

**Tarih: Ocak 2013**

Millî Reasürans T.A.Ş.  
adına sahibi

**H. Hulki YALÇIN**

İnceleme Kurulu  
BAŞKAN

**Barbaros YALÇIN**  
ÜYE

**Y. Kemal ÇUHACI**  
ÜYE

**Hüseyin YUNAK**  
ÜYE

**Ali N. YÜCEL**  
ÜYE

**Güneş KARAKOYUNLU**

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü  
**Burcu AYTEN**

Basın Yayın Koordinatörü  
**Ebru FERAY**

Dizgi  
**Ebru FERAY**

Kapak Dizaynı  
**Umut SİLE**

Renk Ayrımı  
**FİLMEVİ**

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

Yönetim Yeri:  
Merkez

**Maçka Cad. 35**  
34367 Şişli / İstanbul

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

Yayın Türü: Yerel süreli yayın

3 ayda bir yayınlanır.

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

## İÇİNDEKİLER

Ekonomik Belirsizlik Ortamında Nakliyat Sigortaları'nın Rotasının Belirlenmesi .....	4
Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Popülaritesi Artan Yöneticinin Sorumluluğu Sigortaları II .....	11
Hafife Alınan Risk: Sel .....	20
2011 Doğal Afetlerinin Ardından Çıkarılacak Dersler .....	22

## *Reasürör Gözüyle*

*Dünyanın belli başlı şehirlerinde her yıl yapılmakta olan Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği (International Union of Marine Insurance-IUMI) Konferansı, 2012 yılının Eylül ayında, Amerika Birleşik Devletleri'nin San Diego şehrinde toplanmıştır. Konferansta, dünyanın her bölgesinde Nakliyat Sigortaları'nı ilgilendiren en önemli konular, Birlik üyeleri tarafından tartışılmakta, bu sorunların potansiyel etkileri konusunda Nakliyat sigortacılarının bilgilendirilmesinin yanı sıra bu sorunlara yönelik çözüm önerileri de sunulmaktadır. Konferansın bu seneki ana konusu, ekonomik kriz ortamında Nakliyat Sigortaları'nın nasıl bir rota izlemesi gerektiği üzerinedir. San Diego Konferansına katılan, Şirketimiz Nakliyat Servisi Müdürü Sayın Bülent Akyüz ilgili yazısında, sadece bu sene yapılan Konferans hakkında değil, aynı zamanda Birlik'in tarihçesi, organizasyon yapısı, amaçları ve faaliyetleri hakkında tanıtıcı bilgiler de vermektedir.*

*Geçen sayımızda şirket yöneticilerinin görev ve sorumluluklarının çeşitli durumlar itibarıyla ve önceki Türk Ticaret Kanunu ile karşılaştırmalı olarak incelendiği, Sayın Mahmut Saraçoğlu tarafından hazırlanmış çalışmaya yer vermiştik. Bu sayımızda da, yine Sayın Mahmut Saraçoğlu tarafından hazırlanmış çalışmada, yönetici sorumluluklarının sigorta sistemi altında, nasıl teminat altına alındığı dünya uygulamalarıyla birlikte incelenmekte, ülkemizdeki uygulamaların bugünü ve geleceği hakkında bazı değerlendirmelerde bulunmaktadır.*

*Dergimizin Yabancı Basından Seçmeler bölümünde ise, 2011 yılında özellikle Uzak Doğu ve Asya-Pasifik bölgesinde meydana gelen deprem, sel, fırtına gibi doğal afetlerin sonuçlarından sigortacılar ve reasürörler açısından ne gibi dersler çıkarılabileceği konusunun incelendiği bir makalenin çevirisi yer almaktadır. Makalede, bugüne kadar söz konusu olan uygulamaların, meydana gelen doğal afetler sonrasında ortaya çıkan eksiklikleri, modellemelerin verimlilikleri incelenmekte, bunun yanı sıra, portföy çeşitlendirmesi adı altında, başka coğrafyalardan yapılan iş kabullerinin, reasürörler açısından getirdiği tehlikeler vurgulanmaktadır. Portföy çeşitlendirmesi kapsamında, yeni coğrafyalardan iş kabulü ve bu yaklaşımın barındırdığı tehlikeler, Dergimizin daha önceki sayılarında da incelenmiş bir konudur.*

*Yabancı Basından Seçmeler bölümünde yer alan diğer bir makale ise, son yıllarda tüm dünyada neden olduğu hasarlar itibarıyla çok büyük artışlar gösteren sel afeti üzerinedir. Makalede, iklim değişikliği ve küresel ısınmanın artması ile birlikte daha sık meydana gelen sellerin, diğer bazı faktörlerin de etkisiyle artık çok daha yaygın etkilerde bulunduğu, neden olduğu ekonomik ve sigortalı hasarlar bakımından deprem afetine yaklaştığı ve sigortalanabilir olma özelliğinin de artık sorgulanmaya başlandığı vurgulanmaktadır.*

## *Ekonomik Belirsizlik Ortamında Nakliyat Sigortaları'nın Rotasının Belirlenmesi*

**1** 946 yılından beri her yıl düzenlenen Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği Konferansı 16-19 Eylül 2012 tarihleri arasında Amerika'nın San Diego kentinde yapılmıştır. Konusu "Ekonomik Belirsizlik Ortamında Nakliyat Sigortalarının Rotasının Belirlenmesi" olan konferansın öne çıkan konularına göz atmadan önce, uluslararası bir sivil toplum kuruluşu olarak Nakliyat Sigortaları konusunda mesleki faaliyet gösteren sigortacıları temsil eden Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği'nin (IUMI - International Union of Marine Insurance) tarihi, amaçları ve faaliyetleri hakkında genel bilgi verilecektir.

### **Birlik'in<sup>1</sup> Tarihi**

19. yüzyılın ikinci yarısında, sanayi devrimi ve sonrasında özellikle taşımacılıkta ve teknolojide yaşanan gelişmele-

rin üretim artışına yol açması ile sağlanan malların, nüfus artış hızının yükseldiği yeni pazarlara ulaştırılması, uluslararası ticareti canlandırmıştır. Ekonomideki bu canlanma sonrası gerek sigorta fiyatları, gerekse sigorta şartları itibarıyla piyasalarda ortaya çıkan düzensizliğe bağlı olarak nakliyat sigortacıları arasında ihtiyaç duyulan mesleki birlikteliğin sağlanması düşüncesi, Birlik'in kurulmasının tarihsel arka planını oluşturmuştur.

19. yüzyılın ortalarına kadar nakliyat sigorta sözleşmeleri çoğunlukla yerel piyasalar için söz konusu olmaktadır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise uluslararası ticarete ve denizcilikteki gelişmeler daha fazla uluslararası ticari işlemin yapılmasını gerektirmiş, bu durum gerek sigortalılar, gerekse bankalar yönünden sigorta sözleşmelerinde yeknesaklığın sağlanması taleplerini getirmiştir.

Bu hızlı gelişmelerin sonucunda çok fazla sayıda nakliyat sigorta şirketi kurulmuştur. Yeni kurulan şirketlerin piyasaya girme ve tutunma, mev-

cut şirketlerin piyasa payını koruma mücadeleleri çok yoğun bir rekabeti de beraberinde getirmiştir. Bu süreçte gerek "şekli", gerekse de "özü" itibarıyla yeterli olmayan sigorta sözleşmelerinin yapılmasında muhtelif poliçe şart ve koşulları ile kural ve kaidelerinin kullanımı, kaotik bir ortamın oluşmasına yol açmıştır.

Piyasaların bu durumu, başta Almanya, Britanya (İngiltere, İskoçya, Galler) ve Kıta Avrupa'sı (İzlanda, İrlanda ve Britanya dışında kalan Avrupa ülkeleri) gibi geleneksel piyasalar olmak üzere, pek çok piyasa tarafından nakliyat sigortacılarının mesleki birlikteliği ile ilgili bir iş birliği ihtiyacının genel kabul görmesini sağlamıştır.

Bu konuda ilk teşebbüs Alman sigortacılar tarafından başlatılmış ve 8 Ocak 1874 tarihinde Berlin'de, bir meslek kuruluşu olarak, "Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği (Internationaler Transport Versicherungs Verband)" kurulmuştur. Bu oluşumun öncüsü olan Alman sigortacıların yanı sıra Avusturyalı, İsveçli ve Rus sigortacılar da kurucu

<sup>1</sup> "Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği (IUMI - International Union of Marine Insurance)", "Birlik" kısaltması ile ifade edilecektir.

üyeler olarak Birlik'te yerini almıştır. Bu Birlik daha sonra hemen hemen aynı anlama gelen Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği (IUMI - International Union of Marine Insurance) adını almıştır.<sup>2</sup>

Bir sivil toplum kuruluşu olarak, Nakliyat Sigortaları konusunda faaliyet gösteren profesyonellerden oluşan Birlik'in kuruluş felsefesi, Nakliyat Sigortaları'nın yönetimi ile ilgili ilkeler üzerinde fikir birliğinin sağlanması amacıyla yönelik olarak, üyelerin ortak menfaatini ilgilendiren konular hakkında düşüncelerini paylaşabilecekleri, değerlendirebilecekleri interaktif bir tartışma ortamı oluşturma temeline dayanmaktadır.

II. Dünya Savaşı'na kadar Birlik'e katılım, münferit sigorta şirketi üyeliği şeklinde iken, bu tarihten sonra yerini sadece ülke ulusal birlik üyeliği katılımına bırakmıştır. Bu durum Lloyd's'un da Birlik'e katılmasına olanak sağlayarak Birlik'in tam anlamıyla bir uluslararası sivil toplum örgütü olmasına yol açmıştır. I. Dünya Savaşı döneminde 22 üyeye sahip Birlik, bugün ara-

larında ülkemizin de bulunduğu 52 üyeye<sup>3</sup> sahiptir. Ayrıca Birlik'in, IACS<sup>4</sup>, CMI<sup>5</sup>, ICS<sup>6</sup>, INTERTANKO<sup>7</sup> gibi sivil toplum kuruluşlarının yanı sıra, bazı ekspertiz ve hukuk bürolarından da üyeleri bulunmaktadır.

## Birlik'in Amacı ve Faaliyetleri

Mesleki bir birlik olarak, üyeleri için çalışan ve üyeleri tarafından idare edilen Ulus-

lararası Nakliyat Sigortaları Birliği'nin temel amacı, Nakliyat Sigortaları konusunda faaliyet gösteren gerek Ulusal Sigorta Birlikleri'nin, gerek Nakliyat Sigorta Birlikleri'nin, gerekse de "üye iş ve meslek ortakları"nın tümünün menfaatlerini temsil etmek, korumak ve geliştirmektir.

Bu kapsamda Birlik, genel olarak, Nakliyat Sigortası işlerinin geliştirilmesi, Nakliyat Sigortaları'yla ilgili her alanda (teknik, yasal, operasyonel) meydana gelen gelişmelerin ve değişikliklerin duyurulması, denizcilikle ilgili diğer kurumlarla işbirliğinin geliştirilmesi, Nakliyat Sigortaları ile ilgili uluslararası platformda tartışılan ve üyelerini ilgilendiren konularda üyelerin bilgilendirilmesi gibi faaliyetleri yerine getirmektedir. Ayrıca, Nakliyat Sigortaları ile ilgili karşılaşılan ve karşılaşılabilecek sorunların görüşülmesini, fikirlerin dile getirilmesini, çözüm önerilerinin sunulmasını, bilgi alış verişinin yapılmasını sağlayan, toplu tartışma zemini yaratmaktadır. Bu platformdan çıkan ortak görüşler doğrultusunda Birlik yönetimi, üyelerinin ortak menfaatlerini temin etmek, korumak, savunmak ve geliştirmek üzere, mesleki ortaklıkları olan diğer sektörlerin toplantılarında gerek danışman gerekse gözlemci katılımcı statüsü ile görüşlerini aktarmakta ve ortak çıkarları bulunan bu grupları etkilemek, ikna etmek

<sup>3</sup> Mısır, Kenya, Fas, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Güney Afrika, Tunus, Bermuda Adaları (İngiltere), Brezilya, Kanada, Ekvador, Amerika, Avustralya, Çin Halk Cumhuriyeti, Tayvan (Çin Cumhuriyeti), Kuzey Kore, Hong Kong (Çin Halk Cumhuriyeti Hong Kong Özel İdari Bölgesi), Hindistan, İsrail, Japonya, Kazakistan, Malezya, Yeni Zelanda, Güney Kore, Singapur Cumhuriyeti, Arnavutluk, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Cefor (Norveç- Central Union of Marine Underwriters), Hırvatistan, Güney Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İrlanda, İtalya, Polonya, Romanya, Rusya Federasyonu, Slovenya, İspanya, İsveç İsviçre, Hollanda, Türkiye, Ukrayna, IUA (İngiltere - International Underwriting Association), Lloyd's (İngiltere - Sigorta ve Reasürans Borsası), Lübnan.

<sup>4</sup> IACS: International Association of Classification Societies - Sınıflandırma Kuruluşları Uluslararası Birliği

<sup>5</sup> CMI: Comite Maritime International - Uluslararası Denizcilik Komitesi

<sup>6</sup> ICS: International Chamber of Shipping - Uluslararası Deniz Ticaret Odası

<sup>7</sup> INTERTANKO: International Association of Independent Tanker Owners - Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği

<sup>2</sup> Marine Insurance anlamında Nakliyat Sigortaları, genel olarak, yük, tekne, sorumluluk ve enerji ve sondaj gibi sigorta türlerini içerecek şekilde kullanılmaktadır. Transport Insurance anlamında ise Nakliyat Sigortaları, genel olarak, denizyoluyla yapılan taşımaların dışında, karayolu, demiryolu ve diğer taşıma türleri için söz konusu olan Nakliyat Yük (Taşıma) Sigortası için kullanılmaktadır.

için kulis (lobi) çalışmaları yapmaktadır.

Birlik, ayrıca, danışman statüsüne sahip olarak, UNCTAD<sup>8</sup>, IMO<sup>9</sup> gibi uluslararası örgütlerin konsey (meclis) toplantılarına ve onun yardımcı örgütlerinin toplantılarına gözlemci göndermekte ve Nakliyat Sigortaları ile ilgili konularda yazılı görüş oluşturmakta, uluslararası örgütleri ilgilendiren konularda Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği ile istişarelerde bulunmaktadır.

## Organizasyon Yapısı

Birlik'in organizasyon yapısına bakıldığında, Konseyin (meclisin), Birlik'in genel politikası konusunda karar alan, yılda bir kez toplanan, başkanı seçen ve Birlik'e üye en fazla 4 temsilciden oluşan, gerek Ulusal Sigorta Birlikleri, gerekse Nakliyat Sigorta Birlikleri heyetlerinden teşekkül eden bir organ olduğu görülmektedir.

Birlik'in tüm faaliyetlerini koordine eden ve Birlik'i temsilen imza yetkisine sahip "başkan", görevi gereği tüm toplantılara başkanlık etmektedir ve tüm "teknik komite"lerin doğal üyesidir. Çalış-

malarını gönüllülük esası ile yerine getiren ve Konsey tarafından verilen genel politika kararlarına göre Birlik'in yönetiminden sorumlu olan Yürütme Komitesi Genel Sekreteri, İrtibat Görevlileri ve Gözlemcileri ile Teknik Komite başkanlarının atamasını yapmaktadır.

Teknik Komiteler, genelde Nakliyat Sigortaları'nı ilgilendiren konuların, alanların belirlenmesi, özelde ise kendi sınırları içerisindeki eğilimlerin, gelişmelerin izlenmesi, piyasaların, sigorta teminatlarının, klotların, hasarların, hasar önleme çalışmalarının, güncel ve gelecek (önerilen) mevzuat vb. hususların analiz edilmesi işi ile ilgilenebilirler. Hâlihazırda Birlik'in daimi Teknik Komiteleri şunlardır:

- Yük,
- Hasar Önleme,
- Tekne,
- Enerji ve Sondaj,
- Hukuk ve Sorumluluk,
- İç Sular Tekne, Balıkçılık Tekneleri ve Yat,
- İstatistik.

Ayrıca ihtiyaç duyulması halinde spesifik alanlar için geçici özel komiteler de oluşturulabilmektedir.

Birlik'in en önemli etkinliği ve faaliyeti, her yıl Eylül ayı içerisinde, farklı bir ülkede yapılan "Yıllık Konferans"tır. Dünya piyasalarında faaliyet gösteren nakliyat sigortacılarını bir araya getiren bu konfe-

rans her bakımdan mümkün olan en geniş katılımlı uluslararası nakliyat sigortacıları tartışma platformudur. Konferans öncesi muhtelif teknik komiteler tarafından tüm üye Birliklerden alınan bilgilerin, derlenip toparlanmasından sonra söz konusu veriler katılımcılarla paylaşılmaktadır. Konferansta genellikle;

- teknik komitelerin güncel sorunlar üzerinde yaptığı inceleme ve araştırmalarla ilgili sunumlarına,
- nakliyat kazaları ile ilgili istatistiksel verilere ve analizlere,
- hukuki konular üzerindeki yorumlara ve tartışmalara,
- yeni taşıma yöntemleri ile ilgili yapılan incelemelere,
- sigorta açısından yeni ve özellik gerektiren muhtelif ticari eşyanın taşıma yöntemlerine,
- hem ulusal, hem de uluslararası açıdan Nakliyat Sigortaları'nı ilgilendirecek gelişmelere yer verilmektedir.

Genel merkezi Zürih'te<sup>10</sup> bulunan Birlik'in, resmi dili İngilizce ve Fransızca olup, hâlihazırda herhangi bir süreli yayını bulunmamakta, yaptığı faaliyetlere ilişkin veriler Birlik'in web sayfasında yayımlanmaktadır.

<sup>8</sup> UNCTAD: *United Nations Conference on Trade and Development - Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı*

<sup>9</sup> IMO: *International Maritime Organization - Uluslararası Denizcilik Örgütü*

<sup>10</sup> Şubat 2013'den itibaren Birlik genel merkezi Hamburg'a (Almanya) taşınacaktır.

## **Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği Konferansı -2012 (San Diego)**

Konusu “Ekonomik Belirsizlik Ortamında Nakliyat Sigortalarının Rotasının Belirlenmesi” olan konferansa bu yıl, sigorta, reasürans şirketleri ve birlikleri, akredite sigortacılar ve Nakliyat Sigortaları ile yakın ilişkisi olan diğer sektörlerden “üye iş ve meslek ortaklarının da yer aldığı 52 ülkeden 500’ün üzerinde temsilci katılmıştır.

Oldukça yoğun bir gündemin olduğu, farklı konuların tartışıldığı ayrı oturumların yapıldığı konferansta öne çıkan bazı konular ve konuşmacıların bu konulara ilişkin değerlendirmelerine aşağıda kısaca<sup>11</sup> yer verilmiştir.

### **Ekonomik Belirsizlik Ortamında Nakliyat Sigortalarının Rotasının Belirlenmesi**

“Ekonomik Belirsizlik Ortamında Nakliyat Sigortaları’nın Rotasının Belirlenmesi” başlıklı konuşmasını yapan, Amerika’da yerleşik büyük bir taşımacılık firması olan Intrepid Shipping LLC şirketinin sahibi Richard Du Moulin, deniz taşımacılığı sektöründe durumun, likit doğal gaz ve

kıyı sondaj taşımacılığı hariçinde, iyi olmadığını belirtmiştir. Bu durumun aşılmasında yeni gemi inşaatlarının durdurulması, 15 yaşından büyük gemilerin hurdaya ayrılması gibi çözüm önerilerinin ise pratikte pek mümkün görünmediğini ifade eden konuşmacı, gemilerin işletilmesinde risk yönetimini çok daha etkin bir şekilde hayata geçirmenin uygulanabilir bir çözüm olduğunu dile getirmiştir. Risk yönetiminin önemine işaret eden Du Moulin, risk yönetimi kapsamında denizde güvenliğin sağlanmasında en önemli faktörün, gerek kaptan, gerekse de mürettebat için, denizcilik bilgisi, gemi ve rota yönetimi becerisi olduğunun altını çizmiştir.

Makro ekonomik faktörlerin dünya ekonomisine dolayısıyla denizcilik ve Nakliyat sigorta sektörüne etkilerine değinen konuşmacı, uluslararası bir ticari faaliyet olarak, dünya ekonomisi ve ticaret sistemi ile çok sıkı bağları olan ve dünya ekonomisindeki gelişmelere paralel tepki veren Nakliyat Sigortaları’nın, dinamik ve sürekli yenilenen dünya pazarında birçok belirsizlikle karşı karşıya bulunduğuna dikkat çekmiştir.

Du Moulin, Nakliyat sigortacılarının önlerini görmesini zorlaştıran en önemli belirsizliklerin; Avrupa bölgesi borç krizi ile ekonomik büyüme hızının yavaşlaması, enflasyon tehlikesinin ortaya çıkması, fa-

izlerin düşmesi, küresel risk algısı ile yatırımların azalması, ulusal ekonomilerin korumacı önlemleri, Arap Baharı krizinin Ortadoğu ülkelerinde talep daralmasına yol açması, emtia ve petrol fiyatlarının dalgalı seyretmesi gibi hâlihazırda dünya ekonomisini dolayısıyla deniz taşımacılığını etkileyen makro ekonomik faktörler olduğunu ifade etmiştir.

Konuşmacı, Nakliyat Sigortaları’nın dünya ekonomisindeki büyüme ve iyileşme ile doğrudan bağlantılı olması nedeniyle ile Nakliyat sigortacılarının, öncelikle küresel ekonomik krize yol açan kırılma noktalarının ortadan kaldırılması için uluslararası mali kuruluşlar (IMF, Dünya Bankası gibi) nezdinde yapılan girişimleri ve bunlara ilişkin gelişmeleri yakından takibe devam etmelerinin önemine vurgu yapmıştır.

Du Moulin, ayrıca, artan rekabet ortamında, özellikle etkin bir risk yönetimi ile hasar oranlarının verimli bir şekilde kontrol edilerek maliyetlerin düşürülmesi, operasyonel verimliliğin sağlanması ve çalışanların etkinliğinin artırılması, gelişen teknolojiyle birlikte müşterilerin ve sigortalıların istek ve beklentilerini karşılamak için yeni ürünler ve yeni projelerle hizmet sağlanması gibi hususlara da odaklanmanın zaruri bir hal aldığına altını çizmiştir.

Bu kapsamda konuşan diğer konuşmacılar ise, ihracat ağırlıklı ekonomiye sahip Avrupa

<sup>11</sup> Konferans kapsamında yapılan tüm sunumlara <http://www.iumi.com/conferences/san-diego-2012> adresinden erişilebilmektedir.

ülkelerindeki olumsuz şartların, dünya ticaretini dolayısıyla Nakliyat Sigortaları'nı sınırlamaya devam edeceğini, küreselleşmenin sonucu olarak birbirleriyle iç içe geçmiş ekonomik düzende, Amerika ve Avrupa'da yaşanan sıkıntılarının, dünya ekonomisinin diğer aktörlerini de (Çin ve diğer yükselen piyasalar ile gelişmekte olan veya geri kalmış ülke piyasaları) içine alacağını belirtmişlerdir. Ayrıca, küresel durgunluk algısı ile yatırımların azalmasının bir belirsizlik ortamı yarattığı, birçok ülkede girişimcilerin ve özel tüketicilerin harcamalarını yavaşlattığı, bu durumda geriye kalan tek itici gücün, hükümet harcamalarının artırılması vasıtasıyla ekonominin canlandırılması yollarının denenmesi olduğu ifade edilmiştir. Diğer taraftan, dünya ekonomisinde serbest ticaret ilkesinin genel olarak kabul edilmesine rağmen korumacı uygulamaların sürdürülmekte olduğu, ulusal ekonomilerin kendi firmalarını; gümrük tarifeleri, miktar kısıtlamaları (kota), ithalat yasakları, sübvansiyonlar gibi düzenlemelerle dış rekabete karşı avantajlar kazandıran ya da dış rekabeti ortadan kaldıran açık veya örtülü koruma politikaları ile destekledikleri, bu durumun uluslararası ticareti, dolayısıyla Nakliyat Sigortaları'nı olumsuz etkilediği dile getirilmiştir. Ayrıca, Arap Baharı'nın yol açtığı krize değinilmiş, bu olayın Kuzey

Afrika ve Doğu Akdeniz'de talep daralmasına yol açtığı, söz konusu süreçte içine kapanmış veya yeterince dışarıya açılmamış olan Kuzey Afrika ve Doğu Akdeniz ülkelerinin, petrol ihraç edenler hariç, hammadde ihracına bağımlı ekonomiler olmaları sebebiyle ihracatlarının azaldığı öne sürülmüştür. Nakliyat Sigortaları'ndaki prim gelirleri kapsamında ise, şirketlerin piyasa paylarını kaybetmemek için aşırı bir rekabet içerisinde oldukları, bu durumun prim gelirlerini azalttığı, ancak, tüm olumsuzluklara rağmen, son iki yıldır karşılaşılan büyük hasarların çok kısa süre içerisinde tazmin edilmesinin sektör açısından önemli bir kazanım olduğu belirtilmiştir.

## **Tekne Sigortaları**

Tekne Sigortaları'nın 8.3 milyar ABD Doları prim üretimi ile 2011 yılında 2010 yılına benzer bir performans sergilediğini belirten Tekne Sigortaları Komitesi Başkanı Harry Yerkes (American Hull Insurance Syndicate), özellikle ekonomik kriz sonrası, denizcilik sektöründe daha düşük fiyat, daha fazla kapasite ve en önemlisi daha az yakıt tüketimi gibi avantajlar sağlayan büyük ölçekte gemi üretimi ile gemi boyutlarında ve tonajlarında hızlı büyümeye gidildiğini, sektörün büyük hacimli gemilerle taşımalara yöneldiğini, bu durumun tekne sigor-

taçlarının sorumluluklarını artırdığını ifade etmiştir. Söz konusu tekneler için, özellikle rekabet nedeniyle, alınan primin, taşınan risklere göre yetersiz olduğuna dikkat çeken konuşmacı, prim üretiminde arzu edilen artışlara ulaşamadığını, dolayısıyla tekne sigortacılarının teknik kârlarında ciddi azalmaların olabileceğini belirtmiştir. Fiyat rekabetinin, hasar/prim oranlarını yükseltirken, teknik kârı da düşürücü etki yaptığını işaret eden konuşmacı, teknik sonuçları daha ziyade reasürans desteği ile yürüyen Tekne Sigortaları'nda fiyatların aşırı düşmesinin, sigorta şirketlerinin reasürans şirketleri ile olan ilişkilerini de etkilediğini ve zaman zaman bu etkinin kendisini anlaşmalarda, sigorta şirketinin aleyhine bir durum olarak (reasürans komisyonlarının düşürülmesi, teminatın kapsamının daraltılması, verilen teminatla konservasyon ilişkisinin kurulması gibi) gösterdiğini ifade etmiştir. Yerkes, sunumunun son bölümünde ise 2011 ve 2012 yıllarında Tekne Sigortaları'nda yükselme eğilimi gösteren "tam zıya"lara rağmen yeni sigortacıların piyasaya girmesi, reasürans kapasitesi sağlamada sorun olmaması gibi sebeplerle sigorta fiyat ve şartlarında düzeltmelerin görülmediğini, söz konusu duruma yenilemelerde reasürörlerin tepki vereceğini, sınırlı da olsa düzeltmelerin görülebileceğini belirtmiştir.

Tekne Sigortaları kapsamında yapılan diğer sunumlar da ise, son birkaç yıldır Tekne Sigortaları'nda hasar prim oranlarının yüksek seyretmekte olduğu, ancak bu olumsuz duruma rağmen, birçok sigorta şirketinin düşük primlerle teminat vermeye devam ettikleri ifade edilmiştir. Diğer taraftan Aden Körfezi'nde bugüne kadar meydana gelen korsanlık olaylarından sonra gemilerde silahlı özel güvenlik birimlerinin bulundurulmaya başlanması ve bazı devletlerin donanmalarının devriye gezmesi nedeniyle korsanlık olaylarında azalma meydana geldiği ifade edilmiş, bu bölgedeki olayların nispeten azalmasına karşılık, bu kez Batı Afrika kıyılarında korsanlık olaylarının artmaya başladığı belirtilmiştir.

Tekne Sigortaları'nın konu edildiği oturumlarda iklim değişikliğinin deniz ulaşımı üzerine etkileri de tartışılmış, küresel ısınmanın etkisiyle Atlantik Okyanusu ile Pasifik Okyanusu arasında yeni deniz geçişlerinin ortaya çıkacağı ve bu durumun petrol ve doğal gaz gibi yer altı zenginliklerinin daha fazla çıkarılmasına yol açacağı öne sürülmüştür.

## **Yük Sigortaları**

2011 yılında, ekonomik kriz sonrası yükselişini sürdüren Yük Sigortaları prim üretiminin, dünya ticaret hacmindeki yavaş iyileşmeye bağlı olarak,

bir önceki yıla göre, %9'luk bir artışla 17.2 milyar ABD Dolarına ulaştığını ifade eden Yük Sigortaları Komitesi Başkanı Dennis Marvin (Alterra Specialty Insurance), yaşanan prim artışının daha ziyade Japonya depremi sonrası inşaat ve yeniden yapılanmalarla ilgili yapılan sekiyatlardan ve yavaş da olsa özellikle Çin, Hindistan, Brezilya ve Rusya taşımalarından kaynaklandığının altını çizmiştir. Marvin, bununla birlikte yük sigortası piyasasının dünya ekonomisine bağlı olarak istikrar arz etmediğini, prim üretim masraflarının, özellikle komisyonların arttığını, mevcut işler için yapılan rekabetin söz konusu piyasa için baskı unsuru olmaya devam ettiğini ve kapasite fazlalığının da bu baskıyı ilave olarak artırdığını belirtmiştir. Konuşmacı, ayrıca 2011 yılında dünya ekonomisindeki yavaşlama sonucu yatırım projelerinde görülen azalmayı ikame etmesi ve kapasite fazlalığının değerlendirilmesi anlamında sigortacıların "emtia paket poliçeleri (stockthroughput)" teminatı gibi yeni alanlara yönelmeye başladığına da dikkat çekmiştir. Yük Sigortaları'nda rekabet fiyatına bağlı prim azalışlarının ve muafiyet indirimlerinin, yıpratıcı hasarları artırıcı etki yaptığını, bunun da hasar/prim oranlarının yükselmesine yol açtığına işaret etmiştir.

Konuşmacı, ayrıca, 2011 yılının Temmuz ayı sonunda başlayan Tayland selinden özellikle depolama riskleri itibarıyla önemli derecede etkilenmiş olan "emtia paket poliçelerinin (stockthroughput)" tahmini hasarının ise 500 milyon ABD Doları civarında olmasının beklendiğini ifade etmiştir. Marvin, düşük seyreden navlunların ve genelde artma eğiliminde olan petrol fiyatlarının, işletme maliyetlerinin azaltılması anlamında, gemileri "yavaş seyre (slow steaming)" zorladığını bunun da yük sigortacılarının karşısına (Aden, Somali, Batı Afrika, Uzakdoğu gibi bölgelerde) "korsanlık" ve bazı yüklerde seferin uzamasına bağlı "mal bozulması" riskinin artması olarak çıkabileceğine işaret etmiştir. Fırsatçı ve amatör hırsızlıktan profesyonel organize suç örgütü şekline dönüşmeye başlayan korsanlık eyleminin artık yük sigortacılarının karşısına müşterek avarya fidyeye ödemelerine iştirak şeklinde daha fazla çıkmaya başladığına da dikkat çeken Marvin, malı taşıyan gemiye göre değeri daha yüksek olan yükün, müşterek avaryaya iştirakinin de yüksek olduğunu vurgulamıştır.

Yük Sigortaları'na ilişkin olarak, ayrıca, yenilenebilir enerji kaynaklarından biri olan rüzgâr enerjisi ve bu enerjinin elde edilmesinde kullanılacak rüzgâr tribünlerinin (santrallerinin) demonte halde taşınması sı-



rasında karşılaşılan güçlüklerle değinilmiş ve söz konusu taşımalara çok daha fazla hassasiyetle yaklaşılması gerektiği ifade edilmiştir.

## Hasar Önleme

Hasar önleme konusunda ise, kurtarma operasyonları itibarıyla denizyolu taşımacılığındaki risklerin (gemilerde; boy, tip, tonaj değişikliği, bedel artışı, yüklerde; cins, hacim, bedel artışı, liman sınırlamaları, çevre duyarlılığı ve kıyı ülkenin rolü, yerel ve uluslararası mevzuat gibi hususlar bakımından) giderek daha karmaşık bir hal aldığı belirtilmiş, son zamanlarda okyanus ortasında infilak veya yangın, uzak bir kıyıda oturma, konteyner elleçleme, tehlikeli yük, resif hasarı gibi olayların yenilikçi ve ilerici düşünmeyi gerektirdiği öne sürülmüştür.

Savaş ve politik riskler kapsamında ise, Ortadoğu ve Kuzey Afrika'da savaş tehlikesi itibarıyla gerilimin yüksek ol-

duğu riskli ülke ve bölgeler hakkında bilgi verilmiş, bazı deniz yollarının kapanması durumunda, tüm ilgili taraflar açısından siyasi ve ekonomik anlamda ciddi sonuçlar doğabileceği ifade edilmiştir.

## Sorumluluk

Sorumluluk Sigortaları konusunda bu yıl, yaptırım klozlarına değinilmiş, bu klozların faydalı olduğu, ancak söz konusu klozların tam bir çözüm sunmadığı öne sürülmüştür. Sigortalılara geniş bir hareket alanı sağlayan, genel mahiyette yazılmış, sınırları açık ve ispat yükü sigortalıya düşen bu klozlar nedeniyle meydana gelen bir hasarda, sigortacıların sorumluluktan kaçmalarının mümkün olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca, benzer bir olayın farklı ülkelerin hukuk sistemlerinde farklı yorumlara yol açabilme ihtimali de, klozların neden olacağı diğer bir sorun olarak ileri sürülmüştür.

## Enerji ve Sondaj

Denizde veya kıyıda petrol ve doğal gaz ile ilgili tüm süreçlere (arama, sondaj, çıkarılma ve taşınma) ilişkin fiziki hasar, sorumluluk ve iş durmasına bağlı kâr kaybı risklerini temin eden Enerji ve Sondaj Sigortaları kapsamında yapılan konuşmalarda, üretim, depolama ve boşaltma yapan gemilerin maruz kaldığı büyük hasarların, 2011 yılı sonuçlarına olumsuz etkide bulunduğu ifade edilmiş, bu tip gemilere olan talebin dünyada giderek artmakta olduğu ve sigorta şirketlerinin bu talep artış sürecini çok yakından takip etmesi gerektiği öne sürülmüştür.

**Bülent AKYÜZ**  
**Millî Reasürans T.A.Ş.**

## *Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Popülaritesi Artan Yöneticinin Sorumluluğu Sigortaları II*

**R**easürör Dergisi'nin 86. sayısında Yöneticinin Sorumluluğu konusunu 6335 ile değişik 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) Anonim Şirketlerle ilgili maddeleri özelinde incelemeye çalışmış<sup>1</sup>, bir sonraki yazıda da diğer kanunlarda yönetici sorumlulukları itibarıyla geçerli hükümleri ve Türkiye pazarının bu alandaki dinamikleri çerçevesinde D&O (Directors' & Officers' Liab. Ins.) poliçelerinin sağlamakta olduğu sigorta korumasını incelemeye çalışacağımızı belirtmiştik. Bu çerçevede, ilk önce, çeşitli kanunlarda "yöneticinin sorumluluğu" nun nasıl ele alındığını incelemeye çalışacağız. Türk Hukuku'nda temel prensip "kusur sorumluluğu" olduğu için, öncelikli ola-

rak, yeni TTK ile getirilen düzenleme de göz önüne alındığında, "yöneticinin sorumluluğu" açısından da esas alınan temel prensibin "kusur sorumluluğu" olduğunu belirtmemiz gerekmektedir.

Yönetim kurulu üyeleri ve şirket yöneticileri ile şirket arasındaki hukuki ilişki, yapısı itibarıyla vekâlet akdine dayanan bir ilişkidir. Hatırlanacağı üzere bu nedenle, yeni TTK'da 369. madde<sup>2</sup> ile, yöneticilerin vekaleten görevlerini ifa ederken tedbirli bir yöneticinin özeniyle hareket etmeleri ve şirketin menfaatlerini dürüstlük kurallarına uyarak gözetmeleri gerektiği belirlenmiştir. Yöneticiler işlerini yaparken bu yükümlülüklerle uygun olarak, yani özen ve bağlılık yü-

kümlülüğü ile hareket etmek zorundadır.

Görüldüğü üzere, bu madde ile "özen yükümü", yönetim kurulu üyeleri yanında, yönetimle görevli kişileri, yani yöneticileri de kapsayacak şekilde düzenlenmiş ve yükümlülük "tedbirli yönetici" ölçüsü üzerine kurulmuş bulunmaktadır. Bu maddenin gerekçesinde "işadamı kuralı"na atıf yapılarak duruma uygun araştırmalar yapıp, ilgililerden bilgiler alınıp yönetim kurulunda karar verilmişse, gelişmeler tamamen aksi yönde olup şirket zarar etmiş olsa bile özensizlikten söz edilemeyeceği belirtilmiştir<sup>3</sup>. Bu

<sup>1</sup> Yazının tam metni için bkz. [http://www.millire.com/dergi/SAYI\\_86.pdf](http://www.millire.com/dergi/SAYI_86.pdf) s. 9 - 21

<sup>2</sup> 369 sayılı maddenin tam metni için bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/02/20110214-1-1.htm>

<sup>3</sup> Detaylı gerekçe için bkz. Dr. A. Bumin Doğrusöz, Av. Öznur Onat, Dr. Funda Tunçel Toralp, "Gerekçe, Karşılaştırmalı Maddeler, Komisyon Raporları, Önergeler ve Karşılaştırmalı Tabloları ile Türk Ticaret Kanunu - Cilt 1", TOBB Yayın No: 2011 /138, s. 525 - 526

bağlamda “ticari takdir kuralı”nın (business judgment rule) işlerlik kazanacağı göz önüne alındığında, yöneticinin sorumluluğu için yöneticinin özen yükümlülüğüne aykırı hareketinin, diğer deyişle kusurunun varlığı aranacaktır.

Yeni TTK’da yöneticiler itibarıyla düzenlenen hukuki ve cezai sorumluluk hallerini ve hukuki sorumluluk itibarıyla özel düzenlemeler içeren ilgili maddeleri daha önce detaylı olarak incelemiştik. Bu özel düzenlemelere ilaveten diğer hukuki sorumluluk halleri itibarıyla genel sorumluluk hükümleri esas alınacaktır.

4721 sayılı Türk Medeni Kanunu’nun 2. maddesinde düzenlenen “iyi niyet kuralı” ile 6098 sayılı Borçlar Kanunu’nun İkinci Ayrımında yer alan 49-62 maddeler ve yine Borçlar Kanunu 112. madde hükümleri yöneticiler itibarıyla uygulanabilecektir<sup>4</sup>.

Yukarıda da belirtildiği üzere, genel prensip olarak, 6098 sayılı Borçlar Kanunu’nun “Haksız Fiillerden Kaynaklanan Borçlar”ın düzenlendiği İkinci Kısım altında belirlenen “kusur sorumluluğu”<sup>5</sup> çerçevesinde; yöneticinin

hukuki sorumluluğunun ön şartı olarak ortada bir zararın bulunması, kanuna veya esas sözleşmeye aykırı bir eylemin varlığı, bu eylemi gerçekleştiren yöneticinin kusurunun varlığı ve uygun illiyet bağı, yani zararın bu hukuka aykırı eylemden kaynaklanmış olması aranacaktır.

6335 sayılı Kanun’la değişik 6102 sayılı yeni TTK 557. ve 553. maddelerde<sup>6</sup> eski TTK’da yer alan mutlak bir zincirleme sorumluluğu esas alan “müteselsil sorumluluk” yerine artık “farklılaştırılmış teselsül” esasının getirildiğini görmekteyiz<sup>7</sup>. İsviçre Borçlar Kanunu’ndaki düzenlemeye paralel olarak getirilen bu yeni sisteme göre, birden çok kişinin aynı zararı tazminle yükümlü olmaları hâlinde, bunlardan her biri, kusuruna ve durumun gereklerine göre, zararın şahsen kendisine yükletilebildiği ölçüde, bu zarardan diğerleriyle birlikte müteselsilen sorumlu olacaklardır<sup>8</sup>. Aynı şekilde, yönetim kurulu üyelerinin dışarıya, yani üçüncü kişi-

lere karşı da kusurları oranında sorumlu tutulacağı öngörülmektedir.

Türk Hukuku’nda yöneticinin sorumluluğunun sadece Medeni Kanun ve Borçlar Kanunu ile TTK’da değil, yöneticinin görev yapmakta olduğu şirketin faaliyet alanına bağlı olarak da değişebilecek diğer birçok kanunda yer alan hükümlerle düzenlenmekte olduğunu görmekteyiz. Örneğin eğer halka açık bir şirket söz konusuysa bu kanunların arasında Sermaye Piyasaları Kanunu, yine bir banka söz konusuysa Bankacılık Kanunu da yer alacaktır. Ancak, faaliyet gösterilen sektörden bağımsız olarak bakılacak olursa; İş Kanunu, Sosyal Güvenlik Kanunu, Kurumlar Vergisi Kanunu, Vergi Usul Kanunu, İcra İflas Kanunu, Rekabetin Korunması Hakkında Kanun gibi genel olarak bütün şirketler itibarıyla geçerli olacak kanunlarda yöneticilere yüklenen çeşitli görevlerle ilgili sorumluluklar bulunmaktadır.

Bu kanunlar içinde Yönetici Sorumluluk Sigortası itibarıyla mali açıdan önem arz edenlerden biri 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu ve 213 sayılı Vergi Usul Kanunu’dur. 213 sayılı Vergi Usul Kanunu 10. maddede<sup>9</sup> kanuni temsilcilerin sorumlulukları belirlenmiştir. Bilindiği üzere tüzel kişiler

<sup>4</sup> İlgili maddeler için sırasıyla bkz. <http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k4721.html> ve

<http://www.kgm.adalet.gov.tr/Tasari/asamaları/Kanunlasan/2011Yili/kanmetni/6098k.htm>

<sup>5</sup> 6098 sayılı Borçlar Kanunu ilgili maddeler için bkz.

<http://www.kgm.adalet.gov.tr/Tasari>

<http://www.verginet.net/dtt/1/6102SayiliTurkTicaretKanunu.aspx>

<sup>6</sup> 6335 ile değişik 6102 sayılı yeni TTK 57 ve 53. maddeler tam metni için bkz.

<http://www.verginet.net/dtt/1/6102SayiliTurkTicaretKanunu.aspx>

<sup>7</sup> Farklılaştırılmış teselsül ile ilgili daha geniş bilgi ve 557. maddenin detaylı gerekçesi için bkz.

<http://www.ticaretkanunu.net/ttk-madde-557/>

<sup>8</sup> Kökbulut, İsmail, 111 Soruda Yeni Ticaret Kanunu, 2012, s. 14

<sup>9</sup> İlgili madde metni için bkz.

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Asp?MevzuatKod=1.4.213&MevzuatIlski=0&sourceXmlSearch=%>

bütün faaliyetlerini kanuni temsilcileri, yani yönetim kurulu üyeleri ve yöneticileri üzerinden yürütmektedir. Bu bağlamda bu kanunlarda belirlenen yükümlülüklerin yerine getirilmemesi veya eksik yerine getirilmesi durumlarında ilgili yöneticilerin kusurlarına bağlı olarak devletin uğradığı zararların karşılanması itibarıyla sorumlulukları doğacaktır.

Yöneticinin, Kanun'da düzenlenen sorumluluklarını yerine getirmemiş olmasına bağlı olarak devletin vergi mükelleflerinden alacağı vergi ve bu vergi ile ilgili alacaklarının mükelleften tahsil edilememesi durumunda, bu alacağın tamamı yöneticinin varlıklarından karşılanacaktır. 10. maddenin son fıkrası, ticari işletmenin tasfiye haline girmiş veya tasfiye edilmiş olmalarının kanuni temsilcilerin tasfiyeye giriş tarihinden önceki süreye ait sorumluluklarını da ortadan kaldırmayacağını hükme bağlamaktadır. Bu nedenle yöneticilerin Kanun'dan kaynaklanan bu sorumluluklarını Kanun'a uygun bir şekilde ve azami özen ve dikkatle yerine getirmeleri beklenmelidir.

213 sayılı Vergi Usul Kanunu'nun 333. maddesi, her ne kadar vergi cezaları mükellef adına düzenleniyor olsa da, Kanun'un 10. maddesi hükümlerinin vergi cezaları itibarıyla da uygulanacağını hüküm altına almaktadır.

2004 sayılı İcra İflas Kanunu'nda 310. ve 311. maddeler itibarıyla kusurlu ve hileli iflas durumlarında Türk Ceza Kanunu hükümleri çerçevesinde cezanın yöneticiye verileceği hüküm altına alınmaktadır<sup>10</sup>. Bu cezai müeyyidenin dışında yöneticinin üçüncü şahısların zararlarını da tazmin etme yükümlülüğü bulunmaktadır.

2004 sayılı Kanun'un 16. babında cezai hükümler yer almaktadır. 331. ila 354. maddelerde belirlenen cezalar yöneticiler itibarıyla da hüküm doğuracaktır. Kanun'un 333. maddesi şirket yöneticilerine ticari işletmenin borçlarını kısmen veya tamamen ödemeyerek alacaklıları zarara uğratmaları durumunda hapis cezası ile birlikte adli para cezası verileceğini belirtmektedir. Aynı maddenin son fıkrasında ise, yöneticinin kastının olmaması ama kusurlu davranması durumunda da zararın ağırlığına göre ikibin güne kadar adli para cezasının verilebileceği hükme bağlanmaktadır.

5510 sayılı Sosyal Güvenlik Kanunu'nun 88. maddesi, primlerin ödenmemesi veya eksik ödenmesi durumunda yöneticilerin ticari işletme ile birlikte müşterek ve müteselsilen sorumlu olacağını belirlemiştir<sup>11</sup>. Aynen primlerden kaynakla-

nan borçlarda olduğu gibi, şirketin işçilere yapacağı ödemeler itibarıyla da kusuru veya ihmali bulunan yöneticiler aleyhinde yapacağı rücular açısından da tazmin yükümlülüğü bulunmaktadır.

6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun'un 35. maddesinde, tamamen veya kısmen tahsil edilemeyen veya tahsil edilemeyeceği anlaşılan amme alacaklarının, kanuni temsilcilerin şahsi mal varlıklarından tahsil edileceği belirtilmektedir<sup>12</sup>. Bu maddenin son fıkrası ile, kanuni temsilcilerin sorumluluklarına dair 213 sayılı Vergi Usul Kanunu'nda yer alan hükümlerin, bu maddede düzenlenen sorumluluğu ortadan kaldırmayacağı belirtilirken; yine önceki fıkralarda ticari işletmenin tasfiye haline girmiş veya tasfiye edilmiş olmalarının kanuni temsilcilerin tasfiyeye giriş tarihinden önceki sürelerle ait sorumluluklarını da ortadan kaldırmayacağı hükme bağlanmaktadır. Aynı madde çerçevesinde, amme alacağının doğduğu ve ödenmesi gerektiği zamanlarda kanuni temsilci veya işletmeyi idare edenlerin farklı şahıslar olmaları halinde, bu şahısların amme alacağının ödenmesinden müteselsilen sorumlu tutulacağı da hükme bağlanmış durumdadır.

<sup>10</sup> İlgili maddeler için bkz.

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/1029.html>

<sup>11</sup> İlgili madde için bkz.

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/27054.html>

<sup>12</sup> İlgili madde için bkz.

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/966.html>

Halka açık şirketlerin yönetim kurulu üyeleri ve yöneticileri, küçük yatırımcının korunması amacıyla daha yüksek bir özen yükümlülüğüne ve dolayısıyla daha ağır bir sorumluluğa tabidirler. 2499 sayılı Sermaye Piyasaları Kanunu'nun 47. maddesinde bu Kanun'a aykırı eylemlerde bulunanlar için cezai sorumluluklar düzenlenmiş bulunmaktadır<sup>13</sup>. Yöneticilerin şirketin mali durumu, performansı, sermayesi ve şirket yönetimi ile ilgili yatırımcının karar almasında önemli sayılabilecek konuların duyurulması itibarıyla sorumluluklarını gereği gibi yerine getirmemiş olması, şirket mali tablolarının gerçek durumu yansıtmaması, temettü ve kâr dağıtımını hesaplamalarında yapılan hatalar gibi çeşitli konulara bağlı olarak zarara uğrayan tarafların bu zararlarının tazmini gerekecektir.

4857 sayılı İş Kanunu 2. madde hükümleri gereği işveren adına hareket eden ve işin, işyerinin ve işletmenin yönetiminde görev alan işveren vekili itibarıyla, bu Kanun'da işveren için öngörülen her çeşit sorumluluk ve zorunluluklara tabi olacağı kayıt altına alınmaktadır<sup>14</sup>. Kanun'un 5. maddesi gereği olarak bütün işçile-

re eşit davranma zorunluluğu getirilmiş bulunmaktadır. 20. madde hükümleri saklı kalmak üzere, işverenin 5. madde hükümlerine aykırı davrandığını işçi ispat etmekle yükümlü tutulmakla birlikte, işçi bir ihlalin varlığı ihtimalini güçlü bir biçimde gösteren bir durumu ortaya koyduğunda, işveren böyle bir ihlalin mevcut olmadığını ispat etmekle yükümlüdür<sup>15</sup>. Yine 4857 sayılı İş Kanunu'nun 98-107 maddeleri arasında Kanun'da belirtilen zorunlulukları ihlal edenler itibarıyla uygulanacak para cezaları belirtilmekte olup, bu para cezaları her yıl revize edilerek uygulanmaktadır<sup>16</sup>.

Görüldüğü üzere, yöneticiler açısından, ticari işletmenin faaliyette bulunduğu sektör itibarıyla ilave sorumlulukların da yer aldığı oldukça geniş bir sorumluluk alanı söz konusudur. Yöneticiler, buldukları pozisyonlar itibarıyla ticari işletmenin hukuken sorumlu tutulduğu alanlarda, işletmenin kanuni temsilcisi sıfatıyla bu sorumluluğu ortaklaşa taşımaktadır. Yönetici Sorumluluk Sigortası esasen bu sorumlulukların mali sonuçları itibarıyla yöneticilere riskin sigor-

tacıya transferi imkânını sağlamaktadır.

Geçmiş 19. yüzyıl sonlarına kadar uzanan Yöneticinin Sorumluluğu Sigortaları, 1930 Büyük Buhran sonrasında Lloyd's piyasasında hareket kazanmış, ama yaygın bir şekilde kullanımı, diğer birçok Sorumluluk Sigortası ve bu sigorta korumalarının temelini teşkil eden hukuki sorumluluk prensiplerinde olduğu gibi, yine 1960-1970'lerle birlikte şirketler hukuku itibarıyla yeni prensipler ve uygulamaların hayata girmesiyle Amerika Birleşik Devletleri'nde olmuştur. 1980'li yıllarla birlikte yöneticilere daha fazla sorumluluk yükleyen ve bu sorumlulukların önemli bir bölümünün yöneticinin çalıştığı şirket tarafından karşılanmasına olanak sağlayan kanunların yaygınlık kazanmasıyla Avrupa ülkelerinde de bu poliçelerin satışında artışlar yaşanmıştır. Ülkemizde son yıllarda özellikle Avrupa Birliği müktesebatı ile uyum sürecinin sonucunda kanunlarımızda yapılan değişikliklere paralel olarak bu poliçelere duyulan ilgide de artışlar yaşanmaktadır.

Özellikle yeni TTK'nın, 6335 sayılı Kanun'la değiştirilmeden önceki hükümlerinde yer alan cezai müeyyideler, bu konunun çekiciliğine katkı sağlamış ve genel olarak yöneticilerin yeni Kanun'la getirilen sorumluluklarının sonuçlarını bir başkasına devredilebilme imkânının doğmasıyla

<sup>13</sup> İlgili madde için bkz.

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.2499&sourceXmlSearch=&MevzuatIiski=0>

<sup>14</sup> İlgili madde için bkz.

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/ml/1243.html>

<sup>15</sup> İlgili madde için bkz.

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/ml/1243.html>

<sup>16</sup> İlgili maddeler ve 2012 yılı itibarıyla geçerli olan para cezaları için sırasıyla bkz.

<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/ml/1243.html> ve

<http://www.isvesosyalguvenlik.com/p-ratikbilgiler/pb007.htm>

geçmiş yıllarla karşılaştırıldığında bu poliçelerin satışında belirli bir artış sağlanabilmiştir. Ancak, yine de sektörün bu imkânı iyi kullanamadığını, 6335 sayılı Kanun’la getirilen değişiklikler öncesinde bu ürünün pazarlamasının gerektiği kadar iyi yapılamaması ve 6335 sayılı Kanun’la birlikte konunun eski çekiciliğini de yitirmesine bağlı olarak, olması gerekenden daha az oranda arttığını söyleyebiliriz.

Bu poliçenin geleneksel yapısına baktığımızda, ilk satılmaya başladığı büyük buhranı izleyen 1930’lu yıllarda, ticari işletmenin çalıştırdığı yöneticilerinin hukuken sorumlu olduğu hallerde, ödemekle yükümlü olduğu tazminatı karşılamasına izin verilmediği için, sadece yöneticinin birey olarak şahsi sorumlulukları teminat altına alınmakta idi. Zaten bu nedenle o dönemde poliçelerin satışı sınırlı bir çerçevede kalmıştır. Sonraki dönemlerde, şirketin yöneticinin sorumluluğunun mali sonuçlarını tazmin etmesine imkân tanınmasıyla, şirketin bilançosunu da koruma altına alabilecek şekilde ek teminat olarak şirketçe karşılanan tazminatlar teminatı gelişmiştir. Bireye verilen önem ve sorumluluk hukukunun hızlı gelişimine paralel olarak yöneticinin sorumluluğunu düzenleyen kanunlar da, yukarıda belirtildiği üzere Amerika Birleşik Devletleri’nde daha hızlı bir gelişim göstermiş, 1970’li ve 1980’li

yıllardan sonra bu ülkeden dünya geneline yaygınlık kazanmıştır.

Bu nedenle, dünya genelinde kullanılan Yönetici Sorumluluk Sigortaları’nın yapısı birbirine benzer bir nitelikte kurulmuş ama Amerikan tipi poliçe şartlarının ortak bir niteliği olarak özellikle tanımlar olmak üzere poliçede sağlanan teminat çerçevesinin sınıflandırılmasıyla çeşitli farklılıklar göstermeye başlamıştır. Bu tarihi gelişime bağlı olarak, bu poliçelerin dünya uygulamasında olduğu gibi bizdeki uygulamalarında da teminat çatısının aynı paralelde kurulduğunu görmekteyiz.

Poliçede ana teminat olarak üç ayrı teminat konusu belirlererek teminat çerçevesi çizilmektedir:

- “Side A” olarak adlandırılan ve sigortalı gerçek kişilere poliçe konusu zararlar itibarıyla yönlendirilen tazminat taleplerinin karşılanması,
- “Side B” olarak adlandırılan ve sigortalı gerçek kişinin yönetici olarak hukuki sorumluluğunun mali sonuçlarının şirket tarafından karşılanması halinde şirkete sağlanan teminat,
- “Side C” olarak adlandırılan ve 1980’li yılların son dönemi itibarıyla ciddi bir şekilde artan hasar oranı ile birlikte, 1990’lı yılların başında gelişen ve daha önce

“Side B” altında yer alan hisse senetleri ile ilişkili tazminat taleplerini ayrı bir poliçe teminatı olarak dışarıya taşıyıp, diğer iki ana teminat kaleminden bağımsız olarak verilen kurumsal teminat.

Yukarıda belirlenen bu üç ana teminatın haricinde poliçenin sağladığı korumayı genişleten veya daraltan farklı teminat klozları da yer almaktadır. Dünya genelinde Yönetici Sorumluluk Sigortaları önce Amerika Birleşik Devletleri’nde gelişme sağlayıp, sonrasında diğer ülkelere yayıldığı için tüm dünyada bu poliçe teminatı benzer bir yapıda tanımlanıp poliçe şartları oluşturulmaktadır. Ülkemizdeki gelişim de AB müktesebatı ile uyum kanunları çerçevesinde şekillenip, son yıllarda yabancı payı hızla artan sektörde bu şirketlerin global poliçe şartlarının kullanılmasıyla aynı paralelde gerçekleşmiştir. Bu nedenle dünyadaki genel uygulama itibarıyla yapacağımız değerlendirme ülkemiz uygulamasıyla da uyumlu olacaktır.

Ana teminat klozlarını incelediğimizde, “Side A” olarak adlandırılan bireysel teminatın, geleneksel olarak yöneticinin şahsi ve müteselsil sorumlulukları itibarıyla koruma sağlarken, aynı zamanda ticari işletmenin iflası, tasfiyesi ve ilgili tazminatın ticari işletme tarafından karşılanamadığı du-

rumlarda da yöneticiyi teminat altına aldığını görmekteyiz. Bu nedenle bireysel teminatta geleneksel olarak bir muafiyet uygulaması da bulunmamaktadır.

“Side B” teminatı ise esasen yöneticiler için endirekt koruma sağlayan bir teminat niteliğindedir. Bu teminatla yöneticinin hukuken sorumlu olup ödemek zorunda kalacağı tazminatlar itibarıyla şirketin bilançosu koruma altına alınmaktadır. 1980’lerin sonlarına kadar bu iki ana teminat kullanılmaktayken, halka açık şirketlerin adetlerindeki artış, kurumsal yönetim anlayışındaki gelişim ve bu şirketlere halka açılmalarını müteakip hisse senetlerindeki hareketlere bağlı olarak zarar görenler tarafından yöneltilen tazminat taleplerinin sıklığı ve miktarı açısından bu yıllara kadar sigortacıların tahmin ettiğinden oldukça fazla bir artışın yaşanması<sup>17</sup> sonucu karşılaşılan yüksek hasarlar dikkate alınarak üçüncü bir teminat klozu geliştirilmiştir.

1980’li yıllarda antitröst yasalarının revizyonu ve yeni gelişen fonlama teknikleri sayesinde satın alınamayacak büyüklükte şirketin kalmamış olmasına bağlı olarak şirket birleşmeleri ve satın alma adetlerinde ciddi artış yaşan-

mış, sonrasında ise bu şirket evlilikleri patlamasından zarar görenlerin ilgili şirketlerden bu zararlarını tazmin etmek için açtıkları davalarda da ciddi bir artış yaşanmıştır<sup>18</sup>. 1980’lerde yaşanan bu ani gelişmelere sigorta sektörünün ilk tepkisi yönetici sorumluluk teminatlarının arzının ciddi oranda daralması olmuş, sonrasında ise yaşanan ciddi hasar yükü ile fark edilen bu rizikonun, yukarıda belirtildiği üzere ayrı bir teminat klozu ile sigortalanmasının tercih edilmesiyle “Side C” teminatı gelişmiştir. Bu kloz yöneticinin sorumluluğundan bağımsız olarak direkt şirketin bilançosunu koruyan ve bir muafiyete tabi olarak sağlanan bir teminat niteliğindedir. Bu ana teminat çerçevesi ayrıca farklı teminat klozlarının ilavesiyle genişletilebilmektedir. Bu yöntemle sağlanan teminatın çerçevesi ciddi ölçüde değişebileceği için, sigortalının ihtiyacına en uygun poliçeyi bu ek teminatları da göz önüne alarak oluşturması büyük önem arz etmektedir. “Side C” teminatında olduğu gibi, yöneticinin gerek şahsi, gerekse şirket tarafından dolaylı olarak karşılanan sorumluluklarının haricinde, bilfiil şirkete yöneltilen sorumlulukların da poliçe teminatına dâhil edilmiş olup olmaması teminat

çerçevesinin genişliği itibarıyla önemli ayırt edici unsurlardan biridir.

Türkiye gibi hem sorumluluk kültürü, hem de Yönetici Sorumluluk Sigortası özelinde az gelişmiş bir pazarın söz konusu olduğu ülkelerde, bu önemli teminat kalemi çoğu zaman göz ardı edilmektedir. Halbuki bu teminat genişlemesi, tazminat talebinin direkt olarak şirkete yönlendirildiği iş akdinin haksız feshi gibi istihdam uygulamaları ile ilişkili tazminat talepleri itibarıyla da sigorta koruması sağlayabilecektir. Bu ürünün yaygın şekilde kullanıldığı ve sorumluluk kültürünün yüksek düzeyde geliştiği pazarlarda ise bu genişleme oldukça dikkatli bir risk değerlendirmesine tabi olarak poliçelere eklenmekte veya bu rizikonun ayrı bir sigorta poliçesi ile teminat altına alınması tercih edilmektedir.

Ülkemizde düzenlenen Yönetici Sorumluluk Sigortası poliçelerinin büyük bölümünde istihdam uygulamalarından kaynaklanan sorumluluklar da teminat altına alınmaktadır. Bu başlıkla ilgili teminatın tanımlanmasıyla ilgili farklılıklar yer alsın da ana rizikolar arasında yer alan iş akdinin haksız feshi veya ihlali, her tür ayırmacılık, taciz, bezdirme, haksız terfi uygulamaları veya kariyer imkânından haksız yere mahrum bırakılma, mahremiyet ihlali, misillemeler ve haksız disiplin uygulamaları gibi mevzuatımızda yasaklanan

<sup>17</sup> Romano, Roberta, "What Went Wrong with Directors' and Officers' Liability Insurance?" (1989). Faculty Scholarship Series. Paper 1949., s.14

<sup>18</sup> Romano, Roberta, "What Went Wrong with Directors' and Officers' Liability Insurance?" (1989). Faculty Scholarship Series. Paper 1949 , s.13

durumların sigorta koruması altında olduğu belirtilmektedir. Ancak, bu koruma sadece, “Side A” veya “Side B” altında, yani ilgili tazminat talebinin bir yöneticiye yönelik olması durumunda temin edilecek şekilde sınırlandırılarak sağlanmaktadır. “Side C” tanımlanırken ise sadece hisse senetlerinden kaynaklanacak tazminat talepleriyle sınırlandırıldığı belirtildiği için, herhangi bir yöneticinin tazminat talebine konu olmadığı, sadece şirkete genel uygulama itibarıyla yönlendirilmiş olan bu tip talepler, daha ana teminatlar tanımlanırken dışarıda tutulmaktadır. Henüz hasar pratiği açısından gelişmemiş, dolayısıyla hasar yükü bugün itibarıyla neredeyse yok denecek kadar düşük olan Türkiye pazarı itibarıyla, bu sigorta poliçelerinin gelişimine katkı sağlamak açısından ve en azından hasar yükünün kontrol edilemeyecek şekilde artış göstereceği bir döneme kadar, bir alt limit, yüksek muafiyet ve şirketin de koasürans yoluyla hasara katılımı sağlanarak bu riziko için direkt şirket sorumluluğunun teminat altına alınmasının daha doğru olacağını düşünmekteyiz.

Ülkemizde düzenlenen bazı poliçelerde poliçe özel şartları ile tanımların yorumlanmasında yargı yetkisi açısından yabancı ülke hukukunun geçerli olacağı ve bu ülkelerin mahkemelerinin yetkili olacağı belirtilmektedir. Bu tip şartların

ülkemiz mevzuatı açısından geçerliliği sıkıntılı olmakla birlikte, gerek sigortacı sigortalı ilişkileri, gerekse bu tip poliçelerin gelişimi açısından bir engel teşkil etmektedir. Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin düzenlediği poliçelerde yargı yetkisi veya poliçe şartlarının yorumu açısından, bu tip özel şartların kullanılmaması gerektiğine inanmaktayız. Teminat altına alınan sorumluluk Türk Ticaret Sicili’ne kayıtlı olarak faaliyet gösteren şirketlerin faaliyetleri ve bu şirketlerde görev alan yöneticilerin eylemleriyle ilgili olduğu için, poliçenin kurgusunda ve özellikle sigortalılar açısından neredeyse hiç bilinmeyen bir sigorta teminatı söz konusu olduğundan, gerek bilgilendirme formlarında, gerekse poliçede kullanılan terimlerin Türk mevzuatı ile uyumlu olarak tanımlarının yapılmasına özen gösterilmesi gerektiğini düşünmekteyiz.

Zararın ortaya çıkmasının uzun süre alabileceği bir sigorta koruması söz konusu olduğu için, benzer yapıdaki diğer Sorumluluk Sigortaları’nda olduğu gibi Yönetici Sorumluluk Sigortaları’nda da dünya uygulaması itibarıyla “yönlendirilmiş talep esası” (claims made trigger) kullanılmaktadır. Yeni TTK 1458. madde ile geriye dönük sigorta düzenlemesine izin verildiği için<sup>19</sup> ülkemizde

<sup>19</sup> *İlgili maddenin tam metni için bkz. <http://www.verginet.net/dtt/1/6102SayiliTurkTicaretKanunu.aspx>*

de bu poliçeler “yönlendirilmiş talep esası” ile düzenlenmektedir. Ancak, “yönlendirilmiş talep esası”, uygulamanın ilk geliştiği dönemlerdeki haliyle değil, son yıllarda dünya uygulamasında kabul gördüğü formuyla tatbik edilmektedir. Konuyu biraz daha açmak gerekirse, düzenlenmekte olan poliçelerde bu esasın karakteristik yapısına uygun olarak, talebe konu olan olay ve ilgili zarar, poliçede belirtilen geriye dönük geçerlilik tarihinden (retroactive date) sonra olmak kaydıyla, poliçe vadesinden önce gerçekleşmiş olsa dahi tazminat talebinin sigortalıya poliçe vadesi içinde yapılmış olması şartıyla teminat sağlanmaktadır. Fakat sigortalının sigortacıya ihbarı için, poliçe vadesi sona erdikten sonra, bu poliçeler itibarıyla kullanılan Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları’nda tanınan hakları kısıtlayacak şekilde kısa süreler tanınmaktadır. Bu durum her ne kadar “claims made and reported” olarak adlandırılan genel dünya uygulaması ile uyumlu olsa da hâlihazırda kullanılan Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları açısından önemli sıkıntılar içermektedir.

Poliçe ile teminat altına alınan yöneticilerin poliçe süresi içinde emekli olmaları durumunda, poliçe süresi içindeki eylemleri ile ilişkili olarak aleyhlerinde sonradan bir tazminat talebinde bulunulması durumunda, artık yönetici olarak



faaliyetleri sona erdiği için, bir başka poliçe ile Yönetici Sorumluluk Sigortası koruması altına giremeyecek olmaları da göz önüne alınarak belirli bir süre ile (poliçelerde 6 ile 10 yıl arasında değişen) ilgili poliçeye ihbarda bulunmalarına imkân tanıyan uzatılmış bildirim süreleri (extended reporting period) sağlanmaktadır.

“Yönlendirilmiş talep esası” uygulaması çerçevesinde poliçelerde “geriye dönük geçerlilik tarihi (retroactive date)”, “süreklilik tarihi” (continuity date) veya “devam eden davalar” (prior&pending litigation) gibi sınırlandırmalar yer almaktadır. Devamlılık tarihi ve devam eden davalar sınırlaması ile sigortacı, poliçeyi ilk tanzim ettiği tarihten önce başlayan ve henüz sonuçlanmamış olan tazminat talepleri itibarıyla kendisini koruma altına almaya çalışmaktadır. Benzer şekilde, henüz bir tazminat talebi olarak sigortalıya yansımamış ama ileride bir tazminat talebine konu olacağı düşünülen durumların da sigortacıya ihbar edilebilmesi için poliçe vadesi dâhilinde yapılan bu bildirimler itibarıyla oluşturulacak “kirli çamaşır listesi (laundry list)”nden poliçe vadesi sona erdikten birkaç yıl sonra (bazı sigorta poliçeleri bu süreyi 36 ay ile sınırlamaktadır) zaman aşımı süreleri içinde tazminat talebine dönüşenler itibarıyla, bu taleplerin poliçe vadesinde yapılmış tazminat talebi olarak kabul

edileceği, sigortalının lehine bir özel şart olarak poliçeye yazılmaktadır.

Poliçede yer alan teminat limiti geleneksel olarak poliçe vadesinde sigortacının ödeyeceği azami toplam tazminat miktarı olarak tanımlandığı için, poliçe vadesi içinde ortaya çıkabilecek çeşitli durumlara bağlı olarak doğabilecek savunma masrafları veya bazı yöneticiler itibarıyla ödenecek tazminatın toplam tazminat limitini tüketmesine bağlı olarak diğerlerinin korumasız kalması gibi durumlar da söz konusu olabilecektir. Hasar yükü henüz yok denecek kadar az olan Türkiye pazarı itibarıyla şu aşamada bu husus çok büyük bir önem arz etmiyor olsa da, icrai görevi bulunmayan, dolayısıyla icrai görevi bulunanlara göre rizikosu çok daha düşük olan yöneticiler itibarıyla böyle bir senaryonun gerçekleşmesi durumunda kullanılabilir ilave bir teminat limiti de poliçe düzenlenirken sağlanabilmektedir. Bu ek teminat çoğu zaman, mevcut düşük hasar ihtimali de göz önüne alınarak ilave bir prim yükü yaratmayacak seviyededir.

Yöneticiler çeşitli sebeplerle bağlı ortaklık yapısına sahip olmayan diğer şirketlerde de görev alabilmektedir. Bu gibi durumlarda karşı karşıya kalabilecekleri tazminat taleplerinin de poliçe koruması altına alınması önem arz etmektedir. Hâlihazırda Türkiye’de düzen-

lenen poliçelerin hemen hemen hepsinde bu teminat, poliçelerin kârlılığının yüksek oluşuna bağlı olarak sağlanmaktadır.

Benzer şekilde uluslararası piyasalarda uygulanmakta olan diğer teminat genişletmelerinden poliçe vadesi içinde yaratılan ya da satın alınan yeni bağlı ortaklıkların teminata dâhil edilmesi, yöneticiye şirket tarafından iflas, ödeme aczine düşme gibi sebeplerle ödene-memiş vergilerden dolayı yansıyabilecek sorumluluklar, kefalet ve teminat senedi masrafları, idari para cezaları, acil durumlar itibarıyla sigortacının onayı alınmadan yapılacak savunma masrafları gibi birçok farklı ek teminat ülkemizde düzenlenmekte olan Yöneticinin Sorumluluğu Sigortaları’nda da yer almaktadır.

Ancak, bütün poliçeler itibarıyla söyleyebileceğimiz ortak nokta, bu ek teminatların tamamının yurt dışı gelişmiş pazarlarda yaşanan hasar tecrübeleri çerçevesinde oldukça dikkatli ve korumacı bir yaklaşımla tanımlanarak verilmekte olduğudur. Zaten çok az bilinen bir ürün itibarıyla ve sorumluluk kültürünün fazla gelişmediği bir piyasa için bu kadar korumacı bir yaklaşımın yeni oluşturulmaya çalışılan bir pazar için çok doğru olmadığını düşünmekteyiz.

Daha önce de vurguladığımız üzere, 1 Temmuz 2012 öncesinde yeni TTK ile getirileceği duyurulan cezai tazminatlara

bağlı olarak daha sık duyulmaya başlanan ve o dönemde genel olarak çekiciliği bulunan bu sigorta teminatı itibarıyla, maalesef o bir yıllık süre içinde yakalanan rüzgarı kullanacak şekilde desteklenip yeterli tanıtımı yapılmadığı için bugüne kadar beklendiği ölçüde bir satış artışı yakalanamamıştır. 6335 sayılı yasanın kabulü ile o çekiciliği yaratan durumlar da artık ortadan kalktığı için talebi hareketlendirebilecek çok fazla enstrüman da kalmamış durumdadır. Bu duruma bir de mevcut poliçelerin korumacı yaklaşımları eklen-

diğinde, sorumluluk bilinci oturmamış olan toplumumuzda bir müddet sonra tazminat ödemeyen bir poliçe tipi olarak algılanacak bu sigorta korumasının gelişimi maalesef oldukça negatif etkilenebilecektir.

Sektörün sadece uluslararası şirketlerin ve bu şirketlerde görev alan yöneticilerin düşüneceği bir sigorta poliçesi olarak uzun yıllar sınırlı gelişim gösterecek bir ürün yerine, 1990'larla birlikte kısa süre önce yeni bir ürün olarak lanse edildiği Avrupa genelinde kaydedilen hızlı gelişime paralel bir gelişimi sağlayacak şe-

kilde, pazara arz edilen teminatlarda yine kârlılığı koruyacak ama özellikle ilk yıllarda kabul edilebilir bir ölçekte hasar ödemesi de yapacak bir poliçe yapısını hedeflemesinin doğru olacağını düşünmekteyiz.

**Mahmut SARAÇOĞLU**

# Yabancı Basından SEÇMELER

## *Hafife Alınan Risk: Sel*

**S**wiss Re'nin sel afeti hakkında yayımlanan en son raporuna göre, sellerin yol açtığı ekonomik kayıplar, depremlerin neden olduğu kayıplarla rekabet edecek konuma ulaşmıştır.

Kısa bir süre önce, Kosta Rika'nın, 7.6 büyüklüğündeki depremle sarsılan bölgesine kurtarma ekipleri göndermesinden sonra, risk modelleme uzmanları sel riskiyle mücadele etme konusunda daha fazla veri elde etme şansı bulmuşlardır. Dünyada her yıl 500 milyon kişiyi olumsuz etkileyen sellere bağlı hasar taleplerinde ciddi artışlar gözlenmektedir.

1970 yılında, yalnızca sel kaynaklı hasarların neden olduğu kayıplar 1-2 milyar Ame-

rikan Doları seviyesinde iken, 2011 yılında bu rakam 15 milyar Amerikan Doları'na ulaşmıştır. 2011 yılında, başta Tohoku/Japonya'yı sarsan ve hemen ardından, aynı bölgede tsunamiler yaratan 9.0 büyüklüğündeki deprem olmak üzere, bir çok doğal afet meydana gelmiş, bu durumun neticesinde doğal afet risklerine bağlı ekonomik kayıplar tarihteki en yüksek seviyesine ulaşmıştır.

Yakın tarihte, Avustralya, Tayland ve Filipinler'de meydana gelen sel felaketleri ise, günümüzde sellerin, neden oldukları ekonomik kayıplar açısından depremler ve kasırgalarla rekabet edecek seviyelere ulaştığını göstermektedir.

Swiss Re'nin raporuna göre, sellerin meydana geldikleri bölgedeki nüfus artışı, sel riskine açık alanlarda maddi varlıkların toplanma ölçüsü ve küresel ısınma gibi faktörler, potansiyel hasar miktarını arttırmakta, bu bölgelerdeki maddi varlıkların sigortalanabilirliğini de zorlaştırmaktadır.

Raporu kaleme alan Jens Mehlhorn, Tayland'da meydana gelen sel hasarlarının, sigortacıların doğal afetlerin neden olduğu hasarlarla mücadelesinde karşılaştığı zorluklara dair eşsiz bir örnek oluşturduğunu ifade etmektedir. Mehlhorn'a göre, Tayland'da meydana gelen 12 milyar Dolar tutarındaki sigortalı hasarın, sel afetinin ne ölçüde aşırı bir hasara yol

açabileceğine dair bir potansiyele sahip olduğunu belirterek, sigortalı hasarın, ülke Mal Sigortaları yıllık priminin %1800'üne ulaştığını ifade etmiştir.

Sigortacıların, ayrıca, genellikle katastrofik olayların (depremler, seller vb) ardından meydana gelen, tedarik zincirindeki bozulma gibi sorunları da etkili bir şekilde yönetmeleri gerekmektedir ki, tedarik zincirindeki bozulma, deprem ve sel afetlerinden sonra ortaya çıkan, sigortacıların aşına olduğu bir durumdur.

Swiss Re raporunda, Tayland'da oluşan sel felaketinin ardından, şirket bünyesinde

görev yapan risk yönetimi uzmanlarının, global tedarik zincirinde bulunan endüstrilerin sele maruz alanlarda oluşturduğu sıcak noktaları belirleme çalışmaları yaptıkları belirtilmiştir. Bu bölgeler nedeniyle doğal afetlerin neden olduğu kayıplar, oluşturulan uluslararası tedarik zincirinde meydana gelen aksama neticesinde oldukça yüksek seviyelere çıkmaktadır.

Rapor, sigortacılara, yalnızca sel risklerine karşı risk minimizasyonu yöntemleri (sele karşı setler, şehir planlamacılığı gibi) konusunda yol göstermekle kalmayıp, aynı zamanda çeşitli ülkelerde uygu-

lanan "Ulusal Sel Sigortaları Programları (NFIP: National Flood Insurance Program)"nı da tartışmaya açmaktadır. ABD'de Başkan Obama tarafından 06 Temmuz 2012 tarihinde imzalanan "Biggert-Waters Sel Sigortaları Reform Kanunu" ile, ülkede uygulanmakta olan Ulusal Sel Sigortaları Programı iyileştirilerek 5 sene süreyle uzatılmıştır.

**Aon Benfield**

**Eylül 2012**

**Özetleyen: Sami Mert**

**ŞENGÜN**

## 2011 Doğal Afetlerinin Ardından Çıkarılacak Dersler

**2**011 yılında doğal afetler 20.000'den fazla can almış ve 105 milyar ABD Doları tutarındaki sigortalı hasarla kayıtlara geçen en yüksek tutara ulaşmıştır (Kaynak: Munich Reinsurance Co.). Hasarların etkilerinin bilançolardan ziyade, ağırlıklı olarak gelir tabloları üzerinde görülmesi, sigorta ve reasürans endüstrisinin genel olarak güçlü bir konumda olduğunu bize göstermektedir. Ancak, birçok reasürör, daha önce görülmemiş ölçekte gerçekleşen afetler ve öngörülenden çok daha geniş bir yelpazeye yayılan hasarların çeşitliliği karşısında şaşkınlığa uğramıştır.

Örneğin, Tohoku depremi, deprem, tsunami ve nükleer risk teminatlarını etkileyen, üçlü bir hasar olarak karşımıza çıkmaktadır. Yeni Zelanda Christchurch'de ise sadece on beş ay içerisinde, daha önce saptanamamış olan fay hatlarının faaliyete geçmesi nedeniyle, üç ayrı depreme sahne olmuştur. Son olarak, Tayland'daki sel, bölgenin ulusla-

rarası şirketlerin tedarik zincirinin önemli bir parçası olması nedeniyle, öngörülenden çok daha büyük miktarda Kapsamlı Kâr Kaybı (CBI: Contingent Business Interruption) hasarına neden olmuştur. Bu tür doğal afetlerin daima meydana gelebileceği düşüncesinden yola çıkan reasürörlerin, yükümlülüklerini değerlendirme de kullandıkları modelleri yeni veriler çerçevesinde geliştirmeleri beklenmektedir. Reasürans şirketlerinin bu tür olaylara karşı hazırlıklı olma ve bunlardan ders çıkarma becerileri derecelendirme seviyeleri üzerinde etkili olabilecektir.

Doğal afet risklerine ilişkin modellerin geliştirilmesinin yanı sıra, reasürörlerin model riski ve modellerin yetersiz kaldıklarına da vakıf olmaları gerektiği düşünülmektedir. 2011 yılında yaşanan doğal afetler silsilesi, modellere yeni özelliklerin eklenmesi gerekliliğini vurgulamıştır. Standard&Poor's, reasürörlerin modelleme uygulamalarını Kurumsal Risk Yönetimi (ERM) değerlendirme-

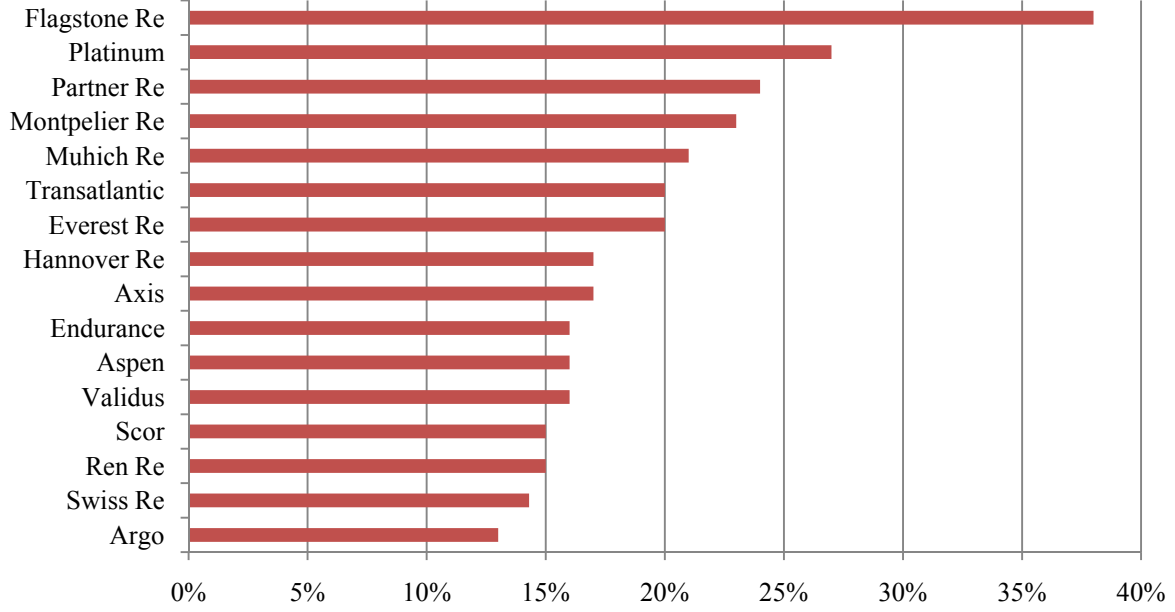
lerinin bir parçası olarak izlemeye devam etmektedir.

### 2011, Varolan ERM Uygulamalarının Verimliliğini Test Etmiştir

Reasürörlerin bilançolarını etkileyebilecek olay hasarlarından kaçınabilmeleri için doğal afetlerin daha etkin bir şekilde modellenmesi büyük önem arz etmektedir. 2011 gibi kötü yıllardaki hasar deneyimleri, şirketlerin ERM uygulamaları ve doğal afet yükümlülüklerine ilişkin kontrollerini gözden geçirebilmeleri için somut bilgi sağlamaktadır.

Son yirmi yılda risk modelleme uygulamalarında kayda değer bir ilerleme görülmüştür. Ayrıca, reasürörler, yaşanan doğal afetler nedeniyle edindikleri yeni veriler çerçevesinde farklı uygulamalar geliştirmeye ve bu olaylardan ders çıkarmaya devam etmektedirler. Sigorta ve reasüransın temel unsuru risktir. Derecelendirme şirketlerine göre, kullanılan modellerin yetersizliklerinin

**Grafik 1: Doğal Afet Hasarlarının Öz Kaynaklara Oranı  
[2010 Yılı Öz Kaynak Yüzdesi (%)]**



Kaynak: Aon  
© Standard&Poor's 2012

göz önünde bulundurulması da risk modellemesinin bir parçasıdır. Bu anlayış, reasürörlerin risk değerlendirme, fiyatlandırma, iş kabulü ve teknik karşılık oluşturma hususlarında daha uygun risk limitleri ve marj belirleyebilmelerini olanaklı kılacaktır. Bu çerçevede derecelendirme şirketi doğal afet riskine ilişkin kontrolleri ERM sürecinin unsurlarından biri olarak değerlendirmektedir.

Prim gelirlerinin büyük bir kısmı doğal afet teminatlarından müteşekkil, portföy çeşitliliği daha sınırlı olan reasürörler,

doğal afet yükümlülüklerinin yüksek olması durumunda görece daha fazla doğal afet hasarına maruz kalabileceklerdir. Hasarların öz kaynaklara oranına bakıldığında, Flagstone Re 2011 yılında en ağır hasar görmüş şirket olarak göze çarpmaktadır. 1. grafikte görüldüğü üzere Flagstone Re'yi Platinum ve Partner Re takip etmektedir.

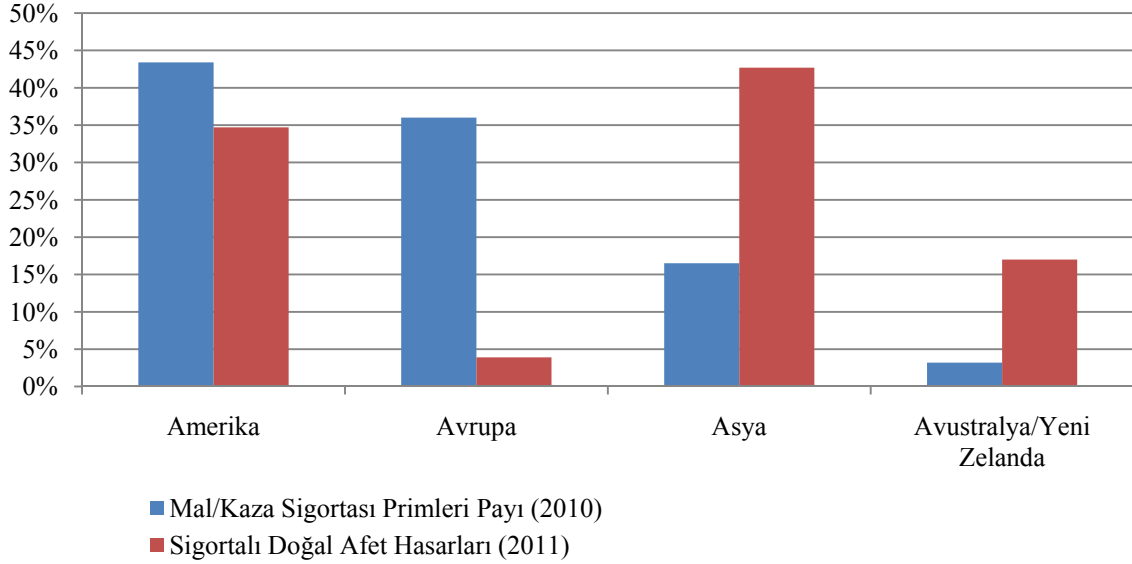
### Modellerin Ötesini Görmek

Tek bir modele hatta farklı birkaç modele aşırı bağımlılık, reasürörler için sıkıntı yarata-

bilir. Tedarikçi firmaların her bir model güncellemesinde -RMS'in 2011'de Kuzey Amerika kasırga modelinin 11. versiyonunu piyasaya sürmesinde olduğu gibi- belirli bölgelerdeki tahmini hasar veya risklerde çarpıcı değişiklikler ortaya çıkabilmektedir. RMS'in 11. versiyonu 10. versiyon ile kıyaslandığında, bazı durumlarda yükümlülüklerde %10 veya üstü oranda artışlar kaydedilmiştir.

Yeni doğal afetler meydana geldikçe, reasürörler bu olaylardan edindikleri bilgileri ivedilikle sistemlerine entegre

**Grafik 2: Hayat Dışı Primler ve Sigortalı Doğal Afet Hasarları**



*Kaynak: Swiss Re Co. Ltd M/L\_ Mal/Kaza  
© Standard&Poor's 2012*

ederek, bu bilgilerin hâlihazır-  
daki yükümlülükleri üzerindeki etkisini canlı olarak görmek isteyebilirler. Buna ek olarak, reasürörlerin, bir doğal afet riskinin frekans veya şiddeti konusunda modelleme şirketlerinden daha farklı varsayımlarda bulunması ve bu hususta kendi modellerini güncellebilmesi de söz konusudur. Reasürörlerin, farklı tedarikçilerden elde edilmiş model sonuçlarının basitçe harmanlanması veya daha da kötüsü tek bir modeli gözü kapalı kabul etmekten ziyade, modellere konu olan verileri ve bu verilerin kendi yükümlülükleriyle ilişkisini çok iyi anlamaları gerekmektedir. Doğal afet mo-

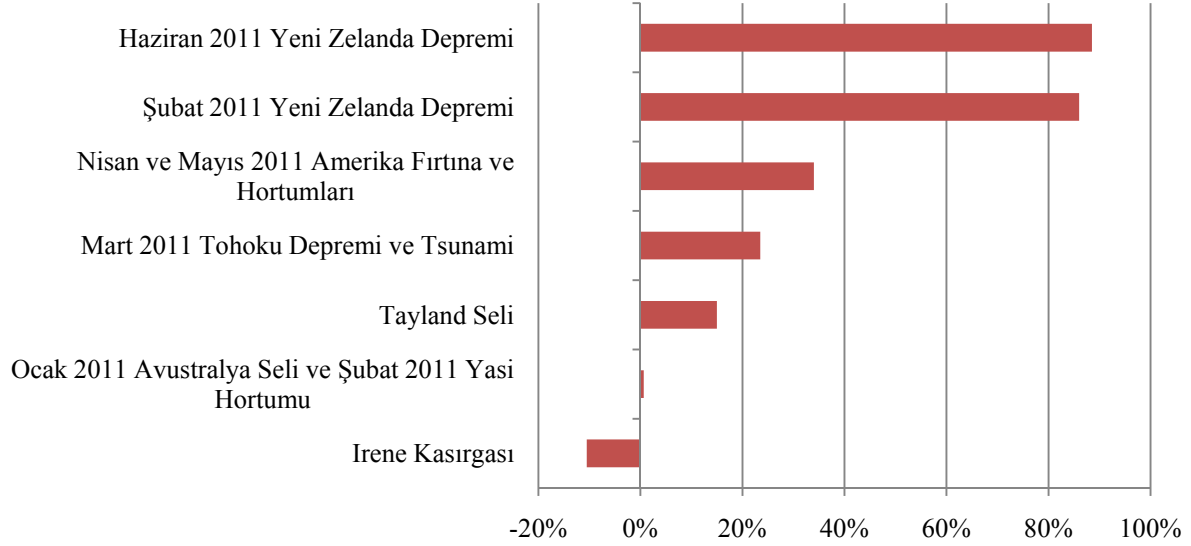
dellerinin sürekli geliştirilmesi reasürörler için her zaman büyük önem arz edecektir.

### **Portföy Çeşitlendirmesi Reasürörleri Beklenmeyen Risklere Maruz Bırakmıştır**

Global bazda iş kabul eden kimi reasürörler geçtiğimiz dönemlerde portföylerine coğrafi çeşitlilik katmak amacıyla Avustralya ve Yeni Zelanda gibi bölgelere kapasite tahsis etmişlerdir. Ancak, tarihsel olarak sınırlı ölçekte doğal afet hasarına maruz kalmış bölgelerde bile beklenilmeyen büyüklükte hasarlar meydana gelebilmektedir. Geçtiğimiz sene, tüm sigortalı hasarların

%61'i tarihsel ortalamanın sadece %13 olduğu Asya-Pasifik bölgesinde gerçekleşmiştir. Tohoku depremi ve tsunamiye bağlı ekonomik kaybın sadece %19'unun sigortalı olmasına karşın, 40 milyar ABD Dolarına yakın hasar sadece Japonya'da meydana gelmiştir. Japonya'nın toplam ekonomik kaybı, nükleer risk faktörü hariç 200 milyar ABD Dolarını aşmıştır. Yeni Zelanda Christchurch'de meydana gelen üç depremden ikincisinin neden olduğu ekonomik kaybın %80'i sigortalıdır. Daha evvel modellerde tanımlanmamış olan fay hatları boyunca meydana gelen depremler, doğal afet modellerinin

**Grafik 3: Belli Başlı Doğal Afet Hasarlarına İlişkin Brüt Hasar Gelişimi  
(İlk Çeyrek - 31 Aralık 2011 Arası)**



© Standard&Poor's 2012

büyüteç altına alınmasına neden olmuştur. Insurance Europe'un tahminlerine göre, 2011 yılında meydana gelen Yeni Zelanda deprem hasarlarının %73'ü, tümü yabancı piyasalarca sağlanmış reasürans teminatından faydalanmıştır.

Standard&Poor's, birçok sigorta ve reasürans şirketini Mal Sigortaları'na ilişkin doğal afet teknik karşılık uygulamaları ve rezerv gelişim verilerini inceleyerek değerlendirmiştir. 3 numaralı grafik, referans alınan doğal afetin meydana geldiği çeyrekte 31 Aralık 2011'e kadarki dönem içindeki brüt hasar gelişimini sigorta/reasürans şirketleri pers-

pektifinden göstermektedir. Bu grafik, modellerin bu hususta daha ne kadar gelişmesi gerektiğinin bir işareti olarak, reasürörlerin deprem hasarlarını başta ne kadar düşük tahmin ettiklerinin altını çizmektedir. Deprem hasarına ilişkin belirsizlik birçok etkene bağlıdır, olası bir depremde azami şiddetin düşük tahmin edilmesi, depremin peşi sıra ortaya çıkabilecek tsunami tehlikesi, kümül bilgisinin yetersizliği, CBI (Contingent Business Interruption) yükümlülükleri, artçı sarsıntılar ve zeminin sıvılaşma tehlikesi başlıca belirsizlikler arasında sayılabilir (zeminin sıvılaşması, doymuş

zeminin, sertlik ve yapışkan özelliğini kaybedip, sıvıya benzer şekilde hareket etmesidir). Bununla beraber deprem sonrası koşullar da eksperlerin nihai hasarı değerlendirmelerini zorlaştırarak nihai ödemeleri geciktirebilmektedir.

ABD'de faaliyet gösteren bazı reasürörler portföylerini çeşitlendirmek amacıyla, ülke genelinde teminat veren ve ağırlıklı olarak daha detaylı veriler çerçevesinde modellenmiş olan kıyı şeridi kasırga işleri yazan sigorta şirketlerinden ziyade, daha küçük bölgesel sigorta şirketlerine yönelmişlerdir. Ancak bu reasürörlerin



2011 yılında kasırga hasarlarının beklenenin altında, tayfun ve fırtına hasarlarının ise tam tersine çok yüksek düzeyde gerçekleşmiş olması sebebiyle yaşadıkları deneyim, bu tür yükümlülüklerini etkin şekilde yönetebilmeleri için modellerde güncellemeler yapılması fırsatını ortaya çıkarmıştır.

Tayfun hasarlarının şiddeti genellikle kasırgalara göre daha düşük olmakla beraber, 2011 yılında sıklıkla meydana gelen tayfun hasarlarının toplamı kasırga hasarı ölçeğine ulaşmıştır. Kasırga sezonu boyunca toplam on sekiz kasırga meydana gelmesine rağmen, ki bu ortalamanın üzerinde bir rakamdır, bunlardan sadece üçü ana karaya varabilmiştir. RMS'in uzun vadeli verilerine göre karaya ulaşma ortalaması 6.3'tür. Ayrıca bu üç kasırgadan yalnızca Irene kayda değer bir hasara sebep olmuştur. Bu süre zarfında, ABD'nin Güney ve Orta Batısı son derece aktif bir hortum sezonunun etkisi altında kalmış, ekonomik hasarın 46 milyar ABD Dolarına varmasıyla yeni bir rekora ulaşılmıştır.

Insurance Information Institute, 2008-2011 yılları arasında Amerika'da meydana gelen sigortalı hasarların başlıca sebebi olarak konvektif fırtınaları\* göstermektedir. Fırtına

\* : Konvektif Fırtınalar: Yeryüzünün ısı ve neminden etkilenecek ortaya çıkan ve genellikle aşırı yağış, dolu ve hortum üreten fırtınalardır.

naya bağlı hasarlar toplamda 60 milyar ABD Doları civarındayken, kasırga hasarları sadece 20 milyar ABD Doları tutarında kalmıştır. Modelciler dikkatlerini risklerde kümeleme üzerinde yoğunlaştırmaktadırlar. 3. grafikte görüldüğü üzere, hasarın beklenenin üzerinde bir kapsam ve coğrafyaya yayılmış olması, hasar sonrası artan inşaa maliyetleri, tasfiye maliyetleri ve muhteviyata ilişkin belirsizlikler hasarın ilk çeyrekte sonraki gelişimine etkide bulunmaktadır.

### **Küresel Tedarik Zinciri, Reasürörlerin Yükümlülüklerinde Belirsizlik Yaratmaktadır**

Birbirine bağlı tedarik zincirleri, Tayland'daki sel sonrasında CBI açısından şaşılacak derecede yüksek hasara sebebiyet vermiştir. Munich Re, ilk tahminlerinde, 10 milyar ABD Doları tutarında sigortalı hasar öngörmektedir ki CBI hasarları bu tutarın kayda değer bir bölümünü oluşturmaktadır. Artan küreselleşmenin, reasürörlerin doğal afet modellemelerinde hesaba alınması oldukça zorlaşmıştır. Standard&Poor's'a göre, reasürörler gerçek CBI sorumluluklarını saptayabilecek seviyede veriye sahip olmamaktadır. Birçok reasürörün yıllardır CBI teminatı veriyor olmalarına karşın, ancak yakın zamanda müşterilerinden kapsamlı veri talep etmekte oldu-

ğu gözlemlenmektedir. Bu da reasürörlerin artık yükümlülüklerini takip edebilmek için daha fazla bilgiye ihtiyaç olduğunu kavradıklarına işaret etmektedir.

Önümüzdeki dönemde, reasürörlerin yetersiz modellenmiş risklerden kaynaklanacak büyük hasarlara uğramaması için, doğal afet modellerinin küreselleşmeye ayak uydurması gerekmektedir.

Tayland selinin 2011 yılı boyunca çok yavaş gelişmesine rağmen, hasarın ölçeği reasürörler için sürpriz olmuştur. Hâlihazırdaki doğal afet modelleri ciddi bir sel tehlikesini öngörmüş olsa bile, bölgedeki sanayileşmenin kapsamı hakkında veri eksikliği nedeniyle sigortalı hasar miktarını tahmin edememiştir. Bu nedenle hasarın maliyeti, reasürörlerin bölgeye ilişkin yükümlülük hesaplarına yansıtılmamıştır. Örneğin Japonya'daki bilgisayar üreticilerine dünya genelinde CBI teminatı veren Avrupalı reasürörler, sedanların tedarik zincirinin kritik kısımlarının ne ölçüde Tayland'da gerçekleştiğini göz ardı etmişlerdir.

### **Öngörülemezliği Öngörmeyi Başarmak**

Standard&Poor's, son dönemde yaşanan doğal afetlerden kaynaklanan tecrübelerin varolan modellere yansıtılmasını öngörmektedir. Doğal afet teminatları tabiat olaylarının

belirsizliğine her zaman maruz kalacaktır; ancak sektör, yeni ve beklenmedik hasar kaynakları konusunda daha bilinçli hale gelmiştir. Mevcut durumda, birçok reasürör global teminatlı anlaşmalarında limitleri aşağı çekmekte ve her bir bölge için verdikleri teminatlarla ilişkin yükümlülükleri konusunda daha fazla şeffaflık talep etmektedir.

Küreselleşmiş bir dünyada reasürörler doğal afet modellerindeki değişikliklere ayak uydurmalıdırlar. Reasürans piyasası, geçmişte de sel, hortum ve deprem gibi hasarlar yaşamıştır. Ancak artan küreselleşme, sosyoekonomik şart-

lar ve hasarların daha karmaşık hale gelmesi (toprak zeminin sıvılaşması vb.) gibi değişkenler ileriye dönük zorluklar içermektedir. Modelleri ve bu modellerin sınırlarını anlama becerisi gelecekte daha da önemli bir hale gelecektir. Modelleme şirketleri doğal afet modellerinin gelişiminde muhakkak ki etkin rol oynayacaklardır ancak; model sonuçlarının ERM içinde değerlendirilmesi ve modellerin yetersizliklerinin kavranması reasürörler açısından her zamankinden daha kritik bir önem taşıyacaktır.

2011'deki doğal afetler reasürörlere etkin bir risk yö-

netimi kültürünün, modelleri kullanmak kadar hayati olduğunu öğretmiştir. Derecelendirme açısından bakıldığında, risk kültürü ve ERM değerlendirmelerinin, riskler ve yazılan işler küreselleştikçe daha da önem kazandığı görülmektedir.

## **Global Reinsurance Highlights 2012**

**Çeviren: K. Ceren  
DEMİRTAŞ**