

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. Kemâl ÇUHACI**

İnceleme Kurulu Sekreteri  
**Gonca GÜNiŞİK**

Sanat Yönetmeni  
**Melik ERDOĞAN**

Basın Yayın Koordinatörü  
**Günhan SÜERDEM**

Dizgi  
**Alphagraphics**

Renk Ayrımı  
**ESER REPRODUKSİYON**

Baskı  
**CEYMA MATBAASI**

Merkez  
Teşvikiye Cad. 43/57  
80200 Teşvikiye / İSTANBUL  
TEL : 0-212-231 47 30 /3 Hat

3 ayda bir yayınlanır.

Dergide yer alan yazıların  
içeriğinden yazı sahipleri  
sorumludur.

## İÇİNDEKİLER

<i>Reasürör Gözüyle .....</i>	<b>3</b>
<i>Deniz Yoluyla Petrol Taşımacılığı Açısından İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Durumu .....</i>	<b>4</b>
<i>Denizde Petrol Kirliliği .....</i>	<b>8</b>
<i>Sanat Sigortaları .....</i>	<b>9</b>
<i>Politik ve Ticari Riskler .....</i>	<b>11</b>
<i>Sanatseverlere Duyuru .....</i>	<b>14</b>
<i>Yabancı Basından Haberler .....</i>	<b>15</b>
<i>Tartışma Köşesi .....</i>	<b>24</b>

## **Reasürör Gözüyle**

*Devletler Hukuku bakımından statüsü 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi'yle belirlenmiş ve uluslararası deniz yolu taşımacılığında son derece önemli bir yeri olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki yoğun trafik zaman zaman büyük tehlikelere neden olmaktadır. En son olarak 13 Mart 1994 tarihinde biri petrol tankeri olmak üzere iki geminin çarpışması olayı, on milyondan fazla insanın yaşadığı İstanbul gibi bir şehrin ne kadar büyük bir tehlike ile iç içe yaşamakta olduğunu bütün açıklığı ile ortaya koymuştur. Uluslararası Hukuk'a saygılı ve dünya siyasi sisteminde belli bir yeri olan Türkiye, Devletler Hukuku'nu ihlâl etmeden, bilâkis Devletler Hukuku'nun kendisine sağlamış olduğu hak ve yetkilere dayanarak, sadece İstanbul halkına değil, tüm ülkeye büyük zarar verebilecek olan tehlikeleri azaltmaya çalışmaktadır. Dergimizin bu sayısında yer alan "Deniz Yoluyla Petrol Taşımacılığı Açısından İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın Durumu" başlıklı çalışmada, Boğazlar'ın ve çevresindeki yerleşim bölgelerinde yaşayan kişilerin böyle bir tehlike gerçekleştikten sonra uğrayacakları zararın telâfisi konusu üzerinde durulmaktadır.*

*Sayın İlkey Bilgişin, aynı konuyla bağlantılı olarak yapmış oldukları çalışmada karasularımızda ve özellikle İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda meydana gelebilecek bir kaza sonrasında zarar görecektir olan kişilere ödenecek tazminatın çok daha yüksek düzeyde olabileceğini nedenleriyle açıklamaktadır.*

*Sanat sigortaları, ülkemizde yeni ve uygulama alanı fazla olmayan bir daldır. Ekonomik ve sosyal bakımdan yaşam düzeyinin yükselmesiyle birlikte sanatsal faaliyetlerin artması, bunun yanı sıra resim ve heykel gibi sanat yapıtlarının oldukça yüksek değerlerle alıcı bulabilmeleri, tehlikelere son derece açık "sigorta edilebilir menfaat"ler ortaya çıkarmıştır. Sektörümüz için yeni ve yabancı olan "Sanat Sigortaları" konusunda Sayın Levent Nart'ın yapmış olduğu çalışmanın okuyucularımız için oldukça ilginç bir yazı olacağı düşüncesindeyiz.*

*Sanat Sigortaları gibi bize yabancı olan diğer bir konu "Politik ve Ticari Riskler Sigortası"dır. Aslında bu tip sigortalar sadece bizim için değil dünya sigorta piyasaları için de yabancıdır ve halihazırda çok az sayıda uzman sigortacı tarafından yapılmaktadır. Bu sayımızda politik ve ticari risklerin nitelikleri ve ne tür poliçelerle teminat altına alındıkları konusunu içeren, LIRMA kaynaklarından derlenmiş bir yazıya yer verilmektedir.*

*Bu sayımızda ayrıca, sigortacılık sektöründe sahtekârlık, karada savaş rizikolarına ilişkin nakliyat sigortaları ve reasürörlerin mali açıdan güvenilir olup olmadıklarının analizine ilişkin çeviriler yer almaktadır.*

## Deniz Yoluyla Petrol Taşımacılığı Açısından İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Durumu

**D**ünyanın en büyük metropollerinden biri ve ülkemiz ekonomisi açısından son derece önemli bir kentimiz olan İstanbul, hatırlanacağı üzere 13.03.1994 tarihinde İstanbul Boğazı'nda meydana gelen iki geminin çarpışması olayı nedeniyle yeniden büyük bir kaza atlatmış ve bu olay, İstanbul'un ne ölçüde büyük tehlikelere açık bir durumda olduğunu bir kez daha göstermiştir.

İstanbul ve Çanakkale Boğazları 19 y.y.'dan itibaren uluslararası antlaşmalara ve sözleşmele-

ken iki önemli husus vardır. Birinci husus, Sözleşme'nin "Giriş" bölümünde yeralan "Türkiye'nin güvenliği" ilkesi, diğeri ise bayrağı ve yükü ne olursa olsun ticari gemilerin gece ve gündüz tam geçiş serbestisine sahip olmasıdır.

Montreux Sözleşmesi'nin imzalandığı tarihte, yani bundan tam 58 yıl önce dünyada 36 bağımsız devlet vardı ve o gün var olan ekonomik, siyasal ve teknolojik şartlar ile uluslararası ilişkiler ortamı elbette ki çok farklıydı. O tarihteki şartlar altında im-

tam geçiş serbestisi artık geçerli değildir. Kıyı devleti olan Türkiye, Sözleşme'de askeri gemiler için belirtilen şartlara uyulmadığı takdirde aynı Sözleşme'nin 24. maddesiyle kendisine devredilmiş bulunan yetkileri kullanarak bu gemilerin geçişini kısıtlayabilir.

Yukarıda belirtildiği üzere, 58 yıl önceki şartlar ile bugünkü şartlar çok farklıdır. Gemi yapım teknolojisindeki gelişmeler nedeniyle boyu yüzlerce metreyi bulan tankerlerin çok tehlikeli olan yükleriyle beraber, ekonomik ilişkilerin ve petrol trafiğinin yoğunlaşmasına paralel olarak Boğazlar'dan sıkça geçmesi, Türkiye açısından, o yıllarda söz konusu olmayan çevre, can ve mal güvenliği konusunu gündeme getirmiştir. Burada akla şu soru gelmektedir: Boğazlar trafiğinin aşırı yoğunluğu, gemilerin büyüklüğü ve İstanbul'un büyük tehlikeler atlatmasına neden olan tanker kazaları Montreux Sözleşmesi'nin yapıldığı tarihte var olsaydı acaba **ticaret gemileri**, yükleri ne olursa olsun, gece ve gündüz hiç bir sınırlamaya tâbi olmaksızın, üstelik kılavuz almak ihtiyari olarak serbestçe geçebilir esprisinde bir madde (Sözleşmenin 2. maddesi) Sözleşme'de yer alabilir miydi ?

Karadeniz'den Marmara Denizi'ne ve Marmara Denizi'nden Karadeniz'e geçmekte olan tamamıyla petrol dolu orta büyüklükte iki tankerin İstanbul Boğazı'nda çarpışması halinde İstanbul gibi büyük bir kentin çok kısa bir süre içinde yok olacağı bilincinde olan Türkiye ve herhalde masaya oturacak olan Devletler, Sözleşme'nin 2. maddesinde ticaret gemileri için öngörülen tam geçiş



re konu olmaya başlamış ve son olarak, bugün de yürürlükte olan 20 Temmuz 1936 tarihli **Montreux Boğazlar Sözleşmesi** ile statüsü belirlenmiştir.

1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde konumuz açısından üzerinde durulması gere-

zalanan Sözleşme'nin Giriş bölümünde yeralan **güvenlik** ibaresi Türkiye'nin ve Karadeniz'de sahili olan devletlerin **daha çok askeri** güvenlikleri gözönüne alınarak konulmuştur. Askeri güvenlik söz konusu olduğunda ticaret gemileri için uygulanan

serbestisini bu kadar rahat savunamazlar ve Türkiye'nin, **Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük** ile bugün yapmaya çalıştığı gibi ticari gemilerin geçişlerinde çevre, can ve mal güvenliğini ön plâna alan birçok kısıtlamalar getirirlerdi.

Türkiye, 1 Temmuz 1994 tarihinde yürürlüğe giren **Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük** ile, **Montreux Boğazlar Sözleşmesi**'nde açıkça belirtilmiş olan "Tam Geçiş Serbestisi" ilkesinin özüne dokunmaksızın ve bu Sözleşme'ye dayanarak Boğazlardan geçişi güvenli kılmak amacındadır. Diğer bir deyişle Türkiye, Montreux Sözleşmesi'ni ihlâl etmeden günümüz şartlarına adapte etmeye çalışmaktadır.

Meşhur bir İrlanda Atasözü (If anything can go wrong, it will go) "eğer bir şeyde hata olma ihtimali varsa, hata olur" demektir. Hazırlanmış olan Tüzük tehlikeyi önlemeye yöneliktir ancak bu, tehlike meydana gelmeyecek, kaza olmayacak anlamına gelmez. Yukarıda verilen örnekteki gibi bir kazanın meydana gelmesi halinde, yerine konulamayacak tarihi ve kültürel değerler bir kenara maddi kayıplar nasıl karşılanacaktır? Ülke ekonomisinin gelecek uzun bir döneme ipotek koyabilecek bu olayın telâfisi nasıl ve ne şekilde mümkün olacaktır?

1967 yılında meydana gelen bir deniz kazasının sonrasında ham petrolün denize yayılması nedeniyle gerek İngiltere'nin gerek Fransa'nın bu olaydan büyük ölçüde zarar görmesi ve denize yayılan ham petrolün daha fazla zarara neden olmaması için yapılan masraflar, uluslararası alanda yeni düzenlemeler yapılması gereğini doğurmuştur. 1969 tarihinde **Brüksel'de** imzalanan

**Hidrokarbürler Nedeni İle Kirlenmeden Doğan Zararlar İçin Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Konvansiyon** bu yönde yapılan çalışmaların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Türkiye 1969 Brüksel Konvansiyonuna katılmayan Devletler arasındadır. Oysa ki, ülkemizin, 29.11.1969 tarihinde imzalanan ve 19 Haziran 1975 tarihinde yürürlüğe giren **Hidrokarbürler Nedeni İle Kirlenmeden Doğan Zararlar İçin Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Konvansiyon'a** katılmasında bir çok yarar söz konusudur.

Her şeyden önce Türkiye, uluslararası sistemde belli yeri olan bir Devlettir. Üstelik sistemde ağırlığı olan Batılı Devletler'le uyum içerisinde olma çabasıdır. 1993 yılı itibariyle dünyada 78 Devletin (Avustralya 22 Haziran 1978 tarihinde Sözleşmenin 16. maddesine dayanarak feshi ihbar'da bulunmuştur), Avrupa Topluluğu'na üye Devletlerin ise tamamının katıldığı bir Sözleşme'ye katılmak, Türkiye'nin Batılı Devletlerle uyum içerisinde olmasında önemli bir adım daha atmış olacaktır.

Sözleşme'nin bizim açımızdan önemli veya herhangi bir olay sonrasında yararlı olabilecek maddeleri aşağıda incelenmeye çalışılmıştır.

1969 tarihli Brüksel Konvansiyonu 2. maddesinde de öngörüldüğü üzere gemilerden sızan veya bırakılan hidrokarbürlerin meydana getirdiği kirlenmenin neden olduğu zararlara uğrayan kişilere hakkaniyet ölçülerine uygun bir tazminat sağlamak amacıyla bir takım kurallar koymuştur ve bu kurallar, meydana gelen kirlenme zararı ve bu zararları önlemek veya sınırlı tutmak için alınan koruma önlemleri hakkında uygulanır.

Sözleşme'nin 5. maddesi,

"**Akit Devlet**" in ülkesinde meydana gelen ve kirlenmeye neden olan bir olaydan sonra, ilgili ülke devletinin mahkeme veya yetkili bir organı nezdinde ve tüm sorumluluk miktarı kadar (eğer olayda gemi malikinin şahsi bir kusuru yok ise azami sorumluluk miktarı, bu Sözleşme'den daha sonra, 19.11.1976 tarihinde Londra'da kabul edilen bir protokole göre 14 milyon "**Özel Çekme Hakkı**" (\*) olarak tespit edilmiştir.) bir fon tesis etmek zorunluluğunu getirmektedir ve bu fon, olayın meydana geldiği Akit Devlet'in mahkemeleri tarafından, olaydan zarar görmüş kişiler arasında taksim edilir.

Bu maddeye göre, olay meydana geldikten hemen sonra ülkemizde yetkili bir mahkeme veya organ nezdinde oluşturulacak olan fon, mahkemenin vereceği karara uygun olarak zarar görenler arasında paylaştırılacaktır. Ülkemizin Sözleşmeye katılmaması halinde de ülkemiz mahkemesi mağdur kişilerin zararının tespitinde ve tazmininde hiç şüphesiz ki hakkaniyete uygun şekilde karar verecektir. Ancak Sözleşme, gemi sahibi veya işleticisinin ülkemizde bir mahkeme ya da yetkili bir organ emrinde sorumluluk miktarı kadar bir fon tesis etme zorunluluğunu getirmektedir. Diğer bir deyişle, gemi sahibi olaydan sonra gemisinin enkazını bırakıp gidemeyecektir.

Brüksel Konvansiyonu'nun 7. maddesinin 1. paragrafı Akit Devletler'in siciline kayıtlı olan ve 2.000 tondan fazla hidrokarbür taşıyan geminin malikine, Konvansiyon hükümlerince öngörülmüş olan şartlar sonucunda doğabilecek sorumluluğunu karşılamak üzere bir sigorta yapmak, bir banka garantisi vermek ya da Konvansiyon'un 5. maddesine uygun olarak düzenlenmiş mali bir sertifika taşımak zorunluluğunu getirmektedir.



Daha önce belirtildiği üzere şu anda 78 tane Devlet (Liberya, Panama ve Kıbrıs Rum Kesimi gibi çok uygun şartlarda **bayrak çekme hakkı** sağlayan Devletler de dahildir) Sözleşme'ye katılmıştır ve yukarıdaki paragrafta uygun bir şekilde, kendi sicillerine kayıtlı 2.000 tondan fazla hidrokarbür taşıyan gemilerin maliklerine, ilgili maddede öngörüldüğü üzere bir mali garanti taşıma zorunluluğunu getirmektedirler. Bununla bağlantılı olarak, aynı maddenin 10. paragrafında ise Akit Devletler'in kendi bayraklarını taşıyan gemilere, uygun şekilde düzenlenmiş sertifikaya sahip olmadıkları takdirde ticari faaliyette bulunma izni vermeyecekleri öngörülmektedir.

Özetlemeye çalışırsak, Sözleşme'nin 7. maddesinin ilgili iki paragrafı, "Akit Devletler" in kendi sicillerine kayıtlı ve 2.000 tondan fazla hidrokarbür taşıyan gemi maliklerine, sorumluluk miktarları kadar mali garanti taşıma zorunluluğunu getirmekte, aksi takdirde bu gemi sahiplerine ticari faaliyette bu-

lunma izni vermeyeceklerini öngörmektedir.

7. maddenin 11. paragrafı ise Sözleşmeye katılan Devletlere, hangi memleket siciline kayıtlı olursa olsun limanlarına veya açıkta karasuları dahilinde bir yükleme boşaltma yerine gelen ya da buraları terk eden gemilerin uygun bir şekilde düzenlenmiş sigorta veya başka bir mali güvence vermelerini sağlamak üzere **kendi kanunlarında bir düzenleme yapma zorunluluğunu** getirmektedir.

Bu maddenin 11. paragrafını yukarıda özetlemeye çalıştığımız 1. ve 10. paragrafı ile birlikte değerlendirebilirsek; Türkiye olarak Sözleşme'ye katılmamız durumunda limanlarımıza veya açıkta, karasuları dahilinde bir yükleme boşaltma yerine gelen veya buraları terkederek, hangi bayrak altında olursa olsun tüm gemilere, **kendi kanunlarımızda bir takım değişiklikler yaparak** mali bir garanti göstermeleri gereğini gerçekleştirmiş olacağız.

Türkiye'nin 1969 tarihli Brüksel Konvansiyonu'na katılması-

nın sağlayacağı diğer bir fayda ise Sözleşmenin 9. maddesi ile öngörüldüğü üzere, kirlenmeye neden olay sonrasındaki tazminat davalarının sadece Türk mahkemelerinde görülebilecek olmasıdır. Türk mahkemelerinin vereceği karar, 10. madde uyarınca, tüm Akit Devletler tarafından tanınacaktır.

Ancak, diğer taraftan, bizim için bağlayıcı olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin serbest geçiş ilkesini getiren **2. maddesi** ile halihazırda katılmamış olduğumuz 1969 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nun **7. maddesinin 11. paragrafı** bizim açımızdan çelişkili bir durum yaratmaktadır.

İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi bünyesindeki Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Münasebetler Araştırma ve Uygulama Merkezi tarafından yayınlanmış olan seminer kitapçığında Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin **2. maddesi** aynen şöyle tercüme edilmiştir:

**"Sulh zamanında, ticaret gemileri, sancak ve hamule ne olursa olsun, gündüz ve gece, aşağıdaki 3. maddenin hükümleri mahfuz kalmak üzere, hiç bir merasime tâbi olmadan Boğazlar'dan geçiş ve seyrisefin tam serbestisinden müstefid olacaklardır..."**

Brüksel Konvansiyonu'nun **7. maddesinin 11. paragrafı** ise İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Emekli Öğretim Üyesi Prof.Dr.Tahir Çağa tarafından yapılmış tercümesiyle aşağıdaki gibidir:

**"İşbu madde hükümleri saklı kalmak üzere, her Akit Devlet, dökme halinde 2.000 tondan fazla hidrokarbon yükü taşıyan ve ülkesi dahilinde bir limana gelen veya onu terk eden yahut açıkta karasuları dahilinde bir yükleme boşaltma yerine gelen veya onu terk**

eden gemilerin, hangi memleket sicilinde kayıtlı bulunurlarsa bulunsunlar, 1. paragraf hükümlerine uygun bir sigorta yapmalarını veya sair güvence göstermelerini milli mevzuatıyla sağlar."

Bir örnekle durumu açıklamaya çalışalım: Taşıdığı yük itibarıyla böyle bir mali garantisi olmayan petrol yüklü bir tanker İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapmaktadır. 1969 tarihli Brüksel Konvansiyonu'na katıldığı ve ilgili madde uyarınca İç Mevzuatında değişiklik yaptığı takdirde Türkiye'nin, bu gemi sahibini mali garanti vermeye zorlayabilecek durumda olup olmadığının açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. Bununla bağlantılı olarak, yukarıda Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesinde tam geçiş serbestisinin olduğu vurgulanmıştır. Bu durumda gemi sahibi "benim yüküm ne olursa olsun istediğim zaman ve üstelik römorkaj veya kılavuz almadan geçme hakkım vardır" şeklinde bir görüş öne sürebilecek midir?

Bunun yanısıra, yine 7. maddenin 11. paragrafında "... bir limana gelen veya onu terk eden yahut açıkta karasuları dahilinde bir yükleme boşaltma yerine gelen veya onu terk eden..." şeklinde bir ifade kullanılmaktadır. İstanbul Boğazı, transit geçişlerin yapıldığı bir su yolu olarak mı, yoksa İstanbul limanı dahilinde bir geçiş bölgesi olarak mı ele alınacaktır. Diğer bir deyişle, bir gemi İstanbul Boğazı'na girdiği anda İstanbul Limanına girmiş mi sayılacaktır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 2. maddesinde şöyle bir ifade yer almaktadır:

"... Bu gemiler Boğazlar'ın hiç bir limanında tevakkuf etmeniz transit suretiyle geçtikleri takdirde..." Bu ifadeden hareket edersek, İstanbul Boğazı'na 100.000 tonluk petrol yükü ile

giren bir gemi hiç bir yere uğramadığı takdirde -ki genellikle uğramamaktadırlar- transit geçmiş sayılacaktır ve 1969 Brüksel Konvansiyonu'nun 7. maddesinin 11. paragrafı, Sözleşme'ye katılmış olsak dahi bizim açımızdan bir anlam ifade etmeyecektir. Çünkü, 1969 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nun 7. maddesinin 11. paragrafı **bir limana veya yükleme boşaltma yerine gelen ya da buraları terk eden, yani transit geçmeyen gemileri** konu olarak almaktadır.

Bu hususların hukukçular, yasa koyucular ve uygulamacılar tarafından ayrıntılarıyla tartışılması ve bir açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

Sonuç itibarıyla ülkemizin 1969 tarihli Brüksel Konvansiyonu'na katılması önemli yararlar sağlayacak bir gelişmedir ve katılınması gerekli olmaktadır. Böylece, aynı Sözleşmeye taraf olan bir Devlet olarak, Boğazlar'dan geçen gemilerin uyrukluğuna bağlı buldukları Devletler'e karşı daha avantajlı duruma geçebilecek geçiş öncesinde uygun ve yeterli mali garantileri rahatlıkla talep edebilecek, ayrıca bir hasar meydana geldiğinde de yukarıda anlatılmaya çalışılan nedenlerden dolayı tazmin edilmeme tehlikesi söz konusu olmayacaktır.

Ülkemizin sadece 1969 Brüksel Sözleşmesine değil, aynı zamanda 1971 tarihli **Hidrokarbürlerle Deniz Kirlenmesi Zararları İçin Bir Uluslararası Tazminat Fonu Tesisi Hakkında Uluslararası Konvansiyon'a** da katılması gerekmektedir. Yine Brüksel'de imzalanan bu Sözleşme, 1969 tarihinde imzalanan Hukuki Sorumluluğa İlişkin Konvansiyon'un tamamlayıcısı niteliğinde bir metindir. Ancak, hukuken, 1971 tarihli Konvansiyon'a katılabilmek için 1969 tarihinde imzalanmış olan Kon-

vansiyon'a da katılmak gerekmektedir.

1971 tarihli Tazminat Fonu Tesisi Hakkındaki Konvansiyon, oluşturduğu fon dolayısıyla, gemi sahibinin hukuki sorumluluğu nedeniyle ödemek durumunda kaldığı tazminat miktarına katkıda bulunmak amacındadır ve gemi sahibinin çeşitli nedenlerle tazminatı karşılayamaması durumunda devreye girerek ilâve bir yardım sağlar.

Tazminat Fonu'nun kaynağı, Akit Devletler'in ülkelerinde, deniz taşımacılığı yolu ile bir yıllık dönem içinde, belli miktarda petrol ithal eden büyük şirketlerin katkılarından meydana gelmektedir. Böylece petrol endüstrisi de söz konusu olabilecek zararların tazminine ortak olmaktadır.

1971 tarihli Tazminat Fonu Tesisi Hakkındaki Konvansiyon'a katılmanın sağlayabileceği diğer bir yarar ise kirlenmenin belli olmadığı, örneğin çatışma gibi durumlarda kirlenme olayından etkilenen ülke devletinin sadece kirlenme olayının meydana geldiğini ispat etmesinin yeterli olmasıdır.

Sonuç olarak, petrol ve benzeri maddelerin Boğazlar'dan taşınması nedeniyle ilgisi söz konusu olan ülkemizin yukarıda bahsedilen her iki Sözleşme'ye de katılması önemli yararlar sağlayacaktır.

(\*) Deniz Alacaklarından Dolayı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki 1976 Tarihli Londra Konvansiyonu, Özel Çekme Hakkı olarak yeni bir ölçü getirmiş ve 2000 Poincare Frank'ı 133 ÖÇH karşılığı olarak hesaplamıştır.

Y. Kemâl ÇUHACI

*Bu yazı 14.12.1994 tarihli Dünya Gazetesinde kısaltılmış haliyle yayınlanmıştır.*

## Denizde Petrol Kirliliği

**I**stanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nde son senelerde bilhassa artan uluslararası deniz trafiği ve daha önemlisi bu gemilerin cesametinin (tonajı) büyümesi herkesin endişesi olmaya başlamıştır. Yalnız İstanbul Boğaz sakinleri değil, resmi idareciler, yük ve gemi sahipleri ve tabii sigortacılar bu gelişmeden gün geçtikçe daha çok rahatsız olmaktadır. Bu şartlar altında "NASSIA" petrol tankeri ile "SHIPBROKER" kuru yük gemisi kazası korkulu rüyanın aslında düşünülenenden daha dehşet verici olabileceğini ortaya koydu.

Bu gibi kazalarda çeşitli varlıklarımıza vaki olabilecek zarar ve ziyanın nasıl tazmin ettirileceği hususunun tartışma konusu olabileceğini düşünerek kısa ve öz bir incelemeyi kaleme almakta fayda gördüm. Şöyle ki:

Şubat 1994'de son düzenleme yapılan ve neticede dünyanın her tarafında aynı şekilde uygulamaya konulan **TOVALOP** ve **CRISTAL** adındaki bu iki gönüllü sanayi düzeni, artık bir olay olduğunda **CLC** ve/veya **FC** uygulanırsa veya uygulanmasa dahi geçerli sayılacaktır.

**TOVALOP** çerçevesinde düzenlemeye girmiş bir geminin donatanı veya çıplak tekne kiracısı (Bareboat Charterer) veya onların sigortaları geminin cesametini esas alarak bu Anlaşma'da öngörülen parasal sınırlara kadar tazminat talebini ödemeye yükümlüdür.

**TOVALOP** Ek Maddeleri tankerde taşınan yük sahibinin **CRISTAL** üyesi olduğu olaylara da uygulanır. Bunun haricindeki tüm hallerde yürürlükteki esas **TOVALOP** Anlaşması uygulanır.

**CLC** çerçevesinde ödenmiş paralar dahil **TOVALOP** Ek Maddeleri kapsamında 5.000 gross tonu aşmayan cesametteki gemiler için tazminat sınırı 3 milyon SDR, yani yaklaşık 4.2 milyon ABD Doları'dır. Bu tonajı aşan gemiler için sınır, her ton için 420 SDR (588 ABD Doları) arttırılarak nihayet 140.000 GRT' u aşan gemiler için azami 59.7 milyon SDR'a (83.6 milyon ABD Doları) çıkarılmıştır. Esasında bu yeni limitler **CLC** 1992 Protokolü'nde tayin edilen limitleri yansıtmaktadır. Esas **TOVALOP** Anlaşması'na göre tazminat sınırı olay başına ya da ton başına 160 ABD Doları veya azami 16.8 milyon ABD Doları, hangisi daha az ise ilkesi üzerine hesaplanmıştır. Ancak unutulmamalı ki bir olayda **CLC** çerçevesinde sorumluluk olduğu takdirde esas **TOVALOP** Anlaşması uygulamaya konulamaz.

Şayet **TOVALOP** Ek Maddeleri'nin sınırları aşılsa o takdirde **CRISTAL**'e karşı tazminat talebi yapılabilir. Bu durumlarda donatan, **TOVALOP** Ek Maddeleri'nin sınırlarına kadar tazminat ödemişse ve şayet gemideki yük sahibi **CRISTAL** üyesi ise, bu takdirde **CRISTAL** çerçevesinde bir rücu gerçekleştirilebilir.

**FC** çerçevesindeki uygulamadan farklı olarak, zarar ziyandan tazminat talepçisi olanların ancak diğer rücu edebileceği kaynaklardan (örneğin çatışan gemiler) tazminat alabilmek için gerekli bütün makul girişimleri yapmış olduğu takdirde **CRISTAL** tarafından bir tazminat ödenecektir. 5.000 tona kadar olan tankerler için (**TOVALOP** Ek Maddeleri, **CLC** ve **FC** çerçevesindeki herhangi ödemeler dahil) **CRISTAL** çerçevesin-

de azami ödenebilir tazminat 32 milyon SDR'dır (44.8 milyon ABD Doları).

Daha büyük tankerler için 140.000 tonu aşarlarda azami tazvan miktar 120 milyon SDR (168 milyon ABD Doları) olmak kayıt şartı ile ödenebilir tazminat miktarı her fazla ton için ton başına 652 SDR (912.8 milyon ABD Doları) hesabı ile arttırılabilir.

Örneğin **NASSIA** olayında Türkiye, **CLC** veya **FC**'ye dahil olmadığı için bu konvansiyonlardan fayda elde edemeyecektir. Bununla beraber eldeki verilere göre kaba bir hesapla bu geminin **TOVALOP** sınırının 39 milyon ABD Doları civarında olabileceği ve **CRISTAL** çerçevesinde (**TOVALOP** Ek Maddeleri dahil) ödenebilecek azami tazminatın da yaklaşık 99 milyon ABD Doları olacağı kestirilebilir. Bu bedellere etken olabilecek bir neden SDR ile ABD Doları'nın arasında olabilecek kur farklarıdır. Dolayısıyla, ödenecek nihai tazminat bedelleri için yukarıda arz ettiğim rakamlarda bir esneklik kabul etmek gereklidir.

İlkay BİLGİŞİN

*TOVALOP - Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*

*CRISTAL - Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*

*CLC - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969*

*FC - International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971*

*SDR - Special Drawing Right (IMF tarifine göre)*

## Sanat Sigortaları

Ülkemizde özellikle son yıllarda sanat eserlerine olan ilginin artması sonucu klasik sigorta türlerinin yeterli teminat sağlamadığı görülmüştür. Buna benzer bir durum Avrupa'da yaklaşık 10-12 yıl önce ortaya çıkmıştır.

Dünya ekonomisinin 1980'lerde olumlu gelişmeler göstermesi, özellikle gelişmiş ülkelerde büyüme hızına paralel olarak kişilerin elinde yatırıma yönelebilecek sermayenin birikmesine yardımcı olmuştur.

Klasik yatırım araçlarının her zaman beklenen getiriye sağlayamaması sonucu yeni yatırım araçları arayan kişiler için sanat eserleri cazip bir seçenek oluşturmuştur. Bu nedenle dünya sanat eserleri ticaret hacminde bir artış görülmüştür.

Kimileri için yatırım aracı dışında bir anlamı olmayan bu eserler aslında toplumların kültürlerinin bir parçasıdır. Bu eserler çalındığında ya da hasara uğradığında çalınan ya da hasarlanan aslında toplumların kültürleridir.

Türkiye'de sanat etkinliklerinin artmasına paralel olarak sanat eserleri sigortasına duyulan ihtiyaç da artmıştır. Düzenlenen sanat fuarları, firmaların kendi koleksiyonlarını oluşturma yönündeki çabaları bizi bu ürünü geliştirmek konusunda cesaretlendirmiştir.

Burada asıl amaç sanat eserinin önemini vurgulamaktır. Sanat eseri bir ülkenin kültürel birikiminin bir parçasıdır ve korunup gelecek nesillere aktarılması gerekmektedir.

Sanat sigortacılığının diğer sigorta türlerinden ayrıldığı nokta da burasıdır. Yanan bir ticari

emtea yerine yenisini almak mümkündür, ancak yanan, örneğin Mona Lisa ise dünya kültür hazinesinin önemli bir parçası yok olacaktır.

Vermeye çalıştığımız hizmet de bu prensip doğrultusunda tutmaya çalışıyoruz. Sadece klasik sigortacılık değil, ayrıca sanat eserlerinin korunması, muhafaza edilmesi, bakım ve restorasyonu gibi konularda müşterilerimize hizmet vermeye çalışıyoruz.

Sanat sigortası ayrıca bir ülkenin diğer ülkelerle olan kültürel alışverişini artıran bir faktördür.

rayı ve Türk ve İslam Eserleri Müzesi'nden alınan eserlerdir. Toplam değeri 25 milyon Dolar'ı bulan bu eserlerin sigortası yapılmadan yurtdışına çıkışı mümkün değildir. Aynı şekilde yurtdışındaki müzeler de eserleri sigortalamadan başka bir yere göndermezler.

Bu bağlamda sanat sigortası bir ülkenin kültür hazinesinin tanıtılmasına katkıda bulunan bir faktördür. Geçtiğimiz yıllarda tüm dünyayı dolaşan Kanuni Sultan Süleyman Sergisi buna en iyi örnektir.



Hiçbir sanatçı, koleksiyoncu veya müze, sahip olduğu sanat eserlerini sigortası yapılmadan başka bir müzede veya ülkede sergilenmek üzere vermez. Bunun en yakın örneği Macaristan'da açılan Kanuni Sultan Süleyman Sergisi için Topkapı Sa-

Sanat sigortasında en önemli konulardan biri de eserlerin değerini belirlemektir. Bu konuda dikkatli ve titiz bir çalışma yapılması gerekmektedir. Belirlenen değer gerçek değerden yüksek olursa sigortalı gereksiz prim ödemek zorunda kalacak, gerçek



değerden düşük olursa eksik sigorta tehlikesi ortaya çıkacaktır. Sigortacılığın temel konularından biri olan bu durum sanat eserlerinde daha büyük bir önem taşır. Sanat eserlerinin değeri arz-talep dengesi sonucu belirlendiğinden kesin rakamlara ulaşmak her zaman çok kolay olmamaktadır. Bir kişinin milyarlarca lira ödemeye hazır olduğu bir eser başka biri için para harcamaya değer bir eser olmayabilir. Bu zorlukların üstesinden gelebilmek için sanat sigortacılığı ile uğraşan şirketlerin kadrolarında sanat tarihçileri bulundurulmasında fayda vardır. Belli alanlarda uzmanlaşmış bu kişiler değer tespiti konusunda yardımcı olmaktadır.

Sanat sigortacılığında en önemli görevimiz eserleri korumaktır. Sigortacılığın bir parçası olan risk yönetimi burada da karşımıza çıkmaktadır. Sanat eserlerinin bulunduğu yerde maruz kalabilecekleri rizikolar tespit edilip bunların ortadan kaldırılması veya minimize edilmesi için sigortalıya tavsiyelerde bulunulur.

Sigortalanan her eser için bulunacağı konum veya nakliyesi konusunda değişik öneriler getirebiliyoruz. Bunlara uyulması halinde sigortalının ödeyeceği prim azalıyor, bizim için de rizikonun boyutları küçülüyor. Ancak bu konuya sadece prim-riziko açısından bakmak yanlış olur. Söz konusu eser eşi benzeri bulunmayan çok önemli bir eser olabilir. Hem eser sahibi hem de sigortacı, taşıdıkları sorumluluğun bilincinde olarak eserin korunması için hiç bir fedakârlıktan kaçınmamalıdır. Örneğin bir müzenin sigortalınması söz konusu ise yangın söndürme tesisi, elektrik tesisi, güvenlik önlemleri gibi konularda öneriler getiriliyor. Bir eserin nakliyesi söz konusu ise amba-

lajlama, ne tür bir araç ile taşınması gerektiği gibi konularda danışmanlık hizmeti veriliyor.

Sanat eserleri sigortasının diğer sigortalardan farklı olarak sağladığı teminatlar nelerdir?

Sanat eserlerinin karşılaştığı rizikolar normal ev eşyalarında görülenlerden biraz daha fazladır.

Bunlar arasında kişilerin dikkatsizliği sonucu doğanlar ilk sırayı alır. Örneğin bir tablonun asılması, tozunun alınması veya çerçeveleme sırasında dikkatsizlik sonucu önemli hasarlar ortaya çıkabilir.

Diğer bir etken hava sıcaklığı, nemi veya kirliliğidir. Sanat eserleri yapıldıkları malzemenin çeşidine göre değişik şartlar gerektirir. Örneğin tahtadan yapılmış eserler, kağıt üzerine yapılmış eserlere oranla daha nemli ortamda bulunmalıdır. Teoride basitçe çözülecek gibi gözükün bu problemin boyutu mobilyaların ve tabloların normalde aynı mekanda bulunduğu (örneğin bir koleksiyonerin evinde) düşünüldüğünde ortaya çıkmaktadır.

Diğer bir husus sanat eserlerinin aydınlatılmasıdır. Yanlış aydınlatma hasarlara neden olabilir.

Yukarıda örnekler vermeye çalıştığım sanat eserlerine özgü rizikolar sanat eserleri poliçesi ile teminat altına alınabilir. Sanat eserleri sigortasının klasik sigortalardan farklı olarak verdiği teminatlar nelerdir?

Sanat eserleri poliçesi All Risks teminatı sağlar. Eserlerin lekelenmesi, delinmesi, yırtılması gibi hasarlar teminata dahildir. Bu durumlarda eserin restorasyonu için gerekli masraflar sigortalıya ödenir.

Sanat eserleri için diğer bir önemli konu da hasar sonrası yapılacak restorasyondur. Sanat sigortasının diğer bir hizmeti de bu alandadır. Amacımız hasar

halinde müşterilerimize eksiksiz hizmet sunmaktır. Bu amaçla eserin konusunun uzmanı kişilerce restore edilmesi için sigortalıya tavsiyelerde bulunuyoruz. Türkiye'de bu konuda daha profesyonel ve bilinçli çalışmaların başlaması için çalışmalarımız devam etmektedir.

Bu poliçenin bir diğer farklılığı, kısmi hasar sonucu yapılan restorasyon nedeniyle eserde meydana gelen değer kaybını (belli ölçüler içerisinde) karşılıyor olmasıdır. Hasar sonrası onarım görmüş bir sanat eserinin piyasa değeri sağlam halindeki değerden tabii ki daha düşüktür. Bu tür bir teminat, özellikle sanat eserlerini yatırım amaçlı alan kişiler için faydalı olmaktadır.

Ülkemizde çok sık olarak görülmemekle birlikte sanat eserleri hırsızlığı dünyada önemli boyutlara ulaşmıştır. Bunun en yeni örneği Frankfurt'ta sergilenmekte oldukları müzeden çalınan William Turner'a ait iki tablodur. 'Goethe ve Sanat' başlıklı bu sergi Frankfurt'taki Sehorn Müzesi'nde düzenlenmişti. Müze bekçisini etkisiz hale getiren soyguncular alarm sistemini devre dışı bırakarak soygunu gerçekleştirdiler. Soygunun arkasında mafyanın ya da hastalık derecesinde Turner hayranı birinin olduğu tahmin ediliyor.

Bu tür olaylarda çalınan eserleri bulmak, sanat hırsızlığını önlemek ve çalıntı eserlerin ticaretine engel olmak amacıyla dünyanın önde gelen müzayede kuruluşları ile Lloyd's ve Nordstern'in katılımı ile 'Art Loss Register' adlı bir kuruluş çalışmaya başlamıştır.

Başta da belirttiğim gibi sanat sigortacılığında en önemli görevimiz eserleri korumaktır.

## Politik ve Ticari Riskler

**G**eorgetown Üniversite-si'nden David A. Jodice'e göre politik risk, "bir ülkede faaliyet gösteren yabancı şirketlerin malvarlığı, personel ve faaliyetlerini etkileyecek çapta, ulusal ya da uluslararası nitelikteki olaylar veya olaylar zinciri" olarak tanımlanabilir.

Oldukça hassas dengeler üzerinde durmakta olan dünya siyasi sisteminde uluslararası ticarete yönelik tehlikeler sürekli değişmektedir ve bu durum karmaşık ilişkiler ve bağımlılıklar meydana getirmektedir. Sovyetler Birliği'nin çöküşü ve İslam ülkelerindeki aşırı dinci grupların giderek güçlenmesi, belirsiz ve denge-siz bir sistemin yanısıra yeni menfaat grupları, ittifaklar ve ticari ilişkiler yaratmıştır. Bunun yanısıra, dünya ticaretinin de global ve karmaşık bir yapıya kavuşması yabancı şirketlerin menfaatlerini koruma ihtiyacını gündeme getirmiştir.

Uluslararası alanda faaliyet gösteren ticari şirketlerin faaliyetlerinden dolayı söz konusu olabilecek risklere karşı teminat verme konusunda ilk adımı İngiltere atmış ve 1. Dünya Savaşı'nın hemen ertesinde dış ticaretin canlanmasını sağlamak üzere **İhracat Kredisi Garanti Departmanı**'nı (Export Credit Guarantee Department) kurmuştur. Daha sonra, Avrupa'nın gelişmiş ülkeleri aynı amaca yönelik olmak üzere kendi **İhracat Kredi Kurumları**'nı (Export Credit Agencies) kurmuşlardır. Son yıllara kadar çok uluslu şirketlerin ticari faaliyetleri hükümetler tarafından kurulmuş olan tekel durumundaki İhracat Kredi Kurumları (Export Credit Agencies) vasıtasıyla teminat altına

alınmaktadır. Devletin garanti veren durumunda olması, politik ve ticari risklerin hem sigorta piyasasından izole edilmesine hem de diğer piyasalara göre gelişmemesine önemli bir neden teşkil etmiştir.

1973 yılında Araplar'ın İsrail'e karşı yenilgisiyle sonuçlanan Yom Kippur savaşından sonra Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC) petrol fiyatlarını ani den yükseltmiş ve bu olay 1970'li yılların sonunda Güney Amerika ve Afrika ülkelerinin dış borç krizine girmelerine neden olmuştur. Bu dönem içerisinde ekonomileri zor duruma düşmüş ülkelerle iş yapan dış ticaret şirketlerinin önemli zararlara uğramaları ve hükümetler tarafından kurulmuş olan İhracat Kredi Ajansları'nın, borç içinde yüzen ülkelerle iş yapan ticari şirketlere sigorta teminatı vermeyi reddetmeleri yeni alternatiflerin doğmasına yol açmıştır ve artık bu tür risklere karşı özel sigorta şirketleri de teminat vermeye başlamışlardır. 1979 yılındaki İran devriminden hemen sonra başlayan İran-İrak Savaşı da, savaşın etkilediği bölge ülkeleriyle iş yapan ticari firmaların teminatsız kalmaları nedeniyle özel sigorta şirketleri tarafından oluşturulmuş piyasanın gelişmesine katkıda bulunan önemli bir neden olmuştur.

1980'li yıllar boyunca çok hızlı büyüyen bu piyasa, bir çok underwriter'ın yeterli bilgi ve tecrübe birikimi olmaksızın yazmış oldukları işlere çok önemli hasarların isabet etmesi nedeniyle eski gelişme hızını kaybetmiş, bazı underwriter'lar -ki aralarında "run-off"a gidenler olmuştur- piyasayı terk etmiştir. Halihazırda İngiltere ve Kıt'a Avrupa

piyasasında toplam olarak 20 underwriter bu tür rizikolara karşı teminat vermektedir. Ayrıca, 1990 yılı Temmuz ayında çıkmış olan 2. Hayat-Dışı Direktif dola-yısıyla Avrupa Topluluğu Ülkeleri'nde bütünleşme yönünde önemli bir adım atıldığı için sigorta şirketleri, Topluluk dahilinde serbestçe faaliyet göstermeye başlamıştır. Avrupa Birliği Ülkeleri dışında New York, Bermuda ve Uzak-doğu'da da bazı underwriter'lar politik ve ticari risklere teminat vermekle birlikte Londra, bu tip işlerde başlıca merkez durumundadır.

Konunun ayrıntısına geçmeden önce politik ve ticari risklerin kapsamını belirtmemiz gerekmektedir. Politik ve ticari riskler, savaş, terörizm faaliyetleri ve hükümetlerin borçlarını ödeyememe durumuna düşmesi gibi politik nitelikte, milli paranın konvertibl olmaması gibi ekonomik nitelikte, ticari firmaların iflâs ve finansal güçlük içine düşmesi gibi ticari nitelikte olabilmektedir.

Politik ve Ticari Riskler genel olarak 3 ana başlık altında toplanabilir:

- Sözleşmeye İlişkin Riskler
- Malvarlığına Yönelik Riskler
- Kişilere Yönelik Riskler

Politik ve Ticari Risklere, İngiltere başta olmak üzere bütün dünyada teminat veren underwriter sayısının çok sınırlı olduğu yukarıda belirtilmiştir. Şu anda piyasada faaliyet göstermekte olan bu underwriter'lar ise kendi tecrübelerine göre değişik nitelik ve kapsamda teminatlar vermektedirler.

Konunun anlaşılmasında oldukça yararlı olacağı için, çeşitli şirketler tarafından halihazırda verilmekte olan teminat ör-

nekleri aşağıda belirtilmektedir:

Örneğin İngiltere'de, gerek Lloyd's gerek sigorta şirketleri piyasasında Politik ve Ticari riskler üzerine teminat verenler, sigortalı firmaların iş yaptıkları ülkeye ilişkin sadece bir sözleşmesini temin edebilecekleri gibi bütün "ciro"larını da sigortalayabilmektedirler.

İngiltere'de uygulanmakta olan özelleştirme programı çerçevesinde İhracat Kredisi Garanti Departmanı'nın Kısa Vadeli Kredi Bölümü (Orta ve Uzun Vadeli Kredi Bölümleri halihazırda İngiltere Hükümeti'nin idaresi altındadır), bir Hollanda şirketi olan **Nederlandsche Crediet-verzekering Maatschappij'e** (N.C.M.) satılmıştır. İngiltere'de Cardiff merkezli olarak faaliyet göstermekte olan ve Irak, Libya ve Eski Yugoslavya'nın bazı bölgeleri hariç 200'den fazla ülkede, yaklaşık 15 milyar Sterlin tutarında ihracat kredi riskini sigorta eden **NCM'nin** vermiş olduğu teminatlar, iki yıla kadar vadeli kredi ile ihraç edilmiş olan malların satış bedellerinin ödenmemesi halinde devreye girmektedir. Şu anda 6.000 poliçesi olan **NCM**, aynı zamanda İngiltere Hükümeti'nin bir temsilcisi gibi hareket etmekte ve bazı piyasalara ihracat kredi sigortası sağlamaktadır.

**NCM**, ayrıca, İngiltere içerisinde faaliyet göstermekte olan firmalara, iş yapmakta oldukları kişi ve ticari kuruluşların iflâs tehlikesi dolayısıyla alacaklarını tahsil edememesi halinde devreye giren poliçeler satmaktadır.

Dünya sigorta piyasasının önde gelen şirketlerinden **AIG**, gerek kendi ülkesi olan Amerika Birleşik Devletleri'nde gerek İngiltere ve Avrupa'daki branşlarında ticari ve endüstriyel alanlardaki Politik ve Ticari Riskler için teminat vermektedir. 130'dan fazla ülkede sigorta te-



minatı sağlayan **AIG** sigorta şirketinin poliçelerinin ana unsurları şunlardır:

a) Özel veya kamu kesiminden olan müşterilerin sözleşmeyi feshetmelerinden doğabilecek mali zararı karşılamaya yönelik poliçeler.

b) Yurt dışı yatırımların korunması amaçlı poliçeler.

c) İhracat işlerinde söz konusu olabilecek politik tehlikelere karşı teminat veren poliçeler.

d) El koyma, kamulaştırma ve millileştirme tehlikelerine karşı teminat veren poliçeler.

e) Yabancı bir ülkede iş yapmakta olan firmaya verilmiş ve kendisine bazı haklar sağlayan garantilerin hukuka aykırı bir şekilde geri alınmasına karşı teminat veren poliçeler.

f) İhracat kredi sözleşmeleriyle bağlantılı olarak ödeme güçlüğüne düşme, ödememe ve politik risklere karşı teminat veren poliçeler.

Lloyd's, politik risklere karşı teminat veren ve bu konuda ilk poliçeyi kesmiş olan önemli bir piyasadır. İkinci Dünya Sava-

şından hemen önce bu türde iş yazmaya başlayan Lloyd's piyasası, 1970'li yılların sonu ile 1980'li yılların başlarında çok hızlı bir şekilde büyüyen piyasada önemli bir aktör olarak işlevini sürdürmektedir. Lloyd's underwriter'ları henüz yapmaya başladıkları ihracat kredi sigortasında alıcının ya da ithal edenin ancak kamu kuruluşu olması halini şart koşmakta, ithalatçının özel firma olması halinde ise poliçe kesmemektedir.

Lloyd's piyasasında, Robert Hiscox'un liderliğinde ve "pool" esasıyla yeni verilmeye başlayan ihracat kredi sigortalarının yanı sıra sözleşme feshi ve el koyma risklerine karşı da sigorta teminatı verilmektedir. Sözleşme feshi teminatı kapsamında ödemenin yapılmaması, döviz transferlerine ambargo konulması, sözleşmenin reddi, dış ticaret lisansının iptali, satın alınmış olan malların teslim edilmemesi, zorunlu bir sebepten dolayı yükümlülüklerin ortadan kalkması ve savaş gibi rizikolar bulunmaktadır.

El koyma (confiscation) teminatı kapsamında ise kamulaştırma, millileştirme, faaliyette bulunulan ülke hükümeti tarafından isim veya kullanım haklarının müsadere edilmesi, sabit ya da geçici yatırımlara, borca karşılık garanti olarak verilmiş değerlere (loan securities) ve menkul kıymetlere, leasing sözleşmesiyle kiralanmış veya satın alınmış uçaklara, yatırımcının iş yerlerine ve yurt dışından satın alarak getirmiş olduğu eşyalara el konulması gibi rizikolar yer almaktadır.

İş adamları, çok uluslu şirketlerin üst düzey yöneticileri, dış ülkelerdeki mülk ve iş yerleri terörist saldırıların sık sık hedefi olmakta ve saldırılar şirketlere çok büyük mali zararlar vermektedir. Bu risklere karşı verilen teminat, terör olayının sonucunda doğan mali zararları karşılamaktadır. Bu tip poliçeler, çok uluslu şirketlerin bütün dünyada çalışmakta olan işçilerinin siyasi bir olay dolayısıyla maruz kalabileceği tehlikelere karşı da teminat vermekte, istenildiği takdirde ise, örneğin bir ayaklanma veya bir ihtilâl sonrasında çalışanların o ülkeden kendi ülkelerine dönüş masraflarını da karşılayacak şekilde genişletilebilmektedir.

Büyük şirketlerin üretmiş oldukları özellikle gıda türündeki tüketim maddelerinin içeriğini ve kalitesini bozmaya yönelik kötü niyetli ve kasıtlı hareketler halkın sağlığını doğrudan etkilediği için satışların büyük oranda düşmesine ve dolayısıyla şirketlerin önemli zararlara uğramasına neden olmaktadır. Terörist faaliyet, böylece, taşıdığı amaç üzere hem halkı sindirmekte hem de hedef aldığı şirkete büyük zararlar vermektedir. Bu gibi tehlikelere karşı verilen teminatlar, çok geniş anlamıyla, uğranılan tüm mali zararları karşılamakta (satışların düşmesinden

doğan zarar, uğranılan imaj kaybını düzeltmek üzere yapılan masraflar - rehabilitation costs - v.s.), istenildiği takdirde ise olay sırasında şirketlerin istihdam ettiği danışman ve uzman personel için yapılan masraflar da teminat kapsamına alınmaktadır. Burada üzerinde önemle durulması gereken bir husus, "tüketici terörizmi" olarak adlandırılan ve terörist faaliyetlerin verdiği zararları karşılamaya yönelik poliçelerin sadece siyasi amaçlı değil, toplumun sağlığını bozmaya yönelik tüm kötü niyetli hareketlerin, örneğin bir ruh hastasının eyleminin de sonuçlarını kapsıyor olmasıdır.

Politik ve Ticari Riskler itibarıyla en tehlikeli bölgeler Güney Amerika, Güney Afrika ve Orta-doğu ülkeleri olmakta, riskin doğası nedeniyle yanlış bir fiyatlandırma yapmamak için bu bölgelerdeki her bir ülke, içinde buldukları siyasi şartlar ve geçmiş tecrübeler gözönünde bulundurularak değerlendirilmektedir.

1990'lı yılların başına kadar Politik ve Ticari Risklerin reasüransında genel görünüm sadece Devlet tarafından organize edilmiş resmi kuruluşların reasürans kapasitesi sağlamasıydı ve bu durum özel reasürans şirketlerinin bu alanda gelişmesini engellemekteydi. Hükümet "reinsurance of last resort" yani reasürans veren son mercii olduğu için, bugün özel reasürans şirketleri tarafından verilen fiyatlardan daha yüksek fiyatlar uygulamaktaydı. Amerika Birleşik Devletleri ve İngiltere'de ise özel reasürans şirketleri 1980'li yıllardan itibaren bu tip risklerde reasürans kapasitesi sağlamak üzere Hükümetleri tarafından teşvik edilmişlerdir.

Özel reasürans şirketleri bu tip risklere teminatı sağlamaya başladıktan sonra her biri kendi tecrübesine ve bilgi birikimine da-

yanarak Politik veya Ticari nitelikte olan Riskler üzerinde yoğunlaşmışlardır. Örneğin Munich Re, Swiss Re ve Kıt'a Avrupası'nın büyük reasürans şirketleri sadece ticari riskler üzerinde yoğunlaşırken, Lloyd's reasürans underwriter'ları ve bazı büyük İngiliz reasürans şirketleri yalnız politik risklere reasürans teminatı vermekteydiler. İçinde bulunduğumuz 1990'lı yıllarla birlikte artık büyük reasürans şirketleri her iki tip risk için de reasürans kapasitesi sağlamaktadırlar.

Ülkeler arasında sermaye akışının, rekabetin engellenmediği, bilgi teknolojisinin etkili bir şekilde kullanıldığı bir ortamda özel şirketlerin sağlamış olduğu reasürans kapasitesi elbetteki gelişecektir ve zaten günümüzde Politik ve Ticari Risklerin sigorta ve reasürans piyasaları sağlıklı bir şekilde gelişmektedir.

REINSURANCE  
Haziran 1994

*NOT: REINSURANCE Dergisinin Technical Report Eki'nde, Political Risk başlığı ile yer alan bu yazı London Insurance and Reinsurance Market Association "LIRMA" kaynaklarından derlenmiştir.*

## Sanatseverlere Duyuru

**M**illî Reasürans T.A.Ş. Genel Müdürlük kompleksi içerisinde yer alan Sanat Galerisi Sevinç Hadi-Şandor Hadi'nin "Millî Reasürans T.A.Ş. Genel Müdürlük Binası, Yan Tesisleri, İş ve Ticaret Merkezi Mimari Projeleri" Sergisi ile 12 Ekim 1994 tarihinde açılmış bulunmaktadır.

Ünlü ressamlarımızdan Orhan Peker ve İlhan Berk'in resimlerinin de 1994 yılı içerisinde sergilendiği Sanat Galerisi'nin 1995 yılı programı şu şekilde tespit edilmiştir:



**Leopold Levy Gravür Sergisi**  
6 Ocak - 31 Ocak 1995

**Bülent Erkmen Grafik Sergisi**  
3 Şubat - 26 Şubat 1995

**Necmettin Özlü Resim Sergisi**  
3 Mart - 26 Mart 1995

**Selçuk Demirel Resim Sergisi**  
31 Mart - 29 Nisan 1995

**S.Saim Tekcan Resim Sergisi**  
5 Mayıs - 27 Mayıs 1995

**M.S.Ü. Öğrencileri Seramik Sergisi**  
2 Haziran - 18 Haziran 1995

Genel Müdürlük Binası'nda bulunan Sanat Galerisi, Salı ilâ Cumartesi günleri 11.00-19.00 saatleri arasında sanatseverlerin ziyaretine açık bulunmaktadır.



# Yabancı Basından HABERLER

## *Karada Savaş Teminatı*

**1** 930'lardaki İspanya İç Savaşı, bir savaş durumundan doğacak tazminat taleplerinin birarada toplanması sonucu meydana gelebilecek büyük hasar potansiyelini ortaya koymuştur. Sigortacılar, o dönemde bu hasarları karşılayacak yeterli mali kaynakları olup olmadığını sorgulamış ve bu hasarların bizzat hükümetlerce karşılanması gerektiğini savunmuşlardır. Bu nedenle, o dönemden bugüne, karadaki harp rizikoları için teminat verilmemesi bütün sigortacılarca kabul edilmiş bir uygulama olmuştur.

İngiltere'de, bu uygulama, o günlerden bu yana varlığını sürdürmüş olan "The Waterborne Agreement" adlı bir anlaşma belgesi ile somutluk kazanmış olup, anlaşmanın adı da hangi hallerde savaş teminatı verilebileceği hakkında bir fikir vermektedir. Buradaki temel düşünce, tek tek gemiler ve yüklerinin, aralarındaki uzaklıklar gözönüne alındığında, çok daha kolay yönetilebilir rizikolar olmasıydı ve aynı düşünce biçimi hava taşıtlarına da uygulanmaktadır.

Karada savaş rizikoları için teminat vermeme prensibi, bugün artık bu ölçüde evrensel nitelikte değildir. Fransız piyasasında, daha geniş bir teminatın verildiği

durumlar olmuştur. Burada teminat, malların karadaki nakliyatı ya da deniz ve kara taşımalarının birleşimi ile sınırlı tutulmuştur. Fransız piyasasınca sunulan kuvertür, teminatın süresi bakımından "Waterborne Agreement" ile aynı ruh ve uygulamayı korumaktadır. Bu bakımdan, teminatın ancak malların ilk taşıma aracına yüklenmesiyle başlaması ve varma yerinde malların teslimi ile sona ermesini kabul ederek nakliyat yük savaş klotlarını taklit etmektedir. Varma yerinde azami 15 günlük bir teminat verilmekte ve taşıma süresi, niteliği ne olursa olsun, 30 günle sınırlandırılmaktadır. Savaş teminatı tek başına satın alınamamakta, ancak taşıma rizikolarını temin eden poliçeye ek olarak

verilmektedir.

Konuya daha geniş bir bakış açısı, karada sadece taşıma ile sınırlı olmayan savaş rizikoları teminatı veren bir poliçeyi pazarlayan Stockholm'deki Skandia International'ın Özel Rizikolar Departmanı tarafından getirilmektedir. Bu teminatın tipik alıcıları dışsatımcılar, taşıma araçları, ticari eşya alım-satımcıları ve çok uluslu şirketlerdir. Sigortalanan menfaatler, olağan olarak karada nakliyatı yapılan, taşıma araçlarında ya da depolarında, bazı hallerde de fabrikalarda bulunan mallar veya stoklar olmaktadır. Çok uluslu şirketler, belirli yerlerdeki depo stokları için de teminat alabilmekte ve bu teminat genellikle yıllık bir poliçeyle sağlanmaktadır. An-



cak, poliçe süresi, koşullara bağlı olarak bir haftadan bir yıla kadar değişebilmektedir. Bu teminat 1984'den beri verilmekte ise de, talep ancak son zamanlarda artış göstermiştir. Skandia'nın Özel Rizikolar Departman'ı yöneticisi Staffan Sahlin bu durumu iki etkene bağlamaktadır: Bunlardan biri dünyanın, belirsizliği arttıran bir istikrarsızlık içine gittikçe daha fazla girmesi, diğeri de iş hayatının daha uluslararası bir kimlik kazanması ve yatırım bankaları gibi fon sağlayan kuruluşların, karşılaşılan rizikoların bilincinde olarak, karada savaşın neden olacağı kayıp ve hasara karşı teminat aramalarıdır.

Skandia, dünyadaki olayları dikkatle izlemek durumunda olup eldeki bilgiler ışığında, belirli bölgelerde daha fazla riziko üstlenmeyi durdurabilir, ancak bu, bir çatışma halinde mevcut savaş rizikosu teminatlarını iptal edeceği anlamına gelmemektedir.

Skandia, yığılmaları ve riziko birikimini kontrol için en gelişmiş bilgisayar sistemlerini kullanmaktadır. Bu yöntem, uluslararası ticaret yapan şirketler için gittikçe daha değerli ve önemli olacağına inanılan bir teminat biçiminin sağlanması için yaşamsal bir nitelik taşımaktadır.

Bununla beraber, Skandia, bu izleme sürecinin iyi işlemesi için, riziko birikimi hakkında anında bilgi akışına ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle, poliçede sigortalının, mallarının hareketi ve yerleri hakkında sürekli ve tam bilgi vermesi şart koşulmaktadır. Kapasite sınırlı olup bazı hallerde derhal temini mümkün olmamakta, ancak ne zaman temin edilebileceği hakkında bilgi vermek mümkün olabilmektedir. Limitler sıkı bir biçimde uygulanmakta ve müşterilere ancak kapasite var ise teminat alabile-

cekleri söylenerek herhangi bir savaş durumu ortaya çıkmadan teminat alınmasının önemi vurgulanmaktadır.

Standart poliçe sadece savaş muhataralarından değil, terörizm, zorla tutma, elkoyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma, terkedilmiş mayınlar ve diğer savaş silahları, grev, kargaşalık ve halk hareketlerinden ileri gelen fiziksel zıya veya hasarı da temin etmektedir. İstisnalar ise nakliyat sigortacısının aşına olduğu hususlar olup gizli kusur, gecikme ve seferin alıkonulmasından bir nükleer savaş silahının düşmanca bir amaçla patlatılmasına kadar uzanmaktadır.

Poliçeler münferit olarak vermekle birlikte, bazı müşterilerin bütün sevkiyatları için bir Açık

Kuvertür temin etmek de mümkün olabilmektedir. Böyle durumlarda, yürürlük süresi içinde güvenlik açısından ortaya çıkabilecek değişikliklere karşı poliçede bir fesih klozu yeralacaktır. Taşınması başlamış mallar için teminat devam edecek, fesih klozu sadece daha sonraki taşımalara ilişkin fiyat ve şartların ayarlanmasına olanak sağlayacaktır.

Dünyadaki olaylar, Skandia'ya, 1989'dan bu yana ağırlık vermeye başladığı karada savaş sigortasını pazarlamada yardımcı olmaktadır. Körfez savaşı ile eski Yugoslavya'daki iç savaş, teminatın gerekliliği bilincini geliştirmiş ve talebi kamçulamıştır.

REINSURANCE  
Haziran 1994

## *Sigortacılıkta Sahtekârlığa Karşı Mücadele*

**I**ngiltere'de sigortacılık, dürüstlük ve doğruluk prensipleri üzerine kurulmuş bir sektördür ve özellikle günümüz toplumunda biz sigortacılar sahtekârlık suçlarının önlenmesinde önemli katkıları olan kişiler olarak görülmekte ve bunun yanı sıra, sigortalı kişilere, ödemiş oldukları primlerin sahtekârları besleyen bir kaynak olmadığını göstermekteyiz.

Sigortacılık sektöründe sahtekârlığa ve dolandırıcılığa karşı mücadelede atılmış en önemli adım, sigorta piyasasının kendinden gelmiş ve **CLUE UK** (Comprehensive Loss Underwriting Exchange) adında, tüm hasarların depolandığı bir **Bilgi Bankası** kurulması fikri ortaya atılmıştır. Sigortacılar ve hasarla uğraşan kişiler sahte ve mükerrer hasarların ortaya çıkarılmasında bu Bilgi Bankası'nı kullanabileceklerdir. Halihazır-

da, sigorta piyasasındaki büyük şirketler Bilgi Bankası'na gerekli bilgiyi vermeyi kabul etmişlerdir ve bu sistem 1994 Eylül ayında "Bina Muhteviyatı" konusunda, daha sonra 1995 Nisan ayında "Motorlu Kaza" branşında işlemeye başlamaktadır.

Sahtekârlık, gün geçtikçe büyüyen sosyal bir mesele olarak algılanmakta ve şu anda sektöre yılda 400 milyon Sterlin'e malolmaktadır. Elimizde kesin rakamlar olmamakla birlikte sahte hasarların bu kadar yüksek düzeyde seyretmesi yeni bir olay değildir. Önceki yıllarla bir mukayese yapıldığı takdirde bunun bir gerçek olduğu görülebilecektir. Bizim şu anda yapmamız gereken, İngiliz toplumunda son on yılda meydana gelen sosyal değişikliklerin analizini yapmak ve sigorta endüstrisindeki değişikliklerle sosyal değişiklikler arasında bir ilişki kurmaktır.

1980'li yıllar süresince toplum daha zenginleşmiş, ev sahibi olan kişi sayısı artmış, bazı ailelerin iki hatta üç arabası olmaya başlamış ve borçlanma adeta bir milli eğlence haline gelmiştir. Toplumdaki bu maddiyatçı görünüm, dürüstlük ve halinden memnun olma gibi temel ve geleneksel değerlerin hor görülmesi, diğer taraftan başkalarının elindeki kiskanma duygusunun gelişmesine neden olmuştur. Böylece bireyler için diğerlerinden geri kalmamak demek, maddi değerlere her ne pahasına olursa olsun borçlanarak, hırsızlık yaparak veya düzmece ya da şişirilmiş sigorta hasarları yoluyla sahip olmak demektir. Biz şu anda maddiyatçı ancak, aynı zamanda haklarımız konusunda geçmişe göre daha uyanık bir toplum haline gelmiş bulunmaktayız.

Sigorta piyasası, toplumdaki bu değişikliğe asgari düzeyde bir ilâve prim karşılığında çok daha geniş teminatlar vererek tepki vermektedir. Aslında sigortalıların talebini tatmin etmek amacıyla sigortacılar tarafından gösterilen bu çabanın çoğu yersiz olmaktadır. Acaba sigortalı kesim gerçekten böylesine geniş teminatlara ihtiyaç duymakta mıdır? Genel olarak cevaplamak gerekirse her halde Hayır.

Sigortacılar, piyasadan daha fazla pay kapmak uğruna köklü prensiplerini terk etmiş olduklarının farkına ileride varacaklar ve ayrıca, sahtekârlığın sürpriz olmayan bir şekilde artmış olduğunu da görebileceklerdir. Örneğin bir sigortacı, yeni boyanmış duvarlarla renk bakımından uyumsuz halinin üzerine boya kabının bilerek döküldüğünü nasıl ileri sürebilecektir?

Bütün bunlar, hasarların daha çabuk ödenmesi kavramını geliştiren güçlü pazarlama politikasıyla tamamlanmış, şikayetler

her zaman için tam bir gönül rızasıyla halledilmiştir. Gerçi kısa vadede şirketlerin kârlarında herhangi bir azalma olmamıştır. Şirketler bu arada tasarrufa gitmişler ve müşterilerle temasta aralarında var olan mesafeyi kapatmak amacıyla giderek daha gelişmiş teknoloji kullanmaya başlamışlardır. Acaba bu durum sigortacının kendi piyasası ile olan yakınlığını kaybetmesine neden olmuş olabilir mi?

Tüm bu unsurlar kolektif olarak sigortacılıkta sahtekârlığı besleyen zemini oluşturmaktadır.



1980'li yılların sonundan başlayan ve 1990'lı yılların başına kadar geçen dönem içinde sigortacıların karşı karşıya geldikleri sorunlar çok açık bir şekilde ortadadır: Şirketlerin kârları önemli ölçüde erozyona uğramış ve bir takım gözler, eleştirici bir şekilde, hasar ödemeleri için harcanan paranın miktarı üzerine çevrilmiştir.

Sigorta şirketleri kendi kabuklarına çekilmek durumunda kalmışlardır. Bir kısım sigortacılar daha geniş teminat verme sendromunu hâlâ yaşamakla birlikte sigortalılar, piyasanın daha fazla bölünmesi ve artan muafiyetler nedeniyle dar teminatları tercih etmeye başlamışlardır. Bu durum, exposure'un daralması sonucunu doğurmuştur.

Herne kadar muafiyetlerin art-

masının sahtekârlığı caydıracak bir önlem olduğu ileri sürülse de bu doğru bir düşünce değildir. Sahtekârlar, sonuçta bir maddi kayba uğramamak amacıyla hasarların nominal değerlerini arttıracaklardır. Diğer taraftan dürüst hareket eden sigortalılar uğramış oldukları gerçek hasarlara yüksek muafiyetler uygulandığında haklı olarak sinirleneceklerdir. İnsanlar rahatsız edici bu yüksek muafiyet faktörünü ortadan kaldırmak amacıyla hasarı olduğundan fazla göstermek gibi yanlış bir harekete adeta zorlanmaktadırlar.

Acaba sigortacı, muafiyet olmaksızın normal bir teminatı verip bu teminatı uygun bir şekilde fiyatlamaya gitmemeli midir? Sigortayı alan kesim açısından, bir hasar meydana geldiği takdirde, muafiyetsiz bir teminat, ucuz fakat yüksek muafiyetli bir teminata göre mutlaka tercih edilen olacaktır.

CLUE olarak adlandırılan girişim, sigortacılık sektörü için iyi olmakla birlikte sigortacılar, yazmakta oldukları rizikolara yakın olup olmadıkları konusunda izlenmeye devam edilecektir. Bununla, söz konusu rizikonun moral ve fiziki tehlikelerinin sigortacı tarafından değerlendirilebilmesi için tam ve doğru bilginin sigortacıya verilmesi gereği ifade edilmektedir.

Sahtekârlık çok kötü bir sosyal olaydır ve sigortacılar, gerek bir işi elde etmek, gerek ellerindeki işi tutabilmek için şu anda kullanmakta oldukları iş metodlarını yeniden gözden geçirerek sahtekârlığa karşı kapıyı kapatma konusunda önemli bir konuda bulunmaktadırlar. Direkt sigortacılar, bunun, selektif pazarlama yöntemleri ve daha gelişmiş teknoloji vasıtasıyla müşterilerle daha yakın ilişki içerisine girerek mümkün olabileceğini ileri sürmektedirler. Piyasada



faaliyet gösteren diğerleri ise gelişme ve kendi sigortalıları hakkında bir bilgi oluşturma meziyetlerini kaybetmişlerdir. Sigortacıların müşterilerle daha yoğun teması ve daha önemlisi onlar hakkında bilgi sahibi olmayı sağlayacak yeni sistemler geliştirmesi lehte bir faktör olacaktır. Şu anda var olan boşluğun uçuruma dönüşmeden kapatılması gerekmektedir.

Nihayet, sigortacılıkta sahtekârlığı önlemek amacıyla yapılmakta olan faaliyetlerin bizzat sektör içinden gelmesi

çok iyi karşılanan bir harekettir ve kesinlikle zaafa uğratılmamalıdır. Ancak, diğer taraftan, sigortalılar ve muhakkak ki hasar idaresinde bulunan kişilerin zihninde, bütün sigortalıların sahtekâr olduğuna dair bir düşüncenin yavaş yavaş da olsa yer etmemesi gerekmektedir; bu düşüncenin yanlış olduğu açıktır ve yapılması gereken, arada makul bir denge kurabilmektir.

CII JOURNAL  
Mart 1994

çeklerinde benzerlikler bulacaksınız.

Amerikan Reasürans Birliği, ya da kısaca RAA, 1980 senesinden beri Birleşik Devletler'deki reasürans kuruluşları hakkında bilgi toplayarak istatistikler hazırlamaktadır. A.B.D.'deki sedan şirketlerin şimdilerde en güvenilir reasürörlerde aradıkları özellikleri açıkça ortaya koyan birkaç önemli karşılaştırma yapmak istiyorum.

Nitelikli reasürörlere kaçışı anlayabilmek için RAA'ya bilgi veren reasürans şirketlerindeki değişimlere sadece bir göz atmak yeterli olacaktır. 10 sene önce 77 reasürans kuruluşu RAA'ya neticelerini rapor ederken, bu 77 şirketten halen sadece 39'u bu işlemleri sürdürmekte, 38'i ya tamamen piyasadan çekilmiş veya açık pazar işleriyle artık aktif olarak ilgilenmemektedir. Piyasadan çekilenler arasında sigorta şirketlerinin reasürans departmanları ile bazı yan kuruluşlarını sayabiliriz. Bunlardan bazıları, portföylerini satar veya başka portföylerle birleştirirken, bir çoğu da ya borçlarını ödeyemez (insolvent) duruma düşmüş veya yeni iş yazmayıp eski işleriyle iktifa ederek bunların sona ermesini (run-off) beklemektedirler.

Sonuç olarak, son 10 senelik sürede reasürans satın alma alışkanlığı değişerek, tercih, uzun sürede parlak geçmişe sahip güvenilir reasürörler lehine gelişmiştir. 10 sene önce, aralarında Mission, Transit Casualty, Ideal Mutual, Integrity ve Midland ve daha birçoklarını sayabileceğimiz oldukça yüksek ses getirmiş bir dizi iflâs olayları meydana gelmişti. Bunların nedenleri ve daha sonra gündeme gelen reasürörlerin dikkatlice seçimi gibi konularda detaya girmem elbetteki gerekmez. Reasürans piyasası, bu döneme kadar halk tarafından pek bilinmeyen oldukça

## *Reasürör Güvenilirliğinin Finansal Açıdan Değerlendirilmesi*

**B**ugün burada 10 sene kadar önce şiddetli tartışmaların odak noktası olan bir konuyu ele almaktan mutluyum.

Görüşlerimin, endüstrideki sedan şirketler, devlet sigorta departmanları, federal yasa koyucuları, analistler, rating kurumları ile muhasebeciler ve aktüerler gibi birçok kurumun, reasürörlerin gelecekteki yükümlülüklerini karşılayıp karşılayamayacaklarını önceden tayin edebilme konusunda halen üzerinde çalışmakta oldukları değişik yaklaşımlara ışık tutmasını umuyorum. Büyük bir direkt reasürans şirketinin mensubu olarak, 'bir reasürörü değerlendirirken kantitatif (nicel) analiz kadar, belki de ondan daha fazla, kalitatif (nitel) bakış önemlidir görüşümdedir. Bu iki farklı ölçü ayrı ayrı değerlendirilmelidir; zira, bir reasürörün yükümlülüklerini karşılama konusunda öncelikle finansal yeteneğinin bulunması, ikinci olarak da bu konuda istekli olması gereklidir. Bir reasürörün yeteneği nispeten ölçülebilir. Yükümlülüklerini karşılama konusunda istekli olup olmaması ise, zaman

testi dışında ancak birkaç testin tam olarak ölçebildiği kalitatif bir özelliktir. Sedan şirketlerin finansal güçleri, her zaman reasürörlerinin finansal zayıflıklarıyla değil, ödemelerindeki gecikmeler veya teminatları temelden reddetmiş olmalarıyla da test edilebilmektedir. Çoğu kez gözardı edilmiş olan bu husus son 10 senede ağırlık kazanmıştır.

Reasürörleri değerlendirirken geçmiş finansal verilerin kullanılması konusundaki görüşlerimi özellikle belirtmeden evvel, Birleşik Devletler reasürans endüstrisini oluşturan şirketlerdeki değişikliklerden kısaca bahsetmek istiyorum. Şimdi anlatacağlarım, finansal güvenilirliğin ne olduğu konusunda sedan şirketlerin gittikçe artan bir biçimde göstermekte oldukları hassasiyeti ortaya koymaya yarayacaktır. Ayrıca, reasürans satınalma konusunda bir çığır açan, uzun-sürelili ilişkilerin neden önem kazandığını daha iyi anlayabileceksiniz. Görüşlerim herne kadar Birleşik Devletler'deki sigorta ve reasürans endüstrisiyle ilgiliyse de, şüphesiz her ülkenin ger-

sakin bir endüstri idi. Sedan şirketlerin, reasürörlerin finansal açıdan uygunluk ve dürüstlüklerini değerlendirmek üzere sonradan güvenlik komiteleri tesis etmelerine şaşmamak gerekir. Reasürans, yönetim kurulu toplantılarının vazgeçilmez konusu haline gelmiştir. Bu akım, reasürans devretme işini geniş ve uzun bir dönemde güvenilir reasürörlerden yana hızlandırmıştır.

Birleşik Devletler reasürans endüstrisinde 10 sene önce yazılan net primler 7 milyar Amerikan Doları idi. O zamanlar bu primin % 35'i 5 büyük direkt reasüröre devredilirken, şimdilerde yine bu 5 büyük şirket, 14 milyar \$ olan net reasürans priminin % 50'sinden fazlasını almaktadır. Gördüğünüz gibi, 10 senede, 5 büyük direkt reasürans şirketinin prim hacmi üçe, reasürans primi ise 7 milyardan 14 milyara çıkarak ikiye katlanmıştır. Buna başka bir açıdan (muhasabeleşen prim açısından) bakacak olursak, bu 5 şirket ortalama 5 milyar \$, yani endüstri primindeki 7 milyar \$'lık artışın üçte ikisi kadar prim muhasabeleşirmişlerdir.

Aynı dönem boyunca, bu 5 şirket primlerinin % 200 büyümesini zevkle izlerken, sigorta endüstrisine karşı yükümlülükleri de, özkaynaklardaki % 300'lük bir büyüme ile kendini belli etmiştir. Benzer sonuçlar, bu derece çarpıcı olmamakla beraber dünya sıralamasında ilk 10'a giren reasürörlerin incelenmesiyle de görülebilir.

10 sene önce, reasürans, bu endüstriye yakın olanlar için dahi biraz gizemli olmakla beraber, SEC (Securities and Exchange Commission), Kongre, muhasabe ve düzenli bilgi sağlama esaslarını tesbitten sorumlu olanlar için ise oldukça yüzeysel idi. Evet, şimdi bunların hepsi değişmektedir. Halkı/Sigortalıları koruma ve yükümlülük karşılama

yeterliliklerini güçlendirme çabaları, endüstrinin her kolunda üstlenilmektedir. Muhasebeciler, aktüerler, yasa koyucular, rating kurumları, federal hükümet ve SEC bunlardan sadece birkaçı olmaktadır. Bunların çabaları, gerek genel sigorta endüstrisini gerekse de özel reasürans konularını ilgilendirmektedir. Finansal reasürans hakkındaki son 'accounting' bildirimleri, bilanço zararlarını önleme çabalarının örnekleridir. Hasar rezervleriyle ilgili aktüeryal fikirler ise, brüt devredilen ve net rezervleri değerlendirmekle ilgili talepleri karşılamak üzere ortaya atılmıştır. Bir aktüerden, aynı zamanda reasürans tahsilatı, finansal reasürans işlemleri ile hasar rezervlerinin belgelendirilmesiyle ilgili bulacağı her konuda fikir üretmesi beklenilmektedir.

Şimdilerde, şirketlerin minimum sermaye yerine üzerlerinde taşıdıkları sigorta/reasürans ve yatırım risklerine karşılık olarak sermaye tesislerini öngören 'Risk Based Capital (RBC)' Birleşik Devletler sigorta endüstrisinde en çok kullanılan deyim haline gelmiştir. Sigorta Komisyoneri Ulusal Birliği (NAIC) tarafından da son zamanlarda benimlenen yasa modeli olmasına rağmen, her bir rating kurumu, halen uygulanmakta olan geniş kapsamlı finansal değerlendirme testlerini tamamlayıcı mahiyette ayrıntılı RBC modelleri geliştirmektedir. Son senelerde ortaya çıkarılan finansal analiz yöntemlerinde fevkalâde artış olduğu herkesce bilinmektedir. Ayrıca, çok sayıda sigorta ve reasürans kuruluşu, muhasbeciler, yasa koyucuları, rating kurumları ve daha birçokları tarafından alenen dağıtılmakta olan finansal bilgiler yüksek miktarlara ulaşmıştır. Sayısız bilgisayar verilerinin içerdiği bu bilgilerin elden ele dolaşarak korkunç miktarlarda

heba edildiği düşünülecek olursa, 'kağıtsız topluluk' diye adlandırılan bu çağ öncesine kıyasla, kuşkusuz, pek çok ağaç yok edilmiştir.

Yasal yönetmeliklerdeki son değişikliklerin çoğu ile yukarıda değinmiş bulunduğum çeşitli grupların çabaları, genelde önemli değere sahip son derece gereksinim duyulan hususlar olmaktadır. Bu faaliyetlerin çoğunun, endüstrideki uygulamaları şiddetli bir şekilde eleştiren çeşitli federal kurumlarca yürütülmüş bir dizi denetimlere karşı bir tepki olarak ortaya çıktıkları sonucuna varmak son derece doğaldır. Bugünkü konumuza uygun birkaç noktaya dikkat çekmek yerinde olabilir. Yasal öneriler ve sermaye arttırımı taleplerinin fazlalığına neden olan federal müdahalelerin tehdidi altında aşırı tepki olasılığı söz konusudur.

Her endüstride olduğu gibi, yeni yasalar ve resmi muhasabe bildirimlerinin tam sonuçlarının ortaya çıkması için yeterli bir zaman geçmesi gereklidir. Birleşik Devletler'de gayrimenkullerle ilgili vergi yasasındaki değişiklikler sonuçta bu piyasanın çökmesine neden olmuştur. Bu da ekonomik gerilemeyi kamçılıyarak, tasarruflar, ikrazat ve hayat sigortacılarının finansal olanaklarını menfi yönde etkilemiştir. Bu oldukça aşırı bir benzerlik olmakla beraber, şimdilerde yapılmakta olan reformların sonuçları ancak belirli bir zaman sonra ortaya çıkacaktır.

Finansal güvenilirliğin bu yeni boyutlarından beklenen talebi karşılamak üzere piyasalarda yeterli bir sermaye arzının var olup olmadığı henüz belli değildir. Devamlı olarak, hali hazırdaki sermayenin tam olarak kullanılmadığından söz edilmektedir. Bazı reasürörler şimdiki sermaye yapıları nedeniyle güvenilir bu-

lunmakla birlikte, bunların yatırımcıları ve hissedarları bu yüksek riskli iş karşılığında, doğal olarak, uygun bir kâr marjı beklemektedirler. Bu tip baskılar, son zamanlarda piyasadan silinen 38 reasürörün kaderine benzer bir duruma dahi yol açabilir. Her şekilde, finansal değerlendirme açısından yeni teknikler ile yasal değişikliklere daha fazla önem verilmesi nedeniyle aldatıcı yorumlar ve sonuçların kolayca ortaya çıkması olasıdır. Reasürörleri değerlendirirken bu tip kantitatif veri kullanımı ile ilgili özellik arzeden konulara bizden değineceğim.

Evet; reasürans piyasasının şimdiki durumu hakkında neler söylenebilir? Elimizdeki istatistikler, uzun süreli parlak deneyime sahip daha güvenli reasürörler lehine sürekli bir değişim olduğunu ortaya koymaktadır. Daha detaylı bilgi RAA'ya rapor veren şirketlerin son finansal neticelerinden elde edilebilir. Performans konusunda geleneksel bir ölçüm olan 'ortak rasyo' (combined ratio)'lara bakıldığında bazı reasürörler en mükemmel dönemlerini yaşamaktadırlar. % 100'ün altında seyredenlerinden % 103'e kadar bir dizi olumlu 'ortak rasyo'lara rastlamak pek de ender değildir. Bazı reasürörler, takriben 6 sene boyunca gerileyen bir piyasanın olumsuz koşullarını, 1986 ve 1987 gibi en zor seneleri kazasız belasız atlatabildikten sonra, 1993'de daha iyi ortak rasyolar elde etmişlerdir. Birçoğu da son iki sene içinde ürettikleri sermaye fonlarının önemli bir kısmı ile halka açıldıkları için daha fazla kâr elde edebilmek konusunda, doğal olarak, büyük bir baskı altındadırlar. Yüksek hasar oranlarının ıslahını sağlayan finansal reasürans (Finite Risk) türleri yazılmakta ve bunlar her tür olasılıkta gelecekteki yatırım geliri-

ne mahsuben ödendikleri için bu gelirlerde önemli ölçüde bir gerileme söz konusudur ve nihayet, reasürans piyasalarının üçte ikisini kaza işleri oluşturmaktadır.

Bu iş dalındaki oldukça uzun süren hasar gelişim dönemi ile, 'olmuş fakat ihbarı yapılmamış hasar rezervleri (IBNR)'nin tesisinde oldukça önemli ölçüde subjektivite söz konusudur. Bu konu hakkında burada daha fazla ayrıntıya girmek gerekmemektedir kanısındayım...

Sigorta şirketlerine oranla bir reasürörün elindeki orijinal istatistik veriler ile diğer temel bilgilerin ne kadar karmaşık olduğu bilinmelidir. Sigortacılar, poliçe hazırlarken, sigortacılık tekniğine ait tüm detayları toplamak ve değerlendirmek zorundadırlar. Bunlar arasında rizikonun tipi, yeri, büyüklüğü ve yaşı ile yangın bölgeleri, kullanılacak olan uygun tarife fiyatları, coğrafi unsurlar, ürün exposure'ı ve bu gibi hususlar sayılabilir. Bu bilgiler daha poliçe hazırlanırken not edilmekte ve tazminat taleplerinin alınıp dosya açılmasını takiben, tazminat işlemleri sırasında da ek bilgiler toplanmaktadır. Sigortacılar tarafından bir araya toplanan bu çok sayıdaki bilgilerle eldeki istatistik verilerin nitelikleri, ancak, şirketin dahili sistemlerinin mükemmellik derecesi ile sınırlıdır.

Reasüröre gelince, sadece münferit riziko ihtiyari reasüransının bazı formları sigorta sözleşmelerine yakından benzeyen sözleşmelerdir. Ancak bu tip işlerin oranı tüm reasürans işleri içinde fevkalâde azdır. Diğer taraftan, trete reasüransı, mevcut istatistik verilerin izin verdiği ölçüde tutarlı olabilir. Bir reasürör, sadece kendi sistemlerinin mükemmellik derecesiyle değil, aynı zamanda yüzlerce müşterisi ile aracılardan temin edebildiği istatistiklerin niteliği ile de ba-

ğımlıdır. Reasürörü kısıtlayan diğer önemli bir faktör de, bir tretenin, portföyün bir sigorta branşına ait tek bir dalı kapsayabileceği gibi, tüm bir portföyü de içerebilmesidir. Bir trete, kotpar, eksedan, hasar fazlası, katastrof, munzam hasar fazlası, stop loss veya şimdilerde kullanılmakta olan veya belki de henüz tasarlanmamış herhangi başka bir türde olabilir. Açıkça, bir reasürörün, sigortacınıninkine benzer herhangi bir şekilde istatistik bilgileri toplaması, elde etmesi ve bunları kaydetmesinin pratik olmayışını anlamak oldukça kolaydır. Ancak, reasürörler de yasa gereği ve halkı/sigortalıları bilgilendirme açısından sigortacılarla aynı şartlara tâbidirler. Ayrıca, hem kârlı iş yazmak, hem de uygun hasar karşılıkları tesis edebilmek için yeterli bilgileri edinmek zorundadırlar. Bu nedenle, bu şartları yerine getirebilmek için, özellikle de kaza hasar fazlası ve katastrofik exposure'lar açısından oldukça önemli bir çaba harcanmaktadır. Hasar fazlası sözleşmelerinin istatistikleri iyi tutulmakla birlikte, bu, çoğu zaman, bir reasürörün amaçları doğrultusunda yapılmaktadır. Özellikle trete reasüransında tahminlere güvenmek hâlâ yaygın bir uygulamadır.

Reasürör açısından, herne kadar hasar fazlası tretelerde istatistik bilgilerin elde edilip işlenmesi daha kolay olmaktaysa da, bir reasürörün güvenilirliğinin tesbitinde bazı faktörlerin dikkate alınması gereklidir. 25, 30, 35 ve hatta daha uzun senelere yayılabilen excess hasarları uzun süreli oldukları için yüksek hasar gelişiminden önemli ölçüde etkilenmektedirler. Örneğin, 1960'lı senelerin asbest hasarlarıyla ilgili olarak halen dahi yeni hasar ihbarları gelebilmektedir. Şimdiki yönetimler, kendilerinden öncekilerin plase ettikleri

reasüranslar dolayısıyla müflis reasürörler, toplanamayan bakiyeler, anlaşmazlıklar ve tahkim işlemleri gibi sorunlarla uğraşmak zorunda kalmaktadırlar. Excess hasar istatistikleri, sigortacıların ellerindeki istatistiklere kıyasla büyük ölçüde güvenilir olma özelliklerini de kaybetmektedirler. Dilimler yükseldikçe buna bağlı olarak kredibilite azalmaktadır. Senelerce ortaya çıkmamış veya rapor edilmemiş çok büyük bir, iki hasarın excess istatistikleri üzerindeki olumsuz etkisi korkunç boyutlara varabilmektedir. Son senelerde sigortacıların kendi saklama paylarını önemli ölçüde arttırmış olmaları nedeniyle teminatları artık daha yüksek seviyelerde başlayan reasürörlere yapılacak hasar ihbarlarının daha da gecikeceği kuşkusuzdur. Bu da kredibilitiyi daha da düşürerek kararsızlığı arttıracaktır. Nihayet, ekonomik olsun, sosyal olsun enflasyonun olumsuz etkisi excess dilimlerini iki kez vuracaktır. Sadece saklama payına isabet etmiş hasarlar büyümekle kalmayıp, bu paya isabet etmemiş olan hasarlar da enflasyonun etkisi dolayısıyla saklama payını aşacaklardır.

Bu olumsuzlukları göz önüne alarak, reasürörün güvenilir bir 'olmuş fakat ihbarı yapılmamış hasarlar (IBNR)' karşılığı tesis etme gibi karmaşık külfetini bir düşününüz. Belirli bir kaza senesinin tam olarak gelişmesini bekleyip ödeme yapılabilmesi için belki de 3, 4 ve hatta 5 'piyasa dönemi'nin geçmesi gerekecektir. Bugünkü yorumlarıma son vermeden önce, doğal olarak, sizlere bir reasürörün güvenilirliğinin değerlendirilmesi konusunda bazı rehber bilgiler verebilmiş olmayı umuyorum. Uzun süreli bir finansal ortak konusunda rahatlık sağlamadan, hangimizin birkaç piyasa dönemine sabır gösterebileceğimiz hususunda

kuşkuluyum!

Geçmiş verileri değerlendirirken ortaya çıkan eksiklikler hakkında elbette saatlerce konuşabilirdim. Sadece senelik hesapların doğasındaki kısıtlamaları anlatmak ve bunlarla ilgili iş dalları hakkında bilgi vermek veya prorate ve excesslerin (bölüşmeli ve bölüşmesiz tretelerin) nasıl ortaya çıktıklarını anlatmak tam bir tartışma konusu olabilirdi. Ancak o zaman finansal reasürans (finite risks) ürünlerinin olumsuzlukları deşifre edilebilir, belki de bu konuda bir nazariye dahi geliştirilebilirdi.

Reasürörler, bu ürünleri elbette müşterilerinin bilânço yönetimine yardımcı olmak ve şüphesiz kendi retrosesyonlarını tesis ederken tüm yeteneklerini kullanmak üzere planlamaktadırlar. Burada, senelik hesap düzeniyle ilgili bir hususdan bahsetmek yerinde olacaktır. Bir reasürör, deneyimlerinin büyük bir kısmını tek bir sigorta dalı itibariyle rapor eder. Bu dal, çiftlik veya ev sahiplerinin veya ticari kuruluşların maruz oldukları çok yönlü tehlikeler ile tıbbi ihmal; işveren mali sorumluluğu; umumi sorumluluk; ürün sorumluluğu veya oto sorumluluğu gibi tüm excess reasüranslarını içerebilir. Bir iş dalının böylesine karışık geçmiş deneyimine herhangi bir kantitatif analizin açıklık getirebileceği hususunda da kuşku vardır.

Sonuçta, bir reasüröre ait mali raporların analizi, bazı kalemlerin alenen görünmemesi nedeniyle oldukça zor olabilmektedir. Aslında, bir reasürörün gelecekteki güvenilirliğini önemli bir şekilde değiştirebilecek etkiler senelerce ortaya çıkmayabilir. Burada reasürörün underwriting deneyimlerine değinmek istiyorum. İlgili dilimler, temin edilen limitler, reasürörün net saklama payı, riziko dağılımı ve işin fi-

yatlandırılması çok önemli kelime ve kavramları oluşturmaktadır. Bunlarda meydana gelecek değişiklikler -ki piyasalardaki rekabet veya diğer etkiler nedeniyle devamlı olarak değişmektedirler- elimizde bulunan geçmişe ait verileri gerçekten anlamsız hale getirebilirler.

Önemsenecek derecede yüksek limitlerle veya genişletilmiş kaza excess dilimleri yazmak, bir reasürörü, özkaynakları/hissedarlar fonlarını çok şiddetli biçimde zorlayacağı için, evvelce açıkladığımdan daha da büyük bir kararsızlıkla karşı karşıya getirecektir. Aynı şekilde, yürürlükteki yüksek fiyatlara aldırmaksızın katastrofik teminatın uygunsuzca arttırılması da, rizikoların ekstrem bir şekilde bir araya toplanması durumunda olduğu gibi özkaynakları/hissedarlar fonlarını tehlikeli bir şekilde zorlayacaktır. Veya belki de rekabet ortamını yaratan kuvvetler, disiplinli bir underwriter'ı fiyatların kamçılanması konusunda etkileyebilecektir. Prim hacmi aynen muhafaza edildiği halde exposure'lar önemli ölçüde artacaktır. Ancak, gerçek olan, bu durumların hiçbirisinin reasürörün geçmiş ve hatta şimdiki deneyiminden anlaşılacak olmasıdır. Hatta reasürörün portföyündeki bir değişiklik dahi, mali raporların sınırlı olarak kullanılması nedeniyle genellikle senelerce farkedilmemektedir. Finansal test metodlarının kısa dönemde hiçbir yararı yoktur ve reasürans tekniğinin değişimine bağlı tüm etkilerin ortaya çıkması için çok seneler geçmesi gerekebilir.

Bu konuyu, bir reasürörün finansal açıdan güvenilirliğinin nasıl değerlendirilebileceği konusundaki yorumlarımla bitirmek istiyorum. Öncelikle çok basit olduğuna inandığım güvenilirliğin tarifini yapmalıyız.

**Güvenilirlik, bir reasürörün sözleşmelerden doğan yükümlülüklerinin şartsız olarak yerine getirilmesi demektir.** Evvelce de bahsettiğim gibi, **güvenilirlik, sadece hasarları tazmin etme konusundaki finansal yetenek demek olmayıp, aynı zamanda reasürörün tazmin konusundaki istekliliğini de ifade eder.**

**Ve de gecikmeden ödeme yapmasını ...**

Reasürörün yarattığı güvenilirliğin derecesini tesbit etmek için neler yapılmalıdır? Eldeki tüm kaynaklar ve bilgiler kullanılmalıdır. Birçok şirketin finansal bilgileri değerlendiren resmi veya gayri resmi reasürans güvenlik komiteleri vardır. Geçmiş verilerle ilgili çeşitli olası eksiklikler bulunduğunu vurgulamış olmama rağmen, bunlar, yine de tam anlamıyla analiz edilmelidir. Belki de, bugün buradaki izleyicilerin sayısı kadar çok sayıdaki mali raporlarla ilgili incelemeler ve değerlendirme teknikleri mevcuttur. Bu tarz bir işlemin detaylarını açıklamak gereğini duymuyorum. Bu konuda bir rehber her köşede bulunabilir ve hatta kadronuzdaki muhasebeciler tarafından kolayca açıklanabilir. Bu nedenle, sadece genel bir değerlendirme içinde kritik bulduğum birkaç noktaya değineceğim. **Bir reasürörün özellikle hissedarlar fonu / özkaynakları ve hasar karşılığının yeterli olup olmadığı konusunda önem verilmelidir.** Reasürörün, her çeşit tahvil ve senetle ilgili piyasa değişimlerini ne derece olumlu karşılayabildiği konusuna yatırımda bulunduğu aktiflerinin kalitesi yardımcı olacaktır.

Birleşik Devletler'deki senelik raporların eklerinden biri reasürörlerin retrosesyonlarının bir listesini içermektedir. Bu listenin incelenmesiyle, reasürörün retro-

sesyonlarının güvenilirliği konusunda bir fikir sahibi olunabilir. **Hissedarlar fonu / özkaynaklar, hasar karşılıkları, aktif kalitesi ve retrosesyonel destek** gerek kantitatif, gerekse kalitatif açılardan ölçülebilen birkaç önemli konuyu oluşturmaktadır. Kantitatif analiz olduğunça açıktır. Ancak, hasar karşılıklarının yeterliliği, yatırımların bileşimi ve retrosesyonlarının desteği hakkındaki kalitatif değerlendirme, şirketin fel-sefesi, dürüstlüğü ve itibarı konularına önemli ölçüde açıklık getirmektedir.

Her türden güvenilirlik değerlendirmesinde dikkate alınması gereken başka hususlar da vardır. Rating kurumları zamana dayalı değerli bilgiler hazırlamaktadırlar. Değerlendirmiş buldukları istatistikî verilerin sayısı ve şirket yönetimleriyle yaptıkları kişisel görüşmeler nedeniyle çalışmaları belki de en kapsamlı çalışmalar olmaktadır. Bu değerlendirmeler, daima tüm güvenilirlik değerlendirmelerinin ayrılmaz bir parçasını oluşturmuş ve oluşturmaya da devam edecektir.

Başka türde, özellikle kamuya ait şirketlerle ilgili analist raporları da vardır. Birçok yatırım bankacılık ve araştırma firmaları muntazam olarak bilgi üretmektedirler. Kamuya ait şirketler incelenirken, bunların şirket içi faaliyetlerinin boyutları ile yapıları gözden geçirilmelidir. Holding şirketlerde ise, ortakları tatmin etmek veya borç durumlarına katkı sağlamak üzere reasürörlerden gelecek kâr paylarına, bu şirketlerin ne ölçüde bağımlı olduklarını ortaya çıkarmak konuya açıklık getirmesi bakımından önemlidir.

Ayrıca, SEC'dekiler de dahil olmak üzere denetim görmüş mali raporların okunması ve analiz edilmesi gerekir. Hasar karşı-

lıklarıyla ilgili olarak aktüerlerin görüşleri incelenmeli, ancak, bu görüşleri ortaya koyan aktüerin bağımsız ve itibarlı bir aktüer olup olmadığı konusu üzerinde özellikle durulmalıdır.

Reasürörün bulunduğu ülkeyle ilgili bazı durumlar ortaya çıkabilir. Sosyal, ekonomik ve siyasal kararlılık; yabancı paralar karşısında o ülke parasının dalgalanmaları; yatırım kalitesi ve stabilitesi; sekuritelere çıkardığı yasalar gibi konularda bir değerlendirme gerekli olabilir.

Buraya kadar değindiğim hususlar, belki de, birçoklarınınca kullanılmakta olan metodların bir özeti olabilir. Herne kadar temel görüşlerime bundan sonra yer vereceksem de, buraya kadar sıralamış bulunduğum hususlarda bazı uyarılarda bulunmak istiyorum. Bir reasürörün geçmiş verileri konusundaki kısıtlamalara değinmişim. Bu nedenle, olağan kantitatif bir analizde sonuca ulaşmadan önce bu kısıtlamaların dikkate alınması gereklidir.

Mission, Integrity ya da son 10 sene içinde piyasadan yokolan 38 reasürans şirketi gibi diğer kötü örnekler bir otopsiye tâbi tutulduğunda problem olacağına dair sinyaller belirgin bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Ancak, koroner (şüpheli ölüm olaylarını araştırıp ortaya çıkaran kimse), ölü kaldıracısı yahut da mezar kazıcısı durumuna düşmek için gerekli tüm önlemler alınmalıdır. Hatta bu konuda isteksiz bir reasürörle tahkim yoluna gitmek dahi baş ağrıtıcı bir deneyim olabilir. Güvenilirlik değerlendirilirken, geçmiş verilerin doğaları gereği sahip oldukları kısıtlamalar dikkate alınmak suretiyle hazırlanıp ortaya çıkarılan yeni sermaye modelleri ve diğer kantitatif tekniklere rağmen yine de ek önlemlerin dikkate alınması gereklidir.

Bu da beni göz önünde tutulması gereken kalitatif yöntemlere götürmektedir. Şimdiye kadar bahsettiklerim içinde, doğal olarak, değişik görüşlere ait kalitatif tahminler bulunmaktadır. Bahsolunan kalitatif kriteryanın aşağıdaki değerlendirmesinin, bu yöntemin kredibilitesine en büyük katkıyı sağlayacağına inanıyorum. Bir reasürörü seçerken, en büyük sorumluluğun sedan şirkete ait olduğunu aklınızdan çıkarmayınız.

Reasürörlerin, uzun süreli başarılı bir geçmişe sahip ve yüksek konservasyon tutan sedanlarla çalışıyor olmalarının yanı sıra, geniş, sağlam bir müşteri tabanlarının bulunması gereklidir. Bu nitelikler bir reasürörün gerek zor gerek kolay piyasa koşulları içerisindeki tutarlılığı ve dürüstlüğüne ortaya koyacaktır ki bu özellikler, reasürörün çoğu kez riziko yazıldıktan çok sene sonra ortaya çıkan yükümlülüklerini karşılama konusundaki mali yeteneği ile istekliliğinin kanıtı olacaktır. Azami öneme sahip niteliklere gelince, bunlar reasürör ve yönetiminin dürüstlüğü, uzun ömürlülüğü, yeterliliği ve itibarı olmaktadır. Bu dört kelime ne kadar tekrar edilse azdır: **Dürüstlük, uzun ömürlülük, yeterlilik ve itibar ....** Bunları değerlendirme görevi, elbette, sorumluluğu sadece rakamlarla uğraşmak olan geri plandaki bir mali analiste devredilemez. Bu niteliklerin her biri, sedan şirkete, uzun vadede (1) reasürörün underwriting felsefesi ve kusursuz, sağlam reasürans uygulamaları (2) onun hasar yönetimi ve bakiyelerin tasfiyesi konusundaki uygulamaları ile kanıtlanabilir. Güçlülük göstergesi olan bu özellikler, ancak kaliteli bir reasürörün zaman içinde sergileyeceği reasürans tekniği (underwriting), hasarların değerlendirilmesi, üzerinde uzmanla-

şılmış ürünler konusundaki eğitim, şirket faaliyetlerinin incelenmesi ve aktüeryal destek gibi hizmetlerden anlaşılır. Belirli reasürans formlarını satın alma, katastrofik kümülleri takip etme, ana branşları gözden geçirme, olası azami hasarlar (PML), umbrella teminatları fiyatlandırma, teminatları tanımlama, hasarların tasfiyesi ve bunlarla ilgili anlaşmazlıkların stratejileriyle ilgili bilgiler, hasar karşılığı ayırma, reasürans fiyatlandırma teknikleri ile sedana ait reasürans bildirim sistemlerini değerlendirme gibi konularla ilgili usul ve esasları içeren bu herbiri geniş kapsama haiz hizmetler sedan açısından tam bir destek şemsiyesini oluşturmaktadır. Bunlar sadece uzun vadede mükemmel bir deneyim gösteren reasürörlerin başarıyla sergileyebileceği yeteneklerden birkaç örnek olmaktadır. Birbirini tamamlayan bu değerler evvelce anlatılmış bulunan kantitatif analizle tesbit edilemez. Eğer reasürörlerde bu nitelikler 10 sene önce aranmış olsaydı, uzun vadede verdikleri sürekli destek, bağlılık ve deneyimleri nedeniyle liste başındakiler tüm bu hizmetleri yerine getirmiş sayılacaklardı.

Özetlenecek olursa, bir reasürörün gelecekteki güvenilirliğini değerlendirme işlemi, eldeki tüm kantitatif elemanları ve teknikleri kullanmak suretiyle başlatılmalıdır. Ancak, yapılacak değerlendirme, geçmiş verilerdeki doğal kısıtlamalar nedeniyle kalitatif bir analiz yapılmadan başarıyla tamamlanmış sayılamaz. Herşeyden önce, bir sedan, reasürörünün deneyimini ve uzmanlığını, stabilitesini ve devamlılığını, kalitesini, yönetiminin itibarını ve dürüstlüğüne, dünyanın her yerinde profesyonelce iş sergileyip sergilemediğini ve işlerini nasıl yönettiğini dikkatlice inceledikten sonra, ona yeterli ölçü-

de bir güven duyabilir.

Panel tartışmalarına başlamadan önce, sizi son bir defa düşünmeye davet ediyorum. Reasürans, bir sigortacının tam anlamıyla geleceğinin teslim edildiği son derece önemli bir mali karardır. Bu aynen uzun vadeli bir yatırım kararına benzemekle beraber, bu karar verilirken belki de daha büyük bir ihtimam gereklidir. Bir sigortacı, özellikle yavaş gelişen bir sigorta dalı ile ilgili bir reasürans sözleşmesine adım atarken, etkili bir biçimde "Evet, bu yükümlülükler bir çeyrek asırlık dilimde gerçekleşmeyecek olsa dahi, sizin yükümlülüklerinizi yerine getirme sözüne inanıyorum." demektedir.

Bu önemli konuda görüşlerimi ifade etmeme olanak tanıdığınız için teşekkür ederim.

John N.LOMBARDO

(1994 Monte Carlo Reasürörler Toplantısında Sunduğu Bildiri)

## TARTIŞMA KÖŞESİ

**Reasürör Dergisi'nin 14. sayısında Sayın Dr. Mustafa Akan tarafından hazırlanmış olan "Serbest Tarifeye Geçişin Sigorta Sektörüne Etkileri" adlı çalışma ile ilgili olarak Sayın Sezgin Noyan tarafından yapılan gözlemler ve Sayın Dr. Mustafa Akan'ın, bu gözlemlere yönelik yazısı aşağıda aynen yayınlanmaktadır.**

14. sayınızda yer alan Sn.Mustafa Akan'ın "Serbest Tarifeye Geçişin Sigorta Sektörüne Etkileri" başlıklı yazısıyla ilgili olarak iki konuya değinmek istiyorum.

Sn. Akan, yazısında yabancı şirketleri alfabe sırasında verirken, yerli şirketleri büyük, orta ve küçük ayırımına tabi tutmuş bulunmaktadır. Yabancı şirket sıralamasında böylece bir Commercial Union, AGF Garanti Sigorta ile Assistalia, Adriatica arasında bir fark gözükmemektedir, hangisi daha ileride anlaşılacaktır?

Yerli şirketlerdeki ayırmda Şirketleri büyük-küçük ayırımına tabi tutmanın çok sakıncalı olduğuna inanmaktayım. Neye göre büyük, verdiği hizmete göre mi büyük, yoksa hasar ödeme hızına göre mi büyük?

Şirketleri sadece sermaye, mali gelir, poliçe sayısı gibi değerlere tabi tutarak büyük, küçük ayırımına sokmak, sektör mensuplarına ve sigortalılara bir çok olumsuzluk getirir kanısındayım.

1982 yılından beri sektörün içindeyim. Hep ilk on şirket denmiştir. Böyle bir ayırmda 12. şirket küçük olmamaktadır. O da 14. şirkete kıyasla büyük olmaktadır.

Saygılarımla,  
Sezgin NOYAN

Sayın Sezgin Noyan'ın Reasürör Dergisi'nde "Serbest Tarifeye Geçişin Sigorta Sektörüne Etkileri" başlıklı yazıyla ilgili eleştirilerini cevaplamak isterim.

Herhangi bir sektörde dışsal bir etken her şirketi farklı etkiler. Ancak her şirketi tek tek incelemek hem uzun zaman alır (ki bu şirketimizce yapılmıştır) hem de bu analizin yayınlanması sonuçları iyi olmayan bir şirketin imajını olumsuz etkileyebilir. Bu nedenle şirketleri gruplamak gerekir. Gruplamayı şirket büyüklüklerine göre yapmak genelde araştırmalarda kullanılan bir metoddur. Sigorta sektöründe de büyüklüğün ölçüsü primdir. Ancak yabancı şirketler yönetim sistemleri, teknik özellikleri, bağlı buldukları ana şirketlerinin underwriting politikaları gibi faktörler açısından farklı oldukları için ayrı bir kategoride incelenmiştir. Hızlı hasar ödeme veya iyi hizmet gibi faktörleri gruplama kriteri olarak kullanmak mümkün değildir.

Çalışmam "Serbest tarifenin sektöre etkileri" ile ilgili rakamsal bir çalışmadır. Sayın Sezgin Noyan veya diğer araştırmacılar aynı konuyla ilgili daha da bilimsel bir çalışma yaparlarsa memnuniyetle bu çalışmalara katılmak isterim.

Saygılarımla,  
Dr.Mustafa AKAN