

Tarih: Temmuz 2005

Milli Reasürans T.A.Ş.

adına sahibi

Cahit NOMER

İnceleme Kurulu
BAŞKAN

Barbaros YALÇIN
ÜYE

Hüseyin YUNAK
ÜYE

Candan EVREN
ÜYE

Ali N. YÜCEL
ÜYE

Feridun ÖZÜNAL

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Y. Kemâl ÇUHACI

İnceleme Kurulu Sekreteri

Gonca GÜNiŞİK

Basın Yayın Koordinatörü

Ebru FERAY

Dizgi

Gonca GÜNiŞİK

Kapak Dizaynı

Umut SİLE

Renk Ayrımı

OLUŞUR GRAFİK

Baskı

CEYMA MATBAASI

Matbaacılar Sitesi

Yüzyıl Mah. 4. Cad. No.123

Bağcılar - İstanbul

Merkez

Teşvikiye Cad.43/57

34367 Teşvikiye / İstanbul

Tel : 0-212-231 47 30 / 3 hat

E-mail : reasuror@millire.com.tr

Internet: <http://www.millire.com.tr>

Yayın Türü: Yaygın yayın

3 ayda bir yayınlanır.

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

İÇİNDEKİLER

Zorunlu Trafik Sigortası Tarife ve Talimatlarının Geçirdiği Aşamalar ve Bugünkü Durumu	4
Avrupa'da Terör Teminatı: Sigorta ve Reasürans Şirketleri Açısından Zorluklar	15
2004, Doğal Afetlerde Büyük Artışların Kaydedildiği Bir Yıl Olmuştur	29
En Kötü Durum Senaryosu	32

Reasürör Gözüyle

Motorlu Araç Üçüncü Şahıs Sorumluluk Sigortası veya yaygın olarak bilindiği üzere Zorunlu Trafik Sigortası, tarihsel olarak halihazırdaki en eski zorunlu sigorta uygulamalarından birisidir. Araç sahibi, kullanıcısı ve işletenin, üçüncü şahısların mağduriyetine yol açabilecek eylemlerinden doğabilecek sorumluluklarını teminat altına alan bu sigortalar, hemen hemen tüm zorunlu sigortalarda olduğu gibi, Bedenî veya Maddî zarara yol açan eylemin sorumlusunun malî yetersizliğine bağlı olarak, zarara uğramış olan kişi veya kişilerin tazminatsız kalma durumunu önleme amacındadır. Dergimizin bu sayısında, Sayın Hilmi Karamercan, “Zorunlu Trafik Sigortası Tarife ve Talimatlarının Geçirdiği Aşamalar ve Bugünkü Durumu” adlı çalışmasında, ülkemizde uygulanmakta olan Zorunlu Trafik Sigortası’nın geçirmiş olduğu aşamalar ve son durumu hakkında ayrıntılı bilgi vermekte, bunun yanı sıra, araç sahibi, kullanıcı veya işletenin, poliçe dönemi içerisindeki tazminat/prim oranına bağlı olarak, kendilerine uygulanan Ödül ve Ceza sistemi veya “Bonus-Malus Sistemi”ni açıklamaktadır.

Yabancı Basından Haberler bölümünde ise, son birkaç yıldır yaygın olumsuz etkileri bakımından gelişmiş-azgelişmiş, doğu-batı, her dinden ve inanıştan insanları, aralarında fark gözetmeksizin, aynı ölçüde etkileyen terör riski hakkındaki, “Avrupa’da Terör Teminatı: Sigorta ve Reasürans Şirketleri Açısından Zorluklar” adlı bir çeviri yer almaktadır. İnsan eliyle meydana gelen afetler kapsamında değerlendirilmekle birlikte, modellemesi yapılamayan veya yapılması son derece güç olan terör riski, her zaman gündemde olmakla birlikte, 11 Eylül 2001 tarihinde New York’taki İkiz Kuleler’e yapılan saldırıdan sonra, özellikle sigorta ve reasürans çevrelerinde üzerinde en fazla durulan sorunlardan biri haline gelmiştir. Söz konusu çalışmada, terör riskinin kısaca gelişimi, diğer risklerle nitelik bakımından karşılaştırılması, terör teminatına ilişkin zorluklar ve çözümler hakkında bilgiler verilerek, teröre karşı sigorta ve reasürans çevrelerindeki yaklaşımlar ele alınmaktadır.

Yabancı Basından Haberler bölümünde yer alan, “2004, Doğal Afetlerde Büyük Artışların Kaydedildiği Bir Yıl Olmuştur” adlı diğer çeviride ise, 2004 yılında doğal ve insan eliyle meydana gelen afetlere değinilmektedir. Bu çalışmada, gerek insan kaybı, gerekse sigortalı hasar bakımından en büyük 20 afet, meydana geldiği coğrafi bölge ve zaman açısından belirtilmekte, meydana geliş sıklığı açısından doğal afetlerde belirgin bir artışın gözlenmekte olduğu ifade edilmektedir. Büyük bir oranda çevre katliamına bağlı iklim değişikliklerinden kaynaklanan doğal afetler, 2004 yılında rekor düzeye erişmiştir ve önümüzdeki yıllarda, özellikle ormanların yok edilmesini önleyici ciddi tedbirler alınmadığı takdirde, bu nitelikteki olayların yeni rekorlar kırması sürpriz olmayacaktır.

Bu bölümde yer alan, “En Kötü Durum Senaryosu” adlı son çeviri ise, sigorta ve reasürans şirketlerinin teminat vermek durumunda oldukları afet ölçüsündeki risklere ilişkin modelleme çalışmaları üzerinedir ve terör ve doğa olayları ile ilgili yapılan bu çalışmalara ilişkin gelişmeler ele alınmaktadır.

Zorunlu Trafik Sigortası Tarife ve Talimatlarının Geçirdiği Aşamalar ve Bugünkü Durumu

Günlük hayatta kısaca “**Trafik Sigortası**” olarak bahsettiğimiz “**Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası**” ülkemizde ilk kez, **11.05.1953** tarihinde kabul edilerek yürürlüğe giren **6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK)** ile sigortacılık faaliyetlerinin içine dahil olmuştur.

Adı geçen Yasanın 51. Maddesi gereğince, “motorlu nakil vasıtalarının sahipleri bunların kullanılmasından üçüncü şahıslar aleyhine doğacak zararları telâfi etmek üzere, nakil vasıtaları için münferit şekilde veya grup halinde mali mesuliyet sigorta mukavelesi akdine mecburdurlar.”

Bu yazının ana konusunu teşkil etmemekle birlikte, yukarıda belirtilen yasa hükmünde iki nokta dikkatimizi çekmektedir.

Bunların ilki, sigorta yaptırma yükümlülüğünün “**motorlu araç sahibinde**” olmasıdır. Bu yükümlülük yasanın

uygulanmaya başladığı tarihten sonra yapılan yorumlar ve yargı kararları sonucunda değişiklik geçirmiş ve bugün “işleten”e yüklenen bir ödev haline dönüşmüştür.

Diğeri ise birden fazla araç sahiplerine tanınan “**grup halinde mali mesuliyet sigorta**” poliçesi düzenleme imkânıdır.

Şu an yürürlükte bulunan Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliği ile Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatına göre, birden fazla araç sahibi olanlara “**grup halinde**” poliçe düzenlenmektedir.

1953 yılında yürürlüğe giren bu ilk Trafik Sigortamızın yapısını yansıtmaması bakımından, adı geçen Tarife ile ilgili düzenleme aşağıda gösterilmiştir.

Aşağıda belirtilen tarifeye baktığımızda, günümüze kadar geçen 52 yıllık süre zarfında araç türlerindeki gelişmeler sonucu, araç cinslerine yapılan ilâveler ile; tedavi masraflarının bedeni zararlardan bağımsız olarak ayrı bir teminat başlığı altında kişi başına ve olay başına limitlerle sigorta güvencesine alınması dışında, Zorunlu Trafik Sigortamız köklü bir değişim geçirmemiştir.

Araç Cinsi	Bedeni Zarar	Maddi Zarar
	Kaza Başına TL	Kaza Başına TL
Motorsiklet	2 000	1 000
Otomobiller	5 000	2 000
Kamyonet, Kamyon		
Ve 10 kişiye kadar		
Oturacak yeri olanlar	10 000	2 000
Tramvay, Trolleybüs	20 000	2 000
25 kişiye kadar otobüs	15 000	2 000
25 kişiden fazla otobüs	20 000	2 000

Bugün yürürlükte olan 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun 85-111 maddeleri "Hukuki Sorumluluk ve Sigorta" başlığı altında, zorunlu sigorta konusunun yasal kaynağını teşkil etmektedir.

Günümüzde mali sorumluluk sigortası yaptırma yükümlülüğü, anılan yasanın 91. Maddesi gereği "**işletenler**"e (sigorta ettiren) getirilmiş bir zorunluluktur.

Diğer taraftan, anılan Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları, teminat tutarları ile tarife ve talimatları, Hazine Müsteşarlığı'nın bağlı bulunduğu bakanlık tarafından tespit edilir ve Resmi Gazete'de yayımlanır. (KTK Md. 93/1)

Zorunlu Tarife ve Talimatların Geçirdiği Değişiklikler

13.10.1983 tarihinde kabul edilen ve uygulaması bugün sürdürülen 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, sigortacılığı ilgilendiren hükümleri bakımından 31.10.1990, 17.10.1996 ve 21.05.1997 tarihlerinde muhtelif değişikliklere uğramıştır.

Hasarsızlık İndirimi Dönemi İle Tanışma

Yasanın geçirdiği değişiklikleri takiben Trafik Sigortası Tarife ve Talimatları'nda da değişikliklere gidilmesi, yasal düzenleme gereği kaçınılmaz olmaktadır. Bu konuda yaşa-

nan ilk önemli değişiklik, 1.7.1990 tarihinde yürürlüğe giren Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatı'nda gözlenmiştir.

90'lı yılların hemen başlangıcında ülkemiz, hatırlanacağı üzere, "**Serbest Tarife**" düzeni ile tanışmıştır.

1.5.1990 tarihinde tarife serbestisine geçilmiş ve uygulamaya Kaza ve Nakliyat Branşları ile başlamıştır. Her ne kadar Zorunlu Trafik Sigortası **tarife serbesti dışında** tutulmuşsa da, o tarihe gelinceye kadar tasdik türü tarifelerin sigortalılarda yaratmış olduğu hissiyattan ötürü, serbest tarife düzeni ile başlayan **fiyat indirimi** rüzgarından, zorunlu sigorta da dolaylı olarak nasibini almış ve sigortacılığımız zorunlu sigortada ilk defa "**İllere Göre Trafik Yoğunluğu İndirimi**" ile "**Tazminat Talebine Konu Olmayan Araç İşletenlerine İndirim**" uygulaması ile karşılaşmıştır.

1.7.1990 tarihinde yürürlüğe giren Tarife ve Talimata göre, pratikte "**Hasarsızlık İndirimi**" şeklinde adlandırılan "**Tazminat Talebine Konu Olmayan Araç İşletenlerine İndirim Klotz**"u, aşağıda gösterildiği şekilde kaleme alınmıştır :

"İşbu poliçe ile zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırılmış araç için aşağıdaki süreler içinde herhangi bir tazminat talebi vukuu bulunmaması halinde; yenileme

gününde mer'i tarife primleri üzerinden işletene aşağıdaki hasarsızlık indirimleri uygulanır:

1. İndirim Oranları :

- a- Birinci 12 aylık süreden sonra yenilenmesi halinde % 10,
- b- İkinci 12 aylık süreden sonra yenilenmesi halinde % 20,
- c- Üçüncü ve müteakip 12 aylık sürelerden sonra yenilenmesi halinde % 30.

2. Kısa süreli sigortalarda hasarsızlık indirimi uygulanmaz.

3. Bu indirimler aracın işleteni takip eder. İndirime hak kazanmış bir işleten aracı başkasına devreder ve o aracın sigortası süresi içinde aynı araç türünde başka bir aracın işleteni olarak yeni bir sigorta talep eder ise indirim hakkı devam eder.

4. Hasar ihbarının yapıldığı tarihten sonra yapılacak yenilemelerde indirim uygulanmaz.

5. İşleteni değişen aracın poliçesi, Genel Şartların 8.Maddesine göre, feshedilmeyip yeni işleten için devamı sağlanmış ise, o yıl için yapılmış indirim geri alınmaz. Sigortanın yenilenmesi indirimsiz olarak yapılır."

Bir sonraki değişiklik dönemi gelinceye kadar, yukarıda belirtilen Klotz'un uygulaması çok fazla sorun yaratmamış; uygulayıcıların şikayet ve

yakınmalarına neden olacak mahiyette olmamıştır.

Hasarsızlık İndirimi ve Zamlı Prim Uygulaması

17.10.1996 tarihinde yapılan Karayolları Trafik Kanunu değişikliğini takiben Zorunlu Trafik Sigortası uygulamasına, **“Hasarsızlık İndirimi ve Zamlı Prim Uygulaması”**, sigortacılıktaki yaygın anılışı ile **“Bonus ve Malus Sistemi”** dahil edilmiştir.

Adıgeçen yasada yapılan değişiklikten sonra, Hazine Müsteşarlığı, Zorunlu Trafik Sigortasının Tarife ve Talimatını hazırlarken; **“tarife ve talimatların tespitinde sigorta süresi içinde herhangi bir hasar ödemesine neden olmayan işletenlerin primlerinin indirilmesi yoluyla ödüllendirilmesi; hasar ödemesine neden olan işletenlerin primlerinin yükseltilmesi yoluyla cezalandırılması”** ilkesine uymak zorundadır. (KTK Md. 93/2).

Belirtilen bu yasal düzenleme sonucu, Hazine Müsteşarlığı tarafından hazırlanan ve 10.3.1997 tarihinde yürürlüğe giren tarife ve talimata göre, **“Hasarsızlık İndirimi ve Zorunlu Prim Uygulaması”** aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir:

“Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası yaptırılmış araçların işletenine, sigorta süresince herhangi bir tazminat ödemesi gerçekleşmemesi halinde

hasarsızlık indirimi yapılırken, tazminat ödemesine yol açan her bir kaza için zamlı prim uygulaması gerçekleştirilir.

Şirket veya acente değişikliği halinde, prime uygulananca indirim veya zam oranının tespiti amacıyla sigortalı, araç ruhsat sureti ve son üç yılda kadarki sigorta poliçeleri örnekleri ile, önceki şirket veya acentelerden temin edeceği Hasar Durum Belgeleri’ni sigorta yapacağı şirket veya acenteye ibraz etmekle yükümlüdür. Sigorta şirketi bu yükümlülüğü yerine getirmeyenler için, birinci basamaktan prim uygular.

Basamak No	Prim (%)	Hasar Durumu
1	175	3 ve sonrası kazalarda
2	150	2 kazada
3	125	1 kazada
4	100	-
5	90	1 yıl hasarsızlıkta
6	80	2 yıl hasarsızlıkta
7	70	3 ve sonraki yıllar hasarsızlıkta

İlk kez sigorta yaptıranlara, 4. basamaktan %100 prim uygulanır.

Hasarsızlık halinde, her yıl prim oranı bir basamak indirilir. Sigorta sürecindeki her hasar ödemesi için ise müteakip sigorta poliçesinde prim oranı bir basamak yükseltilir.

Hasarsızlık indirimi veya

zamlı primi uygulaması aracın işletenini takip eder. İndirime hak kazanmış veya zamlı prim uygulamasına konu bir işleten, aracı başkasına devreder ve o aracın işleteni olarak yeni bir sigorta talep ederse, indirim hakkı veya zamlı prim uygulaması devam ettirilir.

Genel Şartların 9. Maddesine göre feshedilmeyip yeni işleten için devamı sağlanan poliçelerle ilgili olarak, hasarsızlık halinde sigorta şirketlerince prim indirimi geri alınmaz; zamlı prim uygulaması halinde ise sigortalı tarafından prim farkı talep edilmez. Sigortanın yenilenmesi halinde eski poliçedeki hasarsızlık indirimi ve-

ya zamlı prim uygulaması dikkate alınmaz.

Bir önceki poliçenin bitim tarihinde yenilenmeyen poliçelere hasarsızlık indirimi uygulanmaz”.

Yukarıda belirtilen talimatın yürürlüğe girdiği 10 Mart 1997 tarihi düşünüldüğünde, yeni tarife ve talimatın öngör-

düğü **Bonus ve Malus Sistemi**, sigorta sektörü için gerçekten çok köklü bir değişiklik niteliğindedir.

Nitekim yurtdışı oto sorumluluk ve kasko sigortalarının değişmez kuralı olan Bonus ve Malus, bugün dahi ülkemizin kasko sigortası uygulamasının içinde bir kaç cılız girişimin dışında uygulama bakımından yaygınlaşmamış haldedir. Bu nedenle, o tarih için oto sorumluluk sigortasında Bonus ve Malus Sistemi'nden bahsetmek, hakikaten çok büyük bir gelişme olmuştur.

Ancak bu yeniliğe rağmen, o yıllarda sigorta şirketlerinin bilgisayar altyapıları düşünüldüğü zaman, yukarıda belirtilen tarife ve talimatın maddeten uygulanabilmesi mümkün olmamıştır.

Öncelikle, işletenlerin sözleşme yaptıkları sigorta şirketini değiştirmeleri halinde **Hasar Durum Belgesi** temin etmek bir sorun, elde edememek ayrı bir sorun olarak karşımıza çıkmıştır.

O günlerde sigorta sektörünün, Tarife ve Talimatın öngördüğü bilgileri alacağı, doğru olarak besleneceği bir kaynağı bulunmamaktadır. Diğer taraftan herhangi bir sigorta şirketinin anılan tarife ve talimata uygun hareket etmek için göstereceği çaba, sadece kendi poliçeleriyle sınırlı kalmakta, şirket değişikliklerinde **Hasar Durum Belgesi** uygulamasının kont-

rolü mümkün olamamaktadır.

Bu nedenlerle, başka bir sigorta şirketinden gelebilecek Trafik Poliçesi yenilemelerinde ortak bir bilgi merkezinin bulunmaması ve konunun sigorta şirketleri / acentelerine kendi yöntemlerine göre uygulamalarına bırakılmış olması; zamlı prim tatbikatını daha ilk günden kullanılamaz hale getirmiştir.

Buna kaşılık, her dönem gündemde olan "**rekabet şartları**" gerekçesiyle tüm şirketler / acenteler kimi bilerek ve isteyerek, kimi ise yukarıda belirtilen imkasızlıktan ötürü uygulamada, tarife ve talimatın sadece **Bonus** tarafını tatbik etmişler, buna mukabil **Malus** tarafını uygulamanın başladığı ilk günlerden itibaren ihmal etmişlerdir.

Sigorta sektörünün yaşadığı bu kontrolsüz dönem, bu arada faaliyetlerine Hazine tarafından son verilen sigorta şirketlerinden poliçe düzenlenmiş olan işletenlerin çaresizliği, TRAMER'in (Trafik Sigortası Bilgi Merkezi) etkin şekilde çalışmaya başladığı tarih olan 1 Temmuz 2004 tarihine kadar, içinden çıkılmayacak bir sistemsizlik şeklinde sürmüştür.

Trafik Hizmetleri Bilgi Merkezi (TRAMER)

Yaşanan tüm bu olumsuzlukları sona erdirmek amacıyla kurulan **TRAMER** ile;

Trafik Sigortası uygulamasında birliğin sağlanması, sigorta sahtekârlıklarının önlenmesi, sigorta sistemine olan güvenin artırılması, sigortasını yaptırmamış motorlu araç işletenlerinin tespiti amaçlanmıştır.

Sigorta sektörü trafik sigortasında yıllardır yaşadığı sıkıntılardan bir an önce kurtulmak maksadıyla TRAMER'e gerçekten çok ciddi destek sağlamıştır. Sigorta şirketlerinin tamamının mutabakatıyla yola çıkan TRAMER'in kısa süredeki uygulamalarıyla sektör, bu sigortanın prim geliri artışındaki olumlu etkilerini hissedecek duruma gelmiştir.

Hazine Müsteşarlığı, ilk olumlu adımı 2004 yılında yürürlüğe koyduğu tarife ve talimat ile yıllardır süregelen **Trafik Fark Zeyilnamesi** uygulamasına son vererek atmış ve 01.07.2004 tarihinden sonra TRAMER'in bilfiil devreye girmesi sonucunda, Zorunlu Trafik Sigortası'nın tarife ve talimatı, uygulama birliğini tam olarak sağlamış bulunmaktadır.

Kaydedilen bu önemli gelişmeleri gösterir nitelikte olduğu için son iki yılın, yani 2004 ve 2005 yıllarının Trafik Sigortası Tarife ve Talimatları, karşılaştırmalı olarak aşağıda gösterilmiştir.

2004 Yılı Tarife ve Talimatı

1. İlk kez sigorta yaptırılanlara 4. basamağa göre prim uygulanır.
2. Hasarsızlık halinde her yıl prim oranı bir basamak indirilir. Sigorta süresindeki her tazminat ödemesi için ise, müteakip sigorta sözleşmesinde prim oranı bir basamak yükseltir.
3. Hasar durumu nedeniyle yapılan prim indirimleri veya zamlı prim uygulaması aracın işleteni takip eder.
4. Zorunlu Karayolları Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlarına göre işletenin değişmesi halinde feshedilmeyip yeni işleten için devamı sağlanan sigorta sözleşmelerindeki mevcut indirim veya artırımlar korunur.
5. Yok.
6. Bir önceki sigorta sözleşmesinin bitim tarihinde yenilenmeyen sigorta sözleşmelerine hasarsızlık indirimi uygulanmaz.
7. Sigorta sözleşmesinin bitim tarihinden itibaren bir ay içinde yenilenmemesi durumunda müteakip sigorta sözleşmesinde prim oranı iki basamak daha yüksektir.
8. Yok.
9. Yok.
10. Yok.
- 11/12. İndirime hak kazanmış veya zamlı prime konu bir işleten aracı başkasına devreder ve devredilen aracın sigorta süresi içinde başka bir aracın işleteni olarak yeni bir sigorta talep ederse, indirim hakkı veya zamlı prim uygulaması devam ettirilir.

2005 Yılı Tarife ve Talimatı

1. İşleten sıfatıyla ilk kez trafiğe araç çıkaracaklar için dördüncü basamaktan prim uygulanır.
2. Sigorta sözleşme süresi içinde işleten için herhangi bir tazminat ödemesi yapılmaması durumunda müteakip sigorta sözleşmesinde uygulanacak prim indirimi oranı bir üst basamağa göre belirlenir. Sigorta süresi içinde meydana gelen her tazminat ödemesi için ise, müteakip sigorta sözleşmesinde uygulanacak prim artırımı oranı bir alt basamağa göre belirlenir.
3. Tazminat ödemesi nedeniyle yapılan prim indirimi veya artırımı uygulaması işleteni takip eder.
4. Aracın satılması halinde aracı satın alan işleten, satış tarihinden itibaren otuz gün içinde zorunlu trafik sigortası yaptırmak zorundadır. Bu işletenin aracın satış işleminden itibaren sigorta yapma yükümlülüğünü yerine getirmediği her otuz gün için sigorta sözleşmesinde prim oranı bir basamak indirilir.
5. Bir araç işletenine ait birden fazla motorlu aracın bulunması ya da birden fazla motorlu aracın bir teşebbüsün ünvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen bilette işletilmesi halinde, her bir araç için ayrı bir sigorta sözleşmesi yaptırılır ve uygulanacak olan prim basamağı her bir araç için tespit edilir.
6. Hasarsızlık indirimine hak kazanan araç işletenin sigorta sözleşmesini bitim tarihinde yenilenmemesi durumunda müteakip sigorta sözleşmesinde dördüncü basamaktan prim uygulanır.
7. Bu araç işletenin sigorta sözleşmesinin bitim tarihinden itibaren yenileme işlemini gerçekleştirmediği her otuz gün için müteakip sigorta sözleşmesinde prim oranı bir basamak indirilir.
8. Prim artırımı uygulanan araç işletenin sigorta sözleşmesini bitim tarihinde yenilenmemesi durumunda müteakip sigorta sözleşmesinde prim artırımı oranı bir alt basamağa göre belirlenir.
9. Bu araç işletenin sigorta sözleşmesinin bitim tarihinden itibaren yenileme işlemini gerçekleştirmediği her otuz gün için müteakip sigorta sözleşmesinde prim oranı bir basamak daha indirilir.
10. Sözleşme süresi içinde işletenin değişmesi halinde sigorta sözleşmesi işletenin değiştiği tarihten itibaren on gün sonra münfesihi olur.
11. Hasarsızlık indirimine hak kazanmış bir işleten,
 - a) Aracı başkasına devreder ve devir nedeniyle fesholan sigorta sözleşmesinin fesih tarihinden itibaren 2 yıl (730 gün) içinde aynı araç türünde başka bir aracın işleteni olarak yeni bir sigorta talep ederse, indirim hakkı devam eder.
 - b) Aracı başkasına devreder ve farklı araç türünde başka bir sigorta talep ederse, bu işleten için düzenlenecek sigorta sözleşmesine ilk kez trafikte yer alan araç işletenlerine ilişkin A.1.3. maddesinde yer alan hükümler uygulanır.
12. Prim artırımına konu bir işleten aracı başkasına devreder ve herhangi bir araç türünde başka bir aracın işleteni olarak yeni bir sigorta talep ederse, prim artırımını basamağı, süre kısıtlaması ile bağlı olmaksızın, kaldığı yerden devam eder.

2005 Tarife Ve Talimatı İle İlgili Düşünceler

Yukarda karşılaştırmalı olarak gösterilen yeni Tarife ve Talimat gerçekten olumlu değişiklikler içermektedir.

Olumlu bu değişikliklerin kaynağında TRAMER yatmaktadır, çünkü bugün artık, ortak uygulamanın dışındaki girişimler TRAMER tarafından yakalanmakta ve gerekli düzeltmeler derhal sağlanmaktadır.

Bütün bu olumlu gelişmelere rağmen, bugün için henüz Zorunlu Trafik Sigortası Tarife ve Talimatı'nda istenilen ölçüde çözümlenememiş, uygulaması sıkıntı yaratan birkaç noktaya bu vesile ile dikkat çekmek istiyoruz.

Bu konular:

- Süresinde yenilenmeyen poliçelere uygulanan prim basamağı.
- Birden fazla araç sahibine uygulanan indirim / artırım basamağı.
- Vefat eden işletenlerin varisleri için uygulanacak kuraların belirsiz olması.
- İlk kez trafiğe çıkan işletenlerin durumu.

Süresinde Yenilenmeyen Poliçelerin Durumu

Şu an geçerli olan Tarife ve Talimatımız, süresi sona eren bir Trafik Sigorta Poliçesinin bittiği gün yenilenmemesi veya bitim tarihinden sonra gelen tarihlerde yenilenmesi nede-

niyle sigorta ettirene / işletene, biten poliçesinin süresi içinde kazandığı hasarsızlık indirimlerini tatbik ettirmemekte ve sanki herhangi bir tazminat ödemesine neden olan bir veya birden fazla olayla sebep olmuşcasına cezalandırmaktadır.

ÖRNEK 1

1 Haziran 2005 tarihinde sigorta sözleşmesi sona eren ve 7. basamakta, yani %20 prim indirimine hak kazanmış bir otomobil işleteni olduğunu varsayalım.

Örneğimizdeki işleten, poliçesini bir önceki poliçesinin bittiği gün olan 1 Haziran 2005 tarihinde yenilerse, geçerli olan Bonus - Malus Sistemine göre ödeyeceği bir yıllık sigorta ücreti 104,83 YTL olmaktadır.

Aynı işleten, herhangi bir nedenle 2 Haziran 2005 tarihinde, yani biten poliçesinden

bir gün sonra yenileme yaptırdığı takdirde, tüm indirim haklarını kaybetmekte ve ilk kez trafiğe çıkan işletenlere uygulanan 4. basamağa inmekte ve ödenmesi gereken bir yıllık sigorta ücreti 131,04 YTL'ye yükselmektedir.

Yenileme tarihi 1 Haziran 2005 olan işletenimiz, 2 Temmuz 2005 tarihinde, yani biten poliçesinden 31 gün sonra yenileme yaptırsa, ödemesi gereken bir yıllık sigorta ücreti 144,14 YTL olmaktadır.

Geçerli Tarife ve Talimata göre hasarsızlık indirimi kazanmış bir işleten, sigorta sözleşmesinin bittiği gün yenileme yaptırmadığı takdirde tüm indirim haklarını kaybetmekte ve yenileme yaptırmadan geçirdiği her otuz günlük süre için de yenileme poliçesine tatbik edilecek prim oranı bir basamak indirilmektedir.

Örnek olarak verilen bu durumun tablo şeklindeki görüntüsü şöyledir:

Yenileme Tarihi	Basamak	Hasarsızlık İndirimi(%)	Prim Artırımı (%)	Yenileme Ücreti (YTL)
1 Haziran 2005	7	20	-	104,83
2 Haziran 2005	4	-	-	131,04
1 Temmuz 2005	3	-	10	144,14
31 Temmuz 2005	2	-	20	157,25
30 Ağustos 2005	1	-	40	183,46

Yukarıda yer alan tablodan anlaşılacağı üzere, gereken özeni göstermiş ve yıllardan beri herhangi bir tazminat ödemesine neden olmayan bir işleten, sigorta poliçesini bittiği gün yenilemediği için hemen ertesi günden itibaren tüm indirim haklarını kaybetmekte ve ilk kez trafiğe çıkan işleten ile aynı basamağa getirilmekte; ayrıca yenileme yaptırmadan geçirdiği her otuz gün için de, sanki biten poliçesinde tazminat ödemesini gerektiren bir veya birden fazla olaya neden olmuşcasına yenileme priminde birer basamak indirilerek cezalandırılmaktadır.

ÖRNEK 2

İlk örneğimizde belirttiğimiz işletenin yine, 7. basamakta bulunan poliçesinin 1 Haziran 2005 tarihinde sona erdiğini, ancak bu defa, biten poliçenin süresi içinde üçüncü şahıslara **bir kez tazminat ödemesi** yapılmış olduğunu varsayalım.

Buna göre, yenileme tarihlerine karşılık gelen tarife basamakları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Yenileme Tarihi	Basamak	Hasarsızlık İndirimi(%)	Prim Artırımı (%)	Yenileme Ücreti (YTL)
1 Haziran 2005	6	15	-	111,38
2 Haziran 2005	4	-	-	131,04
1 Temmuz 2005	3	-	10	144,14
31 Temmuz 2005	2	-	20	157,25
30 Ağustos 2005	1	-	40	183,46

ÖRNEK 3

Son olarak, yine 1 Haziran 2005 tarihinde poliçesi sona eren ve biten Trafik Poliçesi 7. basamakta bulunan işletenimizin, biten poliçesinin süresi içinde üçüncü şahıslara **iki kez tazminat ödemesi** yapıldığını varsayalım.

Yenileme Tarihi	Basamak	Hasarsızlık İndirimi (%)	Prim Artırımı (%)	Yenileme Ücreti (YTL)
1 Haziran 2005	5	10	-	117,94
2 Haziran 2005	4	-	-	131,04
1 Temmuz 2005	3	-	10	144,14
31 Temmuz 2005	2	-	20	157,25
30 Ağustos 2005	1	-	40	183,46

Yukarıda verilen örneklerden birincisinde belirtilen işleten, hiçbir hasar ödemesine neden olmadığı halde, sırf poliçesini zamanında yenilememekten dolayı cezalandırılmakta ve müteakip ikinci ve üçüncü örneklerdeki bir ve birden fazla hasar ödemesine neden olan işletenlerle aynı basamaktan tarife uygulamasına tâbi tutulmaktadır.

Bu durum, Karayolları Trafik Kanunu'nun "**tarife ve talimatların tespitinde sigorta süresi içinde herhangi bir hasar ödemesine neden olmayan işletenlerin primlerinin indirilmesi yoluyla ödüllendirilmesi, hasar ödemesine neden olan işletenlerin primlerinin yükseltilmesi yo-**

luyla cezalandırılması" (KTK Md.93) kuralına aykırıdır.

Buna mukabil, yine aynı yasaya göre, "**işletenler, sorumluluklarının karşılama- sını sağlamak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadırlar. Geçerli teminat tutarları üzerinden zorunlu mali sorumluluk sigortası bulunmayan araçlar trafikten men edilir"** (KTK Md. 91).

Mevcut Tarife ve Talimat uygulamamıza göre, Karayolları Trafik Kanunu'nun yukarıda belirtilen açık hükümlerine rağmen poliçenin zamanında yenilenmesini veya geçerli teminat tutarları üzerinden zorunlu mali sorumluluk sigortası bulunmayan işletenlerin cezası; trafikten men

edilmek yerine, Bonus ve Malus Sistemi aracılığı ile verilmemelidir.

Sigorta şirketleri Trafik Hizmetleri Bilgi Merkezi Yönetmeliği gereği düzenledikleri tüm zorunlu trafik sigortası poliçe bilgilerini günlük bir şekilde TRAMER'e ulaştırılmakta ve bu nedenle TRAMER'e ulaşan verilerinin içinde, yukarıda bahsi geçen işletenlerin poliçelerini zamanında yaptırıp yaptırmadıklarına dair bilgiler yenileme gününde mevcut bulunmaktadır.

Zaten bu maksatla TRAMER Yönetim Komitesi'nde İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü'nden bir üye yer almış ve sigortasını yaptırmamış motorlu araç işletenlerine ait bilgilerin koordineli bir şekilde Emniyet Genel Müdürlüğü bilgileriyle birleştirilerek, işletenin/sigorta ettirenin sorumluluk sigortası olmaksızın trafiğe çıkışı önlenmek istenmiştir.

Buna mukabil, hasarsızlık indirimin veya prim artırımının uygulamasının yapıldığı, bir başka deyişle Bonus ve Malus sisteminin tatbik edildiği ülkelerdeki işleyiş incelendiğinde, durumun bizim uygulamamızdan farklı olduğu görülmektedir.

Buna göre: İşletenin/sigorta ettirenin ödüllendirilmesi için sigorta süresi içinde, ki bu süre en az bir yıldır, tazminat ödemesine neden olacak bir kazaya karışmamış olması gerekmektedir.

Buna karşın işletenin/sigorta ettirenin cezalandırılması ise bir yıllık sigorta süresi içinde bir veya birden fazla tazminat ödemesine sebep olduğu kazalar sonucunda poliçesinin yenilenme aşamasında karşımıza çıkmaktadır.

Bonus ve Malus Sistemi'nin esas bakımından işleten / sigorta ettiren özenli, dikkatli, trafik kurallarına uygun hareket ettiği takdirde, ödül hak etmektedir. Buna karşın, gereken özeni göstermediği veya dikkatsiz, tedbirsiz veya trafik kurallarına aykırı bir şekilde aracını sürmesi sonucunda herhangi bir kazaya neden olursa poliçesinin yenilenmesi aşamasında cezalandırılmalıdır.

Bonus ve Malus Sistemi'nin esas, işleten veya sigorta ettirenin özenli, dikkatli ve trafik kurallarına uygun hareket etmesi durumunda ödülü; aracını trafik kurallarına aykırı bir şekilde kullanması sonucu bir kazaya neden olması durumunda, poliçesinin yenilenmesi aşamasında cezalandırılmasına dayanmaktadır.

Buna karşın, hasarsızlık indirimi kimin hak ettiği veya prim artırımına neden olan olay veya olaylara kimin neden olduğunu belirlemek önem kazanmaktadır.

İşletenin / sigorta ettirenin bir gerçek şahıs olması halinde herhangi bir sorun yoktur. İşleten / sigorta ettiren bellidir ve bu gerçek kişi, aracıyla trafikte bulunduğu bir yıllık süre içinde yaptığı eylemleri sonucu hasarsızlık indirimine hak kazanmakta veya prim artırımına neden olacak eylem veya eylemlerden ötürü cezalandırılmaktadır.

İşletenin / sigorta ettirenin yukarıda verilen örnekte olduğu gibi, bir gerçek şahıs olması durumunda hasarsızlık indirimin veya prim artırımının tatbiki kolaydır ve **işleteni/sigorta ettireni takip etmekte** ve kendisine uygulanmaktadır.

Diğer taraftan işletenin/sigorta ettirenin birden fazla gerçek şahıs, tüzel kişilikler, kamu kuruluşu vb. gibi kurumların sevk ve idaresi altındaki araçların hasarsızlık indirimleri veya prim artırımını uygulamalarında işleten / sigorta ettiren bilinmekle birlikte, prim artırımının veya hasarsızlık indiriminin **kimin tarafından**

kazanıldığının tespiti mümkün olmamaktadır.

Bu nedenle işletenin/sigorta ettirenin birden fazla gerçek şahısın biraraya gelerek ortaklaşa kullandıkları araçlarla, tüzel kişiler, kamu kurum ve kuruluşlarına ait araçlarda hasarsızlık indirimi veya prim artırımı **aracı takip etmekte**, ortaklığın sona ermesi veya aracın satılması halinde hasarsızlık indirimi veya prim artırımı sona ermektedir.

İşletenin / sigorta ettirenin biten poliçesini zamanında yenilememesinin hasarsızlık indirimi veya prim artırımı uygulamasına etkisine gelince:

Tekrar etmek gerekirse Bonus ve Malus Sistemi'nin esası, hasar yapan yani tazminat ödenmesine neden olan işleten/sigorta ettirenin poliçesinin yenilenme aşamasında cezalandırılması, buna karşın herhangi bir kazaya neden olmayan işleten/sigorta ettirenin poliçesi yenilenirken ödüllendirilmesidir.

Yukarıda açıklanan nedenlerden ötürü kişisel görüşümüz, süresinde yenilenmeyen sigorta poliçesinin cezası, Trafik Sigortası Tarife ve Talimatı'nın konusu değildir. Çünkü KTK'nun açık hükmü gereği, geçerli sigorta poliçesi bulunmayan araç işletenleri trafikten men edilirler.

Yenilenmeyen süre zarfında sigorta teminatı bulunmadığı için, sigorta tekniği itibarıyla indirimi veya artırımı gereken herhangi bir durum oluş-

mamaktadır. Bu nedenle, yenilememe cezası Tarife ve Talimatın konusu olmamalıdır.

Birden Fazla Araç Sahibi Olma Durumu

Trafik Tarife ve Talimatı birden fazla araç sahibi uygulamasına, "**bir araç işletenine ait birden fazla motorlu aracın bulunması**" şeklinde getirdiği "**işleten**" tanımı ile karışıklık yaratmıştır.

Sigorta yaptırma zorunluluğu KTK gereği, işletene düşen bir yükümlülüktür. Yasaya göre işleten, araç sahibi olan kişidir. İşletenin gerçek veya tüzel şahıs olmasının yasa karşısında bir önemi bulunmamaktadır. Bu nedenle KTK'nda bulunmayan bir araç işleteni şeklindeki işleten tanımının Trafik Tarife ve Talimatında yer alan ifadesi yanlıştır. Çünkü işleteni olmayan bir aracın KTK'a göre sigortasının yaptırılması zorunluluğu da bulunmamaktadır. Dolayısıyla işleten, araç ile birlikte değerlendirilmemeli, bir başka ifade ile; araç ile bağlantılı kılınmamalıdır.

Birden fazla araç sahibi olabilen **işletenin gerçek ve tüzel şahıs** olma ihtimallerine göre Bonus ve Malus Sistemi uygulaması farklılık gösterecektir. Bu konudaki düşüncemiz öneriler kısmında gösterilmiştir.

Vefat Eden İşletenin Durumu

Bu konuda Tarife ve Talimatta herhangi açıklayıcı bir kural yer almamaktadır.

Vefat eden işletenin varisi veya varisleri, kendi adına veya adlarına ölenin kullandığı araç ile ilgili trafik poliçesi yaptırırken ne yapacaklardır? Varis tek kişi ise durum nedir veya müşterek mülkiyet konusunda izlenecek yol ne olmalıdır? Varislerin birden fazla olması durumunda; birinin ilk kez trafiğe çıkan, diğerinin ise önceden süregelen hasarsızlık indirimli/prim artırımlı bir işleten olmaları durumunda uygulama belirsizdir.

İlk Kez Trafiğe Çıkan İşletenler

Mevcut Tarife ve Talimat, ilk kez trafiğe çıkan işletenlere 4. basamaktan, yani yıllık sigorta ücretinin artırımsız veya indirimsiz şekliyle uygulanmasını öngörmektedir.

Bonus ve Malus Sistemi'nin ruhu düşünüldüğünde; herhangi bir hasara neden olmayan işletenlerin ödüllendirilmesi, buna karşın tazminat ödemesine neden olan işletenlerin cezalandırılması olduğuna göre, ilk kez trafiğe çıkan işletenlere 4. basamaktan trafik poliçesi düzenlemek ne derece doğru bir uygulama olmaktadır, tartışılır.

Bu konuda, yabancı uygulama en üst artırım basamağının bir altındaki, yani mevcut Tarife ve Talimata göre 2. basamaktan uygulama yapılması-

nı uygun görmektedir.

Trafiğe ilk kez çıkanların, yıllardan beri deneyim sahibi araç sürücüsü olan işletenlere nazaran daha az tecrübeli oldukları tartışmasız bir gerçektir. Diğer taraftan, gerek yurtiçi, gerekse yurtdışı kaza istatistiklerine göre, genç sürücülerin yaşça daha yukarıda olanlara nispetle daha fazla kazaya neden oldukları gözlenmektedir.

Bu nedenlerle, ilk defa sigorta yaptıran gerçek şahıs işletenlerin 4. basamaktan trafik sigortası yaptırmalarını doğru bulmuyoruz.

Şimdi, buraya kadar yapmış olduğumuz eleştirilere karşılık yararı olacağına inandığımız, tartışılarak olgunlaştırıldıktan sonra sektöre kazandırılacak önerileri görüşlerinize sunmak isteriz.

Öncelikle işletenin gerçek ve gerçek olmayan şahıslar bakımından ayrıştırılması gerekmektedir.

Buna göre;

Gerçek Şahıslar İçin Sistem

Gerçek şahıs bakımından Hasarsızlık İndirimi veya Prim Artırımı gerçek şahsı takip eder.

İlk kez sigorta sözleşmesi düzenlenen gerçek şahıs işletenine birinci basamak primi uygulanır.

Herhangi bir hasar tazminatını gerektiren olayın yaşanmadığı bir yıllık sigorta süresinin sonunda yapılacak ye-

nilemede, işletene, biten sigorta sözleşmesinin bir üst basamağı üzerinden prim tahakkuk ettirilir.

Buna karşın, bir yıllık sigorta süresi zarfında hasar tazminatını gerektiren bir olayın yaşanması, süresi biten poliçenin bir alt basamaktan yenilenmesini gerekli kılar.

Diğer taraftan, aynı bir yıllık süre içerisinde birden fazla tazminatı gerektiren olayların gerçekleşmesi halinde, yenilenecek olan sözleşme her bir hasar tazminatı için bir basamak indirilir.

İşleten, sahip olduğu sigorta sözleşmesini satış, devir veya fesih gibi nedenlerle sona erdirir ise, bulunduğu sigorta basamağı, adigeçen poliçenin bitim tarihine kadar o kişi adına durdurulur ve yine anılan poliçenin bitim tarihine kadar yaptıracığı yeni bir sözleşme için durdurulduğu basamaktan sürdürülür.

İşletenin satış, devir veya fesih gibi nedenle sonlandırıldığı poliçe bitim tarihi içinde yeni bir sözleşme yaptırmaması ve fakat sonlandırılan poliçenin bitim tarihinden sonra yaptıracığı sigorta sözleşmelerinde kendisine uygulanacak olan prim; biten sonlandırılmış poliçenin sigorta basamağına göre her yıl itibarıyla bir alt basamaktan hesaplanır.

Buna karşın, aracı devralan yeni işleten adına düzenlenecek poliçelerde uygulanacak olan sigorta basamağı, yeni

işletenin kendisine ait olan sigorta basamağı dikkate alınarak saptanır.

Diğer taraftan, işletenin vefatı durumunda varisler bakımından mevcut sözleşme şartları poliçenin bitim tarihine kadar olduğu şekliyle korunur. Bitim tarihinden sonra düzenlenecek sigorta sözleşmelerinde yeni işletenin sigorta basamağına göre işlem yapılır.

İşletenin birden fazla araç sahibi olması durumunda; yürürlükte olan ilk sözleşmenin sigorta basamağı, işletenin yaptıracığı diğer sözleşmeler için esas alınır ve her bir poliçenin hasar tazminatı gerektiren olayı anılan ilk poliçe ile ilişkilendirilir.

Böylelikle, yürürlükteki ilk poliçeden sonra düzenlenen diğer poliçelerin her bir hasar tazminat olayı adet olarak dikkate alınır ve ilk poliçenin süresi içinde vukuu bulmuş şekilde değerlendirilir.

Bu nedenle, her bir poliçe yenilenirken ilk poliçenin sigorta basamağı o an hangi sigorta basamağını gösteriyorsa, yenilenecek olan poliçeye o sigorta basamağına göre işlem yapılır.

İlk poliçenin feshi veya yenilenmemesi halinde ise tarih sırasına göre bir sonra gelen poliçe ilk poliçe hükmünü kazanır.

İşletenin kullanmakta olduğu araç türünde meydana gelecek değişikliklerde ve mevcut sözleşmesini sahibi olduğu

yeni araç için sürdürmek istemesi halinde; hak etmiş olduğu sigorta basamağı aynı araç cinsinden olmak şartıyla yeni aracı için geçerli olabileceği gibi, Karayolları Trafik Kanunu'na göre haiz olduğu sürücü belgesi ile kullanımına izin verilen diğer araç türlerinde dahi geçerli olur.

İşletenin, Karayolları Trafik Kanunu'na göre sahibi olduğu sürücü belgesi ile kullanımına izin verilmeyen araçların işleteni olması durumunda, bu işletene ilk sigorta sözleşmesi yapanlara uygulanan kurallar tatbik edilir.

İşletenin yurtdışında hak etmiş olduğu sigorta basamağı, durumunu kanıtlayacağı yazılı belgeye istinaden geçerli olan Tarife ve Talimata uyan sigorta basamağına göre tespit edilir.

Birden Fazla Gerçek Şahıs / Tüzel Şahıs

İşletenin birden fazla gerçek şahıs, tüzel şahıs, kuruluşlar olan oto sorumluluk sigortalarında sigorta basamağı aracı takip eder.

Anılan kişi ve kuruluşların ilk kez yapılacak olan sigortalarında 4. basamağa ait prim uygulanır.

Sigorta sözleşmesinin adı geçen kuruluşlar adına yenilenmesi halinde; hasarsız geçen her bir yıllık süre için yenilemede, biten poliçenin bir üst basamağına göre; buna karşın, hasarlı geçen süre için ise, her bir hasar nedeniyle bir alt basamağa inilerek hesaplanan prim uygulanır.

Sigorta sözleşmesinin feshi, devri veya yenilenmemesi hallerinde ise, anılan işletenle-

re ait sigorta basamağı başka bir sigorta sözleşmesinde kullanılmamak üzere sona erer.

Sonuç olarak önermiş olduğumuz bu yeni sistem, işletenin gerçek ve tek şahıs olması ile -ister gerçek ister tüzel olsun- birden fazla olması esasına üzerine göre kurulup çalışacaktır.

Ayrıca yeni sistemin, şu an TRAMER'in kullanmakta olduğu takip sisteminden daha basit ve kolay olduğu, hem de ödül ve ceza sisteminin ruhuna daha uygun düştüğü aşikâr bir şekilde gözükmektedir.

Hilmi KARAMERCAN
Koç Allianz Sigorta A.Ş.

Yabancı Basından HABERLER

Avrupa'da Terör Teminatı: Sigorta ve Reasürans Şirketleri Açısından Zorluklar

1. Giriş

Terörizm yeni bir olay değildir. 19. Yüzyıldan beri çeşitli Avrupa ülkelerinde çeşitli biçimlerde kendini göstermektedir. Uzun bir süre boyunca terörizm, “politik” nedenlerle seçilmiş, tanınmış kişileri öldürmeyi hedeflemiştir. Bazen aşırı sonuçlar doğurmuş olsa da (I. Dünya Savaşı'nın başlaması gibi) terörizm, sigorta dünyasında üstünde durulması gereken bir tehlike o-

larak görülmemiştir. II. Dünya Savaşı ve onun sonucu olarak Avrupa ve Asya'da meydana gelen büyük çaplı tahribattan beri, sadece Avrupa'da değil tüm dünyada sayısız politik mücadele ve kargaşayla beraber terörizmin sıklığı ve şiddeti de artmış gibi gözükmektedir. Ortaya daha önemli miktarda zarar verecek araçlar çıkmıştır. Terörizm, düşmanı, savaşa başvurmaksızın, derinden yaralamanın yaygın bir yolu haline gelmiştir. Art-

makta olan hasar potansiyeli 11 Eylül'deki trajedi ile doruğa ulaşmıştır.

70'li 80'li ve 90'lı yıllarda Avrupa'da (Almanya, İtalya, Fransa ve İngiltere) kendini gösteren terör saldırılarının ardından 11 Mart 2004'te Madrid'deki bombalama olayı meydana gelmiştir. Bu olay, büyük ölçekli uluslararası terörün Avrupa'ya geri döndüğünün açık bir göstergesi olmuştur. Terörizm tehdidi azalmamaktadır. Tam tersine,

değişik (ulaşılabilen) hükümet kuruluşları ile Control Risks Group ve Executive Analysis gibi özel şirketlerin raporlarının da gösterdiği gibi, dünyanın çeşitli kesimlerinde ciddi anlamda artan politik baskılar bulunmaktadır.

Madrid'deki bombalama olaylarından kısa bir süre sonra, medya, sigortanın maddi zararı nasıl ödeyeceğini tartışmaya başlamıştır. Aynı tarihlerde Dünya Ticaret Merkezi ile ilgili davada 11 Eylül'de hangi sigorta poliçesinin yürürlükte olduğu konusunda karar aşamasına gelmişti. Bu iki faktör, "sigorta ve terörizm" konusunda halkın ilgisinin uyanması ve kamu bilincinin artmasına katkıda bulunmuş olabilir. Her ne kadar İspanya'da 2004 Madrid hasarının çoğunu ödeyecek bir kamu kuruluşu, Consorcio, bulunsa da, olay sigorta ve reasürans şirketleri için bu konuda aktif olmaları, sigortalılar ve devletle birlikte terörizm teminatı ile ilgili tüm sorunları çözmek üzere ele almaları gerektiğine dair bir hatırlatma niteliği taşımıştır. Bu yazı, bu konuyla ilgili görüşleri ve zorlukları ele almayı hedeflemektedir.

2. Terörizm Riski ile İnsan Eliyle Oluşan Diğer Risklerin Karşılaştırılması

Terörizm insan eliyle oluşan bir risktir. Ancak, riskten çok risk sebebi olduğu veya yangın ya da infilak gibi bir

risk içerisinde kendini gösterdiği de söylenebilir. Terörizmin manşetlerde yer almasının ve sigorta sektöründe ayrıca önemli olmasının nedeni, (potansiyel) hasar büyüklüğü ve teröristlerin can veya mala gelecek hasarı maksimuma çıkarma ve hasardan etkilenenlere güvensizlik hissi verme amacıdır. Tabii ki, kasıtlı olarak insan eliyle oluşturulan riskler her zaman sigortalıdır (genellikle kara savaşı istisnası ile), ancak bazen bu tip riskler arasında bulanık bir alan vardır. Potansiyel terör saldırılarının savaş kategorisine girip girmediği sorgulanabilir. Nükleer bomba kullanarak binlerce can almayı hedefleyen bir terör saldırısı da aslında bir savaş değil midir?

Terör saldırıları kasıtlıdır ve çoğunlukla eldeki araçlarla mala veya cana azami zarar vermek amacıyla gerçekleştirilirler. Dünya Ticaret Merkezi saldırısından sonra uygulanan istisnalar hasarın büyüklüğünden kaynaklanmaktadır ve sigorta edilebilirlik sorusunu gündeme getirmiştir. Bazı sigorta ve reasürans şirketleri yeni adıyla "hiper-terörizm" veya "mega-terörizm" in sigortalıdır olmadığını savunmaktadır. Ancak, kasit unsuru terörizmde olduğu kadar kundaklama olaylarında da mevcuttur. Buna rağmen kundaklama, tarih boyunca sigorta şirketlerini riske maruz bırakmaksızın ve istisnalara sığınmalarına neden olmaksızın

teminat altına alınmıştır. Sigorta ve reasürans şirketlerinin uyguladığı istisna, terörizmin tüm sektörü tehlikeye sokacak hasarlara neden olabileceğinin birdenbire fark edilmiş olması gerçeğine dayanmaktadır.

Terörizmin modellemesini yapmak, yangın, fırtına veya depremi modellemekten çok daha zor, hatta neredeyse imkânsızdır; zira, insan eliyle, kasıtlı olarak meydana gelir ve çok şiddetlidir. Yukarıda da belirtildiği gibi, kundaklama her zaman zahmetsiz bir şekilde teminat altına alınmıştır; ancak kundaklama, istatistiklere göre, daha çok diğer yangın hasarlarının yanında yer alan ve dolayısıyla yangın priminin içinde değerlendirilen, sık rastlanan türden bir tehlikedir. Tabii ki, yine de modelleme yapılabilir. Nitekim olağan katastrofik modelleme araçları sağlayanlar (RMS, EQE, AIR, ana brokerler, vs.) tarafından da yapılmıştır. Bu modeller üzerinde fazlaca kafa yorulmuş olmasına rağmen, teröristlerin, modeli yapanların aklına gelmemiş saldırı senaryoları üretilip üretilmeyecekleri sorgulanabilir.

Terörizmin kasıtlı yapısı, onu, diğer tehlikelere oranla, önlenmesi daha güç bir risk konumuna getirmektedir. Sigortacılıkta riskleri, iyi bir risk yönetimi dahilinde sigortalama veya söz konusu risk yönetimi kapsamında riskleri derecelendirerek fiyatlandırma yaklaşımı, terörizm söz konusu

olduğunda başarısız olmaya meyillidir. Teröristler, suça yönelik enerjileri, kararlılıkları ve yeterli mali kaynaklarıyla alınan önlemlerin çoğunu aşabilirler. Önleyici tedbirlerin önemli bir rolü vardır ve bir saldırıyı engellemeye veya (üstesinden gelmek için yapılacak “masraflar” çok yüksekse) sonuçlarını hafifletmeye yardımcı olabilmektedir. Ulusal düzeyde önlemler almanın esasen devletin görevi olduğu unutulmamalıdır.

Yukarıda belirtildiği gibi, sigorta şirketleri açısından temel konu hasarların potansiyel büyüklükleridir. Yakın zamana kadar bu tip büyük hasarlar sadece doğal afetlerden kaynaklanmaktaydı (Swiss Re 2004). Yangın hasarlarının çoğunda can kaybı olmasıyla Dünya Ticaret Merkezi olayı bir binaya çarpan herhangi bir uçağın veya can kaybı içeren çoğu büyük yangınların birden fazla sigorta dalını ilgilendireceğini göstermiştir. Dünya Ticaret Merkezi’nde meydana gelen hasarın en beklenmedik bölümü, hasarın, Mal/İş Durması, Havacılık Tekne ve Sorumluluk, Genel Sorumluluk, İşveren Sorumluluk ve Hayat gibi bir araya gelebilecekleri tahmin edilmeyen sigorta dallarında aynı anda meydana gelmiş olmasıdır.

Ayrıca, Dünya Ticaret Merkezi’ne yapılan saldırı, malî anlamdaki zararın yanısıra halkın hayatında ve malî piyasalarda korkuya ve düzensizlik-

ğe neden olmuştur. Bu olay, kavram olarak düşünülmüş fakat riske karşı önlem alma veya risk yönetimi uygulamalarına nadir olarak uyarlanmış bir gerçeği ortaya koymuştur: Sigorta ile ilgili olaylar, ekonomiyi ve mali piyasaları ve dolayısıyla sigorta şirketlerinin bilançolarının hem aktif hem de pasif bölümlerini etkileyebilmektedir. Ancak, büyük doğal afetler de malî piyasalar üzerinde etki yapabilmektedirler, ama belli aktifleri değişik oranlarda, hatta bazıları olumlu yönde etkilemeleri de mümkün gözükmektedir.

Yukarıda belirtildiği gibi, terörizm hasarları yeterince düşük düzeyde ise, birçok piyasada yangın hasarı içerisinde sorunsuz bir şekilde ödenmiştir. Bugün bile sigorta şirketleri, dünya çapında gerçekleşen nispeten küçük terörizm hasarlarının sigorta sektörü tarafından ödendiğine tanık olmaktadır. Bunun örnekleri Güney Amerika ve Hindistan’ın aşağı bölgelerinde görülmektedir. Havuz (Pool) sistemi veya devlet fonlarının mevcut olduğu yerlerde bunlara özgü istatistikler dahi bulunmaktadır. Sigorta sektörü, hasar dağılım eğrisinde uç noktalarda yer alan, çok büyük çaplı terör olaylarının da olabileceğini öğrenmiştir. Aslında bu gerçek, bundan çok önce, 1993’te meydana gelen ilk Dünya Ticaret Merkezi bombalamasından veya ondan ön-

ceki Londra bombalamalarından da öğrenilebilirdi.

Terörizm yirminci yüzyılda da biliniyordu; ancak, 21. Yüzyılda yeni bir şekil almıştır. Dünya, global boyuttaki politik olaylarla ve daha önce duyulmamış zarar senaryoları için bilim ve teknolojiye yararlanmaya hazır teröristlerle başa çıkmak zorunda olduğu yeni bir çağa girmiştir. Bu çağ, yeni silahlar (uçaklar dahil) ve dünyanın her bir yanına dağılmış malî kaynak sağlayan yeni örgütleriyle terörizmin sınıai çağıdır. Bu olgu daha çok sanayileşmiş devletlerde, özenle seçilmiş hedeflere düzenlenen askeri tipte operasyonlarla birlikte gelişmektedir. Bazı yorumcular bunun terörizmin yeni bir boyutu olduğunu ifade etmek ve küçük/orta ölçekli terörizmden ayırmak amacıyla bu tür terörizmi, yukarıda da belirtildiği gibi, “hiper terörizm” olarak tanımlamaktadır. Dolayısıyla dünya daha önce bilinen bir olayın yeni bir yüzü ile karşı karşıyadır.

Önemli olan şeyin, terörizmin ana nedeni olmayıp, aslında meydana gelen hasarın etkisi ve frekansı mı olduğu üzerinde düşünmek ilginç bir deneyim olabilir. Sigorta endüstrisi, Dünya Ticaret Merkezi’nde meydana gelen terörizm hasarları yerine bu hasarlarla aynı boyutta meydana gelmiş başka hasarlarla da aynı şekilde mücadele etmeyecek miydi?

3. Ulusal Teminatlarla Uluslararası Erişim

Dünya Ticaret Merkezi olayı terörizmin uluslararası yönünü açıkça ortaya koymuştur - fakat terörizm sık sık uluslararası boyutlara zaten ulaşabilmiştir, dolayısıyla bu yeni bir şey değildir. Ancak eskiden, çoğunlukla “orijinal neden” ulusal nitelikteydi veya ulusların dış politikaları vasıtasıyla tetiklenmekteydi. Terörist örgütler artık eskiye oranla daha bir uluslararası nitelik kazanmıştır ve radikal milliyetçilerle bağlantılı ya da “aşırı dinci” yapıdadırlar. “Ulusal” ve “uluslararası” olarak sınıflandırılmalarının gerçekten anlamlı olup olmadığı sorgulanabilir. ABD’nin terörizm konusunda başvurulacak son durak olan TRIA (Terrorism Risk Insurance Act), bu ayırım üzerinde özellikle durmaktadır. Burada, TRIA, büyük ihtimalle, **ulusal teröristlerin** şahit olduğumuz büyüklükte bir hasar oluşturmak istemeyeceklerini veya bunu oluşturamayacaklarını düşünerek hasar büyüklüğü konusunda kısmen bir vekil gibi hizmet vermek suretiyle devrededir. Mal sigortaları gibi ulusal düzeyde terörizmle bir dereceye kadar baş edilebilecek branşlar bulunmaktadır. Nakliyat ve Havacılık sigortaları gibi zaten uluslararası olan ve tüm müzakerelerde milletler üstü unsurlarla karşımıza çıkan diğer branşlarda ise bu zordur. Öte

yandan, Mal sigortaları söz konusu olduğunda bile, çok uluslu global şirketlerin ihtiyaçları ulusal sınırları aşmakta ve kimi zaman ulusal sigorta kapasitesi bu ihtiyaçları gidermekte yetersiz kalmaktadır.

Terörizm ve onun olası teminatının, aynı zamanda, güçlü ulusal özellikleri bulunmaktadır. İlk olarak, sigorta ile ilgili her şey ve özellikle terörizm teminatı, belli bir dereceye kadar yerel Pazar koşullarına ve yasal düzenlemelere bağlıdır. Teminat verilmesi zorunlu olan ve kapsam dışı bırakılmasına izin verilmeyen tehlikeler gibi yasal düzenlemelerle çok sık karşılaşılmaktadır. Bazı ülkelerde terörizm yasal açıdan teminat dışı tutulamamaktadır. ABD’nin çoğu eyaletinde, zorunlu İşveren Sorumluluk sigortalarında terörizm kapsam dışı bırakılmamaktadır. Aynı şekilde, yine ABD’nin çoğu eyaletinde, Mal sigortası poliçelerinde terörizm sadece kısmi olarak kapsam dışı bırakılabilmekte ve çoğu zaman terörün arkasından meydana gelen yangınlara zorunlu olarak teminat verilmektedir. Diğer bir örnek, terörizme her türlü yangın poliçesinde teminat verilmesi zorunlu olan Fransa’dır. Bu durum, daha çok, küçük veya orta çaptaki işler için geçerlidir. Bazı büyük sadece Mal sigortası yapan şirketler bazen bu kısıtlamaları aşmanın yolunu (mutabakatsız poliçeler, hasar fazlası ve eksedan dilimle-

ri, şirket içi çözümler ve kendi kendini sigorta gibi) bulabilmektedir. Ancak bu politika, bu gibi alternatif çözümlerin tam bir teminat sağlamaması ve terörizmin hedef şirket için en yüksek risklerden birisi olması nedeniyle (kendilerine genellikle danışılmayan) hissedarlar açısından çok tehlikelidir.

İkinci olarak, gelişimi veya gelecekteki şekli ne olursa olsun, terörizm her zaman bazı nedenlerden dolayı uluslara veya etnik ya da dini gruplara yakıştırılır: Terörizm, insanların kendilerini küçük düşürmüş veya mağdur edilmiş hissettikleri değişik alanlardaki siyasi mücadelelerin yaygın ve çok kullanılan yeni bir şekli olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak, “davaları” ulusal politikalarından (dış politikalar, içteki toplumsal eksiklikler, sosyal sorunlar) kaynaklandığı için yakın gelecekte de ortadan kalkmayacaktır. Uluslar, git-tikçe artan bir şekilde etkin bir dış politika sergilemekte ve bu nedenle de kurumlar ya da şirket ağları arasında düşman edinme olasılıkları artmaktadır.

Görüldüğü gibi, kuralları koyan devlet otomatik olarak bu işin içindedir ve dolayısıyla her türlü terör faaliyeti için doğal (ve en büyük) hedeftir.

Dahası, korunma ve önleme tedbirlerinin yanı sıra, iç veya dış güvenlik de (ordu, polis, emniyet teşkilatı, vs.) devletin görev alanındadır ve dolayısıyla terörle mücadelede çok

önemli bir rolü bulunmaktadır.

Doğal olarak olayların içinde olmanın yanı sıra, devletin aktif müdahalesi kapasite sorununu nedeniyle oldukça önemlidir. Terörizm hasarlarının potansiyel büyüklüğünün sigorta sektörünün sermayesine oranı, devlet müdahalesini zorunlu kılmaktadır. Devlet, terörizm riski açısından başvurulacak son durak olarak açıkça bir sigorta veya reasürans şirketi gibi hareket etmelidir. Devlet bu rolü açıkça kabul etmese de sonuçta plansız ve zorlayıcı bir şekilde yine son kaynak olmak zorunda kalacaktır.

4. Başlıca Teminat Zorlukları

Dünya Ticaret Merkezine yapılan trajik saldırı, terörizm riskinin toplum, medya, finans ve sigorta sektörü tarafından algılanması açısından çok önemlidir. Hasarın hem yaşamsal hem fiziksel bakımdan benzeri görülmemiş büyüklüğü, terörizm hasarlarının potansiyel şiddetinin fazlasıyla hafife alındığını göstermiştir. Daha önce teröre maruz kalabilecekleri hiç düşünülmeyen iş kolları teröre hedef olmuşlar ve birbiriyle bağlantısız olduğu sanılan iş dalları da kümül oluşturmuşlardır.

Geriye dönüp bakıldığında, 1993 yılındaki ilk Dünya Ticaret Merkezi saldırısı veya 1995 yılındaki Oklahoma bombalamasının sigorta sektörünün kayıtsız tavrını değiştirmemiş

olması şaşırtıcıdır. Çoğunlukla ek bir prim istemeden neredeyse bedavaya terörizm teminatı verilmeye devam edilmiştir. Fakat bazı ülkelerde, örneğin Doğu Avrupa'nın bazı kesimlerinde, terörizm, en azından reasürans korumalarında ve hatta sigorta poliçelerinde genellikle savaşla beraber kapsam dışı bırakılmaya başlanmıştır. Terörizm havuzları oluşturulmuş ülkelerde genellikle standart teminatlarda terörizm doğal olarak kapsam dışı bırakılmaktaydı. Yine de, Londra pazarı gibi özel ve uzman bir Pazar gelişmiştir. Bu gelişme, 80li yıllarda terörizmin sık olarak görüldüğü bölgelere odaklı olarak, standart teminat alamayan ve dolayısıyla nispeten yüksek prim ödemeye hazır kişi ve mülkler düşünülerek başlatılmıştır. Nakliyat ve Havacılık pazarları hariç, terörizmin geleneksel olarak savaş veya grev teminatları içinde yer aldığı ve bu kapsamda fiyatlandırıldığı Mal'a ilişkin olmayan sigorta dallarında genellikle daha az kaygı duyulmaktaydı.

Savaştan vandalizme ve kötü niyetli hareketlere uzanan risk yelpazesi düşünüldüğünde terörizmin tanımı zorluklarla yüklüdür. Belli bir olay veya saldırı ile karşı karşıya kalındığında bunun ilân edilmemiş bir savaş veya terörizm olduğunu belirlemek genellikle mümkündür. Vandalizm ve kötü niyetli hareketler arasındaki çizgi ise oldukça incedir.

Terörizm kapsam dışı tutulurken bile vandalizm ve kötü niyetli hareketler adı altında teminat talep etmek mümkündür. Bazen otomatik olarak verilen, bazen de tercihe bağlı olarak satın alınan Grev, Karışıklık ve Halk Hareketleri teminatı da bazı tartışmalara yol açabilmektedir. Şüpheye düşülen durumlarda o ülkenin yasalarına göre karar verilir ve sonunda mahkemeye kadar gidilebilir.

Diğer bir konu ise, terörizm riskinin Modellendirilmesi ve Fiyatlandırılmasıdır. Doğal felâket modelleri geliştiren ve bu konudaki tecrübelerini bu yeni alanda kullanan satıcılardan ticari modeller temin etmek mümkün olsa da, baş edilmesi zor olan terörizm saldırılarının kasıt taşıyan niteliği gibi terörizm ile ilgili konularda zorluklarla karşılaşmaktadır. Bazı modeller, teröristlerin "uyum sağlayarak öğrenme" davranışlarını taklit eden oyun stratejileri üzerine kurulmuştur, ancak yapabilecekleri oldukça sınırlıdır. "Hiper terörizm"le ilgili yeterli piyasa istatistiğinin bulunmaması (sınırlı tecrübe, yangın istatistiklerinde saklı bulunan hasarlar, riskin doğasındaki değişim ve daha önceki küçük ölçekli terörizme karşı yeni hiper terörizm sebebiyle) doğru bir fiyatlandırma yapmayı imkânsız hale getirmektedir.

Ayrıca, Modelleme ve Fiyatlandırma birçok verinin başarısızlıkla sonuçlanmış dene-

me ve senaryolarla ilgili olmasından dolayı da zordur. Saldırılar hazırlıkları, fazlasıyla hassas doğaları gereği genellikle gizli kalmaktadır. Saldırı, hazırlıklar ve olası hedeflerle ilgili bilgileri bulmak, incelemek ve hepsinden önemlisi, sınırlı bir gruba olsa dahi, halka duyurmak güçtür.

Zira, teröristlerin olası hedef seçimleri etkilenebilir. 1993 yılında gerçekleşen ilk Dünya Ticaret Merkezi saldırısıyla ilgili mahkeme, ikiz kulelerin inşaat yapısı hakkında birçok hassas bilginin medyada ve internette yer alması ile çok daha öldürücü olan ikinci saldırıya ilham kaynağı olmuştur.

Sigorta şirketlerinin, Mal sigortalarına çok fazla odaklanmaktan kaçınmaları ve (istisnalar koyarak veya katı bir kümül kontrolü uygulayarak) kendilerini sadece tek tip bir saldırı riskine karşı korumaları son derece önemlidir. Eğer sadece coğrafi kümül kontrolüne odaklanılırsa, diğer dallar dikkate alınsa dahi, yanlış sonuçlara ulaşılması oldukça muhtemeldir. Hedeflerin geniş bir alana yayılacağını varsayan hasar senaryoları oluşturmak kolaydır. Sigorta sektörünün, aslında farkında olmadan, birçok riski teminat altına aldığı, ve hatta, teminat altına aldığıının farkına varmış olsa bunları istisna olarak belirleyeceği şeyleri teminat altına aldığı ve ancak hasarın gerçekleşmesi sonrasında istisna haline getir-

diği sonucuna varmak oldukça çarpıcıdır. İstisnalar, Pazar Çözümleri (aşağıda anlatılmaktadır) ve devlet müdahalesi, daha çok Mal ve Havacılık sigortalarında yoğunlaşmıştır; çünkü bunlar baş edilmesi nispeten daha kolay olan sigorta dallarıdır. Diğer dallarda, ya teminat vermek hukuki açıdan zorunludur (dolayısıyla istisna koymak mümkün değildir - örneğin ABD'deki İşveren Sorumluluk Sigortası), veya maruz kalma olasılığı belirsizdir (örn. bir bina işletmecisinin Üçüncü Şahıs Sorumluluk sigortası), ya da kümülleri değerlendirmek zordur (Ferdî Kaza sigortası).

Global sigorta şirketleri ve büyük reasürans şirketlerinin de yasal çevre ve teminatlarla ilgili birçok konu ile uğraşması gerekmektedir. Teminat, bazı ülkelerde ve bazı sigorta dallarında kolayca sınırlandırılabilirken, diğerlerinde yasal açıdan zorunlu olabilmekte ve bu da sigorta şirketlerinin riske maruz kalma olasılıklarını kontrol etme yeteneğini kısıtlamaktadır. Teminat zorunlu olmasa bile, terörizme teminat vermek olağan Pazar uygulaması olabilir ve bunu değiştirmek, özellikle de uzun süreli poliçeler söz konusu olduğunda, oldukça zordur. Örneğin, Hayat sigortalarında durum böyledir. Bu dal, büyük ihtimalle, bazı terörizm formlarına (sistemli riske yakın olanlara) en çok maruz kalan dal ve aynı zamanda muhtemelen en hafif-

fe alınan maruz kalma olasılığına sahip daldır.

Nükleer riskler - nükleer tesisler ve herhangi bir kaynaktan gelen nükleer sızıntılar - bazı karışık problemler sunmaktadır. Nükleer tesislerle ilgili terörizm iki şekilde değerlendirilebilir. Pazarların çoğunda bu teminat "nükleer havuzlar (pools)"a dahil edilmektedir. Nükleer havuzlar, genellikle, terörizm konusunda sınırlı Mal ve Sorumluluk teminatı sağladığından, bunun sigorta sektörü açısından büyük sorunlara yol açacağı düşünülmektedir. Ancak, bu durumda risk, eksik sigortalanacak ve eksik fiyatlandırılacaktır. Çoğu pazarda tüm nükleer riskleri bir araya toplamanın mantıklı olduğu düşünülmektedir. İkinci yol ise, Fransa ve İngiltere'de olduğu gibi, bu riskin "terörizm havuzları"na dahil edilmesidir. Bu şekilde risk tamamen sigortalanmış ve fiyatlandırılmış olacaktır. Ancak bazen sanayiciler teminatı pahalı bulup alternatif çözümlere yönelmekte, bu da sigortalıya sadece kısmi bir teminat sağlamakta ve maruz kalınan hasarların, doğru bir fiyatlandırma olmaksızın, "nihai reasürör" olarak devlete geri dönmesine neden olmaktadır. Risklerin bir araya toplanması gereğinin bir istisnası, nükleer santrallerle ilgili terörizm risklerinin büyük bölümünün "nükleer havuzlar (pools)" dahilinde teminat altına alınmasıdır.

Bir nükleer santrale “terörizm havuzları”ndan teminat verilecekse, burada dikkat edilecek en önemli nokta, terörist saldırının - nükleer kazanın olası büyüklüğüne bağlı olarak nükleer santralin çevresinde oluşacak büyük sızıntılar gibi - dolaylı etkilerinin, “terörizm havuzu” yerine, tamamıyla santralin “nükleer havuz”a dahil sorumluluk sigortasınca karşılanmasından emin olunmasıdır. Plan ne olursa olsun, herhangi büyük çaplı bir nükleer senaryoda, Mal ve Sorumluluk teminatı arasında son derece belirgin bir kümül söz konusudur. Bu kümül ve uzun vadeli Ferdi Kaza ve Hayat dallarındaki kümüller, reasürans şirketleri tarafından her zaman dikkate alınmamaktadır. Oysa bunlar, terörizm riskinin değerlendirilmesinde kullanılan analizlerin esasını oluştururlar. Nükleer tesislerle ilgili diğer bir konu da, nükleer santrallerin çevresindeki güvenlik önlemlerinin düzeyidir. Güvenlik nedeniyle bu makalede olası senaryo ve hasarlara değinilmeyecektir, ancak sigorta şirketlerinin teknisyenleri, şirketlerini veya sektörü riske sokmadıklarından emin olmalıdırlar.

Diğer önemli bir konu, nükleer bombalı bir saldırıdan sonra oluşabilecek kirlilik veya daha genel olarak nükleer, biyolojik veya kimyasal (NBK) kirliliklerdir. Bazı ülkelerde (İngiltere) bunlar, standart olarak, özellikle Yangın

poliçelerinde kapsam dışı bırakılırken, diğer ülkelerin poliçelerinde bu hususa değinilmemektedir. Bir aracı kullanamama veya bir mala erişememe durumunun Mal hasarı oluşturduğu ve dolayısıyla teminat altına alındığı savunularak, hasar taleplerinin Yangın poliçeleri veya Motorlu Araç Kasko poliçeleri kapsamında kabul edilebileceği göz ardı edilmemelidir. Bu senaryoda, eğer radyoaktif veya nükleer maddeler ilgili ülkenin sınırları içinde bulunan tesislerden gelmiyorsa, bu hasarı Sorumluluk poliçesi kapsamına dahil etmek çok zor olacaktır. Ancak, bu maddelerin yarattığı kirlilik ve olası hasar büyüklüğü, nükleer santrallerin yaratacağı benzer sonuçları doğuracaktır. Çoğu pazarda reasürans şirketlerinin sadece nükleer tesisleri değil nükleer kirlenmeyi de özellikle Mal sigortalarında ve bazen diğer branşlarda (Kaza, Hayat) kapsam dışı bırakmalarının sebebi budur. Bu konudaki Pazar standartları farklılıklar göstermektedir.

Çok geniş alanlı kirlenme yaratan büyük ölçekli nükleer, biyolojik veya kimyasal nitelikli terör saldırıları söz konusu olduğunda, olası hasar büyüklüğünün katastrofik boyutlarda olacağı açıktır. Bunun sigorta şirketleri açısından anlamı, yine, büyük ölçüde, Pazar standartları, poliçe metinleri, hukuki durum ve bunun gibi yerel özelliklere bağlıdır.

Pazar Çözümleri - Terörizmin sigorta ile ilgili safhasıyla baş etmeye yönelik bir yaklaşım

Terörizm riskini fiyatlandırmanın zorluğu, hatta imkânsızlığı (veri yetersizliği, riskin doğasındaki değişim, kasıt özelliği gibi nedenlerle) ve kümül kontrolündeki zorluklar, doğal olarak, belli bir Pazar için geniş bir havuz sistemini akla getirmektedir. Ayrıca, hasarların olası büyüklüğü ve buna oranla kapasitenin yetersizliği devlet müdahalesini zorunlu kılmaktadır. İç güvenlik zaten devletin sorumluluğunda olması nedeniyle de bu son derece mantıklıdır.

Bu iki fikir bir araya getirildiğinde ortaya çıkan ideal yaklaşım, riskin, sigortalılar, sigorta şirketleri, reasürans şirketleri ve devlet arasında paylaşılması ve bir havuz oluşturulmasıdır. Ayrıca bu, daha ekonomik bir yaklaşımdır: Açık ve iyi planlanmış bir devlet müdahalesi daha verimli olmakta ve dolayısıyla büyük bir afet sonrasında bütçeye alınmamış yardımlar yapmaktan daha çok tercih edilmektedir. Genellikle devlet, garanti fonu şeklinde de olsa, tam bir reasürans şeklinde de olsa, bu taahhüdü için bir prim alacaktır. Bu prim, maruz kalınan hasarla aynı paralelde olmasa bile, alınmamasından daha iyidir.

Aksi takdirde, halkın baskısı yüzünden devlet, geriye dönük olarak bir tür teminat

vermek zorunda kalacak ve bu da ileride vergi mükelleflerinin zararına olacaktır.

Bu tür birleştirici mekanizmalar, Pazar Çözümleri veya Kamu ve Özel Sektör Ortaklığı (devlet müdahalesi) olarak adlandırılmaktadır.

Pazar Çözümleri, yukarıda bahsedilen zorlukların büyük kısmını aşacak bir yoldur. Ancak, tüm ihtiyaçların cevabı da değildir: mevcut havuz sistemleri sadece ulusal teminata izin verirken, çok uluslu şirketlerin talep ettiği teminat uluslararası niteliklidir. Uluslararası düzeyde (CEA, OECD) tartışmalar devam etmekle birlikte henüz kesin bir sonuca varılamamıştır. Diğer bir zorluk ise, tesis ve santrallerin önlenmesidir ki bu diğer risklerin hafifletilmesine yardımcı olabilir. Uzmanlık gerektiren bu riskin yönetimi, kritik noktaların tam olarak çözümlenmesini zorunlu kılar ve oldukça pahalıdır; ancak, duyarlı tüm üretim tesislerinin bu ölçüleri kullanmaları ve bunu yaparken otoritelerle tam bir işbirliği içinde olmaları kendilerinin uzun vadeli menfaatleri icabıdır. Sigortalılar ile sigorta şirketlerinin önündeki başka bir zorluk, hasar sonrası hazırlıklar ve kriz yönetimidir; zira, çok büyük hasarlar söz konusu olduğunda sadece hükümet kuruluşlarına güvenmek her zaman için çok zor olmaktadır. Sigorta şirketleri ve terörizm havuzları, kolay ve kabul edilebilir bir tazminat

uygulamasını sağlayacak planlar geliştirme konusunda ikna edilmelidir.

5. Dünya Geneline Mevcut Belli Başlı Pazar Çözümleri

Pazar Çözümleri, çok genel olarak, özel piyasalarda ve/veya Devlet müdahalesi ile, belli riskler veya bir ya da birkaç sigorta dalındaki tüm riskler için pazarda bir havuz oluşturulması olarak tanımlanabilir.

Terörizm riskleri için – Havacılık, Nakliyat ve hatta Mal riskleri (Londra) - her zaman özel bir sigorta pazarı bulunmakla beraber, terör saldırıları bir kez daha tüm sermaye yatırımcılarının dikkatini bu konuya odaklamış ve kapasite yetersizliğine neden olmuştur. Bu noktada Pazar Çözümlerini iki aşamaya ayırmak mümkündür: Dünya Ticaret Merkezi olayı öncesi ve Dünya Ticaret Merkezi olayı sonrası. İlk aşamadaki çözümler, çoktandır bilinen Consorcio (İspanya – 1941), Pool Re (İngiltere – 1993), ve bunların yanında Avrupa dışından Güney Afrika'daki SASRIA (1973), Hindistan ve Sri Lanka'daki daha düşük limitli küçük havuzlar ve devlet fonları ile İsrail'deki aslen bir yasa olan yarısı devlete ait PTCF'dir. Ayrıca, sigortalı bu kurumlara devredilen nükleer tesislerle sınırlı olmak koşuluyla belli bir düzeyde terörizm teminatı sağlayan çeşitli ulusal nükleer havuzlardan da bahsedilebilir.

Consorcio, bir kamu kuruluşunun bünyesinde katastrofik risklerle ilgili olarak oluşturulan en eski Pazar programıdır ve terörizm riskini de içermektedir. İnsan eliyle veya doğal olarak oluşacak tüm tehlikeleri biraraya toplamaktadır ve buna, Hayat ve Nakliyat Yük sigortaları hariç, çoğu branş da dahildir (Mal, Motorlu Araç, Teknik Riskler ve Ferdi Kaza gibi). Dolayısıyla, terörizm teminatı, Pazar için küçük bir saklama payı bırakan (sadece muafiyetler) tam bir teminattır, istisnalar yoktur (NBK:Nükleer-Biyolojik-Kimyasal gibi) ve (sıklık ve miktar ne olursa olsun) devlet tarafından tam bir reasürans teminatı ile desteklenmektedir.

Pool Re, İngiltere'de ev sahiplerinin riskleri standart pazarda sigortalandığından, sadece ticari risklerle ilgilenmektedir. Havuz, hiçbir istisna koymaksızın (NBK), Hazine'den tam bir finansman garantisi (geri ödemeye tâbi) vererek İngiltere'de ticari riskleri sigortalayan tüm sigorta şirketlerini reasüre etmektedir.

Dünya Ticaret Merkezi saldırısı sonrasında Fransa (Gareat), Almanya (Extremus), ABD (TRIA), Hollanda (NHT), Avusturya, İsviçre ve Avustralya'da Pazar Çözümleri veya kısmi Pazar çözümleri oluşturulmuştur.

Fransız havuzu Gareat, 1 Ocak 2002'de kurulmuş ve 11 Eylül sonrasında tesis edilen ilk terörizm havuzu

olmuştur. Bu havuz, sigortalı değeri 6 milyon Euro'yu aşan ticari ve endüstriyel riskleri kapsamakta ve limitsiz devlet garantisi ile desteklenmektedir. Alman şirketi olan Extremus, 3 Eylül 2002'de kurulmuş ve 1 Kasım 2002'de faaliyete başlamıştır. Toplam sigorta bedeli 25 milyon Euro'yu aşan riskleri teminat altına almak için kurulmuş olup konusunda uzman bir sigorta şirkettir ve sınırlı bir devlet garantisi ile desteklenmektedir. 2004 yılı Mart ayında programlarını tekrar gözden geçirip düzenlemişlerdir. Hollanda'daki NHT havuzu, Sağlık ve Hayat dahil Hollanda pazarındaki her türlü riski teminat altına almak amacıyla 2003 yazında kurulmuştur.

Değişiklikler gözle görülür derecede büyüktür. Fransa'daki teminat oldukça kapsamlı, Mal sigortalarını esas alan (nükleer kirlenme ve radyolojik bombaları da içerir) ve belli bir büyüklüğün üzerindeki ticari poliçeler için zorunludur. Yine, Mal sigortası esaslı bir çözüm olan Almanya'daki teminat daha sınırlı ve ihtiyaridir, ve dolayısıyla prim tabanı da düşüktür. Hollanda'daki çözüm, teminat verilen branşlar açısından en geniş kapsamlı olanıdır. Sadece Havacılık ve belli bazı terörizm teminatları kapsam dışıdır. Avusturya havuzu, kapsadığı branşlar bakımından Gareat ve Extremus'a benzemektedir: Belli büyüklükteki Mal riskleri için bö-

lüşmesiz bir çözümdür. Ancak, devlet desteğinin olmaması nedeniyle sağladığı teminat da düşüktür. Avusturya'da ve Hollanda'da havuz teminatı ücretsizdir (daha doğrusu teminat otomatik olarak verilir ve özel bir prim alınmaz), fakat verilen teminat kısımıdır. Eğer yıllık toplam hasarlar havuzun kapasitesini (Avusturya'da devletin katılımı olmaksızın, Hollanda'da devletin katılımı ile) aşarsa, hasar ödemeleri de o oranda düşmektedir. (Bu durum, devletin geriye dönük ek teminat vermesini gerektirebilir.) İsviçre ilginç bir örnektir: ana primi fazlasıyla düşük ve devlet desteği olmayan bölüşmeli bir çözümdür.

Dünya Ticaret Merkezi saldırdısından sonra özel sektörde de bazı yapılanmalar başlamıştır: Avrupa'daki başlıca sigorta şirketleri tarafından desteklenen ve Lüksemburg merkezli özel amaçlı bir şirket olan SRIR, Mal sigortası dalında iş yapmaya başlamış, ancak yeterli prim düzeyine hiçbir zaman erişemediğinden, geçen sene kapatılmak zorunda kalmıştır. Diğer şirketler de bazı kolaylıklar getirmişlerdir (özellikle risk başına 150 milyon ABD Doları limitli ABD ve 250 milyon ABD Doları limitli Bermuda nakliyat şirketleri). Zor riskler için en güçlü ve yenilikçi Pazar her zamanki gibi Londra olmuştur. Bu pazarın, dünya çapında terörizm teminatı açısından uzun bir

geçmişi bulunmaktadır ve bu sayede dünya pazarında kısa zamanda avantaj sağlamıştır. Global brokerlar da müşterileri için çözüm arama konusunda son derece faal olmuşlardır.

Şu anda, fiyatların rekabet sayesinde düşük ve kapasitenin de yüksek olduğu geniş ve sağlıklı bir terörizm pazarı bulunmaktadır. Alternatif reasürans transferi sağlayan piyasalar (ART) ve mali piyasalar, şu ana kadar bu pazara yeteri kadar katkıda bulunmamıştır.

Sermaye piyasası yatırımcılarının tercih ettiği modelleme ve fiyatlandırma düzeyi düşünülürse, bu şaşırtıcı değildir. Ancak, Swiss Re Vefat Bonusu (Vita) ve 2006'da Almanya'da gerçekleşecek olan futbol şampiyonasının iptal olma riskini teminat altına alan Altın Gol Bonusu adlarıyla terörizmi de içerdiği belirtilen en az iki menkul kıymetleştirme gerçekleştirilmiştir.

Bunun yanında, Mal-dışı sigortalar için de Pazar Çözümleri bulunmaktadır. Havacılık ve Nakliyat çözümleri olarak bilinen özel pazarlar uluslararası özel sektör yaklaşımlarıdır ve bu nedenle, yukarıda anlatılan Pazar Çözümleri ile aynı nitelikte değildir. Bunun tek istisnası ABD'dir; zira, burada devletin ABD havayolu terörizm teminatında belirgin bir payı bulunmaktadır. Yine de, orada bile, gerçek bir havuz sisteminden ziyade devlet desteği söz konusudur. Esas Pazar Çözümleri Mal

ağırlıklı olsa da, diğer alanlarda da bazı Pazar Çözümleri (bu yolda denemeler) mevcuttur. Hollanda'daki NHT, Hayat dahil tüm branşları kapsamaktadır. Hong Kong'daki MBI teminatı, terörizmden kaynaklanan Motorlu Araç Üçüncü Şahıs Bedeni Hasarları için bir havuz çözümü niteliğindedir. İlk başlarda pek tutunamasa da, şimdilerde rağbet görmeye başlamıştır.

Diğer ülkelerde de bu yönde ilk adımlar atılmaktadır. Örneğin, Yunanistan, Belçika ve İtalya'da yukarıda anlatılanlara benzer Mal konulu çözümler düşünülmektedir. Singapur'da da çalışmalar yapılmaktadır. Ancak, acaba diğer ülkelerde Pazar Çözümleri geliştirmek zor mu olacaktır? Talep, beklenenin çok altındadır ve bu da reasürans kapasitesi alımında güçlükler yaratmaktadır. Bunun sebepleri çeşitlidir: Riske maruz kalma olasılığının düşük olduğuna inanılması, terörizm teminatı almanın gereksiz olduğu fikrini verebilir. Başlıca uluslararası kuruluşların bile olası ekstrem olaylarla karşılaştıklarında bir çeşit kaderciliğe sığındıkları görülmektedir. Diğer bir konu da, pazarda her zaman anlamlı bir işbirliği ve yeterli büyüklükte bir kapasite yaratacak bir çoğunluğun bulunmamasıdır. Prim hacmi ve kapasite genellikle uygun bir denge içerisinde olmak zorundadır.

Mevcut Pazar Çözümlerinin

hemen hepsi belli eksiklikler yaşamaktadır. Hepsi tanım itibariyle ulusaldır; ancak, çok-uluslu bir şirket genellikle tüm adresleri için teminat almak istemektedir. Ulusal havuzların böyle bir uygulama yapması halinde, bu pratik olmadığı gibi sınır dışında meydana gelen birbirine bağlı (Şarta Bağlı İş Durması gibi) hasarlar ile uyum sağlamaz: Şarta Bağlı İş Durması teminatı genellikle tek bir ülke dahilinde ise, verilmektedir. Mevcut ulusal havuzlar dahilinde, genellikle, büyük çok-uluslu şirketler için yeterli kapasite yoktur ve değişik ülkelerdeki teminatlar birbirine uymamaktadır.

Dünya çapında işbirliği, havuzları ulusal pazarlarla sınırlamaktan daha iyi bir fikir gibi gözükmektedir: Zira, bu şekilde, çeşitlilik ve kapasite daha fazla olacaktır. Bunun mümkün olup olamayacağı konusunda soru işaretleri bulunduğu için finansman unsurları da dahil olmak üzere ulusal çözümler daha gerçekçidir.

6. Reasüransın rolü

Reasürans, çeşitli ulusal pazarlar arasında bir bağ kurmasını sağlamakta ve dolayısıyla uluslararası işbirliğini gündeme getirmektedir. Dünya Ticaret Merkezi saldırısından sonra üretilen çözümlerin büyük bir kısmı, bu uluslararası bağı oluşturan reasürans unsurunu da içermektedir. Dolayısıyla

şıyla aşağıdaki risk paylaşımı zincirini tamamlamaktadır:

- sigortalı
- sigorta şirketi
- reasürans şirketi
- Devlet

Yukarıda da belirtildiği gibi, devletler ulusal politika ve kapasite nedenleriyle ve her hal ve şart altında bu konuda bir görevleri olduğundan planlara dahil olmak zorundadır.

Çeşitli pazarlarla ilişkileri nedeniyle reasürans şirketleri bir bilgi kaynağı olabilmekte ve dolayısıyla havuzların tasarımını olumlu etkilemektedir. Reasürans şirketleri Dünya Ticaret Merkezi sonrası havuzların geliştirilmesinde ön sıralarda yer almış ve devletlerin sağladığı kapasite sayılmazsa, Pazar kapasitesinin büyük bir kısmını (Fransa'daki programda toplam Pazar kapasitesinin yüzde 80'i) sağlamıştır. Reasürans brokerleri, havuzların reasürans kapasitesinin bir kısmının uluslararası reasürans piyasasında plase edilmesi konusunda erken davranmışlardır.

7. Pazar Çözümlerinin Kapsamadığı Risk Çeşit ve Sınıfları

Pazar Çözümleri, her yerde ve her iş dalı için bulunmamakta ve dolayısıyla pazara tam bir teminat sağlamamaktadır. Çözümlerin bulunduğu yerlerde ise, çoğunlukla kapasite sınırlı olduğundan bir

belirsizlik unsuru söz konusudur. Bu belirsizliğin sebeplerinden biri, önceden taahhüt edilmiş bir ödeme sisteminin bulunmamasıdır: eğer bir hasar veya hasarlar toplamı mevcut teminattan yüksekse, örneğin oransal kesinti mi söz konusu olacaktır? Bu sorun Almanya'daki modelde vardır. Belirsizliğin diğer bir sebebi ise, hasar taleplerinin orantılı olarak indirilmesi taahhüt edilmiş olsa bile, halk devletin müdahalesini isteme konusunda devlete baskı yapabilmektedir.

Teminat, teminatın genişliği anlamında da sınırlanabilir. Teminat genişliği, doğal olarak, oluşturulabilecek ihtiyari mekanizmaların prim tabanıyla bağlantılıdır. Dengeye, doğru aşamayla ulaşmak önemlidir aksi takdirde, elde edilen düşük prim hacmi, teminatın düşürülmesine ve bunun sonucu olarak da çözümün çekiciliğinin azalmasına neden olur ve böylece eldeki prim daha da azalır. Kirlenme ve NBK terörizmin bazı türleri nadiren teminat altına alınmakta veya hiç alınmamaktadır. İşlerin ve pazarların büyük kısmında hiçbir Pazar Çözümü bulunmamaktadır, ancak bu, riske maruz kalma olasılığının bulunmadığı anlamına gelmemelidir.

Üçüncü Şahıs Sorumluluk teminatı, genellikle, Pazar Çözümleri kapsamında bulunmamaktadır ve bir çok risk taşıyıcısı için bilinmeyen kümüllerin kaynağı olabilmektedir.

Aslında Sorumluluk branşındaki risklerin takibi oldukça karışıktır. Çünkü risklerin çoğu gerçekleşirler ama pek ayırt edilemezler. Dolayısıyla, Sorumluluk sigortası alt kolları arasındaki kümülleri değerlendirmek özellikle zordur. Profesyonel Yönetici Sorumluluğu, yöneticilerin yakından takip ettiği bir alt koldur, zira önlemlerin veya teminatın yetersiz olması durumunda tüm risk zinciri (sigortalı, broker, üçüncü kişiler, sigorta şirketi, reasürans şirketi) tarafından dava edilebilmektedirler. Profesyonel Yönetici Sorumluluğu poliçelerinde terörizm çoğunlukla kapsam dışı bırakılmaya çalışılmaktadır, ama, her zaman bu başarısız ve riskin bir kısmı sigortalının veya sigorta şirketinin üzerinde kalır. Bu durumda kümül değerlendirmesi yine çok zordur.

Özet olarak, terörizmle ilgili sorumluluk unsurları genellikle sistematik bir şekilde hafife alınmakta ve düşük fiyatlandırılmaktadır. Burada, çok büyük ve denenmemiş bir risk potansiyeli söz konusudur.

Terörizm teminatlarında genellikle hafife alınan diğer bir Sorumluluk kolu ise, Motorlu Araç Sorumluluğudur. Dünya genelindeki saldırıların yarısından fazlası bir taşıt kullanılarak yapılmakta veya tetiklenmektedir. Burada, bu taşıtların sahibine ait sorumluluk poliçesi devreye girebilmektedir. Bu durum, büyük bir riske maruz kalma olasılığı

bulunduğu için, özellikle sınırsız sorumluluk veren pazarlar için tehlikelidir. Çoğu reasürans şirketi, bu derin cepli tavırdan kurtulabilmek için, bu sorumlulukları makul limitlerle sınırlamaya çalışmışlardır. Ancak, bu riskin gerçekleşmesi ne kadar uzak ve denenmemiş olursa olsun, mutlaka kontrol edilmeli ve sınırlandırılmalıdır. Fransız piyasasında, taşıtlı bir saldırı durumunda çıkacak problemleri önlemek için Motorlu Araç ve Mal sigorta şirketleri arasında Gareat çerçevesi içinde bir anlaşma yapılmıştır: Olası Motorlu Taşıtlı Üçüncü Şahıs Sorumluluğu kapsamındaki riskler, Motorlu Araç sigorta şirketine rücu etme olasılığına yer vermeyecek şekilde, Gareat tarafından teminat altına alınmıştır.

Riske maruz kalma olasılığı çok yüksek (ABD'de olduğu gibi) olmakla beraber İşveren Sorumluluk branşı, genellikle terörizm havuzlarının kapsamında bulunmamaktadır. Yakın zamanda yapılan bir Towers Perrin çalışmasında (Towers Perrin 2004) ABD'de bu tip bir terörizm havuzunun fizibilitesi araştırılmıştır. Varılan sonuç, bu makalede mevcut Mal Pazar Çözümleri ile ilgili olarak anlatılanlarla aynı paraleldedir: böyle bir teminat Devlet desteği olmazsa yetersiz kalacaktır.

Hayat, Kaza, ve Sağlık branşları 11 Eylül hasarlarının büyük bir bölümünü oluştur-

maktadır ve daha da büyük can kaybına yol açacak terörizm senaryolarını tahayyül etmek güç değildir. Terörizm genellikle teminat altına alınmış olmakla beraber, reasürans tarafında NBK teminatını ve sigorta tarafında yeni poliçeleri sınırlamaya yönelik atılımlar yapılmıştır. Fransa'da bir havuz (BCAC) mevcuttur, ama birçok ülkede belli bir Pazar Çözümü bulunmamaktadır. Hollanda'daki NHT, dünyada Hayat teminatı veren tek havuzdur. Ancak, havuz sınırlı olduğundan, yıllık toplam hasarın mevcut kapasiteyi (şu an 1 milyar Euro) aşması durumunda, yasal olarak poliçedeki menfaatlerin orantılı bir şekilde sınırlandırılması koşulu konmuştur. Pazar standartları farklılık göstermektedir, ama çoğu ülkede Ferdi Kaza poliçeleri terörizmi ve hatta NBK terörizmini kapsamaktadır.

Kredi ve Kefalet branşlarında terörizmin etkisi, yatırım tarafını ilgilendirmesi nedeniyle daha dolaylıdır. Ancak bu, terörizmi görmemezlikten gelmek veya hesaba katmamak için geçerli bir neden değildir.

Özet olarak, gelişmiş pazarların çoğunda, birçok sigorta dalında hasar oluşturabilecek olası çok büyük terörizm hedefleri bulunmaktadır. Dolayısıyla, eğer bunlar teknik açıdan tam anlamıyla incelenmez, denetlenmez ve sınırlanmazlarsa, (muafiyet ve eksik sigorta ile) sigortalılar, (saklama payları ve eksik si-

gorta ile) sigorta şirketleri, ve (tüm Pazar risklerinin toplanmasıyla) reasürans şirketleri açısından çok büyük bir kümül olasılığı söz konusudur.

8. Terörizmin Sigortalanabilir ve Pazar Çözümlerinin Sürdürülebilir Olmasının Koşulları

Belli bazı durumlar hariç, terörizm sigortası ile ilgili konularla başa çıkmanın en iyi yolu Pazar Çözümleri ya da Kamu / Özel Sektör Ortaklıklarıdır. Terörizmin sigortalanabilirliğini ve Pazar Çözümlerinin sürdürülebilirliğini sağlamak konusunda bazı çok basit kriterler yol gösterici olabilir:

• **Yeterli büyüklük** : Orijinal pazarın büyüklüğü, masrafları karşılamak ve temel ekonominin işlemesini sağlamak açısından önemlidir. Bazen reasürans yoluyla veya çeşitli pazarların birlikte bir havuz oluşturmaları yoluyla bu durumun üstesinden gelmek mümkündür. Ve tabii ki küçük bir pazarın zaten daha küçük bir teminata ihtiyacı olur.

• **Zorunlu Teminat veya Teminat alımı konusunda etkin Teşvikler** : Teşvik, her türlü Pazar ve proje konusunda tarafların aleyhine seçim (anti-seleksiyon) yapılmasını önlemek ve aşağıda belirtilen gerekli özellikleri yerine getirmek açısından ana unsur olmaktadır:

- Değişik risklerin en iyi şe-

kilde bir araya toplanmasını sağlamak suretiyle Yeterli Prim Miktarı oluşturmak;

- Devletin müdahalesini çok büyük hasarlarla sınırlamak suretiyle Pazar Kapasitesi oluşturmak;

- Maruz olunan çeşitli risklerle ilgili olarak rekabete dayalı bir fiyatlandırma sağlayarak bir işbirliği yaratmak.

Teşvikler, bankaların/kredi verenlerin maddi teminat olarak, veya olağan Profesyonel Yönetici Sorumluluğu dalındaki istisnaları "sigorta etme hatası" yerine terörizm sigortası talep etmeleri şeklinde olabilir.

• **Yeterli prim tabanı** : Bu madde doğal olarak önceki iki madde ile bağlantılıdır. Zorunlu olmadığı sürece teminat genellikle alınmamakta veya sadece en çok maruz kalınan riskler için alınmaktadır. Bu da uzun vadede yeterli prim getirmeyecektir. Yukarıda önerilen çözümler, bu nedenle, başarılı olmakta zorlanabilir. Kesin terörizm fiyatları içeren birçok çözüm, riske maruz kalma olasılığından bağımsız veya çok az bağlantılı, sabit fiyatlara sahiptir. Ucuz fiyatlar daha sonra doğal olarak riskte anti-seleksiyona ve riskin eksik fiyatlandırılmasına neden olmaktadır. Burada ideal olan, her riskin, kendi maruz kalma olasılığına bağlı olarak fiyatlandırılmasıdır, ancak terörizmin niteliği gereği bu zordur ve sadece temel fiyatlandırma yöntemlerini kullanmak müm-

kündür (şehir bölgeleri ile diğer bölgeler için farklı). Yukarıda anlatılan çözümlerin bazılarında, sigorta şirketleri terörizm riski için belli bir prim talep etmemektedir. Bu, sigorta şirketlerinin reasürans korunmalarını yangın primleriyle karşılamaları anlamına gelmektedir ve çok tehlikeli bir yaklaşımdır.

• **Çeşitlendirme** : Bir pazarda çeşitlendirmenin ilk aşaması, her türlü riskin/sigorta dallarının şirketler ve havuzlar tarafından fiyatlandırılması ve bir araya getirilmesidir. İkinci aşama, değişik pazarlarda çeşitlendirme etkisi sağlayan reasüranstır. Bu iki aşama pazarın riskleri çeşitlendirmesini ve bütününde daha düşük bir sermaye riskini mümkün kılmaktadır.

• **Sabit fiyatlandırma** : Pazar Çözümlerinin genellikle zaman içine yayılma özelliği olduğundan sabit fiyatlandırma gereklidir ve karşılık olarak, iyi bir prim tabanının yanı sıra, genellikle devletin desteğini haklı kılmak ve reasürans sorumluluğunu büyük hasarlarla sınırlandırmak açısından Devletin pazardan beklediği gerekli kapasiteyi sağlar.

• **Reasürans piyasasının kullanılabilirliği ve istikrarı**: Aynı nedenlerle, zaman içerisinde sabit bir kapasite sağlamak ve olası hasarlar için karşılık oluşturulmasına olanak vermek amacıyla çeşitli pazarları korumak konusunda reasürans piyasası anahtardır.

• **Devlet desteğinin sabitliği**: Ülkelerindeki çoğu sektör kollarının korunmasını, faaliyetlerine kesintisiz ve krizsiz devam etmesini sağlaması açısından, uzun vadeli devlet desteği çok önemlidir. Bir ülkenin varlıklarını etkin bir şekilde koruyabilmesi için, bu teminatın mümkün olduğu kadar yüksek veya İspanya'da ve Fransa'da olduğu gibi (miktar ve sıklık açısından) limitsiz olması idealdir. Yeterli seviyede devlet desteği, kullanılabilir primin bir fonksiyonudur.

• **Risk paylaşımı ve önlemler** : Bu, terörizm bulmacasının son kısmı olup tüm bireylerin, kuruluşların, polisin, ordunun ve uluslararası istihbaratın tehlikelere hassasiyet göstermesi, şüphe çekici davranış ve hareketlere dikkat etmesi ve saldırıları sınırlandırma veya çoğunu önleme konusunda işbirliği yapmasının sağlanmasıdır. "İlan edilmeyen ve fark edilmeyen bir savaş"a karşılık vermek zor olduğundan ve genelde halkı ve malları korumak için önlem almak devletin görevi olduğundan, bu en zor bölümdür.

9. Sonuç

Terörizm, özellikle de nükleer, kimyasal veya biyolojik saldırı tehdidi, toplumlar için ciddi bir problemdir ve göz ardı edilemez. Sadece tarihsel sebeplerden dolayı bu tür kirlenme, bazen, sigorta poliçelerinde teminat altına alınmasa

da, bir problem olarak ele alınmalıdır. Özel sigorta piyasası bu konuyla tek başına başa çıkamasa da Pazar Çözümleri yoluyla kontrol altına alınmasına katkıda bulunabilir.

Sıklık ve şiddeti ne olursa olsun, terör saldırılarıyla başa çıkmada anahtar unsur sigortadır. Sigorta ve reasürans şirketleri, terörizm risklerini tanımlayabilir, değerlendirebilir ve bu risklerle başa çıkabilir. Bu riskler "fiyatlandırılmalı", sınırlandırılmalı ve gruplaştırılmalıdır (tür veya yere göre). Riskleri sınırlandırmak ve dağıtmak konusunda reasürans sektörünün çok önemli rolü bulunmaktadır. Devletler, pazarda yeterli kapasite bulunmadığı durumlarda, ki genelde durum böyledir, nihai reasürör rolünü üstlenmelidir.

Sigorta sektörü için terörizm riski çıkmazından kurtulmanın en kolay yollarından biri, terörizm veya NBK terörizm teminatı vermeyi kesmektir. Bu durum, hissedar sermayesinin kontrolsüz risklere maruz bırakılmasını önlemek için faydalı olmakla beraber, sigorta sektörünün kilit bir konuya yalnızca sınırlı bir cevap verebilmesi anlamına gelmektedir. Havuzlar uygun bir çözüm gibi gözükmektedir. Tek bir sigorta şirketinin yükleneyeceği sorumluluk sınırlı ve net saklama payına dayalı olması halinde, sigortalanması mümkün olmayan risklerin bile üstesinden gelinebilir. Özel sigorta sektörü tek başına

nükleer bir afetin sonuçları ile (terörizm kaynaklı olmasa bile) başa çıkamaz; ancak havuzlar, sigortalıları, sigorta şirketlerini, reasürans şirketlerini ve Devleti aynı anda içinde bulunduran bir unsur olarak çözüm olabilir.

Her ne kadar zorunlu teminatlar genellikle bir çeşit vergi gibi algılanıp rekabet açısından zararlı görülse de, gerekli olan dayanışma unsuru, riski zorunlu bir teminatla dağıtmayı gerektirmektedir. Aslında, pazara yönelik, verimli Pazar Çözümleri, ilgili pazarlara rekabet avantajı sağlamaktadır.

Fransız programı Pazar tarafından, Mal sigortası poliçelerine terörizm teminatının dahil edilmesini öngören 1968 yasası sayesinde hazırlanmış ve kamu reasürans şirketi CCR aracılığıyla Devletin sınırsız teminatı ile korunmuştur. Yetkililer, bunun diğer pazarlarda da benzer çözümlere gidilmesine ön ayak olacağına inanmaktadır. Nitekim, Extremus ve NHT bu yolu izlemiş ve ilginç yeni nitelikler eklemişlerdir. Her havuz farklıdır, ama kendi pazarına göre uyarlanmıştır ve yeni tecrübeler getirmektedir.

Gelecekte, bu modeller arasında yakınlaşmalar olacağı umulmaktadır. Hatta, Avrupa'daki tüm riskleri teminat altına almaya olanak sağlayan, Avrupa çapında bir yakınlaşma bile olabilir ama bu zordur. Sonuç olarak, yukarıda gerek-

liliği anlatılan devlet katılımı, tüm nüfusun işbirliği yapması ve vergi mükelleflerinin parasının kullanılması anlamına gelmektedir. Bir ülkedeki vergi mükelleflerinin, diğer bir ülkedeki terör olaylarının mali sonuçlarıyla başedilmesi için katkıda bulunmasını beklemek daha da zordur. Bu yolda ilerlemek için ihtiyaç duyulan şey, Avrupa'da daha büyük bir dayanışma hissinin oluşmasıdır, ama bu maalesef ancak çok şiddetli olaylardan sonra gerçekleşebilir.

Kritik büyüklükteki birçok Pazar için izlenecek en akıllıca yol, yakın zamana kadar düşünülmesi dahi olanaksız olan Pazar Çözümlerinin oluşturulması veya hafifletici önlemler alınmasıdır. Ancak, sonuçları tahmin edebilmek ve yeterli kapasiteyi oluşturmak mümkün olmadığından devletin de bu programlara destek olması gerekmektedir. Anti-seleksiyonu engellemek için, bunun sonuçlarıyla baş etme konusunda tüm risklerin katılımı gerekmektedir. Ulus içi bir dayanışma unsuru gelişmek zorundadır.

Önlemler sadece kısmi olarak mümkündür ve esas olarak dış ve iç politikalarıyla devletin görevidir. Belli bir oranda önlemler alınabilir ve bunlar sivil ve endüstriyel savunmaya yatırılacak parayla sınırlıdır. Hasarlar sigorta sektörünün mali gücünü aştığı için, değişik sigorta sektörü uygulamalarına ve olayların türüne

bağlı olarak, eksik sigortalanmış veya hiç sigortalanmamış hasarların ödenmesine Devletin de bir şekilde katkıda bulunması gerekmektedir.

Aslında bu, 2002 yılında Orta ve Doğu Avrupa'da meydana gelen seller gibi diğer büyük afetlerden farklı değildir ve Avrupa'yı, içerisinde yeni bir tehdit haline gelen terörizmin de bulunduğu her türlü olası afeti teminat altına almaya yönelik düşünmeye yöneltmelidir. Bu, sigorta ve reasürans sektörü için açık ve kati bir görevdir.

**Gunter GEISLER
&
François VILNET
Partner Re**

Çeviren: Ekin ZARAKOL

2004, Doğal Afetlerde Büyük Artışların Kaydedildiği Bir Yıl Olmuştur

2004 yılı, havacılık, uzay olaylarında ve insan eliyle meydana gelen afetlerin verdiği zarar bakımından önemli olmamakla birlikte, doğal afetlerin neden olduğu zarar itibarıyla rekor bir yıl olmuştur.

Sigorta ve reasürans şirketleri başkanları tarafından, 2004 yılına ilişkin hazırlanmış raporların ortak oldukları tek nokta, şirketlerin malî performanslarının, iyi, kötü veya sıradan, her ne nitelikte olursa olsun, 2004 yılında meydana gelen sigortalı mal hasarlarının rekor düzeyde gerçekleşmiş olduğu gerçeği göz önünde bulundurularak değerlendirilmesi gerektiği hususudur.

Swiss Re tarafından yayınlanmakta olan Sigma Dergisi'nin, "2004 yılında insan eliyle ve doğal olarak meydana gelen afetler" konulu çalışmasına göre, bu afetlerde 300.000 kişi yaşamını yitirmiş ve 120 milyar US\$'ı doğal afetlerden olmak üzere, 123 milyar US\$'dan fazla hasar meydana gelmiştir.

2004 yılına ait en dramatik tablo, 26 Aralık 2004 tarihinde Hint Okyanusu'na kıyısı olan 12 ülkeyi etkileyerek, tahmini 280.000 kişinin yaşamını yitirmesine neden olan ve ölü sayısına ilişkin gerçek rakamın

muhtemelen hiçbir zaman bilinmeyeceği "tsunami" olayında ortaya çıkmıştır. Ancak, hasar gören malların düşük değerli olması ve sigorta yaygınlık oranının yüksek olmasına bağlı olarak, malî kayıp 14 milyar US\$ ile sınırlı kalmıştır. Bu durumun aksine, aynı yıl içerisinde Florida'da (ABD) meydana gelmiş sadece dört kasırganın neden olduğu sigortalı hasar 19 milyar US\$ olarak gerçekleşmiştir ve bunun yanı sıra, Amerika Birleşik Devletleri ve diğer bazı ülkelere etkileyen kasırgaların yol açtığı toplam ekonomik zararın ise 59 milyar US\$ civarında gerçekleştiği tahmin edilmektedir.

Mal sigortalarının, Tsunami olayı nedeniyle ödenen 5 milyar US\$ tutarındaki sigortalı zarar dahil 49 milyar US\$ hasar ödemesiyle muhtemelen en fazla etkilenen branş olması şaşırtıcı bir gelişme olmamıştır. Bu rakam, 1987 yılından beri en büyük hasarların ödenildiği yıllar itibarıyla dahi yüksek bir miktardır.

Sigma tarafından hazırlanmış rapora göre, 2004 yılında 116 adedi doğal nedenlere, 216 adedi ise, insan faktörüne bağlı afet olayı meydana gelmiştir.

Raporun ortaya koymuş olduğu bir gerçek, afet niteliğindeki hasarların 1980 yılından bu yana bir artış eğiliminde olduğudur. Yine aynı rapora göre, 1987 ile 2004 yılları arasında afetlerden kaynaklanan ve tepe noktaları milyar dolarlarla ifade edilen sigortalı mal hasarının yıllık ortalaması 23 milyar US\$ düzeyinde gerçekleşmiştir.

Bu artış eğiliminin nedenlerinden biri, fırtınaların artık daha kısa aralıklarla meydana geliyor olmasıdır. Geçtiğimiz yıl meydana gelen fırtınaların neden olduğu sigortalı hasar tutarı 38 milyar US\$ seviyesine ulaşmıştır ve bu miktarın 32 milyar US\$'ı Amerika Birleşik Devletleri ve komşu ülkelerde meydana gelen 13 kasırgadan, 6 milyar US\$'ı ise Japonya ve komşu ülkelerde meydana gelen on adet tayfundan kaynaklanmıştır.

Florida gibi arazi gelişimine açık, nüfusun nispeten yoğun olarak bulunduğu ve aynı zamanda fırtına meydana gelme ihtimalinin yüksek olduğu kıyı bölgelerdeki sigortalı mal oranındaki artışa bağlı olarak, hasarların sigortacılara olan maliyeti de giderek artmaktadır.

Sigma'nın yapmış olduğu çalışmada ileri sürüldüğü üze-

re, fırtına olaylarındaki artış, deniz yüzeyindeki ısının ortalamasının üzerine çıkması gibi iklimsel nedenlerden kaynaklanmaktadır. Geçtiğimiz yıl, 1861'den beri ölçülen en sıcak dördüncü yıl, 1995 ilâ 2004 yılları ise, 1996 yılı hariç en sıcak yıllar olmuştur. Aynı şekilde, Japonya'nın doğu bölgesinde, bu güne kadar ölçülen en yüksek sıcaklık seviyesine ulaşılmıştır.

Diğer taraftan, doğal afetlerin neden olduğu hasarlardaki

rekor artışa rağmen, insan eliyle meydana gelmiş hasarlarda (yol kazalarının neden olduğu hasarlar hariç), 1987 yılından itibaren kaydedilmiş, yıllık toplam 6 milyar US\$'lık ortalamaya karşılık 3 milyar US\$ tutarında hasar meydana gelmiştir. Bu hasarların en önemlileri, endüstriyel tesislerde meydana gelen yangın ve infilâk olaylarından kaynaklanmıştır. Havacılık ve uzay sektörleri ise nispeten düşük hasarlı bir yıl geçirmiştir.

2004 yılı istatistikleri, doğal afetler bakımından sigorta ve reasürans şirketleri için zorluk ve fırsatlar sunan, yukarı doğru bir eğilimi yansıtmaktadır.

REINSURANCE
Nisan 2005

Çeviren: N. Elçin BİNGÖL

2004 Yılı'nın İnsan Kaybı Açısından En Kötü 20 Felâketi

Ölü ve Kayıp Sayısı	Sigortalı hasar (1)	Başlangıç Tarihi	Olay	Ülke/Bölge
280.000	5.000	26/12/2004	M.9 büyüklüğünde deniz depremi sonrasında oluşan ve 12 ülkeyi etkileyen Tsunami	Hint Okyanusu havzası
3.344	-	23/05/2004	Charley Kasırgası, 223 km/saati bulan rüzgarlar	Amerika, Karayipler, Küba
3.034	4.000	13/09/2004	Frances Kasırgası, 235 km/saati bulan rüzgarlar	Amerika, Bahamalar
1.845	-	20/06/2004	M.9 büyüklüğünde deniz depremi sonrasında oluşan Tsunami	Hint Okyanusu havzası
1.404	-	29/11/2004	Jeanne Kasırgası, sağanak yağış ve toprak kayması	Amerika, Karayipler, Haiti ve diğer adalar
640	-	24/02/2004	Songda Tayfunu No.18, 212 km/saati bulan rüzgarlar	Japonya, Güney Kore
363	-	03/03/2004	Tokage Tayfunu No.23, 229 km/saati bulan rüzgarlar	Japonya, Kuzey Pasifik, Guam
361	-	01/08/2004	Chaba Tayfunu No.16, 210 km/saati bulan rüzgarlar	Japonya, Guam, Filipinler
338	-	01/09/2004	Kasırgalar, sel, dolu	Amerika
298	-	18/02/2004	M.6.9 büyüklüğünde Chuetsu Depremi ve şiddetli artçı şoklar	Japonya
264	-	05/10/2004	Şiddetli fırtına ve dolu	Amerika
251	-	01/02/2004	Soğuk dalgası	Amerika
228	-	01/08/2004	Mindulle Tayfunu, çok şiddetli yağış	Filipinler, Tayvan, Kuzey Kore
223	-	18/03/2004	Rüzgar ve dolu	Amerika
222	-	03/09/2004	Kasırgalar, sel, dolu	Amerika
220	-	19/05/2004	Şiddetli fırtına, sel, dolu	Amerika
200	-	26/01/2004	Meari Tayfunu No.21, 160 km/saati bulan rüzgarlar	Japonya, Guam
200	-	23/05/2004	Şiddetli yağmurun neden olduğu seller	Japonya
200	-	11/01/2004	Estrela do Sul/Telstar 14 uydusundaki konuşlandırma hatası	Uzay
191	-	11/03/2004	Trenlere yapılan bombalı saldırı	İspanya

(1) : Mal ve iş durması sigorta hasarları (sorumluluk ve hayat sigortaları hariç) (milyon \$)

Kaynak : Swiss Re

2004 Yılı'nın En Büyük 20 Sigortalı Hasarı

Sigortalı Hasar (1)	Ölü ve Kayıp Sayısı	Başlangıç Tarihi	Olay	Ülke/Bölge
11.000	124	02/09/2004	Ivan Kasırgası, 260 km/saati bulan rüzgarlar; petrol kuleleri hasarı	Amerika, Karayipler
8.000	24	11/08/2004	Charley Kasırgası, 223 km/saati bulan rüzgarlar	Amerika, Karayipler, Küba
5.000	38	26/08/2004	Frances Kasırgası, 235 km/saati bulan rüzgarlar	Amerika, Bahamalar
5.000	280.000	26/12/2004	M.9 büyüklüğünde deniz depremi sonrasında oluşan Tsunami	Hint Okyanusu havzası
4.000	3.034	13/09/2004	Jeanne Kasırgası, sağanak yağış ve toprak kayması	Amerika, Karayipler, Haiti ve diğer adalar
3.858	45	06/09/2004	Songda Tayfunu No.18, 212 km/saati bulan rüzgarlar	Japonya, Güney Kore
1.119	97	13/10/2004	Tokage Tayfunu No.23, 229 km/saati bulan rüzgarlar	Japonya, Kuzey Pasifik, Guam
956	17	30/08/2004	Chaba Tayfunu No.16, 210 km/saati bulan rüzgarlar	Japonya, Guam, Filipinler
805 (2)	4	21/05/2004	Kasırgalar, sel, dolu	Amerika
598	39	23/10/2004	M.6.9 büyüklüğünde Chuetsu Depremi ve şiddetli artçı şoklar	Japonya
495	10	29/05/2004	Şiddetli fırtına ve dolu	Amerika
485	3	09/01/2004	Soğuk dalgası	Amerika
385	74	27/06/2004	Mindulle Tayfunu, çok şiddetli yağış	Filipinler, Tayvan, Kuzey Kore
355	-	08/06/2004	Rüzgar ve dolu	Amerika
345	4	21/05/2004	Kasırgalar, sel, dolu	Amerika
300	-	12/07/2004	Şiddetli fırtına, sel, dolu	Amerika
291	27	26/09/2004	Meari Tayfunu No.21, 160 km/saati bulan rüzgarlar	Japonya, Guam
279	21	12/07/2004	Şiddetli yağmurun neden olduğu seller	Japonya
-	-	11/01/2004	Estrela do Sul/Telstar 14 uydusundaki konuşlandırma hatası	Uzay
-	27	19/01/2004	Rafineride infilâk	Cezayir

(1) : Mal ve iş durması hasarları (sorumluluk ve hayat sigortaları hariç) (milyon \$)

(2) : Mal Hasarları Servisi'nin Katkılarıyla Amerika'daki doğal afet hasarı sayısı

Kaynak : Swiss Re

En Kötü Durum Senaryosu

Sigorta ve reasürans sektörü için gelecekte gerçekleşmesi mümkün olayları modellemeye ilişkin sorunlardan biri de varolan parametrelere güven duymak zorunluluğudur. Bunun anlamı, gerçekten önceden kestirilemeyen bir olay meydana geldiğinde, herkesi tamamıyla hazırlıksız yakalayacak olmasıdır.

Farklı şekillerde gelişen, yeni ve muhtemel risklerin değerlendirilmesi herhangi bir sigorta ve reasürans şirketinin işinin bütünleyici bir parçasıdır ve sürekli ilerleme kaydeden bir çalışmadır. Geçtiğimiz yirmi yılda da büyük ölçüde bir değişim sergilemiştir.

Geçmişteki modelleme teknikleri daha önce meydana gelmiş bir olay ya da olaylar dizisinin gelecekte de aynı noktada tekrar cereyan etmesi olasılığı üzerine kurulmaktaydı. Bunlar, bu nedenle, depremler, kasırgalar, diğer doğal afetler ve otomobil ya da uçak kazaları

gibi ciddi kazaların oluşturduğu bir dizi geçmiş olayla sınırlı kalmaktaydı.

Modern Güçlükler

Ne yazık ki, dünya şu an, daha önce olduğundan çok daha karmaşıktır ve modellenebilecek olayların sayısı halihazırda

Dünya, şu anda, daha önce olduğundan çok daha karmaşıktır ve modellenebilecek olayların sayısı çok daha fazla artmış durumdadır.

ki potansiyel senaryo sayısı nedeniyle eskiye oranla çok daha fazla artmış durumdadır.

Bunun bir sonucu olarak, sigorta ve reasürans sektörü, gerçekleştirebilecek potansiyel senaryo sayısının daha önce düşündüğünden çok daha yüksek olduğunun farkına varmıştır.

Bunun bir uç örneği, 11 Eylül 2001'de Dünya Ticaret Merkezi'ne (WTC) yapılan

terörist saldırılar sonucu ortaya çıkmıştır. Saldırıdan önce, sigorta ve reasürans sektörünün modelleme sistemleriyle bu olaya en çok yaklaşabilecekleri senaryo, o dönem için uzak bir olasılık olarak görülmüş olan, iki uçağın kaybolması ve Manhattan üzerinde yere çakılmadan, gökyüzünde birbirleriyle çarpışmaları düşüncesi üzerine kuruluydu. İki uçağın kaçırılabilirliği ve ardından baştan sona planlanmış bir biçimde kulelerin içine girebilecekleri olasılığı asla ciddi anlamda akla getirilmemişti.

11/09'un ardından, bu olasılık korkunç bir gerçeğe dönüştü.

Ne ilginçtir ki, modelleme sistemleri, Dünya Ticaret Merkezi'nin yıkılması sonucu, bir terörist saldırı olasılığına karşı yüksek binaların ve tabii ki binanın konumuna bağlı olarak çevre alana verilecek potansiyel zararın sigortalıların sorununa karşı katı bir tutum sergileyen şirketler sayesinde önemli bir

aşama kaydetmiştir.

Ancak, aynı zamanda, bu tür modellerin sorunsuz olmadığı da anlaşılmıştır. Terörün politik bir olgu olması ve bölgeden bölgeye hatta zamana göre değişiklik gösteren çok çeşitli faktörlere bağlılığı sebebiyle, modellenmesi son derece güç olabilmektedir. Ülkede koalisyon güçlerinin varlığına karşı savaştan Irak'lı direnişçilerin, saldırıya açık olarak gördükleri petrol boru hatlarına ve diğer tesislere yönelik eylemleri buna bir örnektir. Irak'taki güvenlik güçleri bu saldırıları önlemek üzere harekete geçtiğinde dahi, direnişçilerin şu an için önceden kestirilemeyen başka ve daha savunmasız alanlara yönelme olasılığı her zaman mevcuttur.

Bir ülkede politik şartlar değiştiğinde, politik bir harekete ilişkin değişiklikleri önceden tahmin edebilmek çok zor olduğundan, söz konusu durumu modelleyebilme şansı daha da zor bir hal almaktadır.

Söz konusu sorunlara diğer bir örnek de, teröristlerin ne tür bir saldırı yöntemi kullanacaklarını önceden kestirmenin adeta imkânsız olmasıdır. Bu, küçük ateşli silahların nispeten küçük çaplı etkilerinden tutun da, patlayıcıların neden olacağı daha büyük hasarlara, nükleer, radyasyonel veya kimyasal silahların yaratacağı yıkıma kadar çok farklı şekiller alabilir.

Doğa Hareketlerini Tahmin Edebilme

Son yıllarda büyük ölçüde değişim gösteren diğer bir alan da, doğal afet risk modellemesidir. ABD kaynaklı bu tip modelleme, İngiltere'de 1990'ların başından beri görülmektedir. Önceki İngiliz modelleme sistemleri, özellikle İngiltere'deki seller gibi konuları içermeleri bakımından sınırlı bir yapıya sahiptiler.

Zaman geçtikçe, modelleme şirketleri, reasürörler ve brokerlar, modelleme konusunda hep birlikte ufuklarını genişletmeye koyuldular. Lothar ve Martin Fırtınaları gibi, 1999 yılında Batı Avrupa'nın bazı bölümlerinde geniş çaplı maddi hasara

Zaman geçtikçe, modelleme şirketleri, reasürörler ve brokerlar modelleme konusunda hep birlikte ufuklarını genişletmeye başladılar.

yol açan olaylar, Avrupa'daki fırtınalar için benzer modeller yaratılmasını teşvik ederken, ABD kaynaklı kasırgaların modellenmesi işi üzerine daha da yoğunlaşıldı.

Model yaratmayı teşvik edici diğer olaylar ise, 2002'de Çek Cumhuriyeti ve Almanya'yı vuran ve ağır hasara neden olan seller ile Japonya ve ABD'deki depremler olmuştur.

Doğal afetleri modelleyen-

lerin her zaman güven duydukları faktörlerden biri de, belli bir bölge ya da şehrin geçmişte deprem ya da kasırga gibi bir doğal afete maruz kalıp kalmadığına bakmak yoluyla, tarihsel kayıtların değerlendirilmesidir. Bu sayede, özellikle aynı yerde birden çok olay gerçekleştiği takdirde, gelecekte bu yerlerin yeniden etkilenme olasılığını inceleme şansını elde edebilmektedirler.

Sonuç olarak, ABD'nin doğu kıyısı gibi bir bölgede riske maruz olan sigortacı ve reasürörler, belirli bir şiddette ve Miami ve Washington gibi korunmasız alanlarda oluşacak fırtınaların yol açacağı ekonomik zararın en kötü ne kadar olacağını tespit için yaratılan

modeller aracılığıyla, kasırgaların neden olabileceği potansiyel hasar tehdidini çok ciddiye almak zorundadırlar.

Diğer taraftan, ek faktörler de göz önünde bulundurulmalıdır.

Aon Londra Katastro-

fik Modelleme Bölüm Yetkilisi Paul Miller bunu şöyle açıklamaktadır: "Diğer bir nokta da ani talep artışıdır. Bundan anladığımız, bir bölgede kasırga gibi bir olayın ardından, yapı malzemesi gibi çok gerekli maddelerin aniden fırlayabilen maliyetidir. Geçen yıl Florida gibi bir yerde, normalde gerçekleşmeyecek bir olay meydana gelmiş ve kasırgaların birbiri ardına bölgeyi etkilemesi

sonucu bu maddelere yönelik anormal talep artışı söz konusu olmuştur ki, bu ihtimali de göz önüne almak zorundasınız.” Demek ki, ani talep artışı yeniden yapılanma faturasını arttırmakta ve potansiyel hasarları yükseltebilmektedir.

Benzer modeller, geçmişte çok sayıda deprem yaşamış ve bu nedenle benzeri olayların gelecekte de tekrarlanması riskine açık olan bölgeler için de yaratılabilir.

Swiss Re, Amerikan Jeoloji Araştırmaları Kurumu (USGS) ile birlikte, İstanbul çevresini büyük çaplı bir depremin vurma ihtimalini belirleyebilmek amacıyla, bir tür deprem olasılığı değerlendirme çalışması yürütmektedir. 1939 yılından bu yana, Kuzey Anadolu fay hattı üzerinde gerçekleşmiş depremlerin sayısına bakıldığında, Swiss Re/USGS’in araştırması, bu olayların fay hattı boyunca hep batıya doğru bir yol izlemelerinin İstanbul’un önümüzdeki 30 yıl içinde herhangi bir zamanda ciddi bir depreme sarsılacağı anlamına geldiğini ortaya koymaktadır.

Tarih Yeterli Değil

Yine de bazı bölgelerde, tarihsel kayıtlar, modelleme yapanlara gelecekte gerçekleşmesi mümkün olaylarla ilgili güvenilir fikirler sunacak kadar geçmişe uzanmamakta ve hatta

bazı bölgelerin geçmiş felaketlerden etkilenmemişler gibi yanlış değerlendirilmeleri durumu söz konusu olabilmektedir. Örneğin geçmişte deprem yaşamamış olan Batı Nevada’da son dönemde yaşanan bir dizi küçük deprem, bilim adamlarını şaşkınlık içinde bırakmıştır. Bu depremlerin nedenleri halâ meçhuldür, ancak jeotermal kökenden kaynaklanıyor olabilirler ve dolayısıyla muhtemelen volkaniktirler.

Meydana gelen diğer değişiklikler, söz konusu modellerde bir ölçüde belirsizliğe neden olduğu için yararlı olmamışlar

İncelemesi yapılan modellenmemiş daha pek çok riskle birlikte, risk modelleme endüstrisinin gelecekte üzerinde durması gereken çok geniş bir alan bulunmaktadır.

dır. 2004 yılı Kuzey Atlantik’te ortalamanın çok üzerinde sayıda kasırgaya sahne olmuş, yalnız Florida dört tanesiyle sarsılmıştır ki, bu 19.yy’dan bu yana yaşanmış bir durum değildir. Bunun yanında, adı nispeten daha az duyulmuş bir kasırga diğer nedenlere dikkati çekmiştir. 2004 Mart’ında Güney Atlantik’te tarihsel kayıtlarda daha önce benzerine rastlanmamış, oldukça sıradışı bir olay olarak nitelendirilen ve küresel ısınmanın etkileri üzerine daha çok eğilmeyi zorunlu kılan bir

kasırga meydana gelmiştir. Eğer gelecekte de bu bölgede kasırgalar oluşursa, geçmişte bu fırtınalardan hiç etkilenmemiş bir ülke olan Brezilya’da muhtemelen toprak kaymaları yaşanacak ve Brezilya bu olaylara karşı sigorta ve reasürans kurumalarını bu sorunla başa çıkabilecek hale getirmek zorunda kalacaktır.

Swiss Re Katastrofik Riskler Bölüm Yetkilisi Gerry Lemck; “Küresel ısınma ve deniz yüzeyi sıcaklığının artışı gibi durumların söz konusu olduğu bir dönemde geleceği anlatabilmek için, geçmişi tek başına referans alamazsınız. 2005’i değerlendirmek, 1960’ı hatta 1880’i değerlendirmekle aynı şey değildir. Bunun yerine, geçmiş, bize, bazı şeyleri muhakkem etmemiz ve gelecekte neler olabileceğini önceden kestirebilmemiz için dayanak oluşturmaktadır.” demektedir.

Zamanla Değişim

Modeller, bu nedenle, gelecekteki belli olayların olasılığını değerlendirebilmek için, yeni şartlara ayak uydurabilecek durumda olmalıdır. Bunun iyi bir örneği de, pek çok sigorta ve reasürans şirketinin şu anda pazarına girmeye oldukça hevesli olduğu Çin gibi ülkelerdeki potansiyel hasarlar için risk değerlendirmesine duyulan gittik-

çe artan gereksinimdir. Gerçi Çin doğal afetlerden zarar görebilir. Yalnız 2003'te, seller, 1911 can almış, 6.3 milyon kişiyi evsiz bırakmış ve zararın faturası 18.5 milyar dolara yaklaşmıştır. Bu nedenle, gelecek için potansiyel sel riskini belirlemek, nehirlerin sele direnç biçimi hakkında doğru bilgi edinmeye ve bu direnç kırıldığında nehrin nereye akacağına dair bir fikir sahibi olmaya dayanmaktadır. Olası tehditleri değerlendirme aşamasındaki zorluklara ekleyeceğimiz bir diğer nokta da, ülkenin deprem felaketine açık olması ve geçmişte de tayfunlara maruz kalmış oluşudur.

ABD'de de modellenmek zorunda olan muhtemel risk alanları bulunmaktadır. 2004 kasırga mevsimi, ABD'nin kıyı şeridinin korunmasız bölgelerinden taşınmayı ve daha içerilerde, tehlikeden nispeten uzak bölgelere yerleşmeyi planlayan insanların sayısının hızla artmasına neden olmuştur. Tek sorun, bu tür göçlerin çoğunlukla insanları yeni ve aynı derecede ölümcül risklere maruz bırakmasıdır.

Nisan ve Mayıs 2003'te bir dizi kasırga, hortum ve dolu fırtınası ABD'nin orta batısındaki kasabaları vurmuş ve 5 milyar dolar sigortalı hasara neden olmuştur; diğer yandan Şubat 2005'te Kaliforniya'daki kuraklığın yerini fırtınalar, ani bastıran seller ve buna bağlı olarak doymuş toprak ve su erozyonu nedeniyle toprak kaymaları almıştır.

Gerry Lemck'e göre, 2004 kasırga mevsimi, modellemeyle uğraşanların üzerinde durması gereken diğer tehditlerin de altını çizmiştir. Bunlar arasında, deniz seviyesinin, kasırgadan kaynaklanan şiddetli rüzgarlar nedeniyle, dalgalar halinde kıyıya taşmasının yol açtığı ve bunun yanı sıra iç bölgelerde aşırı yağışların meydana getirdiği seller sayılabilir.

Gerry Lemck, sigortacı ve reasürörlerin, kıydan uzaktaki tesislere örnek teşkil eden petrol platformları gibi modellenmemiş risklerin de üzerinde durduklarına işaret etmektedir. Ivan Kasırgası 2004'te bölgeyi vurduğunda, Meksika Körfezi'ndeki pek çok sayıdaki platforma ve platformlardan kıyıya

uzanan petrol boru hatlarına ciddi zararlar vermiştir.

Lemck: "Ivan'dan bir 'uyanın' çağrısı aldık. Zararın büyük bir çoğunluğu fırtına dalgalarından kaynaklanmaktaydı, fakat hiçbir model bu faktörü göz önüne almamıştı."

İncelemesi yapılan modellenmemiş daha pek çok riskle birlikte, risk modelleme endüstrisinin gelecekte üzerinde durması gereken çok geniş bir alan bulunmaktadır. Reasürörler, gelecekteki 'uyanın' çağrılarının, günün sonunda hoş olmayan ve beklenmedik hasar faturaları ile sonuçlanmaması için güncel tespitlere ayak uydurabildiklerinden emin olmak zorundadırlar.

REINSURANCE
Nisan 2005

Çeviren: Burcu AYTEN