

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

İnceleme Kurulu  
BAŞKAN  
**Toygun DAĞLIER**  
ÜYE

**Barbaros YALÇIN**  
ÜYE

**Candan EVREN**  
ÜYE

**Hüseyin YUNAK**

Yazı İşleri Müdürü  
**Y. Kemal ÇUHACI**

Sanat Yönetmeni  
**Melek ERDOĞAN**

Basın-Yayın Sorumlusu  
**Günhan SÜERDEM**

Dizgi  
**R.G.M.**  
**Reklam-Grafik-Matbaacılık**

Renk Ayrımı  
**ÇALI GRAFİK**

Baskı  
**CEYMA MATBAASI**

Merkez  
Aşirefendi Cad.  
Türkiye Han No: 33  
34430 Sirkeci / İSTANBUL  
Tel: 511 90 00 (9 Hat)

## İÇİNDEKİLER

<i>Başlarken</i> .....	<b>3</b>
<i>Millî Reasürans T.A.Ş.</i> .....	<b>4</b>
<i>Yedinci E.C.O. Sigorta Semineri</i> .....	<b>5</b>
<i>1990 Yılı Yangın Sigortaları Neticeleri</i> .....	<b>6</b>
<i>Nakliyat Sigortacılığında Nükleer Kirlenme Rizikosu ve "Institute Radioactive Contamination Exclusion Clause (1.10.1990)"</i> .....	<b>10</b>
<i>Motorlu Kara Taşıtlı Araçları Sigortalarının Son Yıllardaki Gelişmesi</i> .....	<b>12</b>
<i>Avrupa Sigorta Sektörünün Gelecekteki Yöneticileri</i> .....	<b>14</b>
<i>Bilgisayar Ekranından Sigorta ve Reasürans Sektörü</i> .....	<b>15</b>
<i>Fidye Sigortaları</i> .....	<b>17</b>
<i>İspanya ve Portekiz'in A.T.'na Girişleri</i> .....	<b>19</b>
<i>Avrupa Sigorta Piyasalarının Japonlar Tarafından İstilasası</i> .....	<b>21</b>
<i>Reasürans Piyasasındaki Dönüşüm</i> .....	<b>23</b>

**Başlarken...**

1929 yılından bugüne kadar sadece bir reasürör olarak değil, aynı zamanda sektörümüzü ilgilendiren her konuda sigorta şirketlerine yardımcı olmaya çalışmış ve oldukça önemli görevler yüklenmiş bulunan şirketimiz şimdiye kadar devam ettirdiği iyi ve kaliteli hizmet çerçevesinde bir yayın gerçekleştirilmeyi plânlamaktadır.

Bu ilk sayımızda da görülebileceği üzere şirketimizin en büyük amacı sigorta şirketlerimize reasürans hizmeti kapsamında yayın yoluyla yeni bir hizmet daha sunabilmektir. İleriki sayılarda sigorta sektörünün her branşından uzman kişilerin değişik konulardaki telif ve çeviri yazılarıyla yayınımıza destek olacaklarını umut etmekteyiz. Böylece dergimiz yalnız şirketimizin bir yayın organı değil, aynı zamanda tüm sektörümüze ait bir platform olabilecektir. Bunu gerçekleştirebildiğimiz ölçüde gelişmekte olan ve geleceği ümit dolu sigorta sektörümüze faydalı olabileceğiz.

Ülkemiz sigorta sektörünün son yıllarda ekonomideki gelişmelere paralel olarak bir değişim geçirdiği görülmektedir. Aslında sigortacılık sektörünün ekonomik gelişme olmadan, ekonomiyi yabancılarla rekabet edebilecek hale getirmeden tek başına gelişebilmesi söz konusu değildir. Diğer taraftan, sigorta şirketlerimizin halka götürmüş oldukları hizmetlerin daha çeşitli ve kaliteli olması, sigortalı kesimin bilinçlenme düzeyinin artması ile doğrudan bağlantılıdır.

Millî Reasürans olarak bugüne kadar olduğu gibi bugünden sonra da sektörümüzün gelişmesinde sigorta şirketlerimizin yanında olacağız. Dergimiz bu prensibimize bağlı olarak yayın hayatına başlamakta olup, başta da belirtildiği gibi sadece şirketimizin değil, Türk Sigorta Sektörünün dergisi olacaktır.

Destek ve önerilerinizi bekliyoruz.

CAHİT NOMER  
Genel Müdür

# Millî Reasürans T.A.Ş.

**C** umhuriyetin ilânından önce ülkemizdeki sigorta şirketlerinin tam bir kontrolsüzlük içinde oldukları bilinmektedir. O tarihlerde ülkemizde ulusal bir sigorta sektörü bulunmayışı nedeniyle, üretilen primin büyük bir kısmı reasürans primi, kalan kısmı da kâr transferi adı altında yurt dışına gitmekteydi. İşte bu nedenle, ülke sigortacılığını millileştirmek, reasürans ihtiyacını karşılamak ve yurt dışına prim akışını azaltmak, dolayısıyla ülkemiz dış ödemeler dengesine katkıda bulunmak, yerli ve yabancı sigorta şirketlerini denetlemek, sigortalıların hak ve çıkarlarını korumak amacıyla 1927 yılında 1149, 1173 ve 1160 sayılı kanunlar kabul edilmiş ve bu suretle Türkiye’de sigortacılığın hukukî durumu, çalışma ve murakabe şekilleri ilk kez ortaya konulmuş ve bir esasa bağlanmıştır.

25 Haziran 1927 tarihinde kabul edilen ve 1 Ağustos 1927 tarihinde yürürlüğe giren 1160 sayılı Kanun’da öngörülen reasürans faaliyetini T.C. Hazine’si adına işletmek üzere bir anonim şirket kurulması kararlaştırılmış olması nedeniyle,

- Türkiye İş Bankası	750.000.- TL.
- Tüccardan Erzurumlu Nafiz Bey	100.000.- TL.
- Türkiye İş Bankası Hukuk Müşaviri Şevket Mehmet Ali Bey	50.000.- TL.
- Avukat Ekrem Bey	50.000.- TL.
- Eski Konya Valisi Hüsnü Bey	50.000.- TL.

taahhüt ederek, 1 milyon lira sermaye ile Millî Reasürans T.A.Ş. kurulmuş ve 19 Temmuz 1929 tarihinde çalışmaya başlamıştır.

Böylelikle, Millî Reasürans T.A.Ş. Dünya üzerinde bütün sigorta branşlarında Mecburi Reasürans faaliyetini işleten ilk şirket olmuştur.

Bu uygulama, daha sonraları uluslararası nitelikte son derece geniş bir yayılma göstermiş ve gelişmekte olan 3. Dünya ülkelerinin sigorta kodlarının vazgeçilmez bir müessesesi olmuştur.

Millî Reasürans T.A.Ş.’nin kuruluşuna ve Mecburi Reasürans devri uygulamasına yabancı sigorta şirketleri ve bilhassa Londra sigorta piyasası çok büyük bir tepki göstermiş ve Millî Reasürans T.A.Ş.’nin sigorta tekniği gereğince, yapmak zorunda olduğu retrosesyon anlaşmalarına ambargo konmuştur. Söz konusu ambargo tam 15 yıl sürmüştü ve Millî Reasürans T.A.Ş. uluslararası piyasalarda teminat bulabilmek için pek çok zorlukla karşılaşmıştır. Ancak, Millî Reasürans T.A.Ş. herşeye rağmen üzerine düşen görevleri ve kendisinden beklenileni eksiksiz ve başarıyla yürütmüştür.

Millî Reasürans T.A.Ş. 1960’lı yıllarda Türkiye dışındaki sigorta piyasalarından da iş almaya başlamıştır. Bu amaçla;

- 1963 yılında Türk sigorta şirketleri ile anlaşmaya varılarak Türk Reasürans Pool’u kurulmuştur.
- 1967 yılında İran, Pakistan ve Türkiye arasında şimdiki adı E.C.O. (Economic Cooperation Organization) olan R.C.D. (Regional Cooperation for Development) Reasürans Pool’unun ve sigortacılık merkezinin kurulmasına öncülük etmiştir ve 1975 yılından beri bu Pool’un yöneticiliğini yapmaktadır.
- 1963 yılında Kahire’de kurulmuş bulunan Asya ve Afrika Sigorta ve Reasürans Şirketleri Federasyonu’na 1970 yılında üye olmuş, bu Federasyonca 1972

yılında kurulan ve halen 35 ülkeden 75 şirketin üyesi bulunduğu F.A.I.R. (Federation of Afro-Asian Insurers and Reinsurers) Pool’unun yöneticiliğini yapmaktadır.

Millî Reasürans T.A.Ş. Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında muhtelif ve en zon 32 Sayılı Karara ilişkin çıkarılmış bulunan tebliğler gereği, 1970 yılından bu yana sigorta şirketlerimizin dış reasürans anlaşmalarından belirli hisse almakta, ayrı bir hesapta toplanan bu işleri, sigorta tekniğine uygun bir korunma sağladıktan sonra isteyen sigorta şirketlerimiz arasında konservasyonlarında tutulmak kaydıyla tekrar dağıtıp, paylaşmaktadır. Böylece, bu işler yurt dışına gitmemekte, ek bir saklama payı olarak Türkiye’de muhafaza edilmektedir.

62. çalışma yılı olan 1990 yılında Millî Reasürans T.A.Ş.’ce Türkiye’den 355 milyar lira, Türkiye dışından da yaklaşık 30 milyon Amerikan Doları karşılığı prim elde edilmiştir.

Şirketin 1 Ocak 1991 tarihi itibarıyla öz sermayesi 70 milyar liradır.

Şirketin üst yönetimi aşağıda belirtilmiştir:

## Yönetim Kurulu:

Başkan	: Ahmet Türel Ayaydın
Başkan Vekili	: Mithat Olcay
Üye	: Aydoğan Belen
Üye	: Orhan Güven
Üye	: Ruhi Haseski
Üye-Genel	
Müdür	: Cahit Nomer
Denetçiler	: Çetin Ayışık Servet Taşdelen
Genel Müdür	: Cahit Nomer
Genel Müdür	
Muavinleri	: Toygun Dağher Bülent Sözer Barbaros Yalçın

# Yedinci E.C.O. Sigorta Semineri

**1** 989 yılında, son defa Tahran'da yapılan altıncı E.C.O. Sigorta Semineri'nde, bir sonraki Seminerin 1991 yılında İstanbul'da yapılması kararlaştırılmıştır.

1968 yılından beri, genellikle iki yılda bir Türkiye, İran ve Pakistan'da sıra ile yapılan E.C.O. Seminerlerinden yedincisi 5-6 Haziran 1991 tarihlerinde yine Millî Reasürans T.A.Ş. tarafından organize edilecektir.

Sigorta sektöründen sorumlu Devlet Bakanı'nın himayelerinde yapılacak olan bu Semineye bildiri hazırlayacak kişilerin seçiminde Millî Reasürans T.A.Ş.'nce titizlikle davranılmış ve uluslararası sigorta endüstrisinde tanınmış ve kendi dallarında birer otorite olan kişiler davet edilmiş ve bu davetimiz kendilerince memnuniyetle kabul edilmiştir.

Seminerin birinci gününde Millî Reasürans T.A.Ş.'nin Genel Müdürü Cahit Nomer'in davetlilere "Hoşgeldiniz Konuşması"ndan sonra Seminerin resmen açılış konuşması Sayın Devlet Bakanı tarafından yapılacaktır. İlk oturuma Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, Banka ve Kambiyo Genel Müdürü Sayın Selçuk Demiralp başkanlık edecek ve ilk bildirinin okunmasına geçilecektir.

İlk bildiri, sigorta konusunda bir çok eserleri bulunan ve uluslararası sigorta piyasalarında çok tanınmış olan Prof. Robert L. Carter'dır. Prof. Carter hâlen İngiltere'de Nottingham Üniversitesi Sigorta Bilimleri

öğretim üyesidir. Prof. Carter'ın Seminerde sunacağı bildiri "Sigorta Sektörünün Murakabesi ve Yükümlülük Karşılama Yeterliliği Uygulaması" konusundadır.

İkinci oturuma, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, Kamu Finansmanı Genel Müdürü Sayın Kemal Kabataş başkanlık edecektir. Bu oturumda sunulacak bildiri, İsviçre'de UNCTAD'da Sigorta Programı Görevlisi Dr. Marion Gallis-Quednau tarafından hazırlanmıştır. Kendisi UNCTAD'da yıllarca çalışmış ve sigortacılık konusunda bir çok eserlerin ve raporların hazırlanmasında emeği geçmiş bir kimsedir. Hazırlamış olduğu bildirinin konusu, "Reasürans Faaliyetlerine Devlet Müdahalesi"dir. Gerek Prof. R.L. Carter'ın ve gerekse Dr. M. Gallis-Quednau'nun bildirilerinin, konuları itibariyle bir hayli ilgi uyandıracığı muhakkaktır.

Seminerin ikinci günündeki her iki oturumun başkanlığı, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Başkanı ve Şark Sigorta T.A.Ş. Genel Müdürü Sayın Cemal Zağra tarafından yapılacaktır.

Her iki oturumda sunulacak bildirimler, güncel bir konu olması nedeniyle, aynı konuda seçilmiştir. Bildiriler, "Yüksek Enflasyonlu Ekonomilerde Hayat Sigortası" konusundadır.

İlk bildiri, Pakistan'da Akhtar&Hasan Ltd. Şirketinin Aktüerya Danışmanı Sayın Samee-

ul-Hasan tarafından hazırlanmış olup, kendisi daha önceki E.C.O. Seminerlerinde sunduğu bildirimleri ile haklı olarak büyük bir ilgi ve beğeni kazanmış, uluslararası sigorta piyasalarında tanınmış bir kişidir.

İkinci bildiri ise, İran'da Bimeh Asia'nın Yönetim Kurulu üyesi Sayın Mehdi Shakerin ile aynı Şirketin Hayat & Ferdî Kaza Servisi Müdür Muavini Sayın F. Jarfa tarafından müştereken hazırlanmıştır. Her iki Sigortacısında Hayat dalında uzman kişiler olduğu tarafımızdan yakinen bilinmektedir.

Yedinci E.C.O. Sigorta Seminerine katılacak olan delegasyon ve davetli sayısının, bugüne kadar yapılan seminerler içinde bir rekor kıracağı anlaşılmakta, Asya, Afrika ve Avrupa'dan Semineye katılacak davetlilerin sayısının 100'ün üzerinde olacağı, ülkemizden katılacak olanların ise yaklaşık 170 kişi olacağı tahmin edilmektedir.

İstanbul'da yeni açılan Swissôtel'de yapılması uygun görülen ve gerekli rezervasyonların aylar önce tamamlandığı Yedinci E.C.O. Sigorta Seminerinin, bundan önceki Seminerlerde olduğu gibi, gerek bildirimlerin içeriği ve gerekse diğer konuşmacıların ileri süreceği görüşler yönünden çok yararlı olacağı ümit edilmektedir.

# 1990 Yılı Yangın Sigortaları Neticeleri

**T**ürkiye’de sigorta faaliyetleri, 1959 tarihinden bu yana “Sigorta Murakebe Kanunu”na göre ve bu Kanunun öngördüğü yönetmeliklere tâbi olarak yürütülmekte olup, yakın zamana kadar, tarifelerde tanzim ve tasdik sistemi uygulanmakta idi. Serbest ekonomiye geçiş süreci içinde, sigorta faaliyetlerinde serbesti, T.C. Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı Banka ve Kambiyo Genel Müdürlüğü’nün; Bakanlık II-3-52138 sayılı talimatıyla 1.5.1990 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere;

a) Mecburi Mali Mesuliyet Sigortaları ve Otobüs Zorunlu Koltuk Ferdi Sigortası hariç, Kaza dalına giren bütün sigortalar,  
b) Makine Montaj Sigortaları,  
c) Hayvan Ölümü Sigortası,  
d) Dolu Sigortası  
aynı makamın 7.8.1990 tarih ve Bak. II-III-52138-36611 sayılı talimatıyla 1.10.1990 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere;

a) Yangın Sigortaları,  
b) Nakliyat Sigortaları,  
için yürürlükte bulunan tarife ve talimatları yürürlükten kaldırarak, bu dallarda yürürlükteki amir hükümlere, genel şartlara ve sigortacılık esas ve hükümlerine aykırı olmamak şartıyla serbest tarife sistemine geçilmiştir.

Serbest ekonomi görüşü paralelinde ve sigortacılık endüstrisinin gelişmesine yönelik olarak alınan bu kararların 1990 yılının son üç ayındaki Yangın

Sigortaları uygulama alanında bir takım düşündürücü problemleri de beraberinde getirdiği müşahade edilmektedir. Hizmette yarış ve rekabet, yeni ürünler üretme, mevcut sigorta potansiyelini harekete geçirme yerine, rizikonun karşılığı düşünülmeden fiyatta rekabet yolunun tercih edildiği, riziko primi, istihsal masrafları, umumi masraflar, emniyet ve kâr paylarının dikkate alınmadığı gözlenmektedir. Yurt dışı reasürans piyasasından sıfır veya çok düşük komisyon nisbetlerine dayanan fiyatlar elde edilmekte, müdebbir sigorta şirketlerimiz aleyhine haksız rekabet ortamı yaratılmakta ve şirketlerimiz arasındaki iyi ilişkiler zedelenmektedir.

Üç aylık kısa bir uygulama dönemi olmasına rağmen, 1990 Yangın Sigortaları neticelerini olumsuz yönde etkileyen ve haksız rekabete yol açan uygulamalardan bir kısmını ortaya koymayı, endüstrimizin ve sigorta şirketlerimiz arasında olması gereken sağlıklı ilişkilerin geleceği açısından faydalı bulmaktayız. (Ek)

Ekte sunulan tabloda görüleceği üzere, ele alınan 32 riziko itibarıyla fiyatta rekabet uğruna sigorta şirketlerinin, riziko primini dahi dikkate almadan, göze aldığı prim kaybı 10.5 milyar liraya ulaşmaktadır. % 96 oranında indirim kadar varabilen rekabete dayalı fiyat uygulamalarının bütün poliçelere yansımaları halinde mâli kârdan çok teknik kâra dayalı endüstrimizin ve çalışanlarının,

istikbalde, bunların olumsuz neticelerinden nasıl etkilenebileceğini tahmin güç değildir. Nitekim, geleceği görebilen çok sayıda müdebbir sigorta şirketimizin Müsteşarlığa da yansıtılan asgari riziko primlerinin tesbiti ve bir baz tarifinin oluşturulması yolundaki talepleri çoğalmış ve Müsteşarlık bütün Tarife Komitelerine, branşlar itibarıyla ve bağlayıcı olmamak şartıyla asgari riziko primlerinin tesbiti görevini vermiştir. Tarife Komiteleri bu talimat üzerine, piyasadan elde edecekleri istatistiklerin derlenmesi ve riziko primlerinin tesbiti çalışmalarına başlamışlardır. Bu çalışmanın ve asgari riziko fiyatı uygulamasının bütün şirketlerimiz tarafından benimseneceğini ve bunun endüstrimizin geleceğini müsbet yönde etkileyeceğini ümit etmekteyiz.

Sigorta şirketlerimizin büyük bir kısmını olumsuz yönde etkileyen ve üzen bu problem hakkındaki tesbitleri takiben, 1990 yılında Yangın Sigortalarında elde edilen neticeler, aşağıda ortaya konmuştur.

Mart 1991 tarihi itibarıyla sigorta şirketlerinden temin ettiğimiz gayriresmî ve henüz kesin olmayan neticelere göre, Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketleri direkt işlerde Yangın branşı olarak 441.3 milyar lira prim istihsalı yapmışlar, 142.0 milyar lira tazminat ödemişler ve 78.1 milyar lira da muallâk hasar ihtiyatı ayırmışlardır.

## Türkiye'de Faaliyette Bulunan Sigorta Şirketlerinin Son On Yıllık Yangın Direkt İşler Prim-Ödenen Hasar-Muallâk Hasar Durumu

Yıllar	Prim	(milyon TL.)					
		Artış %	Ödenen Tazminat	Artış %	Ödenen Hasar/ Cari Yıl Primi	Muallâk Hasar	Artış %
1981	8.400	—	1.900	—	22.62	1.200	—
1982	11.500	36.90	2.700	42.10	23.48	1.600	33.33
1983	14.500	26.08	3.700	37.03	25.51	1.900	18.75
1984	23.500	62.06	3.800	2.70	16.17	4.400	131.57
1985	34.200	45.53	7.100	86.84	20.76	6.400	45.45
1986	51.700	51.16	8.500	19.71	16.44	11.300	76.56
1987	83.200	60.92	22.000	158.82	26.44	14.100	24.77
1988	144.900	74.15	37.100	68.63	25.60	14.800	4.96
1989	259.100	78.81	62.800	69.27	24.23	24.900	68.24
(★) 1990	441.300	70.32	142.000	126.11	32.17	78.100	213.65

(★) Şirketlerden alınan ve henüz kesinleşmeyen bilgilerle derlenmiştir.

Yukarıdaki tabloda görüleceği gibi, 1990 yılında prim istihsalı 1989 yılına nazaran % 70.32 oranında ve ancak enflasyon değerinde bir artış göstermiş ve reel bir artış sağlanamamıştır. Bunda daha önce belirtmeye çalıştığımız

fiyatta rekabet uğruna şirketlerimizin göze aldığı prim kaybının büyük etkisi olmuştur. Hasarda ise, son onbeş yılın en kötü neticeleri ortaya çıkmış ve birçok sigorta şirketimizi olumsuz olarak etkilemiştir.

1990 yılında ödenen tazminatta 1989 yılına göre % 126.11 oranında yüksek bir artış olmuş ve şirketlerin ayırdığı muallâk hasar ihtiyatında da bir önceki yıla göre % 213.65 oranında bir artış meydana gelmiştir.

1990 yılında maalesef meydana gelen çok sayıda büyük ve orta derecedeki hasarlar, Yangın branşı kâr-zarar durumunu olumsuz yönde etkilemiş ve hasar yönünden son onbeş senenin en kötü dönemi yaşanmıştır.

### 1990 Yılında 1 Milyar Lirayı Aşan Büyük Hasarlar

Hasar Tarihi	Riziko Adı ve Yeri	%100 Hasar (TL.)
26.01.1990	Antbirlik Aksu İplik Fab. Antalya	5.908.040.400
21.02.1990	Tüpraş-Batman (infilâk)	3.125.144.843
01.04.1990	Çukurova İplik San. Tarsus	6.617.144.219
11.05.1990	Çukurova Çelik San. İzmir	4.059.098.000
22.05.1990	Sümerbank Satış Mağazası İstanbul	4.767.356.728
26.05.1990	ÇBS Boya San. İstanbul	1.096.867.508
04.06.1990	Botaş, Mardin	1.790.000.000
06.06.1990	Çamsan Ağaç San. Ordu	2.900.000.000
09.07.1990	Ereğli Demir Çelik, Ereğli (seylâp)	1.706.402.572
05.08.1990	Etibank Boraks San. Bandırma (infilâk)	10.000.000.000
15.08.1990	İskenderun Demir Çelik, İskenderun	4.000.000.000
24.08.1990	Medesan Deri San. İstanbul	1.122.716.234
11.09.1990	Baran Ambalaj San. İzmir	1.170.132.894
13.09.1990	Tatsun Gıda San. Kayseri	1.615.595.804
30.09.1990	Seka Mersin	1.049.764.680
27.10.1990	Ülker Gıda San. İstanbul	15.016.240.057
16.12.1990	Paşabahçe Cam San. İstanbul (infilâk)	3.000.000.000
18.12.1990	Profilo TV San. İstanbul	11.867.603.984

Tabloda görüleceği üzere, 1990 yılında 1 milyar lirayı aşan 18 adet, 4 milyar lirayı aşan 7 adet, 5 milyar lirayı aşan 5 adet büyük hasar meydana gelmiştir. Bu hasar trendinin devamı halinde piyasamızın ileride karşılaşılabileceği problemlerin ilgilileri, alınacak tedbirler konusunda düşündürmesi gerektiği açıktır.

Yangın sigortalarında hasar-prim münasebeti (cari rizikolar ihtiyatı ve muallâk hasarlar dahil) 1990 yılında % 51.32 gibi çok yüksek bir oranda gerçekleşmiştir.

## Türkiye'de Faaliyette Bulunan Sigorta Şirketlerinin On Yıllık Yangın Direkt ve Reasürans Yoluyla Alınan İşler Hasar-Prim Oranları (Cari Rizikolar İhtiyatı ve Muallâk Hasarlar Dahil)

1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
% 26.66	30.48	30.72	30.86	30.52	29.13	34.00	34.00	29.17	51.32 (★)

(★) Şirketlerden alınan ve henüz kesinleşmeyen bilgilerle derlenmiştir.

## 1.1.1991 - 24.3.1991 Tarihleri Arasında Meydana Gelen ve 1 Milyar Lirayı Aşan Büyük Yangın Hasarları

Hasar Tarihi	Riziko Adı ve Yeri	%100 Hasar (TL.)
27.01.1991	Yalova Elyaf San. Yalova	5.000.000.000 (★)
05.02.1991	Gül Elektronik San. (Daiwa) İstanbul	4.000.000.000
16.02.1991	Vatan 2 Plastik San. İstanbul	2.200.000.000
24.02.1991	Turbo Filtre San. İstanbul	1.075.000.000 (★★)
01.03.1991	Vebsan Boya Vernik, İstanbul	2.500.000.000
10.03.1991	Odakule, İstanbul	1.500.000.000
24.03.1991	Mutlular Tekstil, İstanbul	6.500.000.000

(★) Kısmi ödeme yapıldı.

(★★) Tamamı ödendi.

1991 yılının ilk üç ayında 1 milyar lirayı aşan 7 adet hasarın meydana gelmesi de hasar trendinin 1990 yılında olduğu gibi olumsuz yönde devam edebileceğini göstermektedir.

Yangın Sigortalarında 1990 yılı neticelerini ve genel durumunu özetledikten sonra, bunların reasürör olarak Millî Reasürans'a yansımalarını bilgilerinize sunmanın yararlı olacağı görüşündeyiz.

## Yangın Sigortalarında Millî Reasürans T.A.Ş.'nin Türkiye'de Faaliyette Bulunan Sigorta Şirketlerinden Aldığı Mecburi ve Reasürans Yoluyla Aldığı İşlerde Prim-Ödenen Tazminat-Muallâk Hasarlar Durumu

(milyon TL.)

Yıllar	Prim	Artış		Ödenen		Muallâk Hasar	Artış %
		%	Ödenen Tazminat	%	Ödenen Hasar/ Cari Yıl Primi		
1981	2.100	—	500	—	23.80	300	—
1982	3.000	42.86	800	60.00	26.66	400	33.33
1983	3.800	26.66	1.000	25.00	26.31	600	50.00
1984	6.000	57.89	900	(10.00)	15.00	1.200	100.00
1985	7.400	23.33	1.600	77.77	21.62	1.800	50.00
1986	11.500	55.40	1.700	6.25	14.78	3.600	100.00
1987	17.400	51.30	4.800	182.35	27.58	4.200	16.66
1988	30.000	72.41	8.700	81.25	29.00	4.000	(5.00)
1989	51.400	71.33	13.800	58.62	26.85	5.700	42.50
1990	84.200	63.81	30.700	122.46	36.46	17.400	205.26

Tabloda görüleceği gibi, Millî Reasürans T.A.Ş. 1990 yılında Yangın Branşında 84.2 milyar lira prim istihsali yapmış, 30.7 milyar lira tazminat ödemiş ve muallâk hasar ihtiyatı olarak 17.4 milyar lira ayırmıştır. Yangın Branşı hasar-prim münasebetinde 1975 Sultanhamam yangınından bu yana en kötü netice ortaya çıkmıştır.

## Yangın Sigortalarında Millî Reasürans T.A.Ş.'nin Türkiye'de Faaliyette Bulunan Sigorta Şirketlerinden Aldığı Mecburi ve Reasürans Yoluyla Aldığı İşlerde Son On Yıllık Hasar/Prim Oranları (Cari Rizikolar İhtiyatı ve Muallâk Hasarlar Dahil)

1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
% 26.33	32.70	35.07	28.73	32.59	34.93	35.06	33.18	35.00	58.31

Türkiye'de faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin Millî Reasürans T.A.Ş.'ne devrettiği direkt işlerde verilen kâr komisyonuna esas teşkil eden kâr-zarar durumu, 1990'da olumsuz netice vermiş ve birçok

şirket, Yangın Branşı itibariyle kâr komisyonu alamamıştır.

Hasar-prim trendinin olumsuz yönde devam etmesi halinde, şirketlerimizin önümüzdeki yıllarda büyük problemlerle karşılaşması

kaçınılmaz olacaktır.

Bütün bu olumsuz neticeler, sigortacılıkta asgari riziko primi tesbiti ve uygulamasının ne denli önemli olduğunu açık bir şekilde gözler önüne sermektedir.

Netice olarak, 1990 yılında Yangın Sigortalarında meydana gelen olumsuz neticelerin tekrarlanmaması için, başlangıçta belirtildiği gibi, fiyatta rekabet hususunun daha iyi değerlendirilmesini temenni ederiz.

Millî Reasürans T.A.Ş.

Riziko Adı	Sigorta Süresi	Sigorta Bedeli (1.000)	Eski Dönem Fiyatı % 0	(★)	Prim (Eski Fiyata Göre)	Yeni Dönem Fiyatı % 0	Prim (Yeni Fiyata Göre)	Eski-Yeni Prim Farkı	İnd. Oranı %
Şeker Fabrikaları (Muht.)	1.1.1991 - 1992	3.861.000.000	0.99-1.75	Y.	5.289.570.000	0.20-0.40	1.158.300.000	4.131.270.000	78
Sanko-Gaziantep	1.1.1991 - 1992	598.000.000	1.57-3.33	Y.	1.465.100.000	0.65-1.30	583.050.000	882.050.000	60
Oyak Renault-Bursa	1.1.1991 - 1992	531.000.000	0.948-1.896	Y.	755.082.000	0.50-1.—	398.250.000	356.832.000	47
Hilton Oteli-İst.	1.1.1991 - 1992	481.700.000	0.855-1.80	Y.	639.400.000	0.43-0.62	252.850.000	386.550.000	60
Aslan Çimento	1.1.1991 - 1992	400.000.000	2.685-3.135	Y.E.	1.164.000.000	0.72-0.90	324.000.000	840.000.000	73
Tuşaş-Eskişehir	31.12.1990 - 1991	364.000.000	1.68	Y.E.	611.520.000	1.25	455.000.000	156.520.000	25
B. Efes Oteli-İzmir	1.1.1991 - 1992	344.500.000	0.855-1.80	Y.	457.280.000	0.50-0.70	206.680.000	250.600.000	54
Petrol Ofisi (Muht.)	31.12.1990 - 1991	342.000.000	1.10	Y.	376.200.000	0.70	239.400.000	136.800.000	36
Tuşaş-Ankara	31.12.1990 - 1991	330.000.000	1.456	Y.E.	480.480.000	0.95	313.500.000	166.980.000	35
Ünilever-Tekirdağ	1.1.1991 - 1992	325.000.000	1.40-2.85	Y.	690.625.000	0.84-1.71	414.375.000	276.250.000	40
Aselsan-Ankara	1.1.1991 - 1992	294.000.000	0.90-2.—	Y.	426.300.000	0.50	147.000.000	279.300.000	65
Seka Akdeniz	1.1.1991 - 1992	275.637.000	1.819-1.494	Y.	318.775.000	0.26-0.56	113.011.000	205.764.000	64
Narin Mens. Tekirdağ	1.1.1991 - 1992	260.000.000	1.4724-3.024	Y.	584.532.000	0.725	188.500.000	396.032.000	67
Netaş-T.C.Hud.Mali.Mes.	23.9.1990 - 1991	250.000.000	0.50	Y.	125.000.000	0.02	5.000.000	120.000.000	96
B. Tarabya Oteli-İst.	1.1.1991 - 1992	219.500.000	0.855-1.80	Y.	291.450.000	0.43-0.62	115.260.000	176.190.000	60
İgşaş-Kocaeli	1.1.1991 - 1992	211.000.000	1.25	Y.	263.750.000	1.10	232.100.000	31.650.000	12
AEG-ETİ Elektrik-Kocaeli	1.1.1991 - 1992	190.000.000	0.855-1.80	Y.	252.225.000	0.30-0.90	114.000.000	138.225.000	55
	31.12.1990 - 1991	190.000.000	1.925	Y.	365.750.000	0.62	117.800.000	247.950.000	68
Akdeniz Gübre-Hatay	31.12.1990 - 1991	170.000.000	0.81-1.26	Y.	175.950.000	0.42-0.868	94.010.000	81.940.000	46
Çanakale Çimento	1.1.1991 - 1992	126.562.000	1.0215-1.75	Y.	175.380.000	0.26-0.56	51.890.000	123.490.000	70
Seka Muğla	31.12.1990 - 1991	125.000.000	0.95-1.62	Y.	160.625.000	0.70	87.500.000	73.125.000	45
İst. Gübre Fab.	1.1.1991 - 1992	112.427.000	1.080-1.80	Y.	161.890.000	0.26-0.56	46.095.000	115.795.000	72
Seka İzmit	31.12.1990 - 1991	109.400.000	1.60-3.25	Y.	265.295.000	0.70-1.20	103.930.000	161.365.000	61
Sümer Tekstil	1.1.1991 - 1992	100.000.000	0.81-1.26	Y.	103.500.000	0.40-0.80	60.000.000	43.500.000	42
Ünye Çimento	1.1.1991 - 1992	88.950.000	1.386-2.844	Y.	188.155.000	0.50-1.—	66.720.000	121.435.000	64
Polylen Sent. İplik	2.1.1991 - 1992	81.000.000	0.81-1.26	Y.	83.835.000	0.25-0.45	28.350.000	55.485.000	66
Batı Anadolu Çimento	1.1.1991 - 1992	64.755.000	1.— - 1.80	Y.	90.657.000	0.26-0.56	26.550.000	64.107.000	71
Seka Giresun	1.1.1991 - 1992	63.312.000	1.90-1.5885	Y.	78.770.000	0.26-0.56	25.960.000	52.810.000	67
Seka Balıkesir	1.1.1991 - 1992	54.249.000	0.965-1.865	Y.	76.760.000	0.26-0.56	22.240.000	54.520.000	71
Seka Afyon	1.1.1991 - 1992	47.120.000	1.— - 1.80	Y.	65.968.000	0.26-0.56	19.320.000	46.648.000	70
Seka Zonguldak	1.1.1991 - 1992	39.261.000	0.936-1.746	Y.	52.650.000	0.26-0.56	16.097.000	36.553.000	69
Seka Kastamonu	11.6.1990 - 31.12.199	374.300.000	0.9855	Y.E.	368.872.000	0.45	168.435.000	200.437.000	54
Hema Dışli	1								
					16.605.346.000		6.195.173.000	10.410.173.000	62.69

Not : Hema Dışli San. ve Netaş'ın sigorta başlangıcı serbest tarifeden önce olmasına rağmen, fiyatları Tarife Komitesine gidilmeksizin tesbit edilmiştir.

(★) (Y) Yangın, İnfilâk  
(E) Yangına Ek Teminatlar



# ***Nakliyat Sigortacılığında Nükleer Kirlenme Rizikosu ve ‘‘Institute Radioactive Contamination Exclusion Clause (1.10.1990)’’***

**26** 4.1986 tarihinde Sovyetler Birliği'nin Chernobyl nükleer santralında meydana gelen patlama ve bunu takip eden nükleer sızıntı, dikkatleri nükleer serpinti ve kirlenme olgusuna çekmiştir. Nükleer reaktörlerden bir sızıntı olması halinde radyasyon, rüzgarın etkisiyle bulutlar halinde havada dolaşarak serpinti biçiminde yerdeki kişi ve objeleri, bu arada gemi ve nakil araçları ile bunlarda taşınan emtiayı etkileyebilmektedir. Konuyla ilgili diğer meslek gruplarının yanısıra nakliyat sigortacıları da verdikleri teminatı bu açıdan gözden geçirmeye başlamışlardır.

Nükleer serpinti ve kirlenme rizikosuna karşı ülkelerin yaklaşımları farklı olup, bunları dört ana bölümde toplamak mümkündür:

- 1) Radyoaktif kirlenme için teminat verilmemektedir.
- 2) İngiliz Enstitü Klozlarına dayanan teminat verilmektedir.
- 3) Yerel kloz ve poliçelerle teminat verilmektedir.
- 4) Radyoaktif kirlenme, sigorta poliçesinden istisna edilmekte ancak daha sonra eklenen klozlarla sınırlı bir teminat mümkün

olmaktadır.

Söz konusu riziko, mahiyeti gereği bir takım özellikler göstermektedir:

- a) Hasarı önleyici nitelikte, emtianın iyice sarılıp paketlenmesi gibi tedbirlerin büyük etkinliği vardır.
- b) Muhtemel hasar frekansı çok düşüktür.
- c) Bazı radyoaktif maddelerin sigorta konusu üzerinde kalma sürelerinin nispeten kısa olması, yeterli bir bekleme dönemi geçiren sigorta konusunun ek bir masrafa gerek kalmadan kullanılabilmesine olanak vermektedir.

d) Kirlenmiş emtianın ortadan kaldırılması için katlanılacak ek masraflar nedeniyle hasar potansiyeli sigorta değerini aşabilir.

e) Emtianın radyasyon kontrolünden geçmesi, özellikle kısa sürede bozulan besin maddelerinin sevkiyatında bozulmaya yolaçacak gecikmeler yaratabilir.

f) Birçok ülkede nükleer faaliyet, çok sıkı ‘‘üçüncü şahıs mesuliyet kuralları’’na tabidir. İşte bu mesuliyetin ilgili ülkedeki limitleri sigortacıların o ülkedeki rücu imkânını belirleyecektir.

g) Chernobyl türü bir felaket,

beraberinde kümül problemini de getirmektedir. Ancak felaket bölgesinin genişliği, felaketin, başka bir deyişle radyasyonun yoğunluğunu azaltmaktadır. Nakil halindeki emtia bir çok durumda kirlenme rizikosuna, açıktaki cisimlerden daha az maruzdur.

h) Verdiği nakliyat teminatlarının yanısıra ulusal bir nükleer ‘‘pool’’a da iştiraki olan bir sigortacının kümül açısından daha dikkatli olması gerekir.

1) Emtianın yüklemeye önce kirlenmiş olabileceği hususu da gözden uzak tutulmamalıdır.

Söz konusu teminatın verilmesine karşı olan görüşler başlıca dört noktada yoğunlaşmaktadır:

1) Nükleer tesislerdeki bir felaket, nakliyat sigortacıları için öngörülemez sonuçlar yaratarak ‘‘Waterborne Agreement (1937)’’ı doğuran karada harp tehlikesinden daha büyük bir kümül neticesine yol açabilir.

2) Birçok ülke hükümetinin, nükleer tesisin başka bir ülkede bulunması halinde bile yurttaşlarına tazminat ödemeleri, radyoaktif kirlenme rizikosuna karşı sigorta teminatı ihtiyacını ortadan kaldırmaktadır.



3) Sigortacılar sigorta kapasitelerini, büyük ölçüde belirsizlik taşıyan nakliyat sigortacılığı yerine azami sorumluluğu belirli, risk analizi yapılmış, risk kontrolü mümkün "sorumluluk pool"lerinde kullanmak istemektedirler.

4) İthalat ve ihracat faaliyetlerinde kirlenmeye bağlı yasaklamalarda politik etkenlerin ağır basması ve kirlenme kriterlerinin bir ülkeden diğer ülkeye değişebilmesi sonucu yükün hasara uğrayıp uğramadığını anlamak kolay olmamaktadır.

Yukarıdaki görüşlerden hareketle özellikle İngiliz ve İskandinav piyasaları söz konusu rizikoyu hem sigorta poliçelerinde, hem de reasürans tretelerinde teminat dışı bırakmak amacıyla 1.1.1991 tarihinden itibaren kullanılmak üzere aşağıda metni yer alan "Institute Radioactive Contamination Exclusion Clause (1.10.1990)"unu uygulama alanına sokmuşlardır.

"1.10.1990

## INSTITUTE RADIOACTIVE CONTAMINATION EXCLUSION CLAUSE

This clause shall be paramount and override anything contained in this insurance inconsistent therewith.

In no case shall this insurance cover loss, damage, liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to, by or arising from

- ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel,

- the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof,

- any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter."

Ülkemiz nakliyat sigortacılığı tatbikatında, Bakanlık tarafından tasdikli Genel Şartların ticaret hayatının değişip gelişen koşullarına artık cevap vermemeleri nedeniyle söz konusu Genel Şartların son maddelerinde yer alan "hususî şartların umumi şartlara tekaddüm edeceği" hükmünden hareketle İngiliz Enstitü Klozları özel şart olarak yaygın bir şekilde kullanılmaktadır.

Emtia sigortacılığında kullanılan 1.1.1963 tarihli Institute Cargo

Clause'un beşinci, 1.1.1982 tarihli Institute Cargo Clause'un da birinci maddesi makul olarak yangın ve infilake bağlanabilecek zıya ve hasarları temin etmektedir. Sözgelişi Chernobyl olayında, serptinin temel nedeni makul olarak yangın ve infilake bağlanabilir olduğundan meydana gelen radyoaktif kirlenme bu klozlarla teminat altına alınmış olmaktadır. Kirlenmeden etkilenen sigortalı emtianın temizlenme masrafları da, zıya azaltabildikleri ölçüde "dava ve say masrafları" çerçevesinde teminata dahil olacaklardır.

Tekne sigortacılığında özel şart olarak kullanılan 1.10.1983 tarihli Institute Time Clause Hulls'ın 6.1.6. maddesi, reaktör veya nükleer tesislerdeki bozulma veya kazaların sigortalı tekneye verdiği zararları temin etmektedir. Her ne kadar kloz takımında 26 no.lu ve "nükleer istisna" ara başlıklı bir kloz mevcutsa da, buradaki istisna nükleer bir silahın kullanılmasıyla ilgili olup, Chernobyl türü bir olayın tekneye vereceği zarar teminat dahilinde kalmaktadır.

Bu durumda nakliyat sigortacılarımız bir yandan sigortalılarına nükleer bulaşma ve kirlenme rizikosunu için teminat verirken, öte yandan, 1.10.1990 tarihli Institute Radioactive Contamination Exclusion Clause'unun hemen bütün reasürans tretelerinde yer alması nedeniyle, reasürans korumasından yoksun kalmaktadırlar.

Yukarıdaki bilgilerin ışığında, nakliyat sigortacılarımızın söz konusu istisna klozunu sigortalılarına verdikleri emtia ve tekne poliçelerine de eklemeleri bir zorunluluk halini almıştır.

# Motorlu Kara Taşıt Araçları Sigortalarının Son Yıllardaki Gelişmesi

**M**otorlu kara taşıt araçları sigortaları tarifelelerinin (Kasko-Zorunlu Mali Sorumluluk-İhtiyarî Malî Sorumluluk-Yeşil Kart), Kasko sigortalarında tasdik diğerlerinde tanzim esasına dayanılarak devam eden on yıllık sürede (1981-1990), toplam primleri ve aynı zamanda bu primlerin kaza portföyü ve hayat branşı dışındaki genel portföy içerisindeki yüzde oranları, aşağıdaki seyri takip etmiştir.

Yıllar	Prim (000 TL.)	Hayat dışı	
		Kaza portföyü içindeki (% si)	Genel portföy içindeki (% si)
1981	4.707.788	74.8	21.2
1982	7.639.687	77.3	23.2
1983	9.916.010	74.9	21.9
1984	15.763.737	69.4	18.7
1985	25.748.400	66.0	20.3
1986	44.225.076	64.5	24.4
1987	82.551.531	71.0	28.6
1988	191.040.806	80.7	36.6
1989	337.856.153	83.0	38.1
1990 (*)	803.698.213	83.2	45.5

\* 1990 rakamları T. Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği ile Millî Reasürans raporlarından alınmış olup kesin değildir.

1986 yılına kadar prim portföyü içinde en büyük paya Yangın Sigortaları sahip iken bu yıldan itibaren yerini Motorlu Kara Taşıt Araçları Sigortalarına terk etmiş ve Motorlu Kara Taşıt Araçları Sigortaları müteakip yıllar içinde portföydeki payını giderek artırmak suretiyle bu konumunu 1990 senesinde de korumuştur.

Bu on yıllık süre içerisinde;  
1- Tasdik esasına dayanmasına

rağmen Türkiye'de faaliyette bulunan tüm sigorta şirketlerince benimsenerek müştereken uygulanan kasko sigortaları tarife ve talimatı, yalnızca iki kez revizyona tabi tutulmuş, bunlardan birincisini 1 Mayıs 1981'de, ikincisini ise 23 Kasım 1987'de yürürlüğe giren tarifeler oluşturmuştur.

Nispi esasa dayanılarak tespit edilmiş olan 23 Kasım 1987

yürürlük tarihli tarifenin bir özelliği de, araçların sigorta bedellerinin sigorta değerlerine eşit bir meblağ üzerinden sigorta edilmelerini sağlamak olmuştur. Bu gaye ile her üç ayda bir Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nce motorlu araç değer listeleri hazırlanmakta ve yayınlanmaktadır. Bilindiği gibi 1.5.1990 tarihinden itibaren mevcut tanzim ve tasdik tarife sistemi

terkedilerek serbest tarife uygulamasına geçilmiştir.

2- Zorunlu malî sorumluluk sigortalarında ise, 27 Nisan 1978 tarihinden itibaren uygulanan teminat limitleri (maddî zararlarda kaza başına 3.000, bedenî zararlarda kişi başına 25.000 lira)

9 Mart 1982

1 Ocak 1988

15 Mayıs 1989

1 Temmuz 1990

1 Ocak 1991 tarihlerinde

yürürlüğe giren tarifelerle peyderpey arttırılmak suretiyle, maddî zararlarda kaza başına 10.000.000 TL. bedenî zararlarda tedavi giderleri için kişi başına 20.000.000 TL ; kaza başına 100.000.000 TL ve yine bedeni zararlarda tedavi giderleri dışındaki diğer tazminat talepleri ve ölüm hali için kişi başına 25.000.000 TL. ve kaza başına 125.000.000 TL.'na yükseltilmiştir.

3- İhtiyarî malî sorumluluk sigortalarında teminat limitleri ve tarife fiyatları yalnız bir defa ayarlamaya tabi tutulmuş, Şubat-1983 ayı başında yürürlüğe konulan limitler ve tarife fiyatları geçerli olmuştur. Ancak, sigortalıların talepleri üzerine daha yüksek limitle teminat vermek isteğinde olan sigorta şirketleri Kaza Tarife Komitesine başvurmak zorunda kalmışlardır. 1.5.1990 tarihinden itibaren mevcut tanzim ve tasdik tarife sistemi terkedilerek serbest tarife uygulaması başlatılmıştır.

4- Yeşil Kart sigortaları ile ilgili tarife ayarlamaları

21 Eylül 1981

25 Mart 1985

15 Ağustos 1986

1 Ekim 1987

1 Ağustos 1988 tarihlerinden

geçerli olmak üzere beş kez

yapılmış, en son 1 Ağustos 1988'de Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığının izni ile Türkiye Yeşil Kart Reasürans Pool'u üyesi şirketlerce uygulanmak üzere DM efektif satış kuru esas alınarak Türk Lirası üzerinden prim hesaplanması esasa bağlanmıştır. 1.5.1990 tarihinden itibaren serbest tarife uygulamasına geçilmişse de, pool iştirakçileri için pool yöneticisinin tayin ve tesbit ettiği esaslar geçerlidir.

Yukarıdaki sigorta teminatları ve primleri yönünden: izahına çalıştığımız Motorlu Kara Taşıtlı Araçları Sigortalarının (Yeşil Kart hariç) o yıllık prim/hasar oranları (gerçekleşmiş hasar/kazanılmış prim esasıyla) aşağıda belirtilmiştir.

Yıllar	Trafik	Kasko	Trafik + Kasko
	Prim/Hasar Oranı	Prim/Hasar Oranı	Prim/Hasar Oranı
1981	30.6	63.8	61.3
1982	28.2	57.8	53.1
1983	38.2	61.0	57.1
1984	42.4	63.9	61.1
1985	63.8	77.5	76.2
1986	102.5	93.3	94.2
1987	158.6	88.8	93.7
1988	116.1	75.8	78.2
1989	60.3	72.1	71.0
1990	42.0	66.8	62.0

1990 senesinde serbest tarife uygulamasına geçilmekle beraber branşın bu artış temayülünün korunmasının esas nedeni, kanımızca, bu branşta reasürans olanaklarının kısıtlı olması ve neticelerin doğrudan doğruya şirketlerin konservasyonlarında kalmaları sebebiyle fiyatlar üzerinde fazla rekabetin söz konusu olmamasından kaynaklanmaktadır.

# Avrupa Sigorta Sektörünün Gelecekteki Yöneticileri

**A**vrupa sigorta sektörünün bugünkü yöneticileri sigorta endüstrisinin gelecekteki yöneticilerinin informasyon teknolojisi konusunda (I.T.= information technology) bilgi sahibi, daha hareketli ve büyük bir ihtimalle sigorta sektöründe geçmiş olmayan kişiler arasından çıkacağını ileri sürmektedirler. Araştırmayı yapan Arthur Andersen, Avrupa'nın önde gelen hayat ve hayat-dışı sigorta şirketlerinin yöneticilerine göndermiş olduğu soru formlarına verilen cevaplardan hareketle böyle bir sonuca varmış ve araştırmasını "Değişen Avrupa'da Sigortacılık 1990-1995" adı altında bir raporda toplamıştır. Soru formlarındaki cevaplar daha sonra gerek ulusal, gerekse uluslararası panellerde uzmanlar ve idareciler tarafından değerlendirilmiştir.

Soru formlarında en çok dikkat çeken nokta eğitim ve teknolojinin verimli bir çalışmada çok önemli bir faktör olduğunun özellikle vurgulanmasıdır. Eğitilmiş personel olmaksızın informasyon teknolojisine yapılacak yatırımların bir anlamı olamayacağı düşüncesiyle eğitim birinci derecede önemli bir faktör olmaktadır.

Verimliliği artırma çabaları, çalışanların ne iş yaptığına bağlı olarak değişmektedir. Mesela satış departmanlarında çalışan elemanlar için eğitim en önde gelmektedir. Yapılan hizmetin karşılığının alınması verimlilikle çok yakın bağlantılı diğer önemli bir faktördür. Soru formlarına İngiltere'den cevap veren kişiler, satış departmanlarında çalışanlar için iyi ücretin önemli bir itici güç olduğunu belirtmişlerdir. Yine

İngiliz şirketleri, Kıt'a Avrupa'sının aksine evrak sayısında bir azaltmaya gitmenin verimliliği artırıcı bir faktör olacağına inanmaktadırlar.

Araştırmanın ortaya koyduğu önemli bir sonuç bir çok sigorta yöneticisini düşünmeye sevkedecektir. Şöyleki, 1995 yılı itibariyle şirketlerin % 82'sinin çalışma alanı informasyon teknolojisi olan tecrübeli bir idareci istihdam edecekleri raporda belirtilmektedir. Halihazırda şirketlerin yarısından fazlası bir İ.T. yöneticisi istihdam etmektedirler. Ancak bu durum ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Mesela Avusturya sigorta şirketleri bu konuda pek fazla istekli değil iken Hollanda şirketlerinin % 85'inin 2000 yılında bir İ.T. yöneticisi istihdam edecekleri raporda belirtilmektedir.

Sigorta şirketleri yöneticilerinin gelecekteki düşüncelerini etkileyebilecek diğer bir konu da istihdamın boyutlarıdır. Bugün için sigorta şirketlerinde çalışan idari personelin dörtte üçünden fazlası uzun senelerdir bu sektörde çalışmakta olan kişilerdir. Ancak bu oran 2000 yılında % 50 civarına düşecektir.

Bundan daha önemlisi ileriki yıllarda branşlar itibariyle değil de genel olarak sigorta bilgisine sahip kişilerin sektör için daha değerli olacakları raporda yer almaktadır. 2000 yılında sektörde yönetici pozisyonunda olan kişilerin sigorta sektörü dışından, özellikle genel muhasebe dalından geleceği araştırmaya katılanların % 23'ü tarafından belirtilmiştir.

Spesifik olarak mal ve kaza sigorta branşında çalışan kişilerin

mesleki özelliklerinde bir değişim olacağı beklenmektedir. Bugün için "pazarlama ve satış", "işletme idaresi" ve "teknik yeterlilik" olarak gözüken bu üç özelliğin 2000 yılından itibaren yerlerini "pazarlama ve satış", "iş tecrübesi" ve "organizasyon değişikliklerini yürütebilme niteliği" gibi yeni mesleki özelliklere bırakacağı araştırmaya katılan kişiler tarafından ifade edilmiştir.

İspanya organizasyon değişimi konusunda Avrupa'nın diğer ülkelerinden farklıdır. İspanyollara göre pazarlama ve satış deneyimi diğer faktörlerden çok daha önemlidir. Fransızlar ise organizasyon ve idari değişimler konusuna önem vermektedirler.

Genel olarak söylemek gerekirse, Avrupa'lı sigortacıların gelecek 10 yıl içinde yapısal bir değişikliğe gitmeleri gerektiği anlaşılmaktadır. Zaten Birleşik Avrupa Senedi'nin imzalanmasından sonra meydana gelen bir çok değişiklik nedeniyle sigorta endüstrilerinin 1995'e kadar tam anlamıyla oturamayacağına inanılmaktadır.

Araştırmaya katılanların üzerinde mutabık oldukları tek konu sektördeki idarecilerin bazı mesleki özelliklerinin önemli derecede değişmeyecek olmasıdır. Kişisel özellikler en başta olmak üzere liderlik ve kararlılık en çok aranan özellik olmaktadır. Daha sonra, çalışanları gelişme yönünde motive edecek yetenekler ve nihayet girişimci olma özelliği üzerinde en fazla durulan noktalar olmuştur.

# ***Bilgisayar Ekranından Sigorta ve Reasürans Sektörü***

**Ü**lkemizdeki bilgisayar platosu, gelişmiş batılı ülkelerdeki teknolojiyi yakalamak için var güçleriyle çalışdursun, ithalatçı-bayi-kullanıcı üçgeni içinde yer alan birimler, amaçlanan hedeflere ulaşabilmek için birbirlerinin desteğine muhtaçdırlar. İlk bakışta birbirlerinden ayrı oluşum ve gruplaşmalar içinde bulunmalarına karşın, diğerlerinden bağımsız gelişmenin sağlanamayacağı konusunda var olan kesin doğrular, anılan bu kesimlerce tartışmasız kabul edilmelidir. İthalatçının gelişip büyümesi, bayilerin pazarlama potansiyeline, bayilerin gelişmesi ise kullanıcı kesimin bilinçlenmesine,

personel eğitimine önem verilmesine, yeni teknoloji alımı için yatırım yapılmasına bağlıdır. Bu üçgenin merkezine konulması gereken yazılım sektörü, kullanıcı kesimin üzerine düşen görevlerin yerine getirilmesinde büyük önem taşımaktadır.

Gereksinimlere sağlıklı çözümler getirebilecek kaliteli programların üretim ve pazarlanması, teknolojik gelişmenin sağladığı donanım özelliklerinin, yazılımlarla azami ölçülerde desteklenmesi ve doğru kullanımı, yazılım alt sektörünün en önemli görevlerinin başında gelmektedir.

Sayılan faktörlerin üzerlerine

düşen görevleri ne ölçüde yerine getirdiği, günümüzde ülkemizdeki otomasyonun bulunduğu çizginin yeri konusunda temel belirleyici olacaktır.

1960'lı yılların hemen başlarında sektöre giren ve günümüzdeki teknoloji ile pek fazla ilgisi olmayan bilgisayarlar, kendine özgü terminolojisi, sorunları, muziplikleri, çapraşık ama zevkli çözümleriyle bugün artık çalışma yaşamımızın vazgeçilmez bir parçasıdır.

Otomasyonun sektördeki durumuna bakıldığında son derece heterojen bir yapıyla karşılaşılmakta. Uzun yıllar önce bilgisayarlaşmaya

başlamış, makine parkını geliştirip çeşitlendirmiş, gelişmiş teknolojiye sahip kuruluşlarımızın sayısı bugün kanımızca olması gerekenden çok azdır. Büyük sistemlerden küçük sistemlere kadar giden bilgisayar donanımlarından kaynaklanan farklılaşma, işletim sistemlerinin donanımın izin verdiği ölçüde isteğe bağlı olarak seçilmesi ile çok artmıştır. PC türü makinelerde IBM uyumlu ve IBM uyumlu olmayan ayırımı, IBM uyumlu



kurumuna yansıtabilecek yapıda özel eğitim görmüş kişilere kadar değişik nitelikte insanlardan oluşmaktadır. Bu durum orta ve büyük sistem kullanan sektörel birimlerde, anılan amatör çabalara yer bırakmamaktadır.

Kuruluşların bünyelerinde çalıştırdıkları BİM personeline sağladıkları olanaklar, gelecekteki çalışmaların sağlamlığı açısından önemli olmaktadır. Spesifik sorunların çözümünde kullanılmak

arasında bilginin transfer ve paylaşılmasına aracı olmak, ortak çabalar başlatabilmek gibi arzularımız var. Ancak bunları daha sonraki sayılara bırakıp, biraz kendimizden, Millî Reasürans Bilgi İşlem Modeli'nden söz etmek istiyoruz.

Bugünkü anlamda bilgi-işlem uygulamasına 1986 Mayıs ayında 1 adet IBM PC AT 20 MB bilgisayar ve bir personel ile başladık. Amacımız üç dört yıl sonra taşınacağımız yeni binamız bitene kadar bu PC ile birşeyler yapmak, ileriye dönük yazılımlar hazırlamaktı. O tarihten bugüne beş yıl geçti. Yeni binamıza taşınmamıza yaklaşık iki yıl var. PC sayımız 23'ü, eğitilmiş personel sayımız 25'i buldu. Servis bazında işlerin bilgisayara geçiş yüzdesi % 75 civarında. Bu temel üzerinde şimdiki çalışmalarımız, yeni bina, yeni makina parkı ve yeni işletim sistemine, var olan yazılımlarımızın adaptasyonu, yenilerinin yazımı, kısacası geleceğin planlanması yönünde.

makineler arasında da IBM-Dos, Microsoft Dos, Xenix, Unix gibi işletim sistemlerinin kullanılmasıyla biçim değiştirerek var olmuştur.

PC'lerde Network kullanımında, bir kaç terminal bağlamak için direkt DOS altında kullanılan Ethernet Card, Slave Card v.b. türü basit bağlantılardan, IBM LAN, Nowell Network, Xenix, Unix v.b. türü daha karmaşık bağlantılara giden yolun değişik metrelerinde bulunan müesseselerdeki BİM personeli, içinde bulunulan aşamaya bağlı olarak, amatör çabalardan, uzmanlık isteyen, karmaşık sorunlara bilimsel çözümler getirebilecek, yerli ve yabancı literatürü izleyip, gelişmeleri kendi

üzere yazılım firmalarına sipariş edilen paket programlar, pratikteki örneklere bakıldığında, kaliteli BİM personeli tarafından üretilenlere göre, palyatif ve radikal olmayan uygulamalar niteliğindedir.

Son yıllarda Bilgi İşlem alanında atağa kalkan, çalışma ortamı, hardware ve software'e yapılan yatırım olarak gelişmiş batılı ülkelerdeki benzerlerine çok yaklaşan birkaç sigorta ve reasürans şirketimizi, geri kalan diğerlerinin izlemesinin, sektörel hedeflere ulaşmakta süreyi çok kısaltacağı kanısındayız.

İleriki yazılarımızda sektörümüz bilgi işlem ortamına, bir belki birkaç büyüteç koyarak değinmek, gelişimleri aktarmak, şirketler

Yukarıda sözü edilen Millî Reasürans Bilgi İşlem Modeli, BİM personelinin tek bir merkezde toplanması yerine, her serviste oranın işini bilen, bilgisayarı kullanabilecek elemanların yetişmesini sağlamak ve servislerin kendi işlerini yine kendilerine bırakmak olarak açıklanabilir. Bu nedenle ayrı bir BİM servisi oluşturulmamış, makine ve personel ilgili birimlere dağıtılmıştır. Özellikle kuruluş aşamasında yapılması çok zor ve yıpratıcı olan, tamamen bize özgü bu modelin özelde başarılı olduğunu, birtakım dezavantajları giderilirse daha da iyi olacağını söyleyebiliriz.

Sonraki sayılarda buluşmak üzere.

Yılmaz ERSÖZ

## Fidye Sigortaları

**D**ünyanın her hangi bir yerinde insanlar zaman zaman gerek para, gerekse siyasi nedenlerden dolayı kendi arzuları dışında alıkonabilmektedirler. Pek bilinen bir poliçe türü olmamakla birlikte, kaçırılma ve sonrasında fidye istenmesi tehlikelerine karşı sigorta yaptırabilme imkânı mevcuttur.

En son olarak Alman tenisci Boris Becker'in böyle bir tehlikeye karşı Lloyd's piyasasında 6.5 milyon dolarlık bir poliçe satın aldığı basında yer almıştır. Ancak sigortacılar, insanların özel yaşamlarına ait bilgilerin kaçırılma olaylarında teşvik edici bir unsur olduğunu öne sürerek özel poliçeler hakkında ayrıntılı bilgi vermekten kaçınmaktadırlar. Öyleki, pazarlık sırasında veya daha önce bu tür bir sigortanın varlığının açıklanması dahi sigortanın iptal nedeni olabilmektedir.

Bazı hükümetler, bu tür sigortaların kaçırılma olaylarını arttırdığı görüşündedirler. Mesela İtalya hükümeti bu yılın başlarında (Kidnapping and Ransom) Kaçırılma ve fidye sigorta poliçelerinin yazılmasını yasaklamıştır. İsrail hükümeti de aynı şekilde bu tür poliçelere yasaklama getirmiştir. İngiltere hükümeti ise terör olayları karşısında ödün vermez bir tavır almasına ve benzer bir yasaklayıcı hükmün Terörizmi Önleme Kanunu 1988 (The Prevention of Terrorism Act) kapsamında yer alacağı söylentilerine rağmen aynı politikayı izlememiştir.

Underwriter'lar ise K-R (Kidnapping and Ransom) sigortalarının kaçırılma olaylarını arttırmadığını ileri sürmektedirler. Bu alanda önde gelen Lloyd's underwriter'ları K-R sigortalarının dört önemli prensibi olduğunu

belirtmektedirler. Bu prensipler şunlardır:

- Poliçe, fidye olarak verilmiş paranın geri alınmasını sağlar.
- Poliçenin varlığından kesinlikle bahsedilmeyecektir.
- Poliçe sahibi polisle her şekilde işbirliği yapacaktır.
- Sigortalı cezai bir suç işlediği takdirde fidye olarak verilmiş paranın sigortacıdan geri alınması söz konusu olamaz.

Bu alanda önde gelen bir underwriter olan Edward Creasy'ye göre İngiltere'de hükümetlerin bu poliçe itibarıyla üzerinde durdukları nokta, fidyenin ancak polisin bilgisi dahilinde ödenebilir olmasıdır. Sigortacılar fidye talebiyle karşılaşan kişileri polis ile işbirliği yapmaya ikna edebildikleri ve onlarla işbirliği yaparak kaçırılma riskini azaltacak uzman tavsiyelerini sağlayabildikleri takdirde bu tür poliçeleri yazmak son derece mantıklı gözükmektedir. 1975'den bu güne kadar bilinen ve 10 milyon dolardan fazla fidye ödenen beş kaçırılma olayından sadece bir tanesi sigortalıydı.

K-R sigortası, Charles Lindberg'in oğlunun 1932 yılında kaçırılmasının ertesinde ilk olarak Lloyd's piyasasında yazılmıştır. 1930'lu yıllarda ortaya çıkan poliçenin tanınması 1970'li yıllarda Güney Amerika'da kaçırılma olaylarının artmasıyla birlikte olmuştur. 1973 yılında bir petrol rafineri şirketinin genel müdürü kaçırılmış ve tam beş ay rehin tutulmuştur. 14 milyon dolarlık bir fidye karşılığında serbest bırakıldıktan sonra rafineri sahipleri fonların yanlış kullanılması dolayısıyla şirket yöneticileri aleyhine dava açmışlardır. Bu konuda örnekleri çoğaltmak mümkündür. Ancak,

örnekler göstermiştir ki kaçırılma olayları daha ziyade çok uluslu şirket yöneticilerini hedef almaktadır.

K-R sigortalarında yıllık prim tutarı 70 milyon dolardır. Bunun 40 milyon doları Lloyd's piyasasında yazılmıştır. Edward Creasy'nin de işaret ettiği gibi bu sigorta türünün ne büyük bir piyasası vardır, ne de kârlı bir işidir. Mesela prim geliri son on yılda hiçbir artış göstermemiştir. Üstelik hasarlar büyük ve düzensiz olmaktadır. Bir tek hasar bütün bir yılın primini alıp götürülebilmektedir. Kısacası sağlam esaslara oturmamış bir poliçe türüdür.

Edward Creasy piyasanın bu aşamada nispeten oturmuş olduğunu ve sigorta şirketlerinin bu poliçeyi yazıp yazmamak konusunda genel olarak karar vermiş olduklarını, ancak kaçırılma olayları bölgeden bölgeye farklılık gösterdiğinden sigorta türünün gelişmesi için fazla bir alanın mevcut olmadığını düşünmektedir.

Teminatı piyasaya getiren Cassidy Davis, bu poliçe ile birlikte sigortalıya sadece fidye parasını değil (fidye parası elbetti ki salıverme olayı gerçekleştikten sonra sigortalıya ödenecektir), aynı zamanda kaçırılma olayı ile ilgili olabilecek tüm hizmetleri vermektedir. Bunun için Londra, Washington D.C., Melbourne, La Haye ve Barselona'da bürolar, Wilhelmshaven, Bogota ve Lima'da ise temsilcilikler kurulmuştur.

Büro ve temsilciliklerin vermekte olduğu hizmetleri şöyle özetleyebiliriz: Sigortalıya (kaçırılma riski yüksek olan kişiye) gerekli bilgiyi sağlamak, kaçırılmasını önlemek, kaçırılması halinde kurtarılmasını sağlamak, güvenlik konusunda sigortalıyı



eğitmek, sigortalının savunmasındaki zayıf taraflar konusunda görüş bildirmek, v.s. Böylece rizikonun iyileştirilmesi nedeniyle prim azalacak ve prim azlığından dolayı sigortalı sayısı artacaktır.

Poliçede ayrıca, paranın kaçırılan kişilere ulaştırılması sırasında kaybolması, seyahat ve yatacak yer masrafları (eğer varsa), fidye parası dışında yapılan tüm harcamalar, kaçırılan kişinin aylık kazancı (gerek olay sırasında gerekse kaçırılan kişi ise dönene kadar geçen zaman içinde), mahkeme ve hastane masrafları, eğer aracı kullanılmış ise o kişi için yapılmış masraflar ve kaçırılma olayı ile ilgili olabilecek diğer harcamalar da teminat altına alınabilir.

Yukarıdaki poliçe türünün dışında, bir fidyenin söz konusu olmadığı, başka talepler içeren kaçırılma olayları için de sigorta teminatları mevcuttur. Mesela politik bir takım istekler ya da hiçbir isteğin söz konusu olmadığı (Beirut'da olduğu gibi) olaylar da olabilir. Eğer hiçbir talep söz konusu değilse, yani kişi kendi iradesi dışında alıkonmuş ise, bu taktirde teminat standard poliçeler çerçevesinde verilebilmektedir ve kaçırılan kişi, ancak olay sırasında meydana gelen bazı masraflar ile uğradığı gelir kaybını bu poliçe dolayısıyla telafi edebilir.

K-R sigortalarında sigortalı, vermek durumunda kalabileceği fidye miktarının üzerinde bir poliçe limiti satın alamaz. (Sigorta haksız kazancın nedeni olamaz). Bu limiti, kendi gelir kaynaklarından ödeyebileceği miktar ile tespit edebilir. Yukarıda da belirtildiği üzere kaçırma olayları bölgeden bölgeye farklılık gösterdiği için prim oranını tespit etmek çok

zordur. Edward Creasy'nin belirtildiğine göre her teklif sahibi kim olduğuna ve nereye gittiğine göre müstakil olarak değerlendirilmelidir.

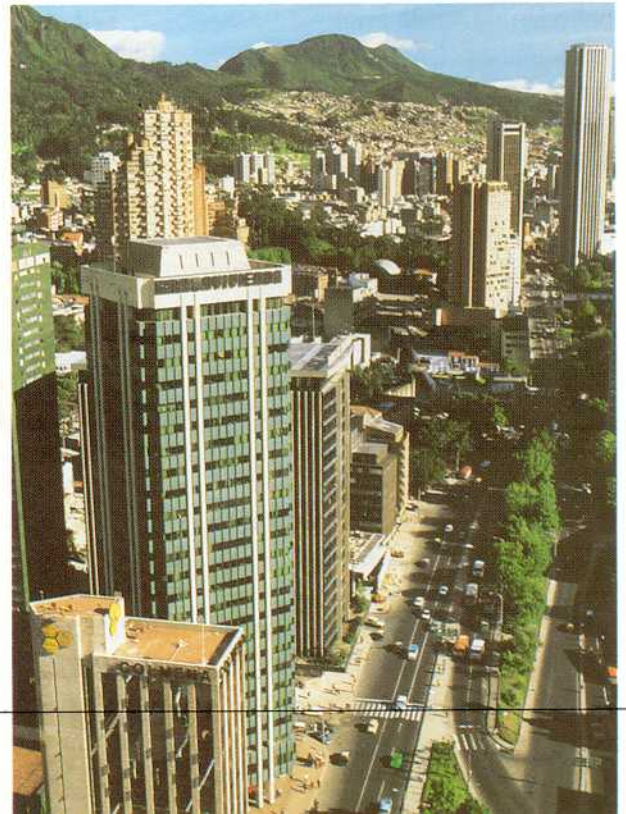
Piyasadaki en son gelişme, deniz nakliyat sigortalarında gemiye zorla el konulması ve fidye istenmesi durumlarına karşı geliştirilmiş bir poliçedir. Teminat, geminin alıkonulması ve sonrasında gemi için fidye istenmesi durumlarını kapsamaktadır. Bu poliçe türü, Achille Lauro gemisine teröristler tarafından el konulması gibi olaylara karşı bir önlem olarak ve teröristlerin hava yollarındaki sıkı güvenlik önlemleri nedeniyle hedeflerini deniz yollarına çevirecekleri endişesinden ortaya çıkmıştır. Diğer bir deyişle bu teminat, daha önce Cassidy Davis'in piyasaya arz etmiş olduğu poliçenin biraz daha geniş bir şeklidir.

K-R sigorta teminatı göz önüne alındığında, genel yekün içerisinde hiç olmazsa bir miktar hasarın düzmece, sahte olabileceği

düşünülebilir. Ancak bu konuda önde gelen bir underwriter olan Edward Creasy bu düşünceye son derece karşıdır. Bunun en büyük nedeni, kaçırılma olayının öncesinden sonrasına verilmekte olan hizmetler dolayısıyla poliçe sahibi ile poliçeyi veren taraf (sigortacı) doğrudan ya da dolaylı şekilde yakın temasta bulunacaklardır ve bunun yanısıra polis de olaya kesinlikle karışmış olacaktır. Dolayısıyla herhangi bir sahtekârlık söz konusu olamayacaktır.

K-R sigortaları gerek underwriting, gerekse hasar itibarıyla uzmanlık bilgisi gerektirdiğinden gelecekte de küçük bir piyasa olarak kalacaktır. Bu nedenle az sayıda underwriter tarafından ele alınmaktadır. Ancak Ortadoğu ve Güney Amerika gibi oldukça yüksek risk bölgelerinde üst düzey görevlileri bulunan şirketler için değerlendirilmesi gereken bir poliçe türüdür.

Reaction, 1990 EKİM



# İspanya ve Portekiz'in A.T. na Girişleri

1986 yılında Avrupa Topluluğuna katılmalarından bu yana İspanya ve Portekiz, uzun diktatörlük döneminin bir sonucu olan gelişmemiş ekonomilerinden modern Avrupa düzeyine geçmelerini sağlayabilecek önemli miktarda A.T. yardımı almışlardır. Örneğin 1989 yılı başından itibaren Portekiz sanayii, Portekiz endüstrisinin gelişmesi için özel program (PEDIP) çerçevesinde yılda tahmini 1 milyar dolar veya Gayri Safi Milli Hasılasının % 3'ünün üzerinde nakit girişinden yararlanmıştı.

Ancak, bu tür yardımların Portekiz'in 21. yüzyıla uyum sağlayabilmesi için gerekli temel değişikliklerin ertelenmesinin ötesinde çok az bir değişim yaratacağı hususunda yerel bir kanı mevcuttur.

Portekiz sigorta endüstrisinde 1988 yılı toplam prim geliri bir önceki yıla göre % 27 artışla 1.256.000.000 dolar olmuştur. Portekiz, Yunanistan ile birlikte Batı Avrupa ülkeleri içinde en düşük kişi başına düşen prim düzeyine sahip ülkedir. Hayat-dışı işler primlerinde kişi başına 100 dolar ile Avrupa'nın 1.047 dolarlık ortalamasıyla mukayese dahi edilemez. Hayat işleri primlerinde ise kişi başına 22 dolarlık miktar, İsviçre'nin 1.280 dolarlık seviyesine göre % 2'sinden daha azdır.

İspanya da benzer durumdadır. Kişi başına düşen 48 dolarlık prim geliriyle İspanya, 17 ülke arasında 15. sıradadır. Hayat-dışı işlerde ise Portekiz ile aynı durumdadır.

Portekiz'de sigorta primlerinin çoğu 10 şirkette toplanmış bulunmaktadır. İspanya'da hayat branşında yoğunlaşma biraz daha

hafif olup asıl farklılık hayat-dışı branşlarda görülmektedir.

	Portekiz	İspanya
Hayat-dışı ilk 10 şirket :	% 78	% 30
Hayat ilk 10 şirket :	% 84	% 75
		(Tek prim ödemeli işler dahil)
Sigorta şirketi sayısı :	58	445

İspanya'da hayat-dışı sigortacılık geniş bir alanı kapsamaktadır, ancak kötü sonuçları olan kasko sigortaları bu ülkede önemli bir paya sahiptir. Yangın sigortalarının payı şaşılabacak derecede küçük olup geniş teminatlı poliçeler yeni yeni canlanmaya başlamaktadır.

Portekiz'de primin önde gelen şirketlerde yoğunlaşması olgusu sigorta şirketi sayısının nispeten az sayıda olmasıyla açıklanabilir. Halen devletin sahip olduğu sekiz şirket piyasanın % 60'ını elinde tutmaktadır. Bununla birlikte Portekiz'in değişen ve devlet kuruluşlarını özelleştiren mevzuatı bu şirketlerin, kendilerini engelleyen bürokratik engellerin olmadığı bir piyasada rekabet etmeleriyle daha da büyük bir yoğunluğa yol açabilir. Buna karşılık, yabancı rakiplerin piyasaya girip yerel şirketlerden iş kapmaları da söz konusu yoğunlaşmayı hafifletebilir.

Yukarıda sözü edilen durum İspanya'da oldukça farklıdır. 445 sigorta şirketi arasında ilk 10'u oluşturan sigorta şirketleri primin % 48'ini almaktadırlar. Hayat branşında işlerin belli ellerde toplanması söz konusu iken, hayat-dışı branşlarda böyle bir durum yoktur.

İspanya ve Portekiz hayat-dışı branşları, hayat branşının dört ila beş katı büyüklüğe sahip olup, %

15 olan büyüme hızı Avrupa ortalamasının biraz üzerindedir. Halen Portekiz piyasasının yarısı büyüklüğe sahip Yunan piyasası bir yana bırakılırsa, hayat sigortalarının büyüme hızı A.T. ortalamasının 2 katıdır. (Bu oran, 1987-1988 arasında % 70 idi)

Dünya ölçeğinde sigorta piyasası 2000 yılına kadar sayılarının 10 ile 12'ye düşeceği tahmin edilen büyük sigorta şirketi ile sayıları binlerle ifade edilecek küçük şirketler yönünde kutuplaşmaktadır. Bu durumun etkileri, İspanyol piyasasına yabancı rakiplerin girmeleri ve bir çok küçük şirketin Kuzey Avrupa şirketleri tarafından yutulmaları ile daha da hız kazanacaktır.

Söz konusu trendin örnekleri 1987-1988 arasında İspanya'da görülmüştür. Önde gelen ilk 10 sigorta şirketi toplam piyasa paylarını % 3.5 oranında arttırırken, ilk 3'e giren şirketler bu



payı % 5.2 oranında arttırmışlardır. Yabancı şirketler ise kendi paylarını % 8.2'den % 10.2'ye çıkarmışlardır. Piyasaya giren yabancı şirketlerin etkisi İspanya'daki kârlılığın hâli hazırda düşük olması nedeniyle bir dereceye kadar sınırlı olacaktır.

Portekiz'de ise yabancı sermaye, piyasanın nispeten küçük bir bölümünü oluşturmakta, bu da başı çeken ilk 10 şirkete karşı mücadelenin daha da zorlu olacağı anlamına gelmektedir. Hükümetin % 51 hisseyi elinde tutmayı öngören özelleştirme plânı yabancı bir şirketin, önde gelen sigorta şirketlerinden birini satın almasını imkânsız kılmaktadır. Uzun dönemde hükümet, elinde tuttuğu bu çoğunluk hisselerinden vazgeçmeyi planlamaktadır. Ancak yakın gelecek için böyle bir durum söz konusu değildir.

## Reasürans ve Uluslararası Teşebbüsler

1988 yılında İspanyol sigortacıları tarafından hayat-dışı branşlarda % 17 ila % 18 oranında reasürans primi devredilmiştir. Hayat branşında bu nisbet % 7'dir. Portekiz'de hayat-dışı branşlarda bu oran İspanya ile aynı iken, hayat branşında % 9'dur. Kutuplaşma arttıkça reasürörler, direkt sigortacıların daha az prim devrettiklerini görecektir. Böylece reasürörler piyasadaki küçük şirketlere yönelerek reasüransın yanısıra risk analizi, idari hizmetler, bilgi işlem hizmetleri vb. gibi tam bir hizmet götürmektedirler.

Portekiz'den Bonança, İspanya'dan Vitalicio, İtalya'dan S.I.A.T. ve Fransız La Reunion Europeenne bir araya gelerek sadece nakliyat sigortaları reasüransı ile uğraşan Euro Marine

Re şirketini oluşturmuşlardır. Halen, bu gruba bağlı şirketlerin primlerinin sadece % 10'u Euro Marine şirketine akmakta ise de, bu şirketin reasürans kapasitesi potansiyel olarak Avrupa'nın bir çok büyük, geleneksel reasürans şirketinin primini aşacaktır. Bu kuruluşun oluşturulması, Portekiz'lilerin A.T. mevzuatını kullanmadaki bir başka başarılarıdır. Euro Marine Re, Avrupa Hukuku çerçevesinde bir "Ekonomik Menfaatler Avrupa Grubu" olarak kurulmuştur. Bonança'nın bir yöneticisi bu şirketi, sermayesi ve yükümlülükleri bulunmayan "şeffaf" bir şirket olarak tanımlamaktadır. İlk çalışma yılında kuruluş, sadece ortak sigortacıların konservasyonları arasında pay alışverişi ile uğraşmıştır. Gelecekte dışarıdan da reasürans kabul edilecektir.

Bir çok Portekiz sigorta şirketi, ürünlerini Avrupa'ya sunmada A.B.D. ve Japon şirketleriyle ortak teşebbüslerde çalışarak İspanya ve Portekiz'i A.B.D. ve Japonya için bir giriş kapısı yapmaktadırlar.

Örneğin Bonança bir Amerikan şirketinden (Mutual Benefit Life) ve Japon Sumitomo şirketinden ileride ortak çalışmaya dönüşebilecek teknik destekler almaktadır.

## Teknolojinin Etkisi

Geçen yıl Mapfre sigorta şirketinin başkanı şunları söylemişti: "Sigortacılığın amacının müşteriye tamamlayıcı hizmetler sunmak olduğuna inanıyoruz. Bu hizmetler, sigortacılık faaliyetlerinin bir parçası biçiminde değil, ancak düşük maliyetle ve daha büyük etkinlikle sunulacaktır."

Mapfre, hem İberya yarımadasında hem de diğer

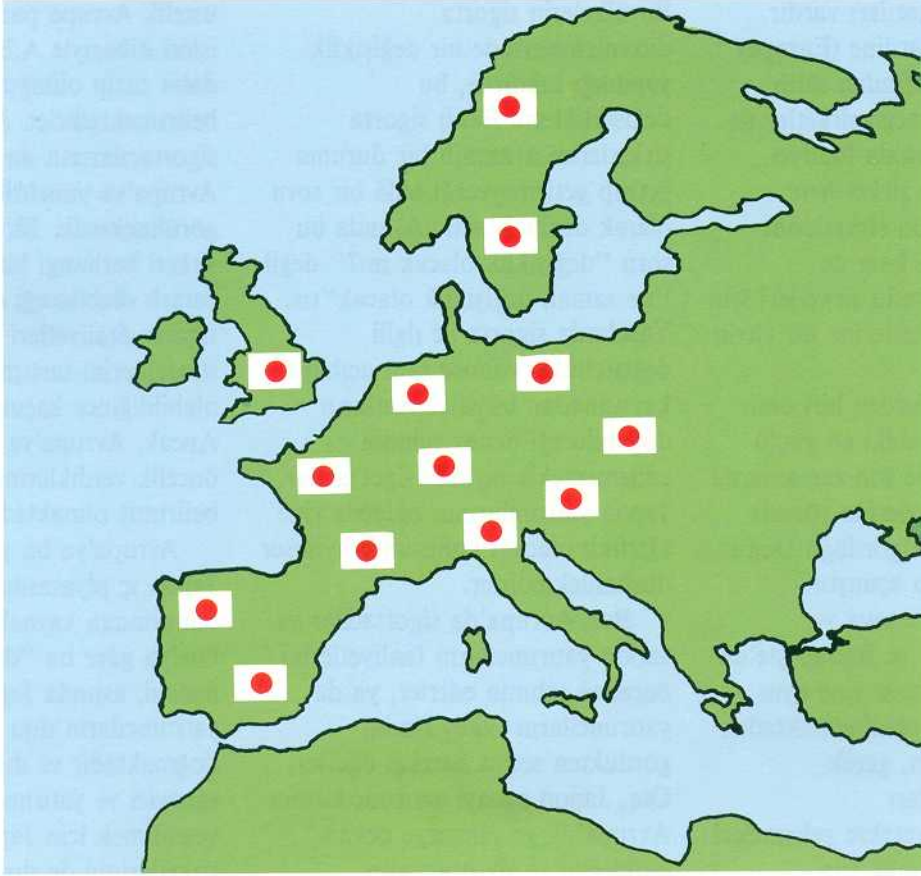
ülkelerde önemli gücü olan bir şirkettir. Bu şirketin felsefesini belirleyen ve başarısının bağlı olduğu temel öge teknolojidir. Şirket, hasar ödemesi ve poliçe düzenlemelerinde en gelişmiş sistemi kullandığını ve bunu diğer çalışmalara da yaydığını savunmaktadır. Mapfre, kendisini, sigorta endüstrisindeki bilgisayar kullanımında lider durumda görmektedir.

Çabucak rekabete hazır bir duruma gelmeleri gereğinin, İberya yarımadasındaki büyük şirketlerce kabulü, başlangıçta maliyeti düşük tutma amacıyla kurulan eski bilgisayar sistemleri tarafından çöktürmelerine meydan verilmeyeceği anlamına gelmektedir. Bu konuda, şirket üst yönetimlerinde bilgi teknolojisinin rekabette nasıl yardımcı olabileceği yönünde büyük bir açık fikirlilik vardır. Daha eski bilgisayar sistemlerine sahip şirketlerden bazıları rekabette sağlayacağı avantaj nedeniyle bunları tamamen devreden çıkartıp modern teknolojiyi almaya hazırlanmaktadır.

Bu yıl, devlet sektöründen özel sektöre geçen Bonança şirketinde bu modernleşme yaşanmakta ve Portekiz piyasası tarafından yakından izlenmektedir. Eğer Bonança da başarıya ulaşırsa, piyasa da muhtemelen bu şirketi takip edecektir.

İberya yarımadasındaki meslektaşlarımız arkalarına yaslanıp yabancıların piyasayı ele geçirmelerini beklemiyorlar. Öngörü sahibi ve lider pozisyonundaki şirketler önümüzdeki yıllarda A.T. ile bütünleşme süresince de ayakta kalabileceklerdir.

# Avrupa Sigorta Piyasalarının Japonlar Tarafından İstilasası



**G**eçtiğimiz yıl Londra, bu şehri atalarının Avrupa'daki sigorta faaliyetlerinin bir merkezi olarak gören Japon şirketlerinin akımına uğramıştır.

Gerçekte şirketlerin hiçbiri yeni kurulmuş değildir; bir çoğu daha önce Avrupa'da faaliyet göstermiş olan şirketlerdir. Ancak şimdi bu şirketler ünvanlarını değiştirmiş olarak faaliyetlerini sürdürecektir. Mesela daha önce Chiyoda U.K. olan şirketin adı Chiyoda Europe, Nippon U.K. olan şirketin adı Nippon Europe, Fuji U.K. olan şirketin adı ise Fuji International olmuştur. Diğer bir takım şirketler ise, mesela Yasuda Europe gibi (bunların arasında en önce kurulan Japon şirketlerinden biridir. Londra'da açılış tarihi 1986'dır), tamamen yeni bir ünvanla

faaliyetlerine devam etmektedirler.

Neden bütün Japon sigorta şirketleri Londra'yı Avrupa'daki faaliyetlerinin bir merkezi olarak seçmişlerdir. Herşeyden önce Japon şirketlerinin çoğunluğu özellikle reasürans olmak üzere Londra'nın Avrupa'nın sigorta merkezi olduğunu düşünmektedirler. Yine, Japon şirketlerinin çoğunluğunun Londra ile tarihsel bağları vardır. Mesela Nippon U.K., İngiltere'nin Avrupa Topluluğuna girdiği 1973 yılında kurulmuştur.

Tokio Marine Europe şirketinin bir mensubu olan T. Ota'ya göre her Japon bir ölçüde İngilizce konuşabilmektedir ve bu da bilgi almanın kolay bir yoludur. Fuji International şirketinden M. Zaitu'ya göre ise Londra'da

kurulmuş bir şirket, Londra uluslararası piyasa, Avrupa piyasası ve İngiltere iç piyasası gibi üç ayrı piyasaya girebilme imkânı sağlamaktadır. Tüm bu piyasalar daha sonra bölgesel hizmet imkânlarıyla dohatılmış Londra merkezli bir şirket tarafından ele geçirilebilir.

Bütün Japon şirketlerinin Avrupa Topluluğu ülkelerinde büroları veya sigortacılık hizmeti veren kuruluşlarla anlaşmaları bulunmaktadır. Nippon şirketinin Hamburg, Düsseldorf, Paris, Madrid, Milano, Berlin ve Brüksel'de büroları, Fuji, Sumitomo, Tokio Marine&Fire gibi Japon şirketlerinin de Avrupa ülkeleriyle çeşitli şekillerde sözleşmeleri mevcuttur.

Japon sigorta şirketlerinin

Willis-Faber, Leslie and Godwin ve Sedgwick gibi İngiliz aracılık şirketleriyle bağlantıları vardır. Ayrıca Cosmos Jardine (Europe) gibi Japonlar tarafından satın alınmış sigorta aracıları şirketler de mevcuttur. Londra'da faaliyet gösteren bir aracı şirket hem Avrupa'daki Japon şirketlerine hizmet sunmakta, hem de Avrupa'nın çokuluslu şirketleri için Japon sigorta şirketlerine bir vitrin olmaktadır.

En faal şirketlerden biri olan Nippon Almanya'daki en güçlü Japon şirkettir ve son zamanlarda Doğu Avrupa ülkelerine yönelik bir pencere olarak gördüğü Doğu Berlin'de bir büro açmıştır. Bükreş, Sofya, Varşova ve muhtemelen Prag ve Budapeşte'de temsilcilikler açılması yine aynı şirket tarafından planlanmaktadır. Bu irtibat büroları, gerek çıkabilecek fırsatları değerlendirmek, gerekse gelişmeleri yakından takip etmek için kullanılacaklardır. Bütün bu faaliyetler uzun vadeli olarak düşünülmektedir. Şu an için herhangi bir iş yazılmış değildir. Ancak bir fırsat çıktığı anda hiç şüphesiz bunu değerlendireceklerdir.

Halihazırda Japon sigorta şirketlerinin bazı Doğu Avrupa sigorta şirketleriyle iş ilişkisi ve anlaşması vardır. Mesela Tokio Marine şirketinin Macar Allahi Biztosito, Ingosstrakh ve Çekoslovak Ceska Stanti şirketleriyle, Yasuda'nın Polonya Varta şirketleriyle, Taisho şirketinin ise Varşova, Doğu Berlin, Prag ve Macaristan ile hizmet anlaşması vardır. Bu iş ilişkilerinin çoğu son yıl içerisinde yapılmıştır.

Doğu Avrupa'daki tüm bu

faaliyetler aslında spekülatif olmaktan öteye gidememektedir. Bu ülkelerin sigorta düzenlemelerinde bir değişiklik yapıldığı takdirde, bu değişikliklerin Batılı sigorta şirketlerini avantajlı bir duruma getirip getirmeyeceği hâlâ bir soru olarak durmaktadır. Aslında bu soru "değişiklik olacak mı?" değil "ne zaman değişiklik olacak"tır. Yasalarda sigorta ile ilgili değişiklikler konusu tam açıklığa kavuşmadan büyük fırsatların doğabileceği henüz tahmin edilememekle birlikte sigortacılar, Japon yatırımlarının bölgede yine ağırlıklı olacağı konusunda iyimser düşünmektedirler.

Batı Avrupa'da sigortacılar ya Japon yatırımcıların faaliyetlerini önceden tahmin ederler, ya da yatırımcıların faaliyetlerini gördükten sonra hareket ederler. Ota, Japon sanayi yatırımcılarının Avrupa'da genişlemeye devam ettiklerini ve sigortacıların faaliyetlerinin yatırımcıların faaliyetleri ile çok yakından bağlantılı olduğunu söylemektedir. Zaten sigortacılar, Japon sanayicilerinin (sigortalıların) global düzeydeki faaliyetlerine ulaşmayı amaçlamaktadırlar.

Böylece, şu anda Avrupa'daki Japon yatırımcılarının sigorta işleriyle uğraşan Japon sigorta şirketleri ileride Avrupa iç piyasasındaki işlere de yönelmeyi plânlamaktadırlar. Hatta şu anda bile Japon şirketleri tarafından (Tokio Marine Europe gibi) Avrupa iç piyasasının sigorta işleri yazılmaktadır. Ota, "Avrupa'daki yerel piyasa portföyümüzü arttırmayı düşünüyoruz" derken diğer Japon sigortacılarının duygularını da dile getirmektedir.

Tokio Marine&Fire şirketinin

yetkilileri Avrupa'nın, A.B.D. pazarı kadar önemli olduğunu, üstelik Avrupa pazarının iç piyasa işleri itibarıyla A.B.D. pazarından daha cazip olduğunu belirtmektedirler. Ayrıca, Japon sigortacılarının da faaliyetlerini Avrupa'ya yönelttikleri açıkça görülmektedir. Bir çok Japon şirketi herhangi bir bilgi sızmasının zararlı olabileceği düşüncesiyle sigorta faaliyetleri ile ilgili stratejilerini tartışmaktan olabildiğince kaçınmaktadırlar. Ancak, Avrupa'ya her bakımdan öncelik verdiklerini de bu arada belirtmiş olmaktadır.

Avrupa'ya bu yönelişin nedeni Japon iç piyasasının daha az kârlı olmasından kaynaklanmamaktadır. Ota'ya göre bu "dışa açılma"nın nedeni, aslında Japon yatırımcıların dışa açılmasından doğmaktadır ve dışarıya açılan sanayici ve yatırımcılara hizmet verebilmek için Japon sigorta şirketlerinin de dışarıya açılması gerekmektedir. Yoksa, Japon iç piyasası kârlılığı son derece yüksek bir piyasadır.

Son olarak, Japon sigorta şirketlerinin sigortacılık olayına daha global yaklaşması gerekmektedir. Ota'ya göre halihazırda bu zaten olmaktadır. Japon sigorta şirketleri Avrupa'ya sadece kendi vatandaşlarının şirketlerine değil, aynı zamanda oranın iç piyasasından pay kapmak üzere açılmışlardır. Japon şirketler on yıl önce reasürans işleri dolayısıyla uğradıkları kayıplardan sonra yeni yeni toparlanmaya başlamışlardır ve yurt dışında kurulmuş Japon sigorta şirketleri bunun birer örneğidir.

Reaction, 1990 EKİM

# Reasürans Piyasasındaki Dönüşüm

**1** 985 yılından itibaren reasürans piyasasındaki çok olumlu şartlar ancak 1987 yılına kadar devam edebilmiştir. Bu iki yıllık dönemde endüstrinin cirosu iki katından fazla artarak 43 milyar dolardan 92 milyar dolara yükselmiştir.

Geçmiş üç yenileme döneminde de reasürörler piyasa şartlarında iyiye yönelik bir gelişme meydana getirememişlerdir. 1988 yılından beri durgun bir dönem geçirmekte olan reasürans piyasalarının bu olumsuz durumu üç ana nedenden kaynaklanmaktadır:

I) Sedan şirketler tarafından tutulan konservasyon oranlarının artması: Aslında bu durum , reasürans şirketlerinin 1985-87 döneminde sigorta şirketlerine sağlamış olduğu kapasiteleri, sonraki dönemlerde kısımlarından değil de, sigorta şirketlerinin 1992 yılına kadar biran önce birleşmek istemelerinden kaynaklanmaktadır. Doğal olarak, malî açıdan güçlü ve

büyük portföyleri olan şirketler, reasürans ihtiyacı bakımından daha bağımsız hareket edebilmektedirler.

II) Reasürans piyasasındaki değişiklikler, reasürörleri daha plânlı ve düşünerek hareket etmeye sevk etmektedir. Mesela piyasada prim esasıyla çalışan bölüşümlü tretelerden (proportional treaty) hasar esasıyla çalışan bölüşümlü olmayan tretelere (non-proportional treaty) doğru bir gelişme gözlenmektedir. Bu durum reasürans şirketlerinin prim gelirlerinde bir azalma ve dolayısıyla bir portföy dengesizliği yaratmaktadır ki zaten bu dengesizlik hali hazırda da vardır.

III) Yukarıda sözünü ettiğimiz şartlar talepte bir azalma, arzda ise bir artış meydana getirmektedir. Arz ve talepte 1989 yılından önce ortaya çıkan bu ters orantı katastrofik hasarların nispeten az olması da dahil olmak üzere bir çok faktöre bağlıdır. Herşeyden

önce bu dönemde para piyasalarında bir artış ve direkt sigorta piyasasında bir sertleşme gözlenmektedir. Diğer taraftan sigorta şirketleri ve sanayi şirketlerinden aracı şirketlere kadar herkes kendi reasürans şirketlerini yeni kurmayı düşünmektedir. Sonuçta bir kapasite fazlası ortaya çıkmaktadır, ancak bu artış ve büyüme gerçek olamamaktadır.

Tüm bu faktörler, fiyatların düşmesine neden olan olağanüstü rekabet şartlarını yaratmaktadır. Hemen hemen tüm branşlarda verilen fiyatlar aslında teknik bir değerlendirmenin ürünü değildir. Amaç, fiyatları düşük tutarak işi almaktır.

1989 yılının sonları ve 1990 yılının başlarında belli başlı bütün piyasaları etkileyen bir dizi katastrofik hasar meydana gelmiştir. (toplam olarak 22 milyar doların üzerinde). Buna bağlı olarak reasürans piyasası 1990

yılında fiyatların artması ve kapasitelerin daralmasıyla bir hayli değişmiştir.

Reasürans piyasasındaki bu değişiklik, fiyatların düşük olması ve rekabetin çok keskin olmasından değil, daha başka nedenlerden kaynaklanmaktadır. Bu nedenler şunlardır:

- Katastrofik hasarlar, sadece katastrofik hasarların işlem gördüğü piyasaları etkilemiştir. Diğer bir deyişle tüm reasürörler değil, bu piyasada faaliyet gösteren reasürörler etkilenmiştir. Şimdiye kadar tüm söylenenlere rağmen bu durum pro-rata reasürans tretesine olan talebin henüz azalmadığını göstermektedir.
- Hasarların büyük bir bölümü Lloyd's, LMX (London Market of Excess) piyasalarını ve büyük reasürörlerin az da olsa bir

bölümünü etkilemiştir.

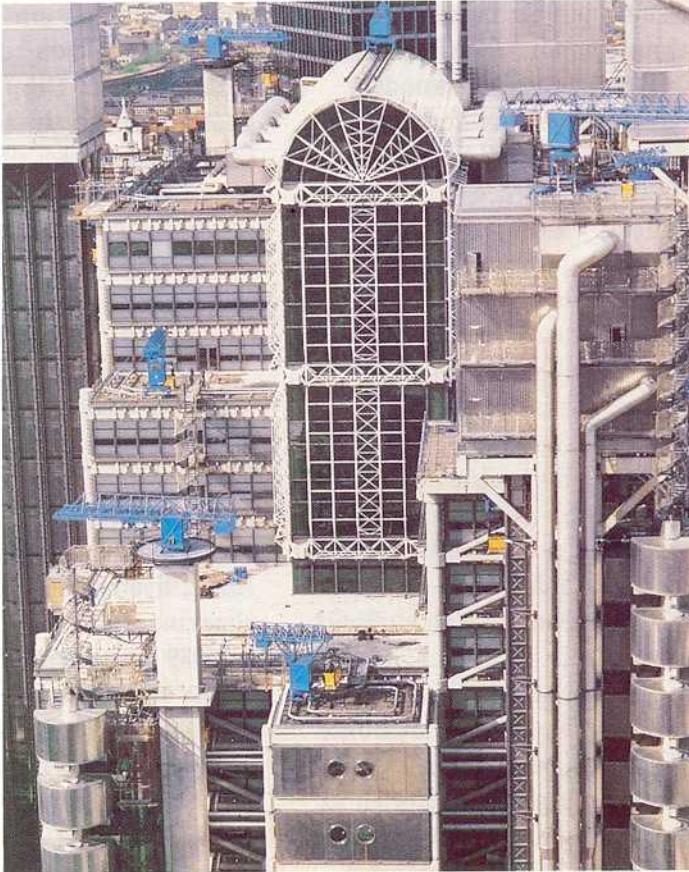
- A.B.D. reasürörlerinin kapasiteleri şu anda atıl haldedir. Bu durumda göz önüne alınmalıdır. En son yapılan bir çalışmaya göre Birleşik Devletlerin kapasitesi 1990 yılında 200 milyar dolar civarındadır. Bu rakam bile tek başına, piyasada bir pay kapma yarışını arttırmaya yetmektedir. Zaten reasürörlerin bir kısmı kızışmakta olan rekabet havasına uygun olarak LMX'e (Londra Excess Piyasası) girmeyi düşünmektedir. Fiyatlar üzerinde kısa dönemde artma yönünde bir baskı olacağını düşünmek söz konusu değildir. Sigorta piyasasında rekabet olduğu ve hasarı ödemek için bir kıymeti (taşınır veya taşınmaz) elden çıkarmak mecburiyeti ortaya çıkmadıkça reasürans şirketleri fiyatları arttırmak konusunda fazla

istekli değillerdir. Ayrıca, sigorta şirketleri de ellerindeki işi başkalarına kaptırmamak için fiyatları yükseltmek konusunda çekingen davranmaktadırlar. Paradoksal olarak faiz oranlarının ve hisse senedi fiyatlarının düşmesi gibi sigorta dışı etkenler, bu yukarıda sözünü ettiğimiz düşük fiyat politikasına kötü hasar neticelerinden daha fazla etkili olmaktadır.

Ashında son iki yıl içerisindeki hasar neticeleri reasürans fiyatlarının artmasına ve dolayısıyla retrosesyon kapasitelerinin daralmasına yol açmıştır. Ancak bu durum son derece sınırlıdır, istisnadır. Reasürans piyasaları geleneksel, keskin olmayan yapısını koruduğu sürece de sınırlı ve ve istisna durum olarak kalacaktır:

1991 yılının hemen ertesinde, daha önce de sözünü ettiğimiz gibi, 1992 Tek Avrupa korkusuyla şirketlerin birleşerek büyük gruplar meydana getirmesi onlara, hem bu büyük kapitaleri dolayısıyla bir kazanç sağlayacak, hem de büyük ve kompleks risklerin şirket hesap dengelerini bozmasını önleyecektir. Böylece, şirketlerin malî yapıları dolayısıyla büyük işler yazma imkânına sahip olacakları öngörülmektedir. Para piyasalarının çok kısa sürelerde bozulabilen denge yapıları, şirketleri reasüransa dönmeye zorlayacaktır.

Şirketlerin iki yıl önce başlayan birleşmeleri devam edecektir. Çünkü malî güç, her alanda olduğu gibi reasürans alanında da esastır. Sadece bu açıdan bakıldığında gelecek yılların reasürans endüstrisi için kararlı bir dönem olacağı söylenebilir.



# 1990 Yılında Meydana Gelen ve 1.000.000.000 TL'nı Aşan Hasarlar

Brans	Hasar Adı	Hasar Tarihi	Hasar Tutarı (TL) (Ödenen + Muallak)
Yangın	Antbirlik Aksu İplik Fab. Antalya	26.01.1990	5.908.040.400
"	Tüpraş-Batman (infilâk)	21.02.1990	3.125.144.843
"	Çukurova İplik San. Tarsus	01.04.1990	6.617.144.219
"	Çukurova Çelik San. İzmir	11.05.1990	4.059.098.000
"	Sümerbank Satış Mağazası İstanbul	22.05.1990	4.767.356.508
"	ÇBS Boya San. İstanbul	26.05.1990	1.096.867.728
"	Botaş, Mardin	04.06.1990	1.790.000.000
"	Çamsan Ağaç San. Ordu	06.06.1990	2.900.000.000
"	Ereğli Demir Çelik, Ereğli (seylâp)	09.07.1990	1.706.402.572
"	Etibank Boraks San. Bandırma (infilâk)	05.08.1990	10.000.000.000
"	İskenderun Demir Çelik, İskenderun	15.08.1990	4.000.000.000
"	Medesan Deri San. İstanbul	24.08.1990	1.122.716.234
"	Baran Ambalaj San. İzmir	11.09.1990	1.170.132.894
"	Tatsun Gıda San. Kayseri	13.09.1990	1.615.595.804
"	Seka, Mersin	30.09.1990	1.049.764.680
"	Ülker Gıda San. İstanbul	27.10.1990	15.016.240.057
"	Paşabahçe Cam San. İstanbul (infilâk)	16.12.1990	3.000.000.000
"	Profilo TV San. İstanbul	18.12.1990	11.867.603.984
Nakliyat	Avar (Tk)	24.01.1990	3.030.464.125
"	Demir Hasarı (Em.)	09.02.1990	1.510.000.000
"	Timur İslamoğlu (Tk)	14.03.1990	4.291.650.000
"	Göktürk (Tk)	11.05.1990	9.361.216.553
"	Alara (Tk)	22.05.1990	1.750.000.000
"	Kayseri (Tk)	28.05.1990	US \$ 380.000
"	Anadolu Güney (Tk)	08.07.1990	2.000.000.000
"	Semih Ünlü (Tk)	20.07.1990	1.642.196.156
"	Barbaros-III (Tk)	28.08.1990	1.000.000.000
"	Akın (Tk)	04.11.1990	3.670.731.000
"	Lara (Tk)	15.11.1990	1.300.000.000
Kaza	Nurul İnş. Kürtün Barajı (Car.)	20.06.1990	5.032.932.766
"	T.H.Y. TC - JAD (Uçak)	11.01.1990	1.377.000.000
"	T.H.Y. TC - JCU (Uçak)	28.04.1990	1.377.000.000
"	D.H.M.İ. TC - TAA (Uçak)	09.05.1990	1.000.000.000
"	T.H.Y. TC - JCK (Uçak)	28.07.1990	1.377.000.000