reasürans şirketlerinin adeta sigortası konumundadır.

Yedek akçeler, TTK'nın ikinci kitabının (ticaret şirketleri) anonim şirketlere ilişkin

⁴ Çamoğlu ve diğerleri, 2005, s.788; Eriş, 1995, s.764

⁵ Arslanlı, 1961, s.73; Çamoğlu ve diğerleri, 2005, s.788

⁶ Altaş, 2010, s.58

⁷ Arslanlı, 1961, s.69

⁸ Çevik, 1993, s.514-515

dördüncü kısmı içerisinde düzenlenmiştir.

2.2. Yedek Akçelerin Sınıflandırılması

Yedek akçeler doktrinde farklı sınıflandırmalara tabi tutulmuştur. Ancak, bu sınıflandırmalardan en çok tercih edileni; tahsislerini öngören /kararlaştıran kaynak açısından *kanuni*, *ihtiyarî* ve *olağanüstü*⁹; ayrılış amaçları açısından da *serbest* ve *bağlı* yedek akçe olarak ayrılmalarıdır¹⁰.

2.3. Yedek Akçe Ayırımında Kullanılabilecek Kaynaklar

Yedek akçenin en önemli kaynağı kârdır, ancak tek kaynağı da kâr değildir. Yedek akçe, emisyon primi (agio) kazançlarından ve hisse senedi iptal kârlarından da (ıskat kazancı) doğabilir¹¹.

3. Kanuni Yedek Akçe Ayırımı

Kanuni yedek akçeler, TTK'nın 519 ile 520. maddelerinde,

⁹ Olağanüstü yedek akçe de, aslında ihtiyarî yedek akçedir. Ancak, genel kurul kararıyla ayrıldığından ve uygulamada bu isimle bilindiğinden, esas sözleşme hükmü ile ayrılan yedek akçelerden ayırt edebilmek maksadıyla birincisine ihtiyarî, genel kurul kararı ile ayrılanlara ise olağanüstü yedek akçe denilmesi tercih edilmiştir.

¹⁰ Eriş, 1995, s.764; Çamoğlu ve diğerleri, 2005, s.788

¹¹ Arslanlı, 1961, s.82-83; Çamoğlu ve diğerleri, 2005, s.788

genel kanuni yedek akçe ile şirketin iktisap ettiği kendi pay senetleri için ayırdığı yedek akçe olmak üzere iki ayrı başlık altında düzenlenmiştir¹². Genel kanuni yedek akçe ise birinci ve ikinci olmak üzere ikili bir ayrıma tabi tutulmuştur. Ayrılmaları gibi çözülüp harcanmaları da Kanunla sıkı kurallara bağlanmıştır. Bu nedenle, sigorta ve reasürans şirketinin esas sözleşmesine hüküm konularak veya esas sözleşme değişikliğine gidilerek ya da genel kurulda karar alınarak kaldırılmaları yahut sınırlandırılmaları mümkün değildir¹³. Olağan kaynakları yıllık kârdır, emisyon primi (agio) kazancı ile ıskat kazancı ise olağandışı kaynaklarını oluşturur¹⁴.

Genel kanuni yedek akçeler, uygulamada *Birinci Tertip Yasal Yedek Akçe* ve *İkinci Tertip Yasal Yedek Akçe* olarak bilinmektedirler. Oysa, hisse senedi ihraç primi kazançları ve iptal kârları da kanuni yedek akçenin unsurlarıdır. Bu nedenle, Türk Ticaret Kanunu'na göre genel kanuni yedek akçe ayrılması, birinci ayırım ve ikinci ayırım olarak ele alınacak, hisse senedi ihraç prim kazançları ve iptal kârları ikinci ayırım içerisinde değerlendirilecektir.

¹² Yedek akçeler, TTK'da, anonim şirketlere ilişkin Dördüncü Kısım'ın "Şirketin Finansal Tabloları, Yedek Akçeler" başlıklı Dokuzuncu Bölümü içerisinde düzenlenmiştir.

¹³ Doğanay, 1981, s.1049-1050

¹⁴ Çamoğlu ve diğerleri, 2005, s.794

3.1. Genel Kanuni Yedek Akçe Ayrımı

3.1.1. Birinci Ayırım (I. Tertip Yasal Yedek Akçe)

TTK'nın 519. maddesinin birinci fıkrasında düzenlenmiştir ve anılan fıkra mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (ETK¹⁵)'nin 466. maddesinden alınmıştır. ETK'nin 466. maddesinin birinci fıkrasında "*Her yıl safi kârın yirmide birinin ödenmiş esas sermayenin beşte birini buluncaya kadar umumi yedek akçe olarak ayrılması mecburidir.*" hükmü yer almakta iken, TTK'nın "*Genel kanuni yedek akçe*" kenar başlıklı 519. maddesinin birinci fıkrasında "*Yıllık kârın yüzde beşi, ödenmiş sermayenin yüzde yirmisine ulaşıncaya kadar genel kanuni yedek akçeye ayrılır.*" denilmiştir.

Böylece, ETK'nin 466. maddesindeki "*umumi yedek akçe*" ifadesi, TTK'da "*genel kanuni yedek akçe*" söz dizimi ile değiştirilmiş, yine ETK m.466'daki "*safi kâr*" ifadesi TTK'da "*yıllık kâr*" olarak yer almış, safi kârın "*yirmide biri*" ve esas sermayenin "*beşte biri*" tabirleri yerine yüzdesel rakamlar *-%5 ve %20-* kullanılmıştır.

Dolayısıyla, sigorta ve reasürans şirketlerinin, yıllık kârlarının %5'ini ödenmiş esas

¹⁵ Çalışmamızda, mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu için "ETK" kısaltması kullanılmıştır.

sermayelerinin %20'sini buluncaya kadar ayrılmaları *-uygulamada I. Tertip Yasal Yedek Akçe veya Kanuni İhtiyat Akçesi olarak da bilinmektedir-* zorunludur. Aksine davranış, yani yıllık kâra rağmen birinci ayırımın yapılmaması veya eksik yapılması Kanuna aykırılık oluşturur.

Birinci ayırımının temel şartı, sigorta ve reasürans şirketinin yıllık kârının bulunmasıdır. Doğal olarak, yıllık kâr elde edilmediği takdirde I. Tertip kanuni yedek akçe ayırma mükellefiyeti de doğmayacaktır. Diğer taraftan, kârın dağıtılıp dağıtılmaması veya dağıtıma tabi tutulan oranı birinci ayırımı etkilemez. Kâr dağıtımı yapılmassa dahi, yıllık kâr elde edilmişse, birinci ayırım yapılır¹⁶.

Birinci ayırımın bir diğer özelliği de, TTK'nın bu ayırım için bir tavan belirlemiş olmasıdır. Buna göre, I. tertip yasal yedek akçenin ödenmiş sermayenin %20'sini buluncaya kadar ayrılması zorunludur. Bu tavan aşıncaya zorunluluk da ortadan kalkar. Örneğin; sigorta şirketinin, esas sermayesi 1.000.000.000 TL olup, bunun 750.000.000 TL'si ödenmiş ise, I. Tertip Yasal Yedek Akçe ayırma zorunluluğu, anılan yedek akçelerin toplamı 150.000.000 TL oluncaya kadar devam eder, bu miktarı geçtikten sonra ise ortadan kalkar. Ancak, esas sözleşmede

¹⁶ Çamoğlu ve diğerleri, 2005, s.795

hüküm varsa, yasal tavanı aştıktan sonra dahi birinci ayırma devam edilir¹⁷.

Bununla birlikte, I. tertip yasal yedek akçenin çözülüp harcanmış olması nedeniyle kanuni tavanın altına düşülmesi yahut ödenmiş sermaye miktarının artması halinde, kanuni tavanı buluncaya kadar I. tertip yasal yedek akçe ayrılmasına devam edilir. Yukarıdaki örneğimize dönecek olursak, anılan şirketin ödenmiş sermayesinin 750.000.000 TL'den 1.000.000.000 TL'ye çıkması, yani taahhüt edilen sermayenin tamamının ödenmiş olması halinde, toplamı 200.000.000 TL'yi buluncaya kadar I. tertip yasal yedek akçe ayrılmasına devam olunur.

Birinci ayırım zorunluluğunun tek istisnası, özel kanunlara tabi olan anonim şirketlerdir (TTK, m.519/f.5). Bu şirketler, tabi oldukları mevzuat çerçevesinde yedek akçe ayırma giderler. Özel Kanunlara tabi anonim şirketlerin başında 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'na tabi olan sigorta şirketleri ve 5411 sayılı Bankacılık Kanunu'na tabi olan bankalar gelmektedir. Bunlar haricinde, özel kanunlara örnek olarak, 17/10/1999 tarih ve 23849 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 4456 sayılı Türkiye Kalkınma Bankası Anonim Şirketinin Kuruluşu Hakkında Kanun; 6219 sayılı Türkiye Vakıflar Bankası Türk Anonim

Ortaklığı Kanunu gösterilebilir.

Ancak, çalışmamızın başında da ifade ettiğimiz üzere, Sigortacılık Kanunu'nda sigorta ve reasürans şirketlerinin yedek akçe ayırma dair özel bir düzenleme yer almadığından, bu konuda TTK hükümlerine göre hareket edilir.

3.1.2. İkinci Ayırım (II. Tertip Yasal Yedek Akçe, Agio ve Iskat Kazancı)

Birinci ayırımın yıllık kâra dayalı olduğunu ve kanuni tavanı aştıktan sonra ayırma zorunluluğunun ortadan kalktığını belirtmiştik. Ancak, TTK, kanuni tavanı aştıktan sonra dahi birinci ayırma bazı ilavelerin yapılmasını şart koşmuştur. TTK'nın m.519/f.2 hükmüne göre, birinci ayırım ile kanuni sınıra ulaşıldıktan sonra;

- Yeni payların çıkarılması dolayısıyla sağlanan primin, çıkarılma giderleri, itfa¹⁸ karşılıkları ve hayır amaçlı ödemeler için kullanılmamış bulunan kısmı¹⁹;

¹⁸ İtfa : söndürüm, borç kapatma, borcun sonlanması, Anonim şirket hisse senetlerinin yazılı değerlerinin şirket kâr paylarından ayrılan fonun kullanılarak pay sahiplerine ödemesi, amortisman. Büyük Türkçe Sözlük, Türk Dil Kurumu, www.tdkterim.gov.tr

¹⁹ Doğanay (1981, s.1050) "Anonim şirket tarafından çıkarılan hisse

- Iskat sebebiyle iptal edilen pay senetlerinin bedeli için ödenmiş olan tutardan, bunların yerine verilecek yeni senetlerin çıkarılma giderlerinin düşülmesinden sonra kalan kısmı²⁰,

senetlerinin itibari kıymetlerinden fazla bir bedelle satılması suretiyle sağlanacak hasılatın "kanuni yedek akçe" sayılması gerektiği gibi çıkarılan hisse senetlerinin ihraç masrafları ile itfaları ve bir de yardım ve hayır işleri sarfedilen kısmının bu hasılattan indirilmesi gerektiği" görüşündedir. Doktrinde bu kaynak "emiyon primi kazancı" olarak adlandırılmakla birlikte, T.Ticaret Kanunu, bu kazancın tamamını kanuni yedeklere ilave etme zorunluluğu getirmemiş, söz konusu kazancın itfa, yardım ve hayır işlerinde kullanılmasına izin vermiş, bu konuda bir sınır da getirmemiş, bu harcamalardan sonra bir bakiye kalırsa bu bakiyenin kanuni yedek akçelere ilave edilmesini şart koşmuştur. Dolayısıyla, elde edilen emiyon primi kazancının tamamının itfa, yardım ve hayır işlerinde kullanılmasına yasal bir engel bulunmadığı, hatta böyle bir durumda -emiyon primi kazancının bahsi geçen harcamalara tahsis edilmesi halinde- bir kazanç bakiyesi de kalmayacağından kanuni yedek akçelere ilave zorunluluğunun da oluşmayacağı kanısındayız.

²⁰ TTK uyarınca, sermaye koyma borcunu süresi içinde yerine getirmeyen pay sahibi, ihtara gerek olmaksızın, temerrüt faizi ödemekle yükümlüdür. Ayrıca, yönetim kurulu, mütemerrit pay sahibini, iştirak taahhüdünden ve yaptığı kısmi ödemelerden doğan haklarından yoksun bırakmaya ve söz konusu payı satıp yerine başkasını almaya ve kendisine verilmiş pay senedi varsa, bunları iptal etmeye yetkilidir. Doğanay'a

¹⁷ Eriş, 1995, s.764

c. Pay sahiplerine yüzde beş oranında kâr payı ödendikten sonra, kârdan pay alacak kişilere²¹ dağıtılacak toplam tutarın yüzde onu genel kanuni yedek akçeye, bir diğer deyişle birinci ayrıma eklenir.

Bunlardan ilk ikisi *-emiyon primi (agio) ve ıskat kazancı* kanuni yedek akçelerin olağandışı kaynaklarını oluşturmaktadır. Bu iki kalem için yıllık kârdan bir ayırım yapılması söz konusu değildir. Sigorta ve reasürans şirketinin faaliyeti sonucunda kendiliğinden ortaya çıkarlar ve oluştuklarında da doğrudan genel kanuni yedek akçelere dahil edilirler. TTK'nın 519. maddesinin ikinci fıkrasının üçüncü bendinde belirtilen ayırım ise, uygulamada *II. Tertip Yasal Yedek Akçe* olarak bilinmekte olup, tıpkı I. tertip yasal yedek akçe gibi şirket kârından ayrılmaktadır. Ancak, TTK, yıllık kârdan yapılan birinci ayırım

için bir tavan belirlediği halde ikinci ayırım için bir sınırlama getirmemiştir. Bu nedenle, ikinci tertip yasal yedek akçenin, şartları oluştuğunda ayrılması zorunludur.

TTK'nın m.519/f.4 hükmü gereği, holding şirketler için ikinci tertip yasal yedek akçe ayırma zorunluluğu ise bulunmamaktadır. Ancak, emisyon primi ve ıskat kazancının genel kanuni yedek akçeye eklenmesi zorunluluğu holding şirketler için de geçerlidir.

İkinci tertip yasal yedek akçe ayırımının şartı; I. tertip yasal yedek akçe ayırımının yapılmış olması ve kalan yıllık kârdan *%5'i aşan oranda* pay sahipleri ile kârdan pay alacak diğer kişilere kâr payı ödenmesidir. Zira, TTK'nın 519. maddesinin ikinci fıkrasının üçüncü bendinde “pay sahiplerine yüzde beş oranında kâr payı ödendikten²² sonra” ifadesine yer

verilerek, yıllık kârdan (birinci ayırım düşüldükten sonra kalan) %5'i aşan oranda kâr dağıtımına gidilmesi halinde, bunun %5'inin pay sahiplerine I. temettü olarak ödeneceği ve bu temettünün ikinci tertip yasal akçe hesabında dikkate alınmayacağı öngörülmüştür.

Bir başka deyişle, II. Tertip yasal yedek akçe, birinci tertip yasal yedekler ile pay sahiplerine ödenen %5'lik kâr payının düşülmesi sonucunda kalan kârın dağıtılması kararlaştırılan kısmının %10'u olarak ayrılacaktır. Birinci temettü ile yetinilip kâr dağıtımına gidilmemesi halinde ise, ikinci tertip yasal yedek akçe ayırımı yapılmayacaktır.

3.2. Şirketin İktisap Ettiği Kendi Pay Senetleri İçin Yedek Akçe Ayırması

ETK'da bulunmayıp yeni olan ve kanuni yedek akçe ayırımının istisnai mahiyetteki bir şeklini oluşturan düzenlemeye TTK'nın 520. maddesinde yer verilmiştir. Buna göre, sigorta ve reasürans şirketi, iktisap ettiği kendi payları için iktisap değerlerini karşılayan tutarda yedek akçe ayırmak zorundadır. Bu yedek akçeler, anılan paylar devredildikleri veya yok edildikleri takdirde iktisap değerlerini karşılayan tutarda çözülebilirler. Dolayısıyla, bu şekilde ayrılan yedek akçeler, paylar devredilene veya yok edilene kadar çözülüp kullanılamazlar.

Şirketin iktisap ettiği kendi

(1981, s.1050) göre; Yönetim Kurulu tarafından bu şekilde iptal edilen pay senetleri bedellerine mahsuben iştirak taahhüdünde bulunanlara yapılan ödemelerin, bunların yerine yeniden çıkarılan pay senetlerinden elde edilen hasılatla noksanı kapatıldıktan sonra, artan kısmı da yine genel kanuni yedek akçeye eklenir.

²¹ Kârdan pay alacak kişilerden sadece pay sahiplerini anlamamak; pay sahipleri yanında TTK'nın 511'inci maddesi gereğince yönetim kurulu üyeleri, 348 ve 502'nci maddeler uyarınca kurucu ve adi intifa senedi sahipleri gibi kişileri de bu kapsamda değerlendirmek gerekir.

²² ETK uygulamasında, birinci temettünün dağıtılmasının zorunlu olup olmadığı tartışmalı idi. Bu duruma ise ETK'nın 466'ncı maddesinin ikinci fıkrasının üçüncü bendinde yer alan “% 5 kâr payı ayrıldıktan sonra” ifadesi sebep olmaktadır. Yani, ETK, kâr payının dağıtılmasını değil ayrılmasını şart koşmakta idi. Oysa, anılan hükmün kaynağını teşkil eden İsviçre Borçlar Kanunu'nun 671'inci maddesinin 2. fıkrasının 3 no'lu bendinde, “ödendikten sonra” ibaresi kullanılmıştı. ETK'da yer alan ve karışıklığa yol açan bu durum, TTK ile giderilmiş ve “pay sahiplerine yüzde beş oranında kâr payı ödendikten sonra” ikinci tertip yasal yedek akçe ayrılması öngörülmüştür.

payları için yedek akçe iktisap tarihinde kurulur. Ayrılacak yedek akçede iktisap değeri esas alınır²³.

3.3. Genel Kanuni Yedek Akçe ile Kanuni Yedek Akçe Kavramları Arasındaki Fark

TTK'nın yedek akçelere ilişkin kısmında "genel kanuni yedek akçe" ile "kanuni yedek akçe" olmak üzere iki ayrı kavram yer almaktadır. 519. ve 520. maddeler için ortak olarak "kanuni yedek akçe", 519. maddenin kenar başlığı içinse "genel kanuni yedek akçe" kavramları kullanılmıştır.

TTK'nın 519. maddesinin birinci fıkrasına göre, yıllık kârın yüzde beşinin ödenmiş sermayenin yüzde yirmisini buluncaya kadar ayrılması ile genel kanuni yedek akçe oluşmaktadır. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise emisyon primi kazancı, hisse senedi iptal kârları ve ikinci tertip yasal yedek akçenin genel kanuni yedek akçeye ilave edilmesi şart koşulmaktadır. Dolayısıyla, "genel kanuni yedek akçe" tabirinden, TTK'nın 519'uncu maddesinin birinci ve ikinci fıkralarında kastedilen yedek akçeyi anlamak gerekir.

Genel kanuni yedek akçeye, 520. maddenin birinci fıkrası uyarınca şirketin iktisap ettiği kendi payları için ayırdığı

yedek akçe de eklenince kanuni yedek akçeye ulaşılır. Hatta, "kanuni yedek akçe" kısmı içerisinde düzenlendiğinden, TTK'nın 520. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca "yeniden değerlendirme fonu ile ilgili mevzuat uyarınca pasifte yer alan diğer fonlar"ın da kanuni yedek akçe olarak değerlendirilmeleri gerektiği kanısındayız²⁴.

Görüldüğü üzere, kanuni yedek akçe genel kanuni yedek akçeye göre daha geniş bir anlam ifade etmektedir. Bir başka deyişle, genel kanuni yedek akçe kanuni yedek akçenin sadece bir kısmıdır.

4. İsteğe Bağlı (İhtiyari) Yedek Akçe Ayrımı

Adından da anlaşılacağı üzere, ayrılmaları tamamen isteğe bağlıdır. Diğer bir deyişle, sigorta ve reasürans şirketleri bu yedek akçeleri ayırıp ayırmama konusunda tamamen serbesttirler²⁵.

²⁴ Yeniden değerlendirme fonu ile ilgili mevzuat uyarınca pasifte yer alan diğer fonlar, sermayeye dönüştürüldükleri ve yeniden değerlendirilen aktifler amorti edildikleri veya devredildikleri takdirde çözülebilirler (TTK, m.520/f.2).

²⁵ ETK uygulamasına ilişkin olarak, Yargıtay 11. HD'nin 22/05/1981 tarih ve E.2804/K.2507 sayılı kararında "ETK'nın 466/2 maddesinin üçüncü bendi uyarınca, %5 kâr payı ayrıldıktan sonra yedek akçe dışında para ayrılabilir." denilmiş, HGK'nun 26/11/1986 tarih ve E.1986/11-6, K.1000 sayılı kararında da "iyi niyet kurallarıyla bağdaştığı ölçüde, ortaklığın devamlı kâr payı dağıtı-

Hatta, önce esas sözleşme ile ihtiyari yedek akçe ayrımını öngörüp, sonradan esas sözleşme değişikliğine giderek ihtiyari yedek akçe ayrımının ortadan kaldırılması da mümkündür²⁶.

İhtiyari yedek akçe ayrılmasının altında yatan en önemli sebep, şirketin otofinansman ihtiyacının karşılanmasıdır. İhtiyari yedek akçeler, genel olarak TTK'nın 521. maddesinde düzenlenmiş, şirket çalışanları yararına yardım akçesine ilişkin 522. ve genel kurul kararıyla yedek akçe ayrılmasını düzenleyen 523. maddelerinde aynı kenar başlığı altında ele alınmıştır.

Bu çerçevede, isteğe bağlı yedek akçeleri, esas sözleşmeye göre ayrılanlar (genel ihtiyari yedek akçeler) ve genel kurul kararıyla ayrılanlar (olağanüstü yedek akçeler) olmak üzere iki gruba ayırmak mümkündür. Şirket çalışanları yararına yardım akçesi ise hem esas sözleşme ile hem de genel kurul kararı ile ayrılabilen, bu yönüyle de karma bir nitelik arz etmekte olup, önemine binaen ayrı bir başlık halinde ele alınacaktır.

4.1. Genel (Esas Sözleşmeye Göre Ayrılan) İhtiyari Yedek Akçeler

TTK'nın isteğe bağlı yedek

minin sağlamak için kârdan yedek akçe ayrılabilir." görüşüne yer verilmişti.

²⁶ Çamoğlu ve diğerleri, 2005, s.792

²³ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu, Esas No:1/324, S.Sayı:96

akçelere ilişkin düzenlemeleri ETK'dan alınmıştır. ETK'nın "İhtiyari Yedek Akçe" kenar başlıklı 467. maddesinde;

"Yedek akçeye safi kârın yirmide birinden fazla bir meblağın ayrılacağı ve yedek akçenin ödenmiş olan esas sermayenin beşte birini aşabileceği hakkında esas mukaveleye hüküm konabilir. Esas mukavele ile başkaca akçe ayrılması derpiş ve bunların tahsis ve sarf suretleri tesbit olunabilir." hükmü yer almaktadı.

TTK'nın 521. maddesinde ise *"Yedek akçeye yıllık kârın yüzde beşinden fazla bir tutarın ayrılacağı ve yedek akçenin ödenmiş sermayenin yüzde yirmisini aşabileceği hakkında esas sözleşmeye hüküm konabilir. Esas sözleşme ile başka yedek akçe ayrılması da öngörülebilir ve bunların özgülleme amacıyla harcanma yolları ve şartları belirlenebilir."* denilmiştir.

Yapılan bu düzenleme ile, ETK'da "ihtiyari yedek akçe" olan kenar başlık TTK'da "şirketin isteği ile ayrılan yedek akçe" olarak değiştirilmiş, yine ETK'daki "safî kâr", "yirmide biri", "ödenmiş esas sermaye", "beşte biri", "esas mukavele", "derpiş", "tahsis ve sarf suretleri" ibareleri yerine sırasıyla "yılılık kâr", "yüzde beş", "ödenmiş sermaye", "yüzde yirmi", "esas sözleşme", "öngörü", "özgülleme amacıyla harcanma yolları ve şartları" ifadeleri kullanılmıştır. Bu yönüyle,

ETK'nın 467. maddesinin içeriğine temel olan düşünce ve hükümler TTK'da aynen muhafaza edilmiştir. Sadece, anılan hüküm ETK'da iki fıkra iken TTK'da tek fıkraya düşürülmüştür.

Dolayısıyla TTK'nın 521. maddesinden, esas sözleşme hükmü ile iki şekilde ihtiyari yedek akçe ayrılacağı anlaşılmaktadır. Birincisi, gerek kuruluş esas sözleşmesine hüküm konularak, gerek kuruluştan sonra esas sözleşme değişikliğine gidilerek, yıllık kârın yüzde beşinden fazla bir tutarın ayrılmasının ve yedek akçenin ödenmiş sermayenin yüzde yirmisini aşabileceğinin öngörülmesidir. İkincisi ise, esas sözleşmeye hüküm koymak suretiyle kanuni yedek akçeler dışında bağımsız bir kalem olarak yedek akçe ayrılmasının öngörülmesi ve bunların özgülleme amacıyla harcanma yollarının ve şartlarının belirtilmesidir.

Örneğin; sigorta şirketinin esas sözleşmesinin "Kâr Dağıtımı ve Yedek Akçeler"e ilişkin maddesi aşağıdaki gibi olabilir;

"Şirketin genel giderleri ile amortisman bedelleri gibi şirketçe ödenmesi ve ayrılması zorunlu olan meblağ ile vergiler ve sair yasal mali mükellefiyetler hesap yılı sonunda tespit edilen gelirlerden düşüldükten sonra kalan tutar Şirketin yıllık kârıdır. Yıllık kârın, ödenmiş sermayenin %25'ini buluncaya kadar %15 oranında

Birinci tertip kanuni yedek akçe ayrılır.

Bakiyeden pay sahipleri için %5 kâr payı ayrılır ve ödenir.

Yıllık kârdan, birinci tertip kanuni yedek akçe ayrılıp pay sahiplerine yüzde beş oranında kâr payı ödendikten sonra kalan tutarın %5'i olağanüstü yenileme ve yatırım harcamalarında kullanılmak üzere yedek akçe olarak ayrılır.

Genel kurul, bundan sonra kalan kısmı, kısmen veya tamamen ikinci temettü olarak dağıtmaya veya yedek akçe olarak ayırmaya yetkilidir."

Birinci şekilde, şirket esas sözleşmesi ile ayrılan bir kanuni yedek akçe var demektir²⁷.

Bu yöntemle ayrılan yedek akçeler, kanuni yedek akçelere dahil edilirler ve çözülüp harcanmaları konusunda kanuni yedek akçeler için geçerli olan kurallar uygulanır²⁸. ETK uygulamasına ilişkin öğretide, aksine bir görüş, örneğin fıkra (ETK, m.467/f.1) hükmünü lafzen yorumlayıp, kanuni yedek akçenin artırılması suretiyle "ihtiyari yedek akçe" tesis edilmiş olduğunu ileri sürmek mümkün görülmemekte idi²⁹. Bu görüşün TTK'nın 521. maddesi için de geçerliliğini koruduğu kanısındayız.

İkinci şekilde ise, kanuni

²⁷ Çamoğlu ve diğerleri, 2005, s.1053

²⁸ Moroğlu, 2003, s.215-216

²⁹ Çamoğlu ve diğerleri, 2005, s.1053-1054

yedek akçe ayırımından bağımsız olarak, yedek akçelerin belli bir amaç için (örneğin; kâr payı dağıtımı, esas sermaye artırımını, olağanüstü yenileme giderleri, itfalar, vs.) ayrılmasına dair esas sözleşmeye hüküm konulmaktadır. Zaman içerisinde, esas sözleşme değişikliğine gidilerek bunların tahsis amaçları ve harcama yöntemleri değiştirilebileceği gibi, önceden belirli bir amaca bağlanmamış iken bir veya birden ziyade amaca özgülenmeleri de mümkündür. TTK'nın 521. maddesine göre bu şekilde ayrılacak yedek akçelerin özgülenme amaçları ve harcama yollarını belirlemek tamamen anonim şirketlerin yetkili organlarının tasarrufuna bırakılmış bir husustur.

4.2. Genel Kurul Kararıyla Ayrılan İhtiyari (Olağanüstü) Yedek Akçeler

ETK'nın olağanüstü yedek akçe ayırımına dayanak teşkil eden 469. maddesinin ikinci fıkrasında; *“Şirketin devamlı inkişafı veya mümkün mertebe istikrarlı kâr paylarının dağıtılmasını temin bakımından münasip ve faydalı olduğu takdirde umumi heyet kâr payının tespiti sırasında kanun ve esas mukavelede zikredilenlerden başka yedek akçeler ayrılmasına ve yedek akçelerin kanun ve esas mukavele ile muayyen haddinin artırılmasına karar verebilir.”* denilmiştir.

Anılan hükme göre, genel kurul kararıyla üç şekilde olağanüstü yedek akçe ayrılması mümkündür. Bunlardan *birincisi*, kanuni yedek akçenin oranını veya sınırını artırmak suretiyle olağanüstü yedek akçe ayrılması; *ikincisi*, esas sözleşmede öngörülen yedek akçelerin miktarını artırmak suretiyle olağanüstü yedek akçe ayrılması; *üçüncüsü ise* kanuni yedek akçe ile esas sözleşmede öngörülen yedek akçelerden ayrı bir kalem olarak olağanüstü yedek akçe ayrılmasıdır³⁰.

Bunlardan, birinci yöntemle ayrılan olağanüstü yedekler, kanuni yedek akçelere dahil ediliyor ve onların tabi olduğu kurallar çerçevesinde çözülüp harcanıyorlardı. İkinci yöntemle ayrılan olağanüstü yedek akçeler, bir önceki bölümde belirttiğimiz esaslar dahilinde ayrılıp harcanıyorlardı. Yani, esas sözleşmedeki ihtiyari yedek akçe hükmü, kanuni yedek akçelerin oran ve sınırını artırmaya yönelikse kanuni yedek akçelerin tabi oldukları şartlar, kanuni yedekler dışında bir ihtiyari yedek akçe ayırımına dayanıyorsa o yedek akçenin tabi olduğu esaslar çerçevesinde çözülüp harcanıyorlardı³¹. Üçüncü yöntemle, yani ayrı bir kalem olarak ayrılan olağanüstü yedek akçelerin sarf yerleri, aynı genel kurul kararı ile belirlenebileceği gibi, belirli bir amaca özgü-

lenmeden ayrılmaları da mümkündür.

Ancak, olağanüstü yedek akçe ayırırken göz önünde bulundurulması gereken en önemli husus, şirket yararının gözetilmiş olmasıydı. Zira, ETK m.469/f.2 hükmü bu maddede olağanüstü yedek akçe ayırımının amacını sınırlandırmaktaydı. Anılan fıkarda; *“şirketin devamlı inkişafı veya mümkün mertebe istikrarlı kâr paylarının dağıtılmasını temin bakımından münasip ve faydalı olduğu takdirde”* olağanüstü yedek akçe ayrılmasına izin verilmişti.

Dolayısıyla, olağanüstü yedek akçe ayırırken, genel kurulun *“şirketin devamlı gelişimi ve mümkün olduğu kadarıyla düzenli kâr payı dağıtımı”* hususunu göz önünde bulundurması ve ayırımın bu amacı gerçekleştirmeye *“uygun ve faydalı”* olması gerekiyordu.

Aksine bir hareket, yani sayılanlar dışında bir amaç için olağanüstü yedek akçe ayrılması ya da ihtiyaç duyulmanın çok üzerinde bir ayırma gidilmesi, olağanüstü yedek akçe ayırımına ilişkin genel kurul kararının iptal edilebilirliğini hatta yokluğunu gündeme getirmekteydi³².

³⁰ Moroğlu, 2003, s.217

³¹ Moroğlu, 2003, s.218

³² Yargıtay 11.HD'nin 28/09/1992 tarih ve E.2334/K.9298 sayılı kararında “TTK'nın 469/2 maddesine göre, geriye kalan kârın gerekli bulunması halinde dağıtılmayıp yedek akçeye ayrılması olanaklı ise de, bu konuda uygun gerekçenin getirilmesi ve işlemin bu gerekçeye göre doğru olması gerekir.” denilerek,

TTK'da ise olağanüstü yedek akçelere 523. maddenin ikinci fıkrasında yer verilmiştir. Anılan fıkrada;

- “Genel kurul,
a. Aktiflerin yeniden sağlanabilmesi için gerekliyse,
b. Bütün pay sahiplerinin menfaatleri dikkate alındığında, şirketin sürekli gelişimi ve olabildiğince kararlı kâr payı dağıtımını yönünden haklı görülüyorsa,
kanunda ve esas sözleşmede öngörülenlerden başka yedek akçe ayrılmasına da karar verebilir.” denilmiştir.

TTK'nın anılan fıkrasında, ETK'nın 469. maddesinin ikinci fıkrasındaki “*Şirketin devamlı inkişafı veya mümkün mertebe istikrarlı kâr paylarının dağıtılmasını temin bakımından*” ibaresi aynen korunmuş, ancak bunu belirlerken bütün pay

sahiplerinin menfaatinin dikkate alınması ve yedek akçe ayırımının bu amacı gerçekleştirmek için “*haklı*” olması öngörülmüştür. Bunun yanında, ETK düzenlemesinden ayrı olarak “*aktiflerin yeniden sağlanabilmesi için gerekli olması*” halinde de olağanüstü yedek akçe ayrılmasına imkan sağlanmıştır.

Diğer taraftan, her ne kadar TTK'nın 523. maddesinin gerekçesinde “*madde, 6762 sayılı Kanunun 469. maddesinden alınmıştır.*” denilse de, eski Ticaret Kanunu'ndaki “*yedek akçelerin kanun ve esas mukavele ile muayyen haddinin artırılmasına*” ifadesine TTK'da yer verilmemektedir. Bu itibarla, ETK'nın aksine, TTK'da genel kurulun genel kanuni yedek akçelerin ve esas sözleşme ile ayrılan isteğe bağlı yedek akçelerin oranlarını/tutarlarını artırmak suretiyle olağanüstü yedek akçe ayırması öngörülmüştür.

4.3. Şirket Çalışanları Yararına Yedek Akçe Ayırımı

Şirket çalışanları ve işçiler yararına yedek akçe ayrılması hususu, TTK'nın 522. maddesi ile 523. maddesinin üçüncü fıkrasında ele alınmıştır. 522. maddeye göre yapılacak tahsis esas sözleşme hükmüne dayandığından “*ihtiyari yedek akçe*”, m.523/f.3 hükmü gereği ayrılan yedek akçeler ise genel kurul kararına dayandığından “*olağanüstü yedek akçe*” vasfındadır.

4.3.1. Esas Sözleşmeye Hüküm Koymak Suretiyle İşçiler Yararına Yedek Akçe Ayrılması

ETK'nın “*Müstahdem ve İşçiler Lehine Yardım Akçesi*” kenar başlıklı 468. maddesinde; “*Esas mukavelede şirketin müstahdem ve işçileri için yardım sandıkları vesair yardım teşkilatı kurulması ve idamesi maksadıyla akçe ayrılması derpiş olunabilir. Yardım maksadına tahsis olunan para ve diğer mallar, şirket mallarından ayrılarak bunlarla Medeni Kanun hükümleri dairesinde bir tesis meydana getirilir.*”

Tesis senesinde, tesis mallarının şirkete karşı bir alacaktır ibaret olacağı tasrih olunabilir. Şirketten alınandan başka müstahdem veya işçilerden de aidat alınmışsa, hizmet münasebetinin sonunda tesis şartlarına göre bu akçeden faydalanmadıkları takdirde müstahdem ve işçilere hiç değilse ödedikleri meblağlar ödeme tarihlerinden itibaren %5 faiziyle birlikte geri verilir.” hükmü yer almakta idi.

TTK'nın “*Çalışanlar ve İşçiler Lehine Yardım Akçesi*” kenar başlıklı 522. maddesinde ise; “*Esas sözleşmede şirketin yöneticileri, çalışanları ve işçileri için yardım kuruluşları kurulması veya bunların sürdürülebilmesi amacıyla veya bu amacı taşıyan kamu tüzel kişilerine verilmek üzere yedek akçe ayrılabilir.*”

14/10/ 1982 tarih ve E.487/K.479 sayılı kararda da “TTK'nın 469/2 ile ortaklığın sürekli gelişimi ve paydaşlara olabildiğince düzenli biçimde kâr dağıtımını sağlama amacıyla uygun ve yararlı ise genel kurulca yasa ve ana sözleşmede öngörülen sınırı da aşar biçimde olağandışı yedek akçe ayrılabilmesi öngörülerek anılan koşullarla kâr payı dağıtımına kararı alınabilmesi olanaklı kılınmıştır. Bu konuda kâr payının gereksiz biçimde azaltılması ya da dağıtılmamasını anonim ortaklıklara karşı güven ve ilgiyi sarsabileceğini ve kararın objektif iyiniyet kurallarına aykırı olmaması kuralı da özenle gözetilmelidir.” görüşü tesis edilerek, bu hususa vurgu yapılmıştı. Ayrıca Bkz. Yargıtay 11.HD'nin 17/10/1988 tarihli, E.3780/K.4360 sayılı ve 04/12/1992 tarihli, E.6928/K.11163 sayılı kararları.

Yardım amacına özgülünen yedek akçelerin ve diğer malların şirketten ayrılması suretiyle bir vakıf veya kooperatif kurulması zorunludur. Vakıf Senedinde, vakıf malvarlığının şirkete karşı bir alacaktan ibaret olacağı da öngörülebilir.

Şirketin bu amaca özgüllediği yedek akçeden başka yöneticilerden, çalışanlardan ve işçilerden aidat alınmışsa, iş ilişkisinin sonunda, vakıf senedine göre yapılan ayırmadan yararlanamadıkları takdirde çalışanlara ve işçilere hiç değilse ödedikleri tutarlar ödeme tarihinden itibaren kanuni faiziyle birlikte geri verilir.” denilmiştir.

Dikkat edileceği üzere, TTK'nın anılan maddesi, öz itibarıyla, ETK'nın 468. maddesinden alınmıştır. Şirket esas sözleşmesi ile çalışanlar ve işçiler yararına yedek akçe ayrılmasını içeren 522. maddede, ETK'nın 468. maddesindeki “müstahdemler” ibaresi yerine “şirket çalışanları ve yöneticileri” söz dizimi getirilmiş, yardım amacına özgülünen yedek akçeler ve malların şirket malvarlığından ayrılarak bir “vakıf veya kooperatif kurmak” suretiyle değerlendirilmesi öngörülmüş, şirketten ayrılanlar dışında aidat alınması halinde de yararlanamayanlara en azından kanuni faiz ile geri verilmesi şart koşulmuştur³³.

³³ TTK'nın 522nci maddesinin gerekçesinde, sadece “Madde, 6762 sayılı Kanunun 468'inci maddesinden alınmıştır.” demekle yetinilmiş,

TTK düzenlemesinde göze çarpan en önemli yenilik ise, çalışanlar, işçiler ve yöneticilere yardım amaçlı ayrılacak yedek akçelerin bu amacı taşıyan kamu tüzel kişilerine verilebilmesine olanak sağlanmasıdır. Diğer bir ifade ile, sigorta ve reasürans şirketleri, şirket çalışanları, işçileri ve yöneticileri için ayırabilecekleri yedek akçeleri, değerlendirilmek üzere bu amacı taşıyan mevcut kamu tüzel kişilerinden birisine yatırabilecekleri gibi, ileride bu amaçla kurulacak kamu tüzel kişiliğine de devredebileceklerdir.

Dolayısıyla, sigorta ve reasürans şirketleri, kuruluş esas sözleşmelerine hüküm koymak ya da sonradan esas sözleşme değişikliğine gitmek suretiyle, şirketin yöneticileri, çalışanları ve işçileri yararına vakıf veya kooperatif kurabilecek ve bunların devamı amacıyla yıllık kârdan yedek akçe ayırabileceklerdir³⁴.

Şirketin yıllık kârından yöneticiler, çalışanlar ve işçiler için ayrılacak olan bu yedek akçeler, ayrılmalarını müteakip bağımsız bir nitelik kazanırlar ve mevcut olan veya ileride Türk Medeni Kanunu hükümlerine göre kurulacak olan bir vakfa³⁵ ya da 1163 sayılı

yapılan kısmî değişikliklere değinilmemiştir.

³⁴ Eriş, 1995, s.776

³⁵ Ülkemizde, sınırlı sayıda ve özellikle büyük addedilecek anonim ve holding şirketlerin, genelde “emekli

Kooperatifler Kanunu uyarınca kurulacak kooperatife mal edilirler³⁶. Ayrıca, yukarıda izah ettiğimiz üzere, yöneticileri, çalışanları ve işçileri için ayrılacak yedek akçeler, bu amaçla kurulacak kamu tüzel kişiliğine de devredebilebilir. Dolayısıyla, şirket malvarlığından ayrıldıktan sonra, şirketin bu yedek akçeler üzerinde tasarruf hakkı kalmaz³⁷.

Diğer yandan, ETK'da olduğu üzere, TTK'ya göre de, yıllık kârdan ayrılan yedek akçeden başka, kurulacak vakıf yöneticilerden, çalışanlardan ve işçilerden aidat alabilecektir. Çalışanların ve işçilerin şirketten ayrılmaları ve vakıf senedine göre yapılan ayırmadan yararlanamamaları halinde ise, ödedikleri tutarlar ödeme tarihlerinden itibaren -en az- kanuni faiziyle birlikte kendilerine iade edilecektir.

Ancak, yukarıda da belirttiğimiz üzere, bu amaçla yedek akçe ayırmak için şirket esas sözleşmesinde hüküm bulunması gerekir.

Bu çerçevede, yöneticileri, çalışanları ve işçileri için yardım kuruluşları kurmak ve bu amaçla yedek akçe ayırmak

ve yardım sandığı vakfı” kurduklarını görmekteyiz.

³⁶ Eriş, 1995, s.777; Doğanay, 1981, s.1055-1056

³⁷ Doğanay (1981, s.1061) “toplumsal bir mahiyet taşıdığından, yönetim kurulu yahut genel kurulun ayrılan bu aidatları başka bir amaç için kullanmalarının veya bu yönde karar almalarının mümkün olmadığı” görüşündedir.

isteyen bir sigorta şirketinin ilgili esas sözleşmesi maddesi;

“Şirketin yıllık kârından, Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre % 5 yasal yedek akçe ile şirket tüzel kişiliğine terettüp eden bircümle mali yükümlülükler ayrıldıktan ve birinci temettü indirildikten sonra, %3'ten az olmamak üzere %5'e kadar genel kurulca takdir edilen bir miktar, (A) Anonim Şirketi Emekli ve Yardım Sandığı Vakfı'na tahsis olunur” şeklinde olabileceği gibi, esas sözleşmede bu hususa yer vermekle birlikte kararın genel kurula, icrasının ise yönetim kuruluna bırakılması yönünde, aşağıdaki gibi, genel bir madde de tanzim edilebilir :

“Yönetim kurulu kararıyla, Türk Ticaret Kanununun 522. maddesi uyarınca şirketin yöneticileri, çalışanları ve işçileri için yardım kuruluşları kurulabilir ve şirketin yıllık kârından, Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre % 5 yasal yedek akçe ile şirket tüzel kişiliğine terettüp eden bircümle mali yükümlülükler ayrıldıktan ve birinci temettü indirildikten sonra, % 3'ten az olmamak üzere % 5'e kadar genel kurulca takdir edilen bir miktar, bu yardım kuruluşuna tahsis olunur.

Şirket tarafından kurulacak olan yardım kuruluşundan yararlanacakların nitelikleri ile yararlanma şartları, bu hususta şirket yönetim kurulu tarafından kabul edilecek bir statü veya yönerge ile tespit olunur.”

4.3.2. Genel Kurul Kararıyla İşçiler Yararına Yedek Akçe Ayrılması

Genel kurul kararı ile çalışanlar ve işçiler lehine yedek akçe ayrılmasına ilişkin olarak, TTK'nın 523. maddesinin üçüncü fıkrasında “Esas sözleşmede hüküm bulunmasa bile, genel kurul, şirketin işçileri için yardım sandıkları ve diğer yardım örgütleri kurulması veya bunların sürdürülebilmesi amacıyla veya diğer yardım ve hayır amaçlarına hizmet etmek üzere, bilânço kârından yedek akçe ayırabilir.” hükmüne yer verilmiştir.

ETK'nın 469. maddesinin üçüncü fıkrasında ise “Esas mukavelede hüküm olmasa bile umumi heyet, şirket müstahdem ve işçileri için yardım sandıkları vesair yardım teşkilatı kurulması ve idamesi maksadıyla veya diğer yardım maksatlarına hadim olmak üzere, safi kârdan aidat tefrik edebilir; bu aidat esas mukavele ile muayyen yardım akçeleri hakkındaki hükümlere tabidir.” hükmü yer almakta idi.

Böylece, genel kurul kararı ile çalışanlar ve işçiler yararına yedek akçe ayrılmasını düzenleyen TTK'nın 523. maddesinin üçüncü fıkrası hükmü, ETK'nın 469. maddesinin üçüncü fıkrası hükmünün öz itibarıyla aynıdır³⁸. Sadece,

³⁸ TTK'nın 523üncü maddesinin gerekçesinde “Madde, 6762 sayılı Kanununun 469 uncu maddesinden alınmıştır.” denilmiştir.

ETK'nın ilgili fıkra hükümdeki “vesair yardım teşkilatı”, “idamesi”, “hadim olmak”, “safî kâr” ibareleri yerine TTK'da “ve diğer yardım örgütleri”, “sürdürülebilmesi”, “hizmet etmek” ve “yıllık kâr” ibareleri kullanılmıştır.

Bu çerçevede, sigorta ve reasürans şirketinin esas sözleşmesinde hüküm bulunmasa dahi, genel kurul, şirket işçileri yararına yardım sandıkları veya diğer yardım örgütleri kurulması ve devamı amacıyla, şirket kârından yedek akçe ayrılabilir.

Hatta, bir önceki bölümde izah edilen 522. maddeden ayrı olarak, 523. maddenin üçüncü fıkrasında “veya” ibaresine yer verilmek suretiyle, yardım sandıkları ve diğer yardım örgütleri yanında “diğer yardım ve hayır amaçlarına hizmet etmek üzere” yedek akçe ayrılmasının da yolu açılmıştır. Bu yönüyle, TTK'nın 523. maddesinin üçüncü fıkrası hükmünün, işçiler yararına yedek akçe ayrımının konusunu 522. maddeye ve hatta ETK'ya göre daha geniş tuttuğunu, işçilere yardım amacı taşıyan hemen hemen yasal her türlü harcama yanında şirket dışındaki kişi ve kuruluşlara yardım yapılması ve hayır işlerine yönelik harcamalarda bulunulması amacıyla kârdan pay ayrılmasına izin verildiğini söyleyebiliriz.

Ancak, sigorta ve reasürans şirketinin genel kurulu, bu konuda mutlak bir serbestiye

sahip değildir. Bu konuda dikkat edilecek en önemli kıstas, işçiler yararına veya hayır amacıyla kârdan yedek akçe ayırırken, pay sahiplerinin müktesep haklarından olan kâr payı alma hakkının olumsuz şekilde etkilenmemesi olmalıdır. Diğer bir deyişle, şirket genel kurulu, “işçi/hayır yararına ancak ortaklar aleyhine” olan bir tahsiste bulunamaz.

Dolayısıyla, sigorta ve reasürans şirketinin yönetimi ve genel kurulu bu konuda dengeli bir kâr dağıtım politikası belirlemeli, bu konuda alınacak genel kurul kararlarında -sonradan açılabilir olacak iptal davalarının önüne geçmek için- oybirliği, bu mümkün değilse şirket sermayesinin azami çoğunluğunun oylarının alınmasına gayret edilmeli ve şirketin genel menfaati böyle bir akçe ayrılmasını zorunlu kılıyorsa, işçiler yararına yedek akçe ayrılarak kâr payının azaltılması yoluna gidilmelidir³⁹.

Gizli Yedek Akçeler

ETK'nın 458. maddesiyle “şirket işlerinin devamlı inkişafını veyahut mümkün mertebeye

³⁹ Doğanay'a (1981, s.1060) göre, genel kurul, “şirket çalışanları ve işçiler lehine, fakat ortaklar aleyhine” bir sınırlamada bulunamaz. Şirketin genel menfaati böyle bir aiddat ayrılmasını zorunlu kılıyorsa, ancak bu takdirde, şirket çalışanları ve işçiler yararına yedek akçe ayrılarak kâr payının azaltılması yoluna gidilebilir.

istikrarlı kâr payları dağıtılmasını temin bakımından münasip ve faydalı olduğu takdirde, aktiflerin bilanço günündeki kıymetlerinden daha aşağı bir kıymetle bilançoya konması şeklinde veya başka suretle” gizli yedek akçe ayrılmasına müsaade edilmişti.

Gizli Yedek akçeleri, isteğe bağlı olarak oluşturulabilen, ancak kendiliğinden de oluşabilen ve açık yedek akçelerde olduğunun aksine şirket bilançosunda gösterilmeyen yedek akçeler olarak tanımlamak mümkündür. Ülkemizde 2000'li yıllara kadar devam eden enflasyonist ortam nedeniyle, anonim şirketlerde gizli yedek akçeler daha çok kendiliğinden oluşmakta idi⁴⁰. Gizli yedek akçeler, bilançoda yer almadıkları için pay sahipleri ve üçüncü kişiler bunların mevcudiyeti ve miktarı hakkında doğrudan bilgi sahibi olamazlardı. Ancak, şirket yönetim kurulu, gizli yedek akçenin ayrılması ve harcama yerleri hakkında denetçilere bilgi vermekle yükümlü tutulmuştu.

TTK'da ise gizli yedek akçelere yer verilmemiştir. TTK'da gizli yedek akçelere yer verilmemesi isabetli olmuştur. Çünkü, gizli yedek akçe ayırma uygulaması bilançonun açıklık ve doğruluk ilkesinin istisnasını oluşturduğu gibi, yeniden değerlendirme ve maliyet artış fonu gibi uygulamalarla

⁴⁰ Moroğlu, 2003, s.219

zaten işlevsiz bırakılmıştır. Ayrıca, son yıllarda şirket bilançoları üzerindeki enflasyonist etki de azalmıştır.

Yedek Akçe Ayrımı İle Kâr Payı Dağıtım Arasındaki İlişki

ETK'nın 469. maddesinin birinci fıkrasında “Kanuni ve ihtiyari yedek akçelerle kanun ve esas mukavele hükmünce ayrılması gerekli diğer paralar safi kârdan ayrılmadıkça kâr payı dağıtılamaz.” denilmekte idi.

TTK'nın 523. maddesinin birinci fıkrasında da “Kanuni ve esas sözleşmede öngörülen isteğe bağlı yedek akçeler ayrılmadıkça pay sahiplerine dağıtılacak kâr payı belirlenemez.” hükmüne yer verilmiştir. Bu çerçevede, TTK'nın bu konudaki düzenlemesi ETK'dan alınmıştır. Buna karşılık, ETK hükmünde “kâr payı dağıtılamaz” denirken, TTK'da “dağıtılacak kâr payı belirlenemez” denilmiştir. Bu çerçevede, yıllık kârdan öncelikle kanuni yedek akçeler ile şirket esas sözleşmesinde öngörülmüş olan isteğe bağlı yedek akçeler ayrılmalı, kâr dağıtımına bu ayrımlardan sonra gidilmelidir. Sermaye Piyasası Kanunu'nun m.19/f.2 hükmü uyarınca, halka açık sigorta ve reasürans şirketlerinde de, kanunen ayrılması gereken yedek akçeler ve esas sözleşmede pay sahipleri için belirlenen kâr payı ayrılmadıkça

başka yedek akçe ayrılmasına, ertesi yıla kâr aktarılmasına ve intifa senedi sahiplerine, yönetim kurulu üyelerine ve ortaklık çalışanlarına kârdan pay dağıtılmasına karar verilemeyeceği gibi, belirlenen kâr payı ödenmedikçe bu kişilere kârdan pay dağıtılamaz.

Özet ve Sonuç

Sigorta ve reasürans şirketlerinin, yıllık kârlarının %5'ini ödenmiş esas sermayelerinin %20'sini buluncaya kadar ayırmaları *yasal bir zorunluluktur*. Aksine davranış, örneğin yıllık kâra rağmen birinci ayırımın yapılmaması veya eksik yapılması Kanuna aykırılık oluşturur. Sigorta ve reasürans şirketi, iktisap ettiği kendi payları için iktisap değerlerini karşılayan tutarda da yedek akçe ayırmak zorundadır. Bu yedek akçeler, anılan paylar devredildikleri

veya yok edildikleri takdirde iktisap değerlerini karşılayan tutarda çözülebilirler. Yasal olarak zorunlu tutulan bu yedek akçeler haricinde, sigorta ve reasürans şirketleri şirket esas sözleşmelerine hüküm koyarak ya da genel kurul kararı alarak isteğe bağlı yedek akçe de ayırabilirler.

Bu yönüyle, sigorta ve reasürans şirketleri, kuruluş esas sözleşmelerine hüküm koymak ya da sonradan esas sözleşme değişikliğine gitmek suretiyle, şirketin yöneticileri, çalışanları ve işçileri yararına vakıf veya kooperatif kurabilir ve bunların devamı amacıyla yıllık kârdan yedek akçe ayırabilirler.

Yasada ve/veya şirket esas sözleşmesinde öngörülen isteğe bağlı yedek akçeler ayrılmadıkça pay sahiplerine dağıtılacak kâr payı belirlenemez. Yedek akçeler, şirket özkay-

naklarının güçlendirilmesi ve sermayenin muhafazası açısından büyük öneme sahiptirler. Bu nedenle, sigorta ve reasürans şirketlerinin yönetim kurullarının kanuni yedek akçe ayırımına özen göstermeleri ve şirket açısından faydalı olacağını düşündükleri amaçlar için TTK'nın tanıdığı imkandan faydalanmak üzere şirket esas sözleşmesine isteğe bağlı yedek akçe ayrılması yönünde hüküm konulması amacıyla bir hazırlık yapıp konuyu genel kurulun, bir başka deyişle pay sahiplerinin onayına sunmaları menfaatlerine olacaktır.

Soner ALTAŞ
Bilim, Sanayi ve
Teknoloji Bakanlığı
Başmüfettişi

**Bu çalışmada belirtilen görüşler yazarına ait olup, çalıştığı Kurumu bağlamaz.*

Kaynakça :

- *Altaş, S. (2010). Yedek Akçe Ayrımı ve Kullanımı. İstanbul: Vedat Kitapçılık.*
- *Arslanlı, H. (1961). Anonim Şirketlerin Hesapları, İnfisahı ve Tasfiyesi. İstanbul*
- *Çevik, O.N.(1993). Türk Ticaret Kanunu ve Uygulanmasına İlişkin Mevzuat. 2. Baskı. Ankara: Seçkin Yayınevi.*
- *Çamoğlu, E., Poroy, R. ve Tekinalp, Ü. (2005). Ortaklıklar ve Kooperatifler Hukuku. 11. Baskı. İstanbul: Arıkan Yayınları.*
- *Doğanay, İ. (1981). Türk Ticaret Kanunu Şerhi 2. Cilt. 2. Baskı. Ankara: Olgaç Matbaası.*
- *Eriş, G. (1995). Anonim Şirketler Hukuku. 1. Baskı. Ankara: Seçkin Kitapçılık.*
- *Moroğlu, E. (2003). Anonim Ortaklıklarda Esas Sermaye Artırımı. 2. Baskı. İstanbul: Vedat Kitapçılık.*
- *T.C. Yasalar (09.07.1956) 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, Ankara: Resmi Gazete (9353 sayılı)*
- *T.C. Yasalar (14.02.2011) 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, Ankara: Resmi Gazete (27846 sayılı)*
- *Komisyon Raporu : Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu, Esas No:1/324,*
- *TBMM Tutanak Dergisi, Yasama Dönemi:23, Yasama Yılı:2, S.Sayısı: 96, Nr.112*

Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği Yıllık Olağan Konferansı “Nakliyat Sigortalarında Tehditler ve Fırsatlar”

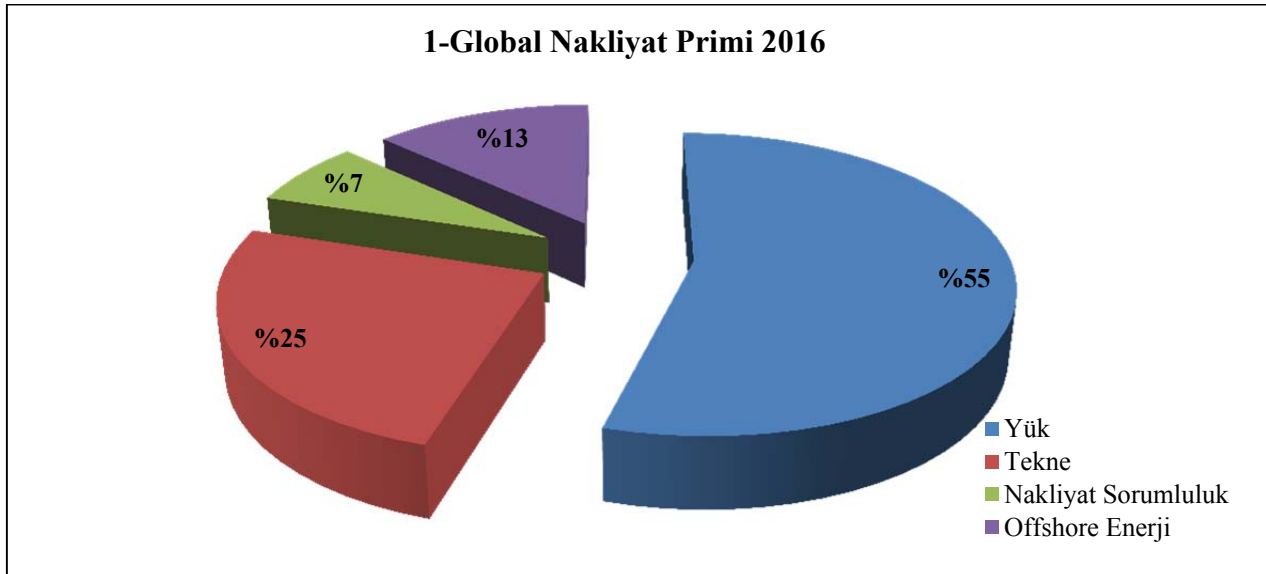
Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği'nin¹ yıllık olağan konferansı 17-20 Eylül 2017 tarihleri arasında Japonya'nın Tokyo şehrinde yapılmıştır. Aralarında ülkemizin de bulunduğu 38 ülkeden 600'e yakın katılımcının iştirak ettiği bu konferansta, nakliyat sigortacıları, denizcilik sektörü temsilcileri, nakliyat eksperleri ve uluslararası nakliyat hukukçuları nak-

liyat sigortaları ile ilgili konuları görüşmüş ve tartışmışlardır. Konferansın ana teması “Nakliyat Sigortalarında Tehditler ve Fırsatlar” olup, konferansta öne çıkan bazı konular ile ilgili değerlendirmelere aşağıda kısaca² yer verilmiştir.

Global Nakliyat Sigortaları Primi

Uluslararası Nakliyat Sigor-

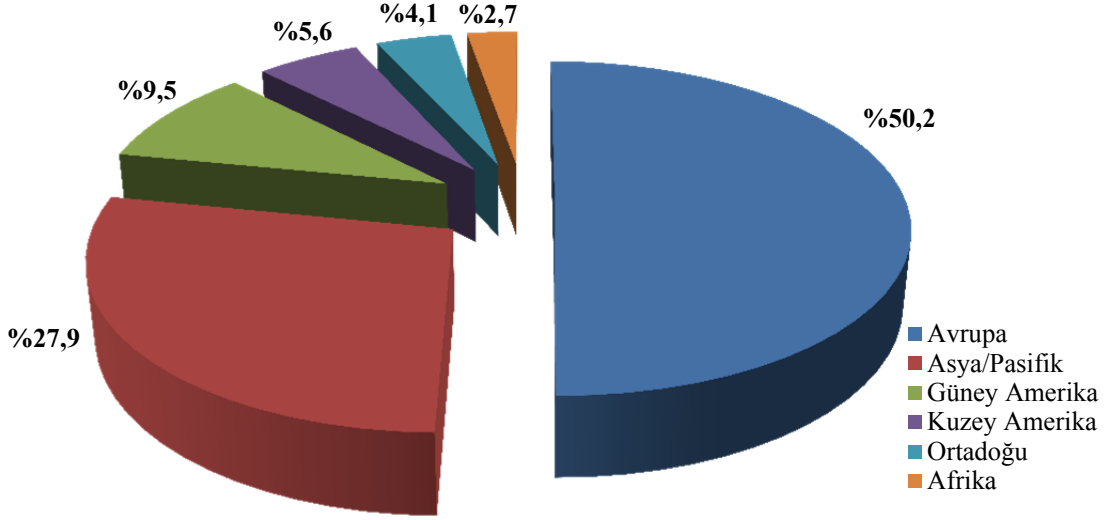
taları Birliği'nin Başkanı Dieter Berg, konuşmasına global nakliyat sigortaları prim üretimi hakkında bilgi vererek başlamış ve 2016 yılında global nakliyat sigortaları prim üretiminin (27.5 milyar ABD Doları), 2015 yılına göre (30 milyar ABD Doları) -ABD Doları'nın diğer para birimlerine göre değer kazanmasından kaynaklanan kur etkisiyle- yaklaşık %9 düşüş kaydettiğini ifade etmiştir.



¹ “Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği (IUMI-International Union of Marine Insurance)”.

² Konferans kapsamında yapılan tüm sunumlara <http://iumi2017.com/programme.html> adresinden erişilebilmektedir.

2-Global Nakliyat Primi 2016 (Bölgeler İtibariyle)



Berg, prim üretiminin, yazıdaki grafiklerde de görüldüğü üzere, riziko türü itibariyle, yaklaşık %80'ni yük ve tekne sigortalarının oluşturduğunu ve prim üretiminin yaklaşık %80'inin Avrupa ve Asya/Pasifik bölgesinden kaynaklandığını belirtmiştir.

Nakliyat Sigortalarında Tehditler ve Fırsatlar

Dieter Berg konuşmasında, makroekonomik faktörlerin dünya ekonomisine dolayısıyla nakliyat sigortalarına etkisini değerlendirirken, tehdit faktörü olarak, özellikle ekonomik büyümeye ve ticari korumacılığa; fırsat faktörü olarak ise Çin'in, "Bir Kuşak Bir Yol (Yeni İpek Yolu)" başlıklı ticaret projesine ve ileri teknoloji uygulamalarına dikkat çekmiştir.

Berg'in ilgili konulardaki açıklamaları "Tehditler" ve "Fırsatlar" başlığı altında aşağıda özetlenmektedir.

Tehditler

Birlik Başkanı Berg, Nakliyat Sigortalarında Tehditler ve Fırsatlar başlıklı konuşmasında, Nakliyat sigortacılarının önlerini görmesini zorlaştıran, prim üretimini tehdit eden faktörlerin başında, dünya ekonomisinin büyüme hızındaki ivme kaybı olduğunu vurgulamıştır. Nakliyat sigortalarının genel manada konusu olan taşınacak ticari malların ve bu malları taşıyacak olan gemilerin sigortalanmasının, uluslararası sınırlar ve bölgeler arasında yapılan mal ve hizmet ticareti -dış ticaret- ile ilgili olduğunu, dolayısıyla, küresel ekonomideki sorunların, küresel

dış ticaretteki/nakliyat sigortalarındaki sorunlarla temelde örtüştüğünü dile getiren Başkan, dünya ekonomisinin, küresel kriz sonrası, küresel krize yola açan yapısal sorunların çözülmemesi nedeniyle giderek daha yavaş büyüme sergilediğini, bu yavaş büyüme çerçevesinde dünya gelirinin son beş yıldır durağanlaştığını, dolayısıyla dünya mal ticaretinin ve taşımacılığının/nakliyat sigortacılığının bu durumdan etkilendiğini belirtmiştir.

Konuşmasının devamında Çin'in dünya ekonomisindeki önemine vurgu yapan Başkan, 2008 yılında ekonomik kriz sonrası Çin'in, ekonomik büyüme modelinde esaslı bir değişikliğe giderek, ortaya çıkan ihracat, yatırım, ağır sanayi üretimi (dış talebe bağlı) yerine hizmet sektörü, iç tüketim ve katma değeri yüksek

malların üretimi (iç talebe bağlı) ile büyümeye yöneldiğini, ekonomik büyüme hızının, ortalama %10-11 seviyelerinden %6-7 aralığına indiğini, bunun da dünya ticaretini, dolayısıyla deniz taşımacılığını ve nakliyat sigortacılığını olumsuz yönde etkilediğini dile getirmiştir. Hem dünya ekonomisi hem de deniz taşımacılığı bakımından, mal ve hizmet üretiminin (arzın) fazla olması, buna karşılık dünya mal ve hizmet ticareti için gereken yeterli talep artışının gerçekleşmemesinin tüm dünya tüccarları gibi nakliyat sigortacılarını da etkilediğini belirten Dieter Berg, bunun temel nedenlerinin “gelir dağılımındaki eşitsizliğin yarattığı satın alma gücü zafiyeti”, “yaşlanan dünya nüfusunun -nüfus artışına rağmen- az tüketmesi”, “teknolojik gelişmeler” ve “korumacılık” gibi hususlar olduğunu belirtmiştir. Talep artışını sınırlayan faktörlerin odağında arz ve talep unsurunun bulunduğu, söz konusu talebi yaratacak satın alma gücünün sağlanması gerektiğine; ancak, bunun ise bugünkü ortamda kolay olmadığına dikkat çeken Başkan, kâr ve verimlilik dürtüsüyle gerçekleşen ticaret ve sermaye hareketlerinin daha çok teknoloji yoğun alanlara yönelmesi, işgücü piyasasına yönelik düzenlemelerin serbestleşmesi ve asgari ücretlerin ortalama ücret seviyesine göre aşağıya gelmesi gibi faktörlerin gelir dağılımını

bozucu etki yaptığını ifade etmiştir. Özellikle gelişmiş ülkelerde ortalama yaşların artmasının (nüfusun yaşlanmasının) hizmet sektörüne olan talebi artırdığının altını çizen Berg, halihazırda dünya ekonomisinin genç nüfusun talep ettiği mallara, tüketim alışkanlıklarına ve tercihlerine göre şekillendiğini, talebi yaratacak satın alma gücünün ise genç nüfusta olmayıp yaşlı nüfusta olduğunu, bunun da çelişkili bir durum yarattığını belirtmiştir. Bugün dünya ekonomisindeki uluslararası ticaretteki değişimin önemli sebeplerinden birinin teknolojiye sağlanan gelişmeler, ilerlemeler olduğunu altını çizen Başkan, teknolojiye bağlı gelişmelere bağlı olarak son yıllarda dünya ekonomisindeki verimlilik oranlarının arttığını bunun da iş gücüne katılımın doğasını değiştirdiğini (tarım ve sanayi işgücünde azalış, hizmet ve bilgi teknolojileri işgücünde ise artış yönünde), bu değişime bağlı olarak mal talebinin ve taşımasının zayıfladığını dile getirmiştir.

Berg, ayrıca, milyarlarca insanın internete bağımlılıklarının artmasının, dijital pazarların (eposta, mobil telefon, sosyal ağlar vb. ile marka, ürün, hizmet konusunda satıcı ve alıcıların bir araya geldiği piyasa) süratle oluşmasına zemin hazırladığını, üretimin küreselden yerele dönerek tedarik sürecini kısalttığını ve giderek yaygınlaşan, birey

bazında sınırları ortadan kaldıran, dijital pazar uygulamaları ile yine giderek yaygınlaşan, ülke bazında sınırlamalar getiren, ekonomik korumacılık uygulamalarının da çelişik bir görüntü arz ettiğini ifade etmiştir.

Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği Başkanı Dieter Berg, branşı tehdit eden önemli bir faktörün de korumacılık eğilimindeki artış olduğunu dile getirmiştir. Berg, artan korumacılık eğiliminin, küresel ticaretteki büyümeye ve dolayısıyla uluslararası nakliyat sigortası pazarlarına potansiyel bir tehdit oluşturduğunu, özellikle, ABD’den gelen ve serbest ticaret anlaşmalarını sorgulayan sinyallerin bulunduğunu ve bu durumun İngiltere’nin Avrupa Birliği’nden ayrılma kararına da yansıtıldığını belirtmiştir.

Dünya ekonomisinde serbest ticaret ilkesinin genel olarak kabul edilmesine rağmen korumacı uygulamaların özellikle 2016 ABD Başkanlık seçimleri sonrasında artarak sürdürüldüğüne dikkat çeken Başkan, ulusal ekonomilerin kendi sektörlerini ve firmalarını, gümrük tarifeleri, miktar kısıtlamaları (kota), ithalat yasakları, sübvansiyonlar gibi düzenlemelerle dış rekabete karşı avantajlar kazandıran ya da dış rekabeti ortadan kaldıran açık veya örtülü koruma politikaları ile desteklediklerini, bunun da uluslararası ticareti dolayısıyla nakliyat

sigortalarını -taşınan mal miktarının artmaması veya azalması yönünden- olumsuz bir şekilde etkilediğini vurgulamıştır. Dieter Berg, küreselleşmenin şüphesiz her ülke için kazançlı bir duruma işaret etmediğini ancak katı korumacılık ile serbest ticaretin sınırlandırılmasının da kesinlikle buna cevap olmadığını, özellikle gelişmekte olan ülkeler için adil ve dengeli ticaret anlaşmaları geliştirilmesinin benimsenmesi gerektiğinin altını çizmiştir. Serbest küresel ticaret ve malların küresel değişiminin dünya ekonomisinde büyüme ve refahın temeli olduğunu vurgulayan Berg, son tahlilde, ulusal siyasal izolasyona ve korumacılığa geri dönülmesinin ve bunun uzun süreli olarak sürdürülerek nihai hedef yapılmasının -"gelişmiş endüstri ülkeleri", "yükselen piyasalar ve gelişmekte olan ülkeler" dahil olmak üzere- tüm tarafları olumsuz bir şekilde etkileyeceğini dile getirmiştir. Diğer bir tehdit faktörü olan jeopolitik risklerin, dünya geneline yayıldığına altını çizen Başkan, artan jeopolitik risklerin, özellikle Asya ve Ortadoğu Bölgesi'nde, talep daralmasına yol açtığına, petrol ihraç edenler hariç, hammadde ihracına bağımlı ekonomilerin ihracatlarının azaldığına işaret etmiştir. Nakliyat sigortalarının prim gelirlerindeki artışı sınırlayan kronik faktörlerden olan, yatırım gelirlerindeki

azalma ve sert rekabet tehdidinin de sürdürdüğünü ifade eden Başkan, uygulanan para politikaları ve onun zincirleme sonuçlarından biri olan yatırım gelirlerinin azalmasının ve sigorta şirketlerinin piyasa payını kaybetmemek için yoğun rekabetinin de prim gelirlerini olumsuz etkilemeye devam ettiğine vurgu yapmıştır.

Nakliyat sigortalarındaki tehditler ile ilgili konuşmasının son bölümünde, azalan dünya mal ticareti ile ihracatta tüm ülkelerin daha az gelir elde ettiğine ve bunun da rekabetin daha da keskinleşmesine yol açtığına, korumacılık önlemlerinden bölgeselleşmeye, ekonomik yavaşlamadan yerli sanayiye yönelmeye kadar birçok gelişmenin, mal talebini sınırlandırdığına dikkat çeken Berg, dünya ekonomisi ile mal ticaretindeki bu eğilimlerin, orta vadede devam edeceğini, dünya ekonomisindeki yapısal sorunlar çözülmeden³ sadece Merkez Bankalarının parasal genişlemelerine ve düşük faizlerine dayanarak büyüme dinamiklerinin harekete geçirilemeyeceğini belirtmiştir.

³ Eriyen finansal kaynaklar (varlık fiyatlarında gerileme, banka sermayelerinin zayıflaması), hızla reel ekonomiye (kredi arzının yavaşlaması, ekonomide yavaşlama) yansımıştır. Reel ekonominin yapısal sorunları (büyüme hızlarının düşüşü ve ekonomide yavaşlama, yatırımların kısılması, harcamaların kısılması, üretimin daralması, istihdam ve işsizlik sorunları, dış ticaretteki köklü daralma ve dalgalanmalar) çözülmeye çalışılmaktadır.

Fırsatlar

Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği'nin Başkanı Dieter Berg, 2008 yılındaki küresel mali ve ekonomik krizin tetiklediği düşüş haricinde, 1990'lı yıllardan beri dinamik ve sürekli bir büyüme gerçekleştiren dünya ticaretinin son yıllarda yavaşladığını, bu bağlamda, Asya, Avrupa ve Okyanusya arasında daha yakın ekonomik bağlar kurmanın yanı sıra Afrika ile ticaret bağlantılarını güçlendirmeyi amaçlayan Çin'in, "Bir Kuşak Bir Yol (Yeni İpek Yolu)" başlıklı devasa ticaret projesinin Nakliyat sigortacıları için bir fırsat olduğunu belirtmiştir. "Bir Kuşak Bir Yol (One Belt One Road)" projesinin, Çin'in, global çaptaki üretim üstünlüğünü sürdürme hedefi doğrultusunda ortaya çıkan bir girişim olduğunun altını çizen Başkan, "Bir Kuşak Bir Yol" projesinin, "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Silk Road Economic Belt)" ve "Deniz İpek Yolu (Maritime Silk Road)" olarak iki programdan oluştuğunu ve bu projenin aşağıdaki haritadan da görüleceği üzere, demir yolu ve kara yolu taşımacılığı (İpek Yolu Ekonomik Kuşağı/Silk Road Economic Belt) olarak Çin'i Avrupa'ya (Merkezi Asya ve Rusya Üzerinden) bağladığını, deniz yolu taşımacılığı (Deniz İpek Yolu/Maritime Silk Road) olarak ise, Çin'i Hint Okyanusu ile Avrupa'ya bağladığını



Kırmızı hat: "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Silk Road Economic Belt)"; Mavi hat: "Deniz İpek Yolu (Maritime Silk Road)"

ifade etmiştir.⁴ Dieter Berg, demir yolu hatları, boru hatları ve liman kurulumları gibi alt-yapı projelerine yapılacak toplam yatırımlarla 1 trilyon ABD Dolarını aşması beklenen projenin, ekonomik büyüme ve uluslararası ticaret için bir teşvik sağlayacağını altını çizmiştir. Başkan, kara ve deniz yoluyla bağlantı kurulacak olan altmıştan fazla ülkenin

⁴ İpek Yolu Ekonomik Kuşağı/Silk Road Economic Belt kapsamında, 30 Ekim 2017 tarihinde ilk seferini yaparak açılan "Bakü-Tiflis-Kars" demir yolu hattının toplam uzunluğu 838 Km olup, 76 Km'si Türkiye'den geçerek, Türkiye'yi doğusundaki ülkelerle bağlamaktadır. Çin ve Avrupa'yı Türkiye üzerinden bağlayan bu hattın, Türkiye kısmında, 2030 yılında yıllık yük taşıma kapasitesinin 17 milyon tona ulaşması öngörülmektedir. Avrupa ile Çin'in arasındaki mesafeyi yaklaşık 7000 km kısaltarak, yüklerin 15 günde teslimini sağlayacak hattın hem ulusal hem de uluslararası ticaretin gelişmesine önemli katkı sağlaması beklenmektedir.

büyük çoğunluğunu ekonomik potansiyele sahip gelişmekte olan ülkelerin oluşturduğunu, yaklaşık 4.5 milyar nüfusa sahip olan bu ülkelerin çoğundaki sigorta penetrasyonunun %1'den az olduğunu; bu durumun tüm sigortacılar için fırsat sunduğunu belirtmiştir. Berg, ileri teknoloji uygulamalarının⁵

⁵ İleri teknoloji uygulamaları, tüm sektörlerin bilgisayarlaşma yönünde teşvik edilmesini ve yüksek teknolojiyle donatılmasını ifade etmektedir. İleri teknoloji uygulamaları, genel olarak, dijitalleşme, nesnelerin interneti, büyük veri analizi, yapay zeka, bulut adı verilen bilgi işlem teknolojisinin yapı taşlarına dayanmaktadır (Dijitalleşme: Sayı temeline dayalı olarak sayısal verilerin bir ekran üzerinde elektronik olarak görüntülenmesi ve parmakla dokunarak çalışmasıdır. Burada, elektrik sinyalleri, doğrudan değil, sayısal olarak rakamlarla iletilir, elektronik sistemlere giriş ve çıkış sinyalleri, dönüştürücülerle dijitalleştirilir. Nesnelerin İnterneti: Fiziksel nesnelerin birbirleriyle veya daha büyük sistemlerle bağlantılı olduğu iletişim ağıdır. Burada,

doğurduğu fırsatlar ile ilgili konuşmasının başında, söz konusu uygulamaların nakliyat sigortacılarına sunduğu fırsatlarla bunların yol açtıkları tehditlerin (mal talebini zayıflatması, tedarik zincirini kısaltması gibi) çelişik durumlar yaratabildiğini, ancak ileri teknoloji uygulamalarından fırsat olarak yararlanan nakliyatçıların, bunu fırsat olarak görmeyenlere karşı avantajlı

her türlü izleme ve sensör cihazları ile yapılan ölçümler, değerlendirmeler, internet aracılığıyla, başka yerdeki diğer bilgisayarlar ve sistemlerle iletişim kurularak paylaşılır. Büyük Veri Analizi: Her türlü medya araçlarından derlenen verilerin, anlamlı ve işlenebilir bir hale dönüştürülmüş halidir. Yapay Zeka: Bilgisayar kontrolündeki robotun çeşitli faaliyetleri yerine getirmesidir. Bulut: İnternet üzerinden erişimde bulunulan yazılım uygulamaları, veri depolama hizmeti ve işlem kapasitesidir. Burada, satıcıların ve müşterilerin, internetin olduğu her yerde, aynı anda verilere ulaşması sağlanır.).

bir pozisyon elde edeceğini belirtmiştir. Sigortalının memnuniyetini sağlamanın, giderek karmaşıklaşan yeni trendler ve teknolojilerle dolu olan dünyada çok da kolay olmadığını altını çizen Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği Başkanı Dieter Berg, dijital teknolojilerin ürettiği devasa bilgilerin ve ileri teknoloji uygulamalarının nakliyat sigortacılarının, sigortalısı ile ilişkilerinde birebir etkileşim olanağı sağlayacağını, bunun da sigortalısını daha yakından tanımaya ve anlamaya yol açan önemli bir fırsat olacağını ifade etmiştir. Konuşmasının devamında, karmaşık olan ürün, hizmet ve teknoloji sürecinin çözümlenmesinin ve basitleştirilmesinin önemine vurgu yapan Başkan, son tahlilde tarafların sigorta ilişkilerini daha verimli hale getiren ileri teknoloji uygulamalarının hasar kontrolünü kolaylaştıracağını ve sigorta maliyetini düşürücü yönde etki edeceğini dile getirmiştir. Berg, bu kapsamda, yakın gelecekte, yasal uyum çerçevesi belirlendikten sonra, sözleşme sürecinin çoğunu otomatikleştirecek (insanların katılımı olmaksızın sigorta sözleşmesinin hükümlerinin yerine getirilmesini, izlenmesini ve uygulanmasını sağlayacak) yazılımların (akıllı sözleşmeler/smart contracts)⁶ kullanılabilmesinin

⁶ Akıllı sözleşme, blok zincir ağında saklanan bir kod (şifreli veri) parçasıdır. Burada, sözleşmelerin bilgisayar kodu haline dönüştürülebileceği, saklanabileceği,

mümkün olabileceğini ifade etmiştir. Başkan bu çerçevede en önemli avantajın ise taraflara (satıcılar, alıcılar, bankalar, taşıyıcılar, sigortacılar, bilgi işlemciler) güvenlik sağlayacak olan blok zincir uygulamalarından geleceğini, söz konusu uygulamaların geleneksel büro çalışmalarını azaltmasının (belgelerin; gönderme maliyetine, bekleme süresine, kaybolmasına ya da yanlış yerleştirilmesine yol açacak risklerin bertaraf edilmesine yardımcı ederek) ve ticarete (dolayısıyla taşımacılığa ve nakliyat sigortalarına) hız ve etkinlik kazandırmasının beklendiğini belirtmiştir.

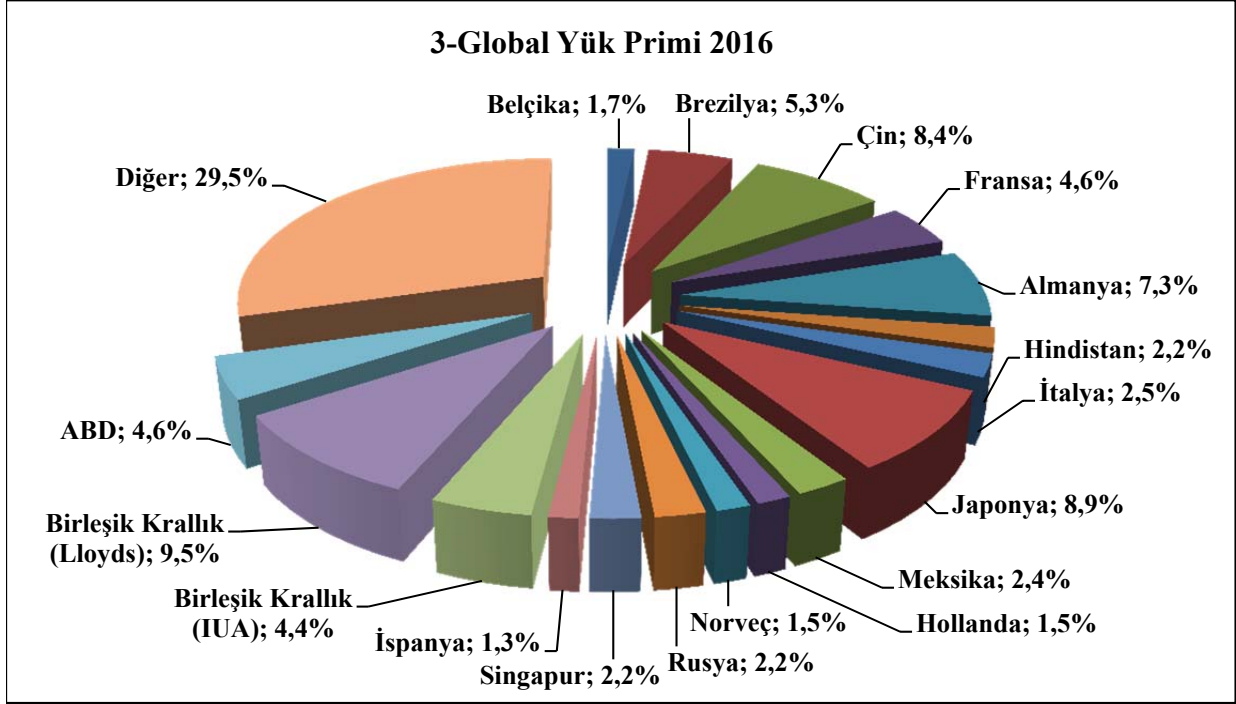
Yük Sigortaları

Yük Komitesi Başkanı Nick Derrick⁷, konuşmasına, yük sigortası primlerinin 2016 yılında

sistem üzerinde kopyalanabileceği ve blok zinciri çalıştıran bilgisayar ağı tarafından denetlenebileceği, dolayısıyla nakliyat sigortacıları tarafından da kullanılabilirliği düşünüyor. Blok zincir, ileri teknoloji bir işlem kayıt yöntemi, ileri bir yazılım teknolojisidir. Burada dijital hale getirilen verilerin kaydı, veri tabanında (tek bir defter gibi) dağıtık bir şekilde (merkezi değil) tutuluyor, herkes birbirine, blok, bir bütünü oluşturan parçalar şeklinde bağlanıyor ve birbirini takip ediyor. Veriler herkeste var, ancak verinin sahibini, sadece verinin kendisi biliyor. Veri silinmiyor, güncellenmiyor, verinin arkasına bir blok eklenmesi ise, tüm blokların izniyle gerçekleşiyor. Burada tarafların arada hiçbir aracı olmaksızın, birbirlerine güven duyabileceği bir ortamda maliyetlerin düşürülmesi hedefleniyor.

⁷ Konferansın bitiminden sonra, görev süresi sona eren Nick Derrick, Yük Komitesi Başkanlığını, Sean M. Dalton'a devretmiştir.

2015 yılına göre son yıllarda güçlenen ABD Dolarından kaynaklanan kur etkisiyle- %6 düşüş gösterdiğine dikkat çekerek başlamıştır. Derrick, konuşmasının devamında, 3 no.lu grafikte de görüleceği üzere, global yük primlerinin yaklaşık %45'inin, sırasıyla İngiltere, Japonya, Çin, Almanya ve Brezilya (bölge olarak ise yaklaşık %75'inin Avrupa ve Asya) tarafından üretildiğini belirtmiştir. 2016 yılında emtia fiyatlarının -2017 yılında yönünü hafif bir toparlanmayla yukarı çevirsede- düşüş yönlü hareket ettiğini dile getiren Başkan, emtia fiyatlarındaki bu düşüşün, temelde ihracata dayalı (özellikle Çin gibi, ihracat için ithalat) büyümeyi hedefleyen ülkelerde yaratılan aşırı kapasiteye bağlı olarak, emtia ithalatının azaltılmasından kaynaklandığını ifade etmiştir. Konuşmasının devamında özellikle petrol fiyatlarındaki düşüşün nakliyat yük piyasasında önemli ölçüde kapasite fazlalığına yol açtığı hususuna da değinen Derrick, bu konuyla ilgili verdiği örnekte, üç yıl önce ham petrol taşınan bir tankerde değeri 250 milyon ABD Doları olan yükün, 2016 yılında 100 milyon ABD Dolarına indiğini, buna bağlı olarak uluslararası yük sigortaları primlerinde düşüşlerin görüldüğünü belirtmiştir. Bunun yanı sıra deprem, sel, yangın, fırtına gibi doğal afet sonuçlarının hissedildiği süreç içerisinde, çok sayıda



sigorta konusunun etkilenmesi durumuna vurgu yapan Başkan, özellikle son yıllarda sıklıkla görülmeye başlanan kasırgalar gibi şiddetli hava olaylarının nakliyat sigortacılarını, artan kümül riski sebebiyle, daha fazla düşünmeye ittiğini ifade etmiştir. Başkan, yük sigortalarında kümül riskinin ölçülmesi ile ilgili yapılacak modelleme çalışmalarında ise, ileri teknolojiden, akıllı sistemlerden yararlanılabileceğinin altını çizdikten sonra, yük sigortalarında kümül riski ile ilgili olarak daha çok deniz ve hava limanlarında biriken yükler ile büyük bir konteynır gemisindeki yükler itibariyle karşılaşıldığına işaret etmiştir. Başkan ayrıca, yük sigortalarında kümül riskinin anlaşılması için öncelikle; sevk edi-

len yüklerin türleri (mamul, yarı mamul, hammadde, dökme yükü, koteynır yükü gibi), miktarları, ne zaman sevk edileceği (dönemler), nereden nereye gideceği gibi hususların belirlenmesinin de gerekli olduğunu belirtmiştir.

Kümüül riski ile ilgili konuşmasının son bölümünde, Yük Komitesi Başkanı Derrick, Nagoya (Japonya), Guangzhou (Çin), Plaquemines [LA] (ABD), Bremerhaven (Almanya), New Orleans (ABD), Pascagoula [MS] (ABD), Beaumont [TX] (ABD), Houston [TX] (ABD) ve La Havre (Fransa) limanlarının, sırasıyla, konum (fırtına ve deprem riski), yük türleri (değerli yükler), ve limanda bekleme/depolama süreleri bakımından, kümül hasar riski

içerdiğine dikkat çekmiştir. Hanjin Nakliyat Şirketinin (Güney Kore) iflasına da değinen Başkan, 2016 yılında iflas eden, dolayısıyla gemileri limanlara kabul edilmeyen Hanjin Nakliyat Şirketine ait gemilerde bulunan yüklerin, sigortalılara teslim edilememesi, geç teslim edilmesi, ek depolama masraflarının ortaya çıkması gibi sorunları, yük klotları (donatanların iflası istisnası, gecikme istisnası, taşıma, taşıma süresinin sona ermesi, gönderme masrafları, sigortalının görevi)⁸ kapsamında

⁸ 4.6. Gemi sahipleri, idarecileri, kiracıları veya işleticilerin ödeme güçlerini yitirmeleri veya mali yüklenimlerini yerine getirememelerinin, seferin olağan devamına engel olduğunun, sigorta edilen şey gemiye yüklenirken sigortalıya bildirildiği veya sigortalının bunu işi gereği bilmesi gereken hallerde, gemi sahipleri,

idarecileri, kiracıları veya işleticilerin ödeme gücünü yitirmesi veya mali yüklenimlerini yerine getirememelerinin neden olduğu ziya, hasar veya masraf istisnadır. 4.5. Sigortalı bir rizikodan olsa bile yakın nedeni gecikme olan ziya, hasar veya masraf istisnadır. (yukarıdaki 2. Kloz Müşterek Avarya, gereği ödenebilen masraflar hariç) 8.3. (Taşıma) Bu sigorta [yukarıda belirlenen sona erme hallerine ve aşağıdaki 9.Kloz hükümlerine bağlı olarak] sigortalının denetimi dışında gecikme, herhangi bir sapma, zorunlu boşaltma, tekrar yükleme veya aktarma ve navlun sözleşmesinde gemi sahibi kiracılarına tanınmış bir hakkın kullanılmasından doğan yolculuktaki her hangi bir değişiklik sırasında yürürlükte kalır.” 9. Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi Kloz: Eğer sigortalının denetimi dışındaki olaylardan dolayı, taşıma sözleşmesi burada yazılı varma yerinden başka bir liman veya yerde ya da taşıma yukarıda 8. klozda belirlendiği gibi malın tesliminden önce başka bir şekilde sona ererse, hemen sigortacılara haber verilmezse, bu sigorta da sona erer. Sigortanın devamı istenirse, hemen sigortacılara bildirmek ve istenirse bir ek prime bağlı olmak koşuluyla, bu sigorta ya 9.1. mal bu liman veya yerde satılincaya ve teslim edilinceye kadar ya da özellikle başka türlü kararlaştırılmadıkça, sigortalı malın bu liman veya yere varmasını izleyen 60 günlük sürenin sonuna kadar, bunlardan hangisi daha önce olursa, ya da 9.2. eğer mal sözü edilen bu 60 günlük süre [veya onun kararlaştırılan herhangi bir uzantısı] içinde burada yazılı varma yerine veya başka herhangi varma yerine gönderilirse, yukarıdaki 8. Kloz'un hükümlerine uygun olarak sona erene kadar yürürlükte kalır.” 12. Gönderme Masrafları Kloz: Bu sigorta kapsamındaki bir tehlikenin gerçekleşmesi sonucu, sigortalı sefer burada belirlenen liman veya yerden başka bir yerde sona erdiğinde, sigortacılar sigorta edilen şeyin boşaltma, depolama ve burada [sigorta poliçesinde] belirlenmiş varma yerine gönderilmesi için yapılan makul ve uygun her türlü ek masrafları sigortalıya tazmin ederler. Müşterek Avarya ve Kurtarma Masraflarına uygulanmayan bu 12.Kloz yukarıdaki 4,5,6 ve 7. klozlarda belirlenen istisnalara bağlı olup sigortalı veya adamlarının kusuru, ihmali, ödeme gücünü yitirmesi veya mali kusurlarından doğan masrafları kapsamaz.” 16. Sigortalının Görevi

ele almıştır. Hanjin Nakliyat Şirketinin iflasının, deniz taşımacılığı yapan firmalar arasında birleşmeleri ve ittifakları teşvik ettiğini vurgulayan Başkan, mevcut konjonktürde yeni taşıma şirketlerinin de mali sıkıntılarla karşılaşmasının mümkün olduğunu, özellikle küçük ve orta ölçekteki taşıma firmaları için durumun belirsiz olduğunu, bu nedenle, sigortaya konu taşımanın değerlendirilmesinde, nakliyat sigortacılarının, sigortalıları vasıtasıyla, taşıma firmalarının en güncel bilgilerini temin etmelerinin bu gibi sorunların ortaya çıkmasına mani olacağını ifade etmiştir. Başkan konuşmasının son bölümünde, Nakliyat Sigortalarının dünya ekonomisindeki büyüme ve iyileşme ile doğrudan bağlantılı olduğunu, bu konudaki ekonomik ve sosyal gelişmelere son derece duyarlı davrandığını, özellikle 2012 yılından sonra her yıl -2016 yılında olduğu gibi- dünya mal ve hizmet üretiminde (ekonomik büyümede) ılımlı bir büyüme sergilendiğini, dünya mal ticaretinde bekle-

Kloz: Bu sigorta kapsamında tazmin edilebilir zarar bakımından 16.1. zararı önleme veya azaltma amacıyla makul olabilecek önlemleri almak , ve 16.2. taşıyıcılara, yükün saklamak ya da korunmak üzere bırakıldığı diğer kişilere veya diğer üçüncü kişilere karşı bütün hakların gereği gibi korunmasını ve kullanılmasını sağlamak sigortalı, onun adamları ve temsilcilerinin görevidir. Sigortacılar bu görevlerin yerine getirilmesi için makul ve uygun olarak yapılan bütün masrafları, bu sigorta kapsamında tazmin edilebilen herhangi bir zarara ek olarak, sigortalıya öderler.”

nen canlılığın sağlanmadığını ve önümüzdeki birkaç yılın da bu şekilde devam etmesinin beklendiğini ifade etmiştir.

Tekne Sigortaları

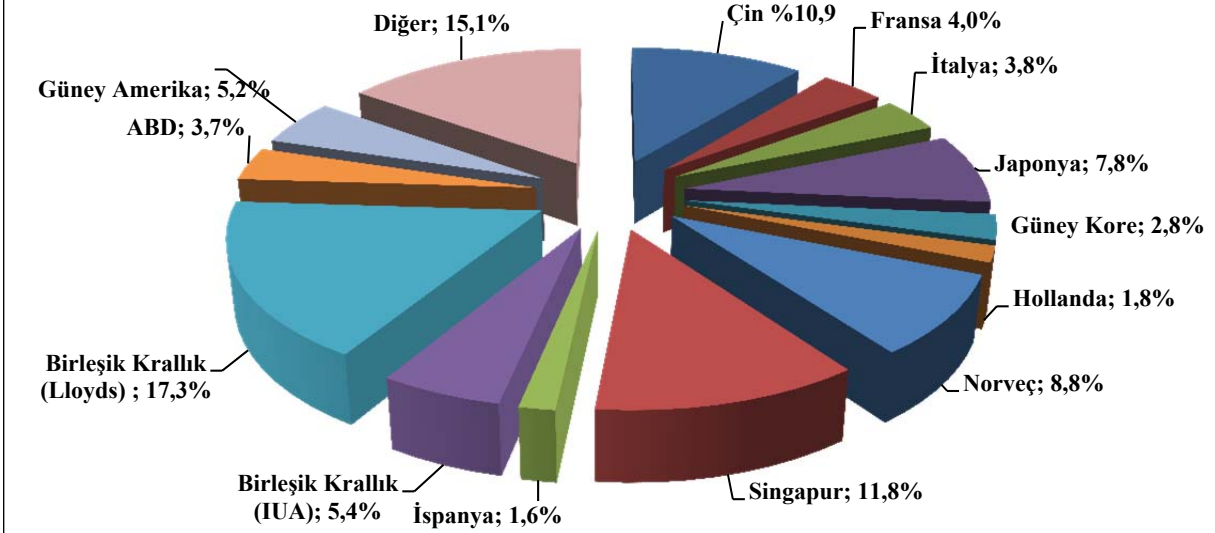
Tekne Komitesi Başkanı Mark Edmondson, tekne priminin 2016 yılında 2015 yılına göre, tekne bedellerinde yaşanan düşüslere ve sefere çıkmayan tekne sayısındaki artışa bağlı olarak, %10 düşüş gösterdiğini, ticarete hala istenen canlanmanın sağlanmadığını ve belirsizliğin sürdüğünü dile getirmiştir.

Edmondson, 4 no.lu grafikte de görüleceği üzere, global tekne primlerinin yaklaşık %55'inin, sırasıyla İngiltere, Singapur, Çin, Norveç⁹ (bölge olarak ise yaklaşık %90'ının Avrupa ve Asya) tarafından üretildiğini belirtmiştir. Edmondson, arz fazlalığının devam ettiği tekne sigorta piyasasında, tanker, kuru dökme yük ve konteyner gemi hacimlerinin -ölçek uygulamaları kapsamında¹⁰ - büyümeye devam ettiğine; bunun da kapasite artışına yol açarak navlunlar üzerine düşürücü yönde baskı kurduğuna vurgu yapmıştır. Tekne inşaat siparişinde tanker ve dökme yük gemilerinin sayı olarak baskın durumda

⁹ Norveç, Danimarka, Finlandiya ve İsveç (Nordic/İskandinavya) oranlarının toplamıdır.

¹⁰ Ölçek ekonomisi kapsamında büyük hacimli gemiler ile taşıma, malın ve hizmetin birim fiyatını düşürücü etki yapmaktadır.

4-Global Tekne Primi 2016



olduğuna işaret eden Başkan, tekne inşaatlarında, gecikmeler, iptaller ve mevcut siparişlerin tekrar görüşülmesine ilişkin belirsizliklerin sürdüğünü ve sipariş defterinde tonaj ve sayı olarak sırasıyla, Çin, Kore ve Japon tersanelerinin hâkimiyetinin devam ettiğini ve bu üç ülkenin hem sayı hem de tonaj olarak dünya sipariş defterinin %85'ini temsil ettiğini ifade etmiştir.

2016 yılının başında İran'ın barışçıl nükleer faaliyetler içerisinde olduğu ve gerekli önlemleri aldığı gerekçesiyle kaldırılan yaptırımların sonuçlarından da söz eden Edmondson, yılın ilk yarısında İran'dan özellikle Avrupa ve Asya'ya tankerlerle ham petrol taşımacılığında önemli artışlar kaydedildiğini ancak bu artış sürecinin, yılın ikinci yarısından itibaren -gerçekleşen si-

yasi gelişmelere bağlı olarak taşıma şirketlerinin ihtiyatlı yaklaşımları nedeniyle¹¹ düşüşe geçtiğini, tankerle yük taşımalarının, yaptırımların kaldırılmadan önceki seviyelerine döndüğünü, dile getirmiştir.

Tekne Komitesi Başkanı, yaptırımlar konusunun ticaret hukukunun konularından biri olmanın ötesine geçtiğini, uluslararası ticareti kısıtlayan yaptırımların hali hazırda yirmiden fazla ülkeyi kapsadığını, konunun özellikle yaptırım uygulamada hukuka uygunluk şartını gözetme bakımından

¹¹ İran'ın balistik füze geliştirme programı kapsamında yaptığı füze fırlatma denemelerine özellikle ABD sert tepki göstermiştir. Ayrıca, ABD borsalarına ve bankalarına doğrudan bağlantılı olan denizcilik firmalarının, para cezasına maruz kalmamak için temkinli davranması, dolayısıyla gemilerin İran limanlarına uğramaması da kaldırılan yaptırımların etkinliğini azaltmaktadır.

tüm dünya hukukçuları tarafından enine boyuna ele alınmasını gerekli kıldığını ifade etmiştir.

Konuşmasının son bölümünde korsanlık olaylarına da temas eden Edmondson, gemilerin dünya denizlerinde güvenli seyrinin uluslararası ticaretin işleyişi açısından çok önemli olduğunu, son yıllarda azalma eğiliminde olsa da deniz haydutluğu (korsanlık) olaylarının hala denizcilik sektörü için -özellikle mürettebatın fidye için kaçırılması ve petrol ürünleri taşıyan tankerlerin kaçırılarak başka gemilere yükün aktarılması gibi tehdit olmayı sürdürdüğünü, Güney Doğu Asya'da ve Batı Afrika'da deniz haydutluğu (korsanlık) olaylarının alınan güvenlik önlemlerine rağmen görülmeye devam ettiğini belirtmiştir.

Hasar Önleme

Konuşmasına, nakliyat sigortalarında hasar yönetiminin önemine vurgu yaparak başlayan Hasar Önleme Komitesi Başkanı David Taylor, İngiliz Deniz Kanunu'nun 1. Maddesinde yer alan nakliyat sigorta sözleşmelerinin bir tazminat sözleşmesi olduğunu hatırlattıktan sonra, hasar yönetim sürecindeki etkinliğin bir bakıma sigortacının sınavı olduğunu, sigortacının, bilgisinin ve hasar ödeme yeteneğinin ölçüldüğünü, sigortalının, nakliyat sigortacısının sergilediği, tanıttığı ve sattığı ürünün tam olarak ne işe yaradığını ve ihtiyacını giderip gidermediğini anladığını ve bu testin sonucuna göre de tercih yaptığını ifade etmiştir.

Konuşmasının devamında Başkan, sigortalının hasarını iyi yöneterek zamanında ve hızlı bir şekilde tazmin etmenin, o nakliyat sigortacısına karşı duyulan güveni artırdığını ve taraflar arasında işbirliğini geliştirerek satışların yükselmesine katkı yaptığını dile getirmiştir. Konteynır hasarlarının önlenmesine de değinen Taylor, konteynır içerisinde taşınan, yüksek bedelli ilaç ve elektronik cihaz gibi yüklerin, bozulma ve hırsızlık hasarlarına maruz kalma olasılıklarının yüksek olduğunu, geçmişte nakliyat sigortacılarının karşılaştığı bu tür hasarların artık konteynır içerisine yerleştirilen sensörler vasıtasıyla izlenerek kontrol edildiğini ve bunun da hasarları ön-

lediğini belirtmiştir. Başkan, yine aynı şekilde, mamul yükler için konteynır içine asılan kurutucu paket veya dökme yükler için yükün üzerine örtülen battaniye haline getirilerek kullanılan kurutucuların da küflenme, kekleşme, topaklanma, korozyon gibi rutubet, nemlenme hasarlarının önlenmesinde etkili olduğunu ifade etmiştir.

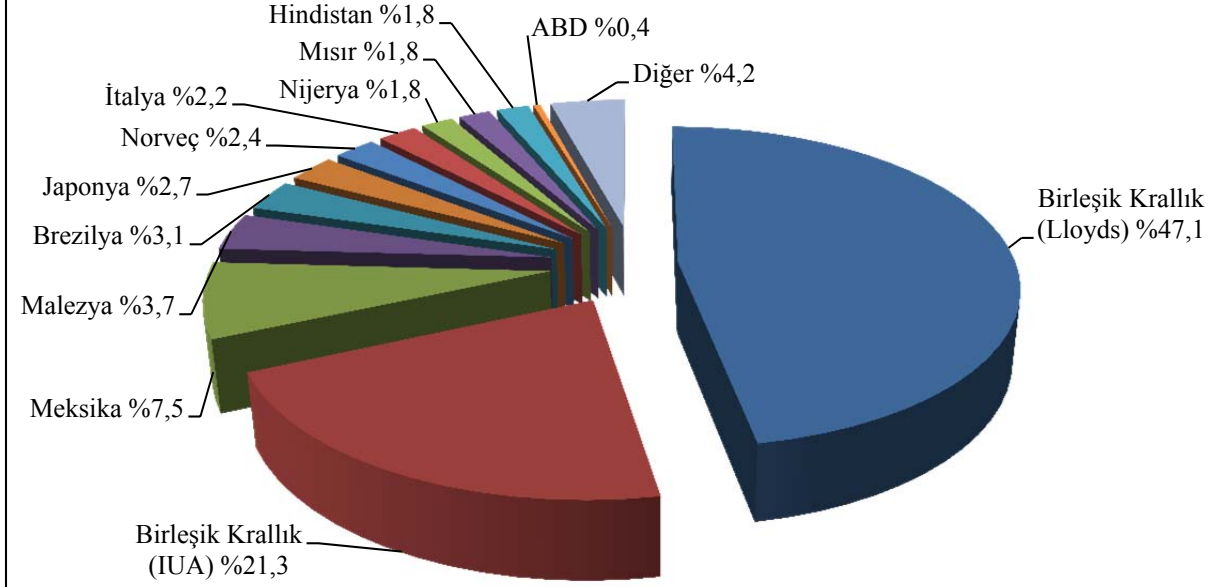
Ölümcül feribot kazalarından da bahseden Taylor, bu tür kazaların halihazırda nakliyat sigortacıları için sorun olmaya devam ettiğini, her yıl yaklaşık 3.000 insanın hayatını kaybettiği bu ölümcül kazaların %80'inin, son 15 yıldır, Bangladeş, Kongo Demokratik Cumhuriyeti, Kongo Cumhuriyeti, Endonezya, Filipinler ve Tanzania'da yaşandığını ve bu kazaların %88'inin ve ölümlerin %98'inin insan hatasından kaynaklandığını belirtmiştir. Başkan, yolcularla birlikte biner araçları taşıyan tek gövdeli (monohull) gemilerde ve filipino banca motorlarda (dar gövdeli tekneler) yapılan taşımaların son derece güvensiz olduğunu, sıcak, nemli, tropik bölgelerde yapılan söz konusu taşımalarda ortaya çıkan zararın önlenmesinin, eğitim ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO: International Maritime Organization) kurallarına uyumda sıkı denetimlerle mümkün olacağını dile getirmiştir.

Taylor, konuşmasının son bölümünde, deniz taşımacı-

lığından kaynaklı çevreye ve insan sağlığına verilen zararı azaltmak amacıyla, Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından, gemilere daha düşük kükürtlü akaryakıt kullanma zorunluluğu getirildiğini ve 1 Ocak 2020 yılından itibaren %0.50 m/m küresel kükürt üst sınırının uygulanacağını belirtmiştir. Başkan, donatana ek maliyet getirecek söz konusu uygulamanın uzun dönemde çevre ve insan sağlığı açısından büyük faydalar sağlayacağını ve nakliyat sigortacıları açısından da söz konusu uygulamanın tekne sigortaları çerçevesinde karşılaşılan makine arızası hasarlarının frekansını azaltıcı etki yapmasının beklendiğini ifade etmiştir. Ayrıca, 2020 yılından itibaren, öngörülen düşük kükürt sınırına uymayan gemilerin "denize elverişsiz" sayılacağını, bunun da nakliyat sigortalarını etkileyeceğinin altını çizen Başkan, nakliyat tekne ve yük sigortalarında "sigorta konusunun denize elverişliliği hususunun denize elverişsizlik nedeniyle oluşan hasarlardan sorumlu olmayacağını dile getirmiştir.¹²

¹² Tekne ve Yük Sigortalarında özel şart olarak kullanılan standart Tekne ve Yük Klotlarında yer alan hükümlere göre, Tekne Sigortalarında; "Sigortalı, donatan ve gemi işletmecileri, geminin, sigortacının kabul ettiği bir Sınıflandırma Kuruluşu'na bağlı olması, sınıfının korunması ve geminin denize elverişliliğine ilişkin olarak bu kuruluş tarafından yapılan tavsiye, talep ve kısıtlamaların zamanında yerine

5-Global Offshore Enerji Primi 2016



Enerji ve Offshore Sigortaları

Denizde veya kıyıda petrol ve doğal gazın aranması, sondajı, çıkarılması ve taşınması ile ilgili riskleri temin eden Enerji ve Offshore Sigortalarının 2016 yılı prim üretiminin, bir önceki yıla göre, %21'lik

getirilmesiyle yükümlüdürler. Bu yükümlülüğün ihlali halinde, sigortacılar yazılı olarak aksini kabul etmemişlerse, ihlâl tarihinden itibaren sorumluluktan kurtulur." Yük sigortalarında ise, "sigortalının, yükün taşındığı geminin, diğer deniz taşıtının, hazır sandığın(konteynırın) veya kapalı kasanın denize elverişsiz ve taşınmakta olan yüke uygun olmaması, ve sigortalı veya onun adına hareket eden adamlarının geminin denize elverişsizliğinden ve yüke uygunsuzluğundan yüklemeye anında haberdar olmaları halinde, sigortacının bu durum nedeniyle ortaya çıkacak ziya, hasar veya masraftan sorumlu olmayacağı ifade edilmektedir."

bir düşüş kaydettiğini ifade eden Enerji ve Offshore Sigortaları Komitesi Başkanı James McDonald, bunun temel sebebinin, düşük petrol fiyatları ve buna bağlı olarak ertelenen ve iptal edilen projeler olduğunu belirtmiştir. Başkan prim üretiminin, yukarıdaki 5 no.lu grafikte görüldüğü üzere, yaklaşık %70'nin İngiliz (Londra) piyasası tarafından gerçekleştirildiğini ifade etmiştir.

Sonuç

Konferansın kapanış konuşmasında, Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği'nin Başkanı Dieter Berg, halihazırda dünyanın gerek ekonomik gerek siyasi gerekse de teknolojik bakımdan çok önemli bir değişim süreci içerisinde bulunduğunu, bu sürecin

nakliyat sigortacıları için dünya ekonomisinin büyüme hızındaki ivme kaybı ve ticari korumacılık gibi tehditleri, Çin'in, "Bir Kuşak Bir Yol" başlıklı ticaret projesi ve ileri teknoloji uygulamaları gibi fırsatları içerdiğini belirttiikten sonra, nice ekonomik badirelerin atlatılmasına yardım eden yeterli mesleki bilgi ve tecrübeye sahip olan nakliyat sigortacılarının, söz konusu fırsatlardan etkin bir şekilde yararlanarak söz konusu tehditlerin etkisini azaltacaklarını dile getirmiştir.

Bülent AKYÜZ
Millî Reasürans T.A.Ş.

Yabancı Basından SEÇMELER

Tüm Bu Hasarlar Nereye Gitti?

2017 yılının üçüncü çeyreğinde meydana gelen doğal afetler karşısında, sektördeki birçok gözlemci gibi AM Best de bu afetlerin ne şekilde sonuçlanacağına dair endişe dolu bir bekleyişe girmiştir. Sektörde, herkesin malumu olduğu üzere, hasarlar söz konusu olduğunda kesin tahmin yapmak son derece zordur. Harvey, Irma ve Maria Kasırgaları tarih boyunca karşılaşılmış en maliyetli olayların

arasında anılacağı gibi, hasar süreçlerinin de karmaşık ve uzun olması beklenmektedir. 19 Eylül 2017 tarihinde meydana gelen Orta Meksika Depremi ise, maddi ve finansal kayıpların yanı sıra, önemli bir insanlık trajedisine neden olmuştur. İşte bu noktada reasürans devreye girmektedir. Thomas Caldecot Chubb'ın sözlerine göre "Eğer hasar olmasaydı, prim de olmazdı". Sektör, kişilere ve işletmelere

yeniden yapılanma süreçlerinde yardımcı olmaktadır.

Reasürörler, doğal afet sonrası toparlanma sürecinde her zaman önemli görevler üstlenmişlerdir. Geçtiğimiz beş yıl içerisinde sermaye piyasaları, "alternatif sermaye" sağlamak suretiyle, daha önemli bir rol üstlenmiştir.

AM Best'in global reasürörlere yönelik araştırmasında, özellikle teminat karşılıklı reasürans işlemleri (collateralized

reinsurance) ağırlıklı olmak üzere, alternatif sermayenin şirketlerin bu aşırı şiddetli olaylar zinciri nedeniyle üstlendikleri net hasarların azaltılmasında kayda değer bir etkisi olduğu görülmüştür.

Bu kapsamda AM Best, Bermuda piyasasında faaliyet gösteren şirketler de dâhil, değerlendirmelerinde yer alan reasürörler tarafından sağlanan verilere bazı varsayımların da yansıtılması suretiyle; 2017 yılına ilişkin teknik sonuçlar, net gelir ve özsermaye kârlılık oranı gibi göstergelerin hesaplandığı bir dizi çalışma yapmıştır. Analizler güncel ve daha detaylı bilgi edinildikçe yeniden düzenlenerek geliştirilmektedir. Bu noktada, AM Best, mevcut verilerin afet hasarlarının sektör üzerindeki nicel etkisinin belirlenmesi konusunda yeterli seviyeye ulaştığı görüşünden yola çıkarak söz konusu raporu yayımlamıştır.

Şirket özelindeki veriler paylaşılabilir olsa bile, sektör geneli değerlendirildiğinde Harvey, Irma ve Maria kasırgaları ile Meksika Depremi nedeniyle şirketlerin toplamda yaklaşık 90 milyar ABD Doları tutarında karşılık ayırdıkları gözlenmektedir. Bu rakamın haber başlıklarında yer alan model sonuçlarına göre belirlenmiş tutarların çok altında olduğu görülmektedir. Bu durum, hangi tarafın daha güvenilir olduğuna dair akıllarda soru işareti yaratmıştır.

Geçmişe bakıldığında, doğal afetlerden kaynaklanan hasarların, zaman içinde önemli boyutlara gelmesi pek de az rastlanan bir durum değildir. Hasarların karmaşık yapısı bu hususta belirleyici faktör olmaktadır. Yaşanan kasırga olaylarının karmaşıklığını göz önünde bulundurursak, hasarların gelişiminin önümüzdeki seneye sarkması hiç de sürpriz olmayacaktır.

90 milyar ABD Doları olarak raporlanan tutarı çıkış noktası olarak alırsak, reasürans şirketlerinin doğal afet hasarları nedeniyle üstlenmesi beklenen net tutarın 20-25 milyar ABD doları aralığında olduğu düşünülmektedir. 90 milyar ABD Dolarının yaklaşık olarak yarısının sigorta şirketlerinin konservasyonunda kalacağı, 20-25 milyar ABD Doları kadarının ise teminat karşılıklı retrosesyon işlemleri (collateralized retro) kapsamında alternatif sermaye tarafından üstlenileceği tahmin edilmektedir.

2016 yılı sonu itibariyle doğal afet hasarlarının global reasürans sermayesi üzerindeki etkisi %1-%15 aralığında olmuştur. Medyan oran ise %8'dir. Hasarların kümülatif etkisinin şirketlerin özkaynaklarında genel olarak brüt ve net oranlar açısından %5 ile %8 fark yarattığı görülmekteyken; bu farklılığının bazı şirketler için daha yüksek olduğu ve bir örnekte %23'lere kadar çıktığı kaydedilmiştir.

Hasarların gelir üzerindeki etkisini ölçerken, toplam net doğal afet hasarlarının 2016 yılının toplam gelirine bölünmesi suretiyle hesaplanan oran göz önüne alınmıştır. Bu oran bize şirketlerin kayıplarını, son yıllardaki gelirleri baz alınarak ne kadar bir sürede geri kazanacaklarını göstermiştir. Bu çalışmada, doğal afet hasarları sonrasında fiyatların seyrinin şirketlerin gelirleri üzerindeki etkisinin henüz belli olmaması nedeniyle 2016 yılı gelirleri kullanılmıştır. Bu çerçevede yapılan hesaplama sonucu elde edilen sektör ortalaması 1.23 seviyesindedir. Bu sonuca göre, şirketlerin söz konusu hasarlar için yaptıkları ödemeleri telafi edebilmeleri için 5 çeyrek dönem geçmesi gerekmektedir. Ödenen hasarların telafi süreci, fiyatlarda yapılacak artırımlara bağlı olarak daha kısa süreceği gibi, bazı şirketler için 2 ya da 3 yıl kadar devam edebilecektir. Bu çalışma tamamen gözlemlenmiş verilere dayanmaktadır; kimi şirketler için gelirlerin güncelleştirilmesi veya yeniden ayarlanması konusunda itirazlar söz konusu olabilir.

AM Best'in analizine göre, 2017 yılında reasürans piyasasının gelir ve kârlılığı değerlendirildiğinde, birleşik oranın %110 olduğu, sermaye kârlılığı oranının ise %0 ile -%5 arasında seyrettiği gözlenmiştir. Bu oranlar, çok parlak olmakla beraber, son 5 yıllık birleşik oranın yaklaşık %91

ve ortalama özkaynak karlılığının %11 olduğu ve mevcut koşullar göz önünde bulundurulduğunda, belirgin bir kötüleşme göstermemektedir. Birleşik oran en son ve Yeni Zelanda Depremi, Japonya Depremi ve Tayland'ı etkileyen selin meydana geldiği 2011 yılında %100'ün üzerine çıkmıştır. 2017 yılı hasarları, her ne kadar teknik gelirleri büyük oranda aşındırarak bazı şirketler için "en kötü senaryo"yu oluşturmaktaysa da, piyasa dinamikleri ve fiyatlar üzerinde uzun vadeli bir etki yaratacak seviyeye ulaşamamıştır. Ancak alternatif sermayenin önemli ölçüdeki katılımı ve bu

kapasitenin kendine has özellikleri kasırga hasarlarını özel kılan unsur olmuştur. Alternatif sermayenin hasarlara karşı göstereceği tepki gerek yakın, gerekse uzun vadede piyasa dinamikleri üzerinde kilit rol oynayacaktır.

AM Best'in reasürans sektörü için "olumsuz" görünüm değerlendirmesini devam ettirmesinin nedeni, sektörün gelir seviyesi ve rekabetçi piyasa koşullarının yarattığı baskıdır. AM Best'e göre sektörün riske göre ayarlanmış sermayesi hala güçlü seviyededir. Şu ana kadar, hasarlarla ilgili sürpriz bir gelişme kaydedilmemiş ve reasürans şirketlerinin derece-

lendirme notlarında bir değişiklik yapılmamıştır. Bazı şirketler 2017 yılında sermayelerinin bir kısmını hasarlar nedeniyle nominal anlamda kaybetmeler bile, bu büyük bir sermaye kaybı olmamış ve durum sektör için bir problem yaratmamıştır. AM Best'in esas kaygısı, şirketlerin gelir profili ve profilin seyrinin zorlanmaya devam etmesi ve 2017 yılının, 5 yıllık ortalama özsermaye kârlılığını olumsuz etkilemesidir.

Global Reinsurance
Çvr:Arda AKYÜZ