

Tarih: Ocak 2007

Milli Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi
Cahit NOMER

İnceleme Kurulu
BAŞKAN
Barbaros YALÇIN
ÜYE

Hüseyin YUNAK
ÜYE

Ali N. YÜCEL
ÜYE

Feridun ÖZÜNAL
ÜYE

Güneş KOŞAR

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Y. Kemâl ÇUHACI

Basın Yayın Koordinatörü
Ebru FERAY

Dizgi
Ebru FERAY

Kapak Dizaynı
Umut SİLE

Renk Ayrımı
FİLMEVİ

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

Merkez
Teşvikiye Cad.43/57
34367 Teşvikiye / İstanbul

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

Yayın Türü: Yaygın yayın

3 ayda bir yayımlanır.

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

İÇİNDEKİLER

Tramer	4
Elemanter Sigorta Şirketlerinde Risk Faktörleri	16
Mali Yeterlilik II (Solvency II) Sisteminin Avrupa Birliği Sigorta Sektörü Üzerine Etkileri	38
Senatör Sigorta Şirketlerine Karşı	43

Reasürör Gözüyle

Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ya da bilinen adıyla Trafik Sigortası, ülkemizde günümüz itibarıyla 10 milyon sigortalıyı ilgilendiren bir sigorta türüdür. Bu kadar fazla sayıda sigortalının olması, doğal olarak, sigorta şirketlerinin pazardan pay kapmak amacıyla, aralarında aşırı bir rekabete girmelerine neden olmaktadır. Ancak, ülkemizde sigorta şirketlerinin rekabet anlayışı, maalesef, büyük ölçüde fiyata dayalı bir rekabet olduğu için, bu durum zaman içerisinde şirketlerin mali bünyelerinin zayıflamasına, tazminat ödemelerinde aksaklıklara ve buna bağlı olarak sigortalı mağduriyetine neden olmaktadır. Zarar görenlerin mağdur olmasının en yakın sonucu ise, sigortacılık sektörüne yönelik bir güvensizliktir. Zarar görenlerin mağduriyetine yol açan birçok başka uygulamalarla birlikte, 2003 yılı sonu itibarıyla ortaya çıkan tablo ise, %25,5 oranına tekabül eden sayıda aracın, zorunlu bir sigorta olmasına rağmen sigortasız olarak trafikte dolaşıyor olmasıdır. Tüm bu nedenlerin yanı sıra, sigorta şirketlerinin yararlanabilecekleri ortak bir veri tabanının da olmaması, Trafik Sigortası Bilgi Merkezi'nin (TRAMER) kurulmasını zorunlu hale getirmiştir. TRAMER Müdürü Sayın Mehmet Üst, dergimizin bu sayısında yer alan makalesinde, TRAMER öncesinde yaşanan aksaklıkları belirterek, Bilgi Merkezi'nin kurulmasından sonra verilen hizmetler hakkında bilgi vermekte ve sistemin çalışmasını anlatmaktadır.

Kişilerin, sahip oldukları ekonomik değerlerin hasarlanmalarına bağlı olarak uğramış oldukları mali kayıpları tazmin etme işlevi bulunan sigorta şirketlerinin bu hizmeti yerine getirebilmek için, elbette ki belli bir mali güce sahip olmaları gerekmektedir. Ancak, sigorta şirketleri bu hizmeti yerine getirirken kendi iç yapılarından, faaliyette buldukları sektörden ve ülkenin ekonomik düzeyinden kaynaklanan risklere açık durumdadırlar. Sayın Tercan Tiryaki, "Elementer Sigorta Şirketlerinde Risk Faktörleri" adlı çalışmasında sigorta şirketlerinin karşı karşıya buldukları riskleri sınıflandırmakta ve bu risklerin ölçümünde kullanılan teknikleri açıklamaktadır.

Yabancı Basından Haberler bölümünde yer alan bir çeviri makalede, 2010 yılında yürürlüğe girecek olan Mali Yeterlilik II sisteminin Avrupa Birliği sigortacılık sektörü üzerindeki etkileri, Standard&Poor's rating kuruluşunun yaklaşımlarıyla değerlendirilmekte, özellikle şirket birleşmeleri ve şirketlerin şeffaf bir yapıya kavuşması konusunda yeni denetim sisteminin önemli etkilerde bulunacağı ifade edilmektedir. Bu bölümde yer alan diğer bir çeviride ise, Katrina fırtınası sonrasında meydana gelen sel hasarı nedeniyle, sigortalılar ile sigorta şirketleri arasında çıkan anlaşmazlıktan bahsedilmektedir. Bu makalenin ilginç olan tarafı, hasarın ödenmesi konusunda çıkan anlaşmazlık değil, dünyanın en gelişmiş ülkesinde bir senatörün dahi poliçe metinlerini anlaşılabilir ve muğlak ifadelerle dolu olarak değerlendirmesi ve politik gücün, dünyanın en gelişmiş demokrasisinde dahi şahsi menfaatler için kullanılabilir olmasıdır.

Tramer

1. Proje Nasıl Ortaya Çıktı ve Başlatıldı? (Tarihçe ve Gelişim):

Trafik Sigortası Bilgi Merkezi-TRAMER, ülkemizde sigorta sektörü prim üretimi açısından önemli bir büyüklüğe ve geniş bir uygulama alanına sahip olan Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının (Trafik Sigortası) daha sağlıklı bir altyapıya kavuşturulması için, 16.12.2003 tarih ve 25318 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği ile kurulmuştur.

Bilindiği gibi sigortacılık sektörü; 2000 yılı ekonomik krizinden önemli düzeyde etkilenmiş ve Hazine Müsteşarlığı tarafından sigorta sektörüne yönelik bir dizi tedbir alınmıştır. Bu tedbirler;

- Daha etkin bir mali izleme sisteminin oluşturulması amacıyla erken uyarı modelinin geliştirilmesi,

- Mali bünye yetersizliği sayılan durumların somut olarak belirlenebilmesi amacıyla yönetmelik değişikliği,
- Bağımsız denetim esaslarının yeniden belirlenmesi,
- Şirketlerin iç denetim sistemlerinin oluşturulması,
- Mali tablolarla şeffaflığın sağlanmasına yönelik düzenlemeler,
- Sağlıklı bir izleme sistemi ile özellikle trafik sigortalarındaki aksaklıkların giderilmesi için TRAMER’in kurulmasıdır.

A. TRAMER’den Önce Trafik Sigortalarında Yaşanan Aksaklıklar:

Ülkemizde önemli bir büyüklüğe ve uygulama alanına sahip olan Trafik Sigortası, prim üretimi açısından hayat dışı sigortalarda toplam primin %18,5’ini oluşturmakta olup, sigortalı sayısı 10 milyon civarındadır ve geniş bir sigortalı tabanı bulunmaktadır. Bu pa-

zar potansiyeli, büyüme arzusu-undaki sigorta şirketlerinin kendi aralarında şiddetli bir rekabete girmelerine neden olmaktadır. Rekabetin kaliteden çok fiyata dayalı olarak yürütülmesi ise şirketlerin mali bünyelerinin zarar görmesine yol açmaktadır. Bu durum, tazminat ödemelerinde aksaklıklara yol açarak gerek sigortalıların, gerekse trafik kazası neticesinde zarar gören kişilerin mağduriyetine neden olmuştur. Bunun sonucu ise, güven esasına dayalı olarak çalışan sigortacılık sektörüne duyulan inancın zedelenmesidir.

Trafik Sigortası, denetimin yetersiz olduğu sigorta şirketlerinde, çabuk büyümek isteyen ve suistimale eğilimli kişilerce kolaylık ve sıklıkla kullanılabilen bir sigorta dalıdır. Yaşanan fiyat rekabetinin etkisiyle, yanlış ve vatandaş mağdur eden uygulamalar yaygınlıkla bu dalda ortaya çıkmıştır. Örneğin, özel otolara oranla daha yüksek risk grubuna giren taksiler, özel oto olarak ya da bir yıl içinde kazaya karışan araç işletenleri hiç kaza yapmamış araç işle-

tenleri ile aynı prim üzerinden sigortalanmıştır. Bu durum kurallara uyan sigorta şirketleri ile diğerleri arasında haksız rekabete yol açmıştır. Ayrıca, yüksek risk gruplarının olması gerekenden çok daha ucuza sigortalanması sigorta şirketlerinin mali bünyelerini olumsuz etkilemiş ve bu durum bir sonraki Tarife ve Talimat çalışmasında kullanılan istatistiklere yansımıştır. Sonuçta, yeni dönemde tespit edilen primler trafik kurallarına saygılı araç işletenleri aleyhine yükselmiştir. Bu tür yanlış uygulamalar, Hazine dâhil tüm sigortacılık sistemine olan güveni zedelemektedir.

Trafik Sigortası, zorunlu bir sigorta olmasından dolayı, yukarıda belirtilen olumsuzluklar sonucunda gayri memnun sigortalı ile idareyi karşı karşıya getirmektedir. Vatandaşlar sektöre olan güvenlerini kaybettiklerinde kanunlar gereğince yaptırılması “zorunlu” olan sigortayı dahi yaptırmaktan imtina etmektedirler. 2003 yılsonu verilerine göre sigortasızlık oranının %25,5 olduğu görülmektedir. Diğer bir anlatımla araçların %25,5’i trafik sigortası olmaksızın trafikte yer almakta ve üçüncü şahıslar nezdinde önemli bir risk yaratmaktaydılar. Bu durum Karayolları Trafik Garanti Sigortası Hesabı üzerindeki mali külfetin artmasına yol açmaktaydı. Sigortasız araçlar nedeniyle oluşan prim kaybı ayrıca, önemli miktarda vergi kaybına

da neden olmaktadır.

Trafik Sigortasına ilişkin tüm sektör verilerinin toplandığı güvenilir ve ortak bir veri tabanının bulunmaması aşağıdaki sorunlara neden olmaktadır:

- Var olan verilerin bir kısmının eksik ve bir kısmının da doğruluğundan şüphe duyulan veriler olması nedeniyle, Hazine tarafından bu konuda daha doğru politikalar geliştirilememesi ve sağlıklı fiyatlandırma yapılamaması,
- Uygulamada, özellikle hasarsızlık indirimi ve acente komisyonu gibi konularda, Tarife ve Talimata aykırı işlemler yapıldığı gözlenmesine karşın, bu yanlış uygulamaların takip edilebileceği bir bilişim altyapısı bulunmaması,
- Piyasada pek çok kayıt dışı poliçenin bulunduğu na ilişkin bulgular olmasına karşın bu konuda fazla bir şey yapılamaması,
- Trafik tescil kayıtları ile sigorta kayıtları arasında bir ilişki bulunmaması nedeniyle, sigortasız araçların (hiç sigorta yaptırmayan veya sigortasını zamanında yenilemeyenler) mevcut durumda polis kontrolü dışında takip edilememesi,
- Fiyatın belirlenmesinde etkili olan Hasar Durum Belgesinin şirketlerden

zamanında alınamamasının fiyatlarda tarife dışı uygulamalara yol açması,

- Elle poliçe düzenleyen azımsanmayacak sayıda acente bulunması ve bazı acentelerden verilerin, 1-2 aylık gecikmelerle şirketlere intikal ettirilmesi nedeniyle, sigorta şirketlerinde sigortalıların takibi ve tahsilat açısından önemli sorunlar yaşanması. Kaza sonrasında geçmişe yönelik sigorta yaptırınlar nedeniyle sigorta şirketlerinin müşterilerine; prim üretimini sigorta şirketine aktarmayan acenteler yüzünden zarar görenlerin sigortacılık sektörüne olan güveninin daha da zedelenmesi.

Yukarıda genel hatlarıyla ifade edilen sorunların, ilgili taraflar bazında yansımaları ise aşağıda özetlenmiştir:

Devlet:

- On-line poliçe tanziminin gerçekleştirilmemesi nedeniyle, sistemin sahte poliçe tanzimine olanak tanınması,
- Tarife ve talimatlara aykırı uygulama nedeniyle, devletin vergi kaybına uğraması,
- Sektörün uygulamalarının takip edilebileceği bir sistem alt yapısı olmaması nedeniyle, sektörün denetiminin sağlanama-

ması ve tüketici haklarının yeterince korunamaması.

Sigorta Sektörü:

- Tarife ve talimatlar dışında uygulamaların yapılması nedeniyle gelirlerde azalma ve sektörde haksız rekabetin yaşanması,
- Sistem dışı poliçe tanzimi nedeniyle (sahte poliçe) şirketlerin kontrolleri dışında taahhütler altına girmesi.

Vatandaş:

- Sahte poliçe sahibi olma,
- Sağlıksız işleyen trafik sigortası mekanizması ile tazminatını zamanında alamama.

B. TRAMER'in Kuruluşu ve Verdiği Hizmetler:

Trafik Sigortası Bilgi Merkezi-TRAMER, yukarıda özetlenen aksaklıkların giderilerek Trafik Sigortasının daha sağlıklı bir altyapıya kavuşturulması amacıyla, 16.12.2003 tarih ve 25318 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Trafik Sigortası Bilgi Merkezi Yönetmeliği ile Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde kurulmuştur.

Yönetmeliğin beşinci maddesinde merkezin görevleri şu şekilde tanımlanmıştır:

“Madde 5 - Merkez aşağıda sayılan görevleri yerine getirir”:

- a. Üye sigorta şirketlerinin trafik sigortası sözleşmelerine ilişkin kayıtlarının tutulduğu ilişkiyel bir veritabanı oluşturmak ve bu verilerin en çok bir günlük gecikme ile üye sigorta şirketleri tarafından sürekli güncellenmesini sağlamak,
- b. Üye sigorta şirketlerinden trafik sigortasına ilişkin muallak ve ödenmiş hasar verilerini almak ve bu kayıtları sigorta kayıtları ile ilişkilendirmek,
- c. Hasarsızlık indirimine veya zamlı prim uygulamasına esas teşkil etmek üzere hasar durum belgesi düzenlemek, bu belgeyi üye sigorta şirketinin, acentenin veya sigorta ettirenin talebi halinde vermek,
- d. Trafik sigortasını yaptırmamış motorlu araç işletenlerinin tespiti amacıyla ilgili kurumlarla işbirliği yapmak, mümkün olduğu takdirde motorlu araçlara ait trafik tescil kayıtlarını elektronik ortamda almak, bu kayıtları sigorta kayıtları ile ilişkilendirmek ve sigortasız araçlara ait listeler oluşturmak,
- e. Yetkili kullanıcıların, işlerini yapmak için ihtiyaç duyduğu bilgi taleplerini mümkün olduğu ölçüde karşılamak,
- f. Toplu sigorta verilerini, sigortalılık oranlarını, kaza ve hasar verilerini ve

benzeri istatistikleri hazırlanacak formatta bilgi raporlarına dönüştürmek ve ilgililerin bilgisine sunmak,

- g. Üye sigorta şirketlerinin trafik sigortası ile ilgili uygulamalarını takip etmek,
- h. Üye sigorta şirketlerinin trafik sigortasından doğan karşılıklı rücu alacaklarına ilişkin mahsuplaşma işlemlerini kolaylaştırmak,
- i. Trafik sigortası tarifesi ile ilgili çalışmalar yapmak.

TRAMER'in faaliyete geçmesi ile birlikte, yönetmelik doğrultusunda ilk aşamada aşağıdaki hizmetlerin sunulması hedeflenmiştir:

- Trafik Sigortasına ilişkin poliçe ve hasar verilerinin merkezi veri tabanında toplanması ve sürekli güncellenmelerinin sağlanması,
- Poliçe üretiminde uygulama birliğinin sağlanması amacıyla, işletenin riskine bağlı olarak sigorta tarife ve talimatlarında belirlenen prim indirim ve artırım oranlarının uygulanabilmesi için, poliçenin hasar durumunu ve yenilemede kullanılacak basamak bilgisini gösteren hasar durum belgesinin TRAMER tarafından üretilmesi, böylece sigor-

ta şirketlerinin ancak TRAMER'den alacakları hasar durum belgesi ile poliçe üretebilmelerinin sağlanması,

- Veri tabanında toplanan bilgilerin yönetim/bilgi raporlarına dönüştürülmesi,
- E-devlet projesi kapsamında yer alan diğer önemli veri tabanları ile entegrasyonun sağlanması,
- Trafik sigortasına yönelik hizmet sunumuna başlanmasının ardından, TRAMER'in görev tanımının motorlu araçlara yönelik diğer sigortaları da kapsayacak şekilde genişletilmesi. Böylelikle, Trafik sigortası uygulamasından elde edilen tecrübeden faydalanılarak Kara Taşıtları Kasko Sigortası (Kasko Sigortası) ve Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortasına (Karayolu Yolcu Taşımacılık Sigortası) ilişkin hizmet sunumuna başlanması.

Bu kapsamda Trafik Sigortası ile ilgili olarak;

- Trafik Sigortası üretimi gerçekleştiren bütün sigorta şirketlerinin 01.01.2003 tarihinden itibaren tüm poliçe bilgileri ve bunların hasar ve ödeme kayıtları TRAMER sistemine transfer edilmiş, yeni üre-

tilen poliçe ve hasar kayıtlarının ise günlük olarak transfer edilmesine başlanmıştır.

- Trafik Sigortası Hasar Durum Belgesi, 01.07.2004 tarihinden itibaren TRAMER tarafından merkezi olarak verilmekte olup, sigorta şirketleri bu tarihten itibaren hasar durum belgesi düzenleyememektedirler. 01.08.2005 tarihinden itibaren ise www.tramer.org.tr adresinden Hasar Durum Belgesi Düzenleme adımı kaldırılmış olup, sigorta şirketleri kendi yenilemeleri de dâhil olmak üzere tüm poliçeler için, URL (Uniform Resource Locator) teknolojisi ile kullanmış oldukları programlar üzerinden online TRAMER'e bağlanarak Hasar Durum Belgesi alabilmektedir.

Kasko sigortası ile ilgili olarak;

- Kasko sigortası poliçesi düzenleyen sigorta şirketlerinin 01.01.2005 tarihinden itibaren tüm poliçe bilgileri ve bu poliçelere ait hasar kayıtları TRAMER sistemine transfer edilmiş, yeni üretilen poliçe ve hasar kayıtlarının ise günlük olarak transfer edilmesine başlanmıştır.
- 3.4.2006 tarihinden itibaren

ren hasar durum belgesi, URL (Uniform Resource Locator) teknolojisi ile sigorta şirketlerinin kullanmış olduğu programlar üzerinden online TRAMER'e bağlanarak alınabilmektedir.

Karayolu yolcu taşımacılık sigortası ile ilgili olarak;

- 19.01.2004 tarihinden itibaren tüm poliçe bilgileri ve bu poliçelere ait hasar kayıtları TRAMER sistemine transfer edilmiş, yeni üretilen poliçe ve hasar kayıtlarının ise günlük olarak transfer edilmesine başlanmıştır.
- 01/06/2006 tarihinden itibaren hasar durum belgesi, URL (Uniform Resource Locator) teknolojisi ile sigorta şirketlerinin kullanmış olduğu programlar üzerinden online TRAMER'e bağlanarak alınabilmektedir.

Projenin hedefleri arasında yer alan, e-devlet projesi kapsamındaki diğer önemli veri tabanları ile entegrasyonun sağlanması amacıyla, İçişleri Bakanlığı Nüfus İdaresi Başkanlığı, Maliye Bakanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü ile işbirliği yapılmıştır. TRAMER alt yapısında vatandaşlık numarası ve vergi kimlik numarasının takip edilmeye başlanması ve poliçe bilgileri ile eşleştirilmesi ile birlikte, sigorta

şirketleri tarafından URL (Uniform Resource Locator) teknolojisi ile yeni ve yenilenen poliçeler için T.C. Kimlik No ve Vergi Kimlik No bilgilerine bağlı olarak sorgulama işlemi gerçekleştirilebilmekte olup, TRAMER tarafından gerçekleştirilen diğer çalışmalar ve sunulan hizmetler hakkında detaylı bilgiye, “Uygulama” bölümünde yer verilmektedir.

C. TRAMER’in Teknolojik Alt Yapısı:

TRAMER, internet üzerinden ulusal düzeyde hizmet sağlamaktadır. Yönetmelik gereğince sigorta şirketleri Trafik ve Karayolu Yolcu Taşımacı-

lık Sigortalarına ilişkin poliçe üretim ve hasar verilerini en geç bir günlük gecikmeyle TRAMER’e aktarmak zorundadırlar. Bununla birlikte zorunlu bir sigorta türü olmayan Kasko Sigortasında da, uygulama kapsamındaki sigorta şirketleri tarafından günlük veri transferi gerçekleştirilmektedir.

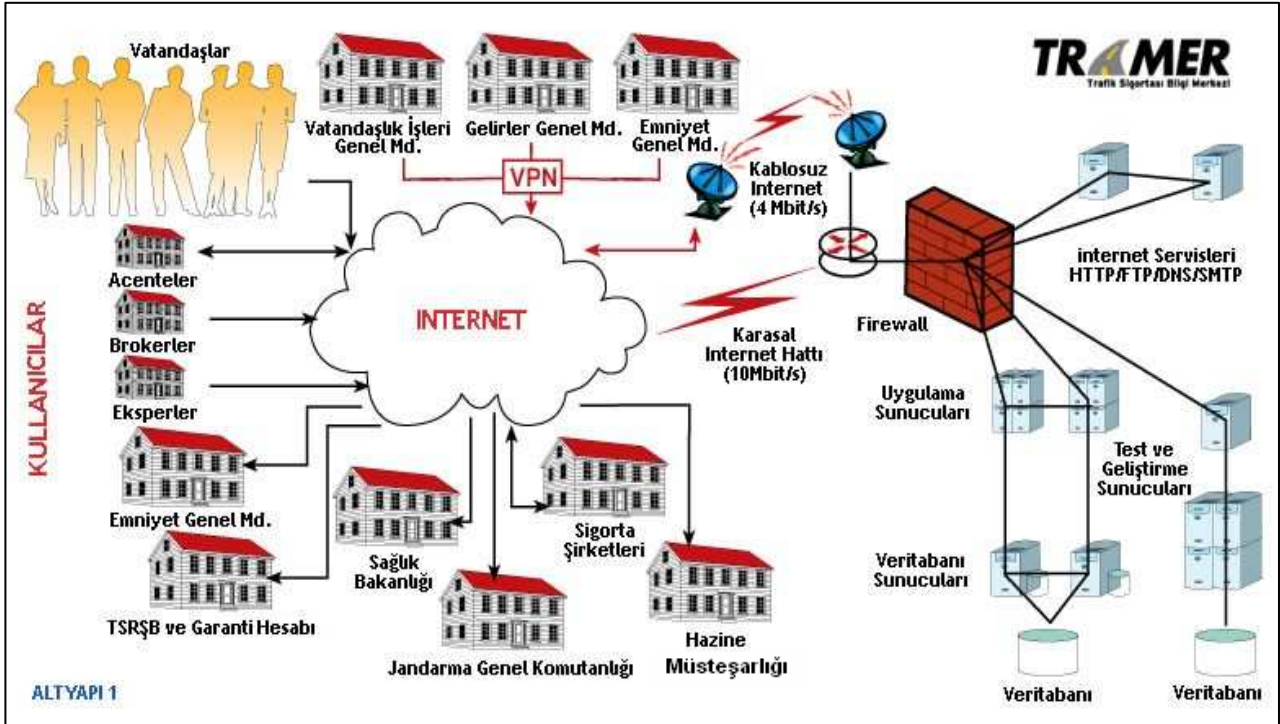
Ayrıca, işletenin riskine bağlı olarak sigorta tarife ve talimatlarında belirlenen prim indirim ve artırım oranlarının uygulanabilmesi için, TRAMER tarafından düzenlenen hasar durum belgesinin alınması gerekmektedir. Diğer bir anlatımla, sigorta şirketleri TRAMER’den alacakları hasar durum belgesi olmadan poliçe

üretmemektedirler.

TRAMER, yukarıda bahsi geçen işlemlerin gerçekleştirilmesini teminen 4 Mbit uydu hat, 10 Mbit karasal yedek hatla internet bağlantısı üzerinden 7/24 kesintisiz hizmet vermektedir. Toplamda 155 MBit’lik fiber hat kapasitesine sahip alt yapı mevcut olup ihtiyaç halinde bant genişliği artırılabilir durumdadır.

Veri tabanına erişim için farklı düzeylerde yetkili kullanıcı tanımları bulunmakta olup sistem, bu kullanıcıların bilgi ihtiyaçlarına cevap verecek uygulamalar ve raporlama araçlarına sahiptir. Aşağıda yer alan şema, farklı kullanıcı düzeylerinde veri tabanına ulaşım hakkında bilgi vermektedir. (Şekil-1)

Şekil-1: TRAMER Alt Yapısı-1



TRAMER internet hatları, kullanıcılarına 7/24 kesintisiz hizmet verilebilmesini teminen; birbirini aktif olarak yedeklemede ve hizmet, herhangi bir hatta problem olması durumunda dinamik olarak diğer hattan sağlanmaktadır.

Sigorta şirketleri tarafından günlük poliçe ve hasar verileri XML formatında TRAMER Merkezi'ne transfer edilmekte, transfer aşamasında temel kontroller yapıldıktan sonra poliçe ve hasar kayıtları veri tabanına alınmaktadır. TRAMER veri tabanına alınan poliçe ve hasar kayıtlarının tarife ve talimatlara uygun olarak düzenlenip düzenlenmediğine yönelik "kontrol programları" çalıştırılmaktadır. Kontrol programı sonucunda tarife ve talimatlara aykırı olarak tanzim edilen poliçe kayıtlarına ilişkin sigorta şirketlerine hata listeleri gönderilmekte ve düzeltme zeyili ta-

lep edilmektedir.

TRAMER veri tabanında bulunan poliçe kayıtları ile, ilgili sigorta şirketlerine, yetkili acentelere ve sigortalılara "hasar durum belgesi" verilmekte olup, uygulama sigorta şirketlerinin kendi bilgisayar sistemleri üzerinde çalışan bilgisayar programlarının, TRAMER'in programları ile internet üzerinden iletişim kurarak belge alması şeklindedir. Bu yöntem, son derece güvenli, işlemleri hızlandırıcı ve hataları sıfıra indiren bir yöntem olduğu kadar, aynı zamanda strateji olarak hedeflediğimiz ve sektördeki yanlış uygulamaları gerçek anlamda disipline edecek bir iletişim teknolojisi olan (Uniform Resource Locator) URL teknolojisi (Şekil-2).

TRAMER faaliyete geçtiği tarihten itibaren gerek internet gerekse URL alt yapısı kullanılarak verilen hasar durum

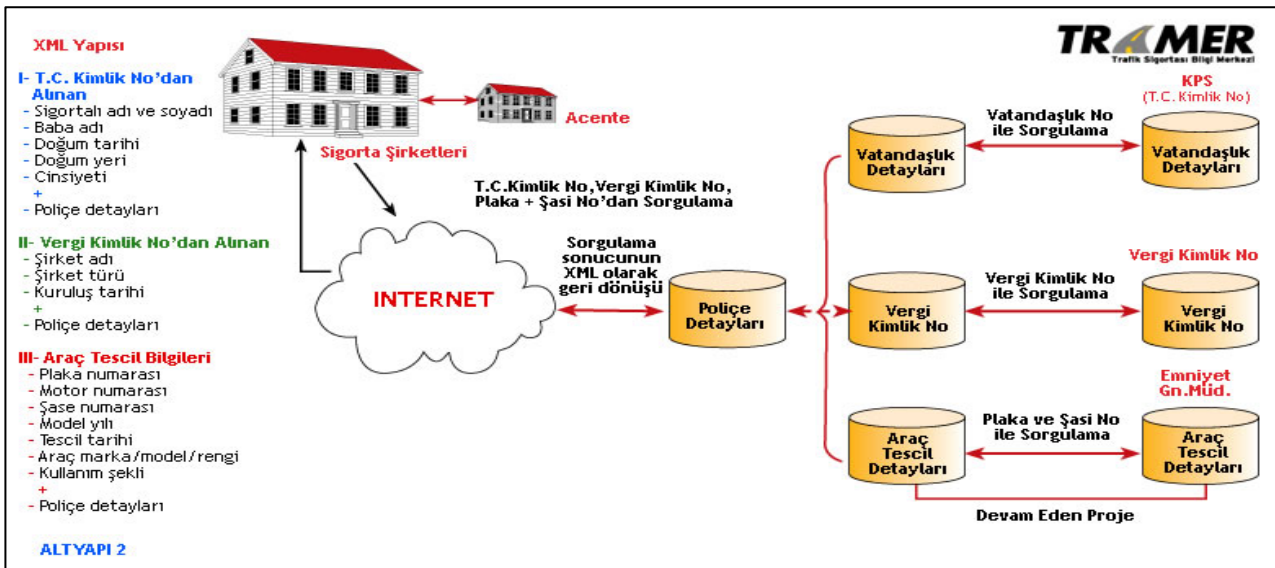
belge adedi yaklaşık 14 milyon olup, aynı poliçe için birden fazla kez sorgulama yapılması durumunda ise toplam 28 milyon adet belge verilmiştir. 2006 yılının Haziran-Ekim ayları verilerine göre sigorta şirketleri ve acenteler tarafından, yaklaşık olarak aylık ortalama 2,3 milyon adet T.C. Kimlik No sorgulaması, 570.000 adet Vergi Kimlik No sorgulaması gerçekleştirilmiştir.

2. Projenin, Orta ve Uzun Vadede Hedefleri:

TRAMER'in orta ve uzun vadeli hedefleri, aşağıdaki genel vizyon doğrultusunda belirlenmiştir.

- İhtiyaç duyan kurumlar veya üçüncü şahıslar bazında TRAMER'in hizmet ağının genişletilmesi,
- Sigorta sektörüne ilave

Şekil-2: TRAMER Alt Yapısı-2



yük getirmeksizin TRAMER'in mali gücünün artırılarak, yatırım olanaklarının geliştirilebilmesi,

- Sektörün, otomotiv başta olmak üzere diğer kurumlarla olan ilişkisinin karşılıklı menfaatler doğrultusunda artırılması,
- Sektörün ön plana çıkarılması ve duyulan güvenin ve toplumsal faydanın artırılması.

Bu vizyon doğrultusunda hayata geçirilmesi planlanan bazı önemli projeler şunlardır:

A. Sigorta Şirketlerinin Rücu Alacaklarına İlişkin Mahsuplaşma Sistemi:

Rücu alacaklarına ilişkin şirketler arası mahsuplaşma işlemlerinin kolaylaştırılmasını teminen TRAMER nezdinde bir takas odasının kurulması planlanmıştır. Sigorta şirketleri arasında rücu/takas odası benzeri bir yapılanmanın olmaması, uygulamada vatandaşlarımızın mağduriyetine neden olmaktadır. Konuyu örneklemek gerekirse, Kasko Sigortası sahipleri araçlarına çarpan kişilerin verdikleri zararı Kasko Sigorta şirketinden aldıkları tazminat ile gidermektedirler. Tazminat ödemesini yapan Kasko Sigorta şirketi, trafik kazasına neden olan araç işletenlerine ya da bunların Trafik Sigortası şirketlerine rücu etmektedir. Sigorta şirketlerinin

kendi aralarındaki mahsuplaşma işleminin zaman alması nedeniyle genellikle kişiye başvuru hakkının kullanıldığı görülmektedir. Rücu talebinin kazaya neden olan kişiye yöneltilmesi durumunda vatandaşlarımız üçüncü şahıslara karşı bir sigortaları olmasına rağmen kendilerine yöneltilen bu talep karşısında ödeme yapmak zorunda kalmakta ve sonrasında bu ödeme için trafik sigorta şirketine başvurmaktadırlar.

Dolayısıyla, TRAMER nezdinde kurulacak bir rücu/takas odası yardımıyla bir yandan sigorta şirketlerinin birbirine olan alacak ve borçları kolayca tasfiye edilebilecek, diğer yandan sigorta şirketlerinin kazadan sorumlu olan ama bir sigorta teminatı ile sorumluluğu güvence altına alınan vatandaşlara rahatsızlık vermeleri engellenecektir. Rücu/takas odasına sosyal güvenlik kuruluşlarının entegrasyonunun da sağlanmasıyla birlikte trafik kazaları nedeniyle sosyal güvenlik kapsamında yapılan harcamalar azalacaktır.

B. Erken Uyarı Modeli:

Mevcut durumda, motorlu araç sahibi tek bir aracı için aynı dönem içinde birden fazla sigorta şirketinden poliçe satın alabilmekte ve hasar anında zarar görenler mükerrer olarak ilgili sigorta şirketlerinden tazminat alabilmektedir. Ancak, TRAMER alt yapısında

işletenin sahip olduğu motorlu araca ait poliçe ve hasar kayıtları takip edilebildiğinden, aynı aracın aynı dönem içinde birden fazla sigorta şirketi tarafından teminat altına alınması engellenebilecektir. Bu kapsamda, sigorta şirketlerinin aynı risk konusu için mükerrer hasar dosyası oluşturması durumunda "erken uyarı modeli" projesi kapsamında sigorta şirketlerine bilgi verilebilecek ve ilgili sigortalı (araç sahibi) "kara liste" kapsamında takip edilebilecektir. Projenin ilk aşaması kapsamında, günlük olarak sigorta şirketlerine mükerrer poliçe bilgileri gönderilmekte ve mükerrer poliçelerin başlangıç tarihinden itibaren iptal edilmesi talep edilmektedir.

C. Diğer Kurum ve Kuruluşlara Yönelik WEB ve VPN Sorgulama Hizmetleri:

TRAMER'in sunduğu hizmet ağının genişletilerek, mevcut kullanıcıların dışında bazı kamu veya tüzel kuruluşlara yönelik WEB ve VPN sorgulama hizmeti sunulması planlanmaktadır. Ancak; mevcut yönetmelik hizmet konusunu kamu kurumları dışında özel sektör için sadece sigorta şirketleri ile sınırlı tuttuğundan yönetmeliğin değişmesi gerekmektedir.

Hâlihazırda TRAMER sistemine üyelik talebinde bulunan kuruluşların varlığı, ge-

lecekte TRAMER'in çok daha geniş bir hizmet ağına sahip olacağını göstergesidir. Hizmet sunulabilecek tüzel ya da kamu kurum ve kuruluşları şunlardır:

- Otomotiv Sektörü,
- Adalet Bakanlığı,
- Sosyal Güvenlik Kurumları, (S.S.K., Bağkur v.s.)
- Motorlu taşıt büroları.

D. SMS (Kısa Mesaj) Sorgulama Hizmetleri:

Bu proje ile TRAMER veri tabanında yer alan poliçe ve hasar bilgilerinin, SMS teknolojilerinden yararlanılarak yapılabilecek sorgulamalar ile daha geniş bir hedef kitleye daha kolay bir şekilde sunulması amaçlanmaktadır. Bu uygulamanın hedef kitlesi, tüm Trafik ve Kasko Sigortası poliçe sahipleri ile ikinci el araç piyasasında yer alan oto galerileri ve araç satın alacak vatandaşlar

olarak geniş bir taban oluşturmaktadır. Bu hedef kitleye, SMS kısa mesaj servisi ile aşağıdaki hizmetlerin sunumu mümkün olabilecektir.

Bilgi Servisi:

- Araç Poliçe Bilgisi Sorgulama
- Araç Hasar Bilgisi Sorgulama
- Araç Çalıntı ve Tahdit Bilgisi Sorgulama
- Hasar İhbarında Bulunma /Dosya Açtırma

Hatırlatma Servisi:

- Poliçe Vade Bitim Bilgisi Hatırlatma

3. İki Yıl Sonunda TRAMER Projesinde Gelinek Nokta:

TRAMER projesi, öncelikle Trafik Sigortasına ilişkin sağlıklı bir alt yapının temin edilmesi amacıyla geliştirilmiştir. TRAMER projesinin

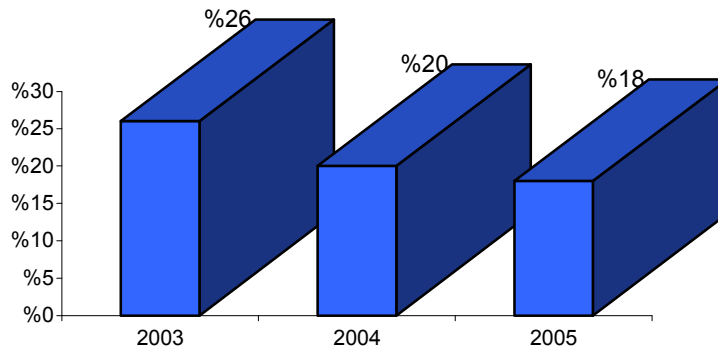
sigortacılık sektöründe sağladığı ölçümlenebilir etkiler aşağıdaki başlıklar altında toplanabilir:

- Sigortasızlık oranındaki azalma sonucunda poliçe adedi ve prim üretiminde artış,
- Tarifelerin doğru uygulanmasından dolayı prim üretiminde artış ve haksız rekabetin önlenmesi,
- Daha etkin fiyatlandırma için istatistik sağlanması.

31 Aralık 2003 tarihi itibarıyla trafik sigortalarında sigortasızlık oranı %26 iken, TRAMER'in faaliyete başlamasını takiben yıllar itibarıyla sigortasızlık oranında azalma gerçekleşmiş ve 2005 yılı sonu itibarıyla %18'e gerilemiştir. Haziran 2006 itibarıyla sigortasızlık oranı ise %17,88 olarak gerçekleşmiştir (grafik 1).

2003 yılında sürprizli olarak tanzim edilen poliçelerin

Grafik 1: Yıllar İtibarıyla Trafik Sigortası Sigortasızlık Oranları



Tablo-1: Tarife Basamak Kodu Bazında Poliçe Adedi ve Prim Üretimi Karşılaştırması (Ocak-Aralık Dönemi-Bin YTL)

Tarife Basamak Kodu	2003		2004		Fark			
	Poliçe Adedi	Prim Üretimi	Poliçe Adedi	Prim Üretimi	Poliçe Adedi	Artış Yüzdeleri	Prim Üretimi	Artış Yüzdeleri
1	5.835	531	299.733	33.818	293.898	5.036,81	33.287	6.268,74
2	7.672	902	473.845	62.217	466.173	6.076,29	61.315	6.797,67
3	12.176	1.598	44.644	8.200	32.468	266,66	6.602	413,14
4	1.769.167	123.945	2.825.964	294.221	1.056.797	59,73	170.276	137,38
5	398.536	38.010	528.497	68.465	129.961	32,61	30.455	80,12
6	349.696	31.529	305.116	40.411	-44.580	-12,75	8.882	28,17
7	4.089.999	330.331	3.637.335	393.533	-452.664	-11,07	63.202	19,13
Sektör Toplamı	6.633.081	526.846	8.115.134	900.865	1.482.053	22,34	374.019	70,99

toplam poliçe adedi içindeki payının %1'in altında olduğu, 2004 yılında ise Tramer'in altı aylık etkisi ile bu oranın %10'a çıktığı gözlemlenmiştir (Tablo-1). TRAMER'in faaliyete geçtiği altı aylık dönemde (Temmuz-Aralık 2004) bu oranın %18,7'lere yükseldiği görülmektedir (Tablo-2).

TRAMER projesinin hayata geçmesi sonrasında Trafik Sigortası Tarife ve Talimatının uygulanmasında yaşanan deği-

şimlere bakıldığında denetim eksikliği nedeniyle piyasada hüküm süren fiyat rekabetinin etkileri gözler önüne serilmektedir. 2003 yılsonu verilerine göre sektörde iyi ve kötü araç işleteni arasında fark gözetilmeksizin, diğer bir anlatımla riske uygun fiyatlandırma yapmaksızın poliçe düzenlendiği görülmektedir. Oysa TRAMER sonrasında Tarife ve Talimatın uygulanmasında sağlanan etkin denetim poliçe

bilgilerinde temel değişikliklerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. TRAMER faaliyete geçtiği 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren Türkiye genelinde hatalı poliçe tanzimi gerçekleştiren acenteleri yakından takip etmekte ve gerektiğinde Hazine Müsteşarlığı aracılığıyla acentenin bağlı olduğu ilgili sigorta şirketine uyarı yazısı gönderilmektedir. TRAMER, sadece bilişim alt yapısı kullanılarak poliçe bilgilerinin tari-

Tablo-2: Tarife Basamak Kodu Bazında Poliçe Adedi ve Prim Üretimi Karşılaştırması (Temmuz-Aralık Dönemi-Bin YTL)

Tarife Basamak Kodu	2003		2004		Fark			
	Poliçe Adedi	Prim Üretimi	Poliçe Adedi	Prim Üretimi	Poliçe Adedi	Artış Yüzdeleri	Prim Üretimi	Artış Yüzdeleri
1	3.074	283	295.179	33.116	292.105	9.502,44	32.833	11.601,70
2	4.217	487	468.375	61.154	464.158	11.006,80	60.667	12.457,20
3	6.050	798	36.747	6.624	30.697	507,39	5.826	730,08
4	989.676	69.222	1.650.562	177.406	660.886	66,78	108.184	156,29
5	198.135	18.289	291.472	36.370	93.337	47,11	18.081	98,86
6	160.909	13.778	151.448	19.130	-9.461	-5,88	5.352	38,84
7	2.121.969	169.144	1.385.792	148.369	-736.177	-34,69	-20.775	-12,28
Sektör Toplamı	3.484.030	272.001	4.279.575	482.169	795.545	22,83	210.168	77,27

Tablo-3: Tarife Basamak Kodu Bazında Poliçe Adedi ve Prim Üretimi Karşılaştırması (Ocak-Aralık Dönemi-Bin YTL)

Tarife Basamak Kodu	2004		2005		Fark			
	Poliçe Adedi	Prim Üretimi	Poliçe Adedi	Prim Üretimi	Poliçe Adedi	Artış Yüzdeleri	Prim Üretimi	Artış Yüzdeleri
1	299.733	33.818	601.348	90.416	301.615	100,63	56.598	167,36
2	473.845	62.217	256.801	34.618	-217.044	-45,80	-27.599	-44,36
3	44.644	8.200	421.264	59.979	376.620	843,61	51.779	631,45
4	2.825.964	294.221	3.745.451	457.167	919.487	32,54	162.946	55,38
5	528.497	68.465	1.088.346	133.333	559.849	105,93	64.868	94,75
6	305.116	40.411	391.818	49.188	86.702	28,42	8.777	21,72
7	3.637.335	393.533	2.483.753	271.288	-1.153.582	-31,72	-122.245	-31,06
Sektör Toplamı	8.115.134	900.865	8.988.781	1.095.989	873.647	10,77	195.124	21,66

fe ve talimatlara aykırı olarak tanzim edilip edilmediğini kontrol etmemekte, aynı zamanda acente ve sigortalılardan gelen şikâyetler doğrultusunda sigorta şirketi ve acente bazında incelemeler gerçekleştirmektedir. TRAMER'e iletilen şikâyet ve önerilerin itina ile değerlendirilmesi ve geri bildirimlerin hızlı ve eksiksiz olarak gerçekleştirilmesi "sigorta" bilincinin gerek acenteler, gerekse sigortalılar nezdinde artmasına neden olmaktadır.

Tarife ve Talimatın uygulanmadığı dönemde düzenlenen poliçelerden kaynaklanan bazı hasar dosyalarının şirketler nezdinde hala açık olması, sektörün hasar/prim oranlarını olumsuz etkilemeye devam etmektedir. Bu nedenle, TRAMER projesinin primler üzerinde yarattığı olumlu etkinin daha iyi belirlenmesi için bir kaç yıl daha beklenmesi gerekecektir. Projenin, iyi sürücü-

leri teşvik eden, kötü sürücüleri ise kurallara saygılı davranmaya yönelten etkisiyle hasar tutarlarında yaşanacak iyileşmeyle birlikte TRAMER'in primler üzerindeki etkisinin, beklenenin çok daha üzerinde gerçekleşeceği şimdiden söylenebilir (Tablo-3).

Daha etkin fiyatlandırma için detay bazda istatistikler üretilmeye başlanmasıyla ve poliçe ve hasar verilerindeki veri kirliliğinin azalması ile birlikte; il ve araç türü bazında poliçe üretimi ve hasar verileri elde edilmeye başlanmış ve

mevcut tarifede bulunan bazı indirim/sürprim kriterlerinin yeniden değerlendirilmesi gereği ortaya çıkarılmıştır. Örneğin, tarife ve talimatta İl indirim oranının %20 olarak belirlendiği bazı illerde, poliçe yılı bazında değerlendirme yapıldığında, hasar/prim oranının %100'lerin üzerinde gerçekleştiği görülmektedir. Örnek olarak, Ağrı'da 2003 yılında üretilen poliçelere, Eylül 2006 sonu itibarıyla ödenen birikimli tazminatlar dikkate alındığında elde edilen H/P oranı %248,28'dir (Tablo-4). İl araç

Tablo-4: İl İndirimi Bulunan Bazı İllerdeki H/P Oranı Dağılımı (Eylül 2006 sonu itibarıyla)

İl Adı	İndirim (%)	H/P Oranı		
		2003	2004	2005
Ağrı	20	248,28	68,16	41,90
Bingöl		137,00	75,89	91,83
Erzurum		110,46	82,13	54,58
Kars		79,73	79,68	39,19
Erzincan		56,45	49,38	32,47
Tunceli		31,52	38,44	43,46

Tablo-5: Araç Yoğunluğu En Yüksek Olan İllerdeki H/P Oranı ve Sigortasızlık Oranı Dağılımı (Eylül 2006 sonu itibarıyla)

İl Adı	Araç Sayısı	Sigortasızlık Oranı	H/P Oranı (%) ¹ (Giderler Hariç)
İstanbul	2.377.743	1,80	113,23
Ankara	1.059.978	4,03	98,68
İzmir	786.222	16,02	80,06
Antalya	540.567	23,53	72,79
Bursa	432.306	15,38	86,70
Konya	370.079	28,72	54,22
Adana	349.640	24,85	75,16
Manisa	317.320	39,26	58,14
İçel	296.579	23,44	64,30
Balıkesir	249.539	32,38	52,70
Sektör Geneli	11.852.296 ²	17,65	88,18

¹ Poliçe başlama tarihi bazında değerlendirme yapılmış olup, 2003 yılı başlangıçlı poliçelere Eylül 2006 sonu itibarıyla gerçekleştirilen toplam tazminat rakamları dikkate alınmıştır.

² TUIK Temmuz araç verisi baz alınmıştır.

yoğunluğunun az olduğu illerdeki H/P oranının yüksek olması sektör genelini etkileyen bir sonuç çıkarmamasına karşın araç yoğunluğunun fazla ve H/P oranının yüksek ol-

duğu büyük iller sektör sonuçlarını direkt etkilemektedir. Örneğin İstanbul, Ankara ve İzmir gibi illerin hasar göstergeleri, normal tarife fiyatları üzerinden sürprim uygulan-

ması gerektiğini ortaya koymaktadır (Tablo-5). Daha da ileri gidecek olursak sonuçlar, bu iller için H/P oranı yüksek olan araç türleri bazında sürprim uygulanması gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu türde bir uygulama tarifeyi zorlaştırmasına karşın, hasar/prim oranı düşük olan araç türü işletenlerine ve Çanakkale, Isparta, Kırklareli v.s. gibi illere de (Tablo-6) haksızlık etmemek için doğru ve adil bir tarife olmasını sağlayacaktır. Bu uygulama, sektördeki yüksek komisyon şikâyetlerini de ortadan kaldıracaktır. Çünkü kârlılığını bölgesel yapan şirketler her ne kadar talimatlara aykırı olsa da bu illerde acentelerine yüksek komisyonlar verebilmektedir. TRAMER tarafından verilen Hasar Durum Belgesi esna-

Tablo-6: İl Bazında H/P Oranı En Düşük On İl ve Sigortasızlık Oranı Dağılımı (Eylül 2006 sonu itibarıyla)

İl Adı	Sigortasızlık Oranı	H/P Oranı (%) (Giderler Hariç)
Tunceli	19,95	31,71
Karaman	38,78	39,09
Sinop	19,71	39,13
Çanakkale	32,55	40,40
Kırklareli	31,68	43,71
Isparta	31,65	44,41
Kilis	49,97	47,27
Kırıkkale	24,29	47,43
Bartın	13,77	47,57
Muğla	22,22	48,31
Sektör Geneli	17,65 ¹	88,18

¹ TUIK Temmuz araç verisi baz alınmıştır.

sında, tarife fiyatları otomatik hesaplanabileceği için iller ve araç türleri bazında oluşabilecek tarife uygulaması sektöre zorluk getirmeyecektir.

Tablo-4’de yer alan illere mevcut tarifede %20 il indirimini uygulanmaktadır. Bu sonuçlara bakıldığında, Erzincan ve Tunceli gibi illerde indirim uygulanmasının normal olduğu, fakat tam tersine diğer illerde indirimin hiç uygulanmaması veya tersine sürprim uygulanması gerektiği görülmektedir.

Elde edilen veriler ışığında daha etkin bir fiyatlandırma modelinin oluşturulabileceği düşünülmekte olup, merkezimizde yer alan verilerle ilgili her gün yeni rapor ve istatistikler oluşturularak gerek web sayfamızdan, gerekse basın bültenleri aracılığıyla sektörle paylaşılmaktadır. Ayrıca; 12,000 aboneye ulaşan e-bülten aracı-

lığı ile bilgilendirme çalışmaları yapılmaktadır.

TRAMER projesi, yukarıda bahsi geçen hedefleri doğrultusunda; “kamu-özelsektör-vatandaş” sacayağında kaliteli hizmet sunumunun sağlandığı kamu ve özel sektör işbirliğinin ender projeleri arasındadır. Birbirinden farklı bu üç hizmet sürecini bir araya toplayan, her bir hizmet sürecinin birbirine olan olumlu etkisiyle toplam hizmet kalitesini azamileştirme şansına sahip olan TRAMER projesinin dünya ülkeleri arasında bir ilke imza attığı düşünülmektedir. TRAMER projesi, bu özelliği nedeniyle Avrupa Komisyonu tarafından düzenlenen “E-Government” yarışmasında 2005 yılında finalist olmaya hak kazanmıştır.

TRAMER projesinde iki yıl içinde elde edilen deneyim ve know-how çeşitli platformlarda düzenlenen uluslararası

toplantılarda Hazine Müsteşarlığı ve Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği desteği ile paylaşılmaya başlanmıştır. TRAMER, sigortacılık sektörüne, düzenleyici ve denetleyici birimlere, sigortalılara ve ilgili diğer kesimlere sağladığı faydalarla Trafik Sigortası uygulamasını daha sağlıklı bir yapıya kavuşturmaktadır. Geçen iki yıllık süre sonunda elde edilen veriler bu hedefin gerçekleştirildiğini göstermektedir.

Mehmet ÜST

TRAMER Müdürü

Elemanter Sigorta Şirketlerinde Risk Faktörleri

Riskin ölçümü ve yönetimi günümüz denetim sistemlerinin temel uğraşı olmuştur. Sigortacılık alanındaki kamusal denetimin amacı, verilen sigorta teminatının (taahhüdün) kabul edilebilir bir kesinlikle yerine getirilmesi ve piyasanın devamının sağlanmasıdır. Bu görevin yerine getirilmesi, sigorta şirketinin üstlendiği risk (potansiyel kayıp) ile sahip olduğu sermaye (varlık) arasındaki irtibatın takibini ve sermayeye uygun olmayan taahhüt verilmemesini sağlamayı gerektirmektedir. Bu açıdan riskin tanımlanması, ölçülmesi ve yönetilmesi hem sektörün hem de kamusal denetimin ortak paydası olmaktadır. Bu çalışmada sigortacılıktaki risk kavramının sınıflandırması, tanınması üzerinde durulmuş, elemanter şirketler için bir risk ölçüm çalışması yapılmıştır. Bir piyasanın en iyi risk göstergesinin geçmiş sonuçları olduğundan hareketle, Sigorta Denetleme Kurulu'nun her yıl yayınlamış olduğu Faaliyet Raporlarındaki verileri kullanarak, elemanter şirketlerin 1998 ile 2005 yılları arası verileri incelenmiş, risk faktörlerine yönelik değişik testler yapılmak istenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Risk Faktörleri, Mali Yeterlilik, Risk Sınıflandırması

1. Giriş:

Muhtemel hasarların meydana getireceği ekonomik kayıpların karşılanması yoluyla sigortalının ekonomik güvenliği finansal koruma altına alınarak sigortacılık yapılır. Sigorta satın almakla poliçe sahibi kendini risklere karşı korumakta, riskini sigorta şirketine transfer etmekte, risk yönetim işlemi gerçekleştirmektedir. Bu açıdan sigortacılık faaliyeti risk yönetim hizmeti verdiği gibi, özünde kendisi risk ticaretidir. Sigortacı her ne kadar hasarları karşılamada istekli olsa da elinde yeterince fon ve mali güce sahip değilse yüklenimini yerine getiremeyecektir. Kamu denetimi özü itibarıyla sigortacının yüklendiği riski (ödeyememe veya iflas riskini) minimuma indirme çabasında olduğundan sigorta şirketlerinin risk yapısının takibi kamusal denetimin önemli görevlerinden birisi, belki de birincisidir.

Bir sigorta şirketinin karşılaştacağı riskler şirket, sektör (sistemik) ve ekonomi (sistemik) düzeylerinde olmak üzere genelde üç kaynaktan oluşmaktadır.¹ Sigorta şirketinde riskin kaynağı çeşitli olmakla birlikte, fiyatlandırma, portföy yapısı, ihtiyatlar, reasürans, yatırımlar gibi seçimlerin şirkete uygun olmaması şirketlerin taahhütlerini yerine getirememesine neden olabilmektedir. Bir şirkette zaman içinde ortaya çıkan risklerin sermayeye ve dolayısıyla iflas riskine doğrudan etkisi olacaktır. Bu açıdan sigorta şirketinin karşılaştacağı riskler üzerinde durulurken, iflas sebeplerinin bilinmesinde yarar bulunmaktadır. KPMG'in Avrupa Birliği için hazırlamış olduğu Raporla göre, sigorta şirketlerinde araştırma sonuçlarına göre genel olarak iflas etme sebepleri; %22 ile yetersiz

¹http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/solvency2/study_en.htm

karşılık ayırma ve primin yanlış tespiti, %14 ile hızlı büyüme, %6 ile büyük hasarlar olarak belirtilmiştir.¹

İflas sebeplerini analiz eden çalışmalar risk sınıflandırmasına katkıda bulunurken, riskin sayısallaştırılmasına da öncülük etmişlerdir. Bu alandaki çalışmaların özeti konumuz kapsamını aşacağından buraya alınmamıştır ancak Aktaş'ın (1997) çalışması bu konuda oldukça kapsamlı olup, önceki çalışmaları sınıflandırmaktadır.² Atan (2002) ise, bankacılıkta risk sınıflandırması konusunda oldukça kapsamlı bilgi vermektedir. Derecelendirme [Babuşçu (1997), Atan (2002)] ve iflas riskine [Aktaş (1997)] yönelik çalışmalar genelde bankacılık ve İMKB şirketleri üzerinedir. Risk sınıflandırması ve bu konuda sigortacılık literatüründeki gelişime kısaca bakmak uygun olacaktır.

2. Sigortacılıkta Risk Sınıflandırmasının Gelişimi:

Çeşitli risk sınıflandırma yaklaşımları olmakla beraber IAIS'in sınıflandırması sigorta denetiminde belirli bir standart sağlanması amacıyla uygun olacaktır. Aktüerler Birliği'nin (IAA) esas aldığı sınıflandırma ise sigortacılığın teknik (aktüeryal) boyutu ile ilgilenenler için önemli bir sınıflandırma olarak görülmektedir. Sınıflandırma kapsamında bizim üzerinde durduğumuz ve ele aldığımız husus, şirket düzeyinde karşılaşılan riskler olup şirketi mali yetersizlik içine düşürebilecek unsurlar hakkındadır.

Risk ticareti olan sigortacılığın teorik altyapısı Aktüerya Bilimi vasıtasıyla şekillenirken, Risk Teorisi de Aktüerya Biliminin önemli bir alanı olmuştur. Risk Teorisinin önemli konularından olan "Ruin (İflas) Teorisi" faaliyet süresince maruz kalınan risklerin yaratacağı zararı karşılayacak varlık (sermaye) ihtiyacını belirlemeyi amaçlamıştır. 1960'lı yıllarda başlayan, mali yetersizlik sebepleri ile risk sınıflandırılması çalışmaları birbirini etkilemiş ve her iki alandaki çalışma diğerini etkilemiştir. Borch, K., Bhülman, H., Daykin, C. D., Pentikäinen, T., Pesonen, M., Cummins, J. D., Beard, R.E., gibi akademisyenlerin risk teorisi üzerine yapmış oldukları çalışmaların önemli kısmını Ruin Teorisi oluşturmuştur. Sigorta şirketlerinin mali yeterliliği ile ilgili çalışmaların 1989 yılına kadar olanlarının bir kısmı J.D. Cummings ve R.A. Derrig çalışmasında derlenmiştir. 1990'lı yıllardan sonra ise Redman ve Scudellari (1992), Greg Taylor'ın (1996), Kim, Y-D., Anderson, D.R., ve Hickman, J.C. (1995) gibi çalışmalarda risk, sermaye, kâr ve mali yetersizlik arasındaki irtibat ölçülmüştür. Son yıllarda özellikle kaza aktüerlerinin risk teori çalışma grubu, dinamik finansal analiz çalışma grubu gibi grupların yapmış oldukları teorik düzeydeki tartışmaları, risk, sigorta ve aktüerya alanındaki en kapsamlı kaynaklardan birisi olarak dikkat çekmektedir.*

Son dönemde ise ekonomik sermayenin ölçülmesinde risk entegrasyon metodlarının geliştirilmesi, risk modellerinin oluşturulduğu ve uygulanmaya başladığı gözlemlenmektedir. Finansal yeterliliği ölçmek için hazırlanan modellerle sigorta şirketlerinin üstlendikleri riski taşıyıp taşıyamayacaklarına dair geleceğe dönük tahminler geliştirilmekte, şirketin üstlendiği risk ile varlıkları arasında irtibat kurulmaktadır. Hangi model kullanılırsa kullanılsın sigorta denetiminin başlangıç noktası, sigorta şirketlerinin karşılaştığı risklerin tanımlanmasını, sınıflandırılmasını gerektirmektedir. Bu sınıflandırmanın bir standart içinde olması bu alandaki ilgililerin aynı noktalara odaklanmasını sağlayacaktır.

Diğer alanlarda olduğu gibi son yıllarda sigorta şirketlerinin karşılaşılabileceği riskler konusunda standart yaklaşımlar geliştirilmek istenmekte, özellikle Aktüerler Birliklerinin (AAA, IAA) başlat-

² Aktaş sınıflandırma çalışmasının ilk defa 1993 çalışması ile yapıldığını belirtmektedir. S. 24

* <http://www.casact.org/pubs/forum/index.htm>

tığı risk sınıflandırma çabasına son yıllarda denetim otoritelerinin ve IAIS (Uluslararası Sigorta Denetçileri Birliği)'nin de katkısı olmuştur.

A. IAIS'in Risk Sınıflandırması:

Sigorta denetimi için uluslararası düzeyde standart getirmeye çalışan IAIS'in Sigorta Temel Prensipleri 5. maddesinde; sigorta şirketlerinin yapılan işin doğası gereği riske açık olduğu, bu nedenle sigortacıların taşıyacakları risk konusunda ihtiyat standartlarının geliştirilmesi istenmiştir. Geniş kapsamlı risk yönetimi politikaları ile faaliyetlerden kaynaklanan riskleri rapor etmede ve kontrolde kullanılabilecek politikaların belirlenmesinin gerekliliği temel prensiplerde yer almaktadır. Mali yeterliliğe ilişkin rehber belgelerinde sigorta şirketinin riskine ait sınıflandırma yapan IAIS, "Sigorta Denetim Modelinde Aktüerin Kullanılması" rehber çalışmasında; riskin değerlendirilmesi ve sigorta karşılıklarının değerlendirilmesine yönelik aktüeryal becerilerin, sigorta riskinin ihtimallerini ayrıntılı şekilde değerlendirmeyi de içermesi gerektiği belirtilmiştir. IAIS "Sigorta Sorumluluklarının Sayısallaştırılması" rehber çalışmasında; sigortanın belirsizlik ve risk ticareti olduğunu, sigorta riskinin son maliyetinin istatistiksel değişimlere bağlı olduğunu (dolayısıyla sapma içerebileceğini) vurgulamıştır. Sigortalanan olaylardaki adetsel ve maliyetteki potansiyel sapmalar bu kapsamdadır. Denetçinin şirketin göreceli finansal risk seviyesini veya risk profilini ayırt etme girişiminde bulunmasının gerekli olduğu, bir şirketin risk seviyesinin bir diğeriyle kıyaslanmasını değil, aynı zamanda belirli bir şirket içindeki en büyük risk alanlarının da belirlenmesinin modern sigorta denetiminin amaçlarından olduğu IAIS'in denetim anlayışında kabul edilmektedir. IAIS risk yönetiminin ve değerlendirmesinin mali yeterlilik için temel yapı taşı olduğunu kabul etmiş, mevcut ve potansiyel risklerin risk yönetim sistemi aracılığı ile etkisini azaltacak tedbirlerin alınmasının mali yeterlilik değerlendirmesinde önemini vurgulamıştır. IAIS, 1 Ekim 2005 tarihinde, sigorta şirketinin finansal yeterliliğini değerlendirmede ortak yapı ve ortak standartlara ulaşmayı amaçlayan yeni çerçeve isimli bir politika metnini onaylamıştır. Politika metni ile sigorta denetiminin çerçevesi ve gerekçesi tarif edilmekte, sigortacının mali yeterliliğini değerlendirmede ortak yapı ve ortak standartların oluşturulmasına yönelik sekiz köşetaşı (cornerstone) belirlenmiştir. İki numaralı köşe taşında mali yeterlilik rejiminin riske karşı hassas olduğu ve sigortacının risklerle karşı karşıya olduğu, mali yeterlilik rejiminin önemli sayılacak tüm riskleri adres gösterecek çerçeveye sahip olması gerektiğini vurgulamıştır. Bazı risklerin daha kolay sayısallaştırılabildiği, bu çerçevede mali yeterlilik düzenlemelerinin; risklerin ne kadar sermaye ihtiyacı doğuracağını belirlemesini, hangi risklerin etkin piyasa yönlendirmesi ve yönetimi ile veya denetim değerlendirmeleriyle üstesinden gelineceğini de içermesi gerektiğini belirtmiştir. Üç numaralı köşe taşında ise mali yeterlilik rejiminin, finansal desteğe ihtiyaç duyan riskler için, ihtiyatlılık konusunun açık olması gerektiği belirtilmiştir. Dört numaralı köşe taşında ise mali yeterlilik değerlendirme metodunun; finansal piyasalarca sağlanan bilgilerle uyumlu ve kullanıma uygun, sigortacılık teknik riskleriyle ilgili verilere ulaşabilecek yapıda olması gereğine vurgu yapılmıştır.

IAIS'in Mali Yeterlilik (Solvency) Prensipleri ile sigorta şirketinin karşılaşacağı risklere çeşitli maddelerde göndermeler yapılmaktadır. Aktifler için düzenleme çerçevesi çizilirken; konsantrasyon riski, kredi riski, piyasa riski, likidite riski, çözünürlük (tasfiye) riski gibi risk unsurlarının var olduğunu ve bunlara karşı denetim otoritesinin düzenleme çerçevesini oluşturmasının uygun olacağı belirtilmiş, kabul edilecek şirket aktifi için belirtilen risklere göre değerlendirme yapılması istenmiş, mevzuatın portföyün riskini azaltacak şekilde oluşturulmasının gerekliliği vurgulanmıştır. IAIS, pasifleri değerlendirirken; sermaye yeterliliği ve mali yeterlilik sisteminin şirket aktiflerinin

pasifleri karşılması esasına dayanmasını ve nakit akımının tutar, zamanlama risklerinden doğan dengesizliği giderecek önlemleri almasının yerinde olacağını vurgulamıştır. Sigorta şirketlerinin beklenmedik zararları karşılayabilecek sermayeye sahip olması, bu sermayenin teknik olmayan risklerden kaynaklanan zararları da karşılayacak düzeyde olması prensiplerde belirtilmiştir.

Sigorta şirketinin karşılaştığı risklerin sınıflandırılması konusundaki IAIS yaklaşımı; Sermaye Yeterliliği Temel Prensipleri, Mali Yeterlilik, Mali Yeterlilik Değerlendirmesi ve Aktüeryal Konular Rehber Çalışması gibi çeşitli belgelerde dağınık olarak sınıflandırma yapılmıştır. IAIS, genel olarak sigortacının karşılaşacağı riskleri üç ana sınıfa ayırmıştır:

- Teknik Riskler; sigortacılık faaliyetinin ortaya çıkardığı riskler.
- Yatırım Riskleri.
- Teknik Olmayan Riskler; ilk iki gruba girmeyen riskleri kapsar.

a. Teknik Riskler:

Sigorta faaliyetinin sürdürülmesi sonucu ortaya çıkan riskler bu grupta addedilmektedir. Teknik riskler sigortacılığın yapısından kaynaklanan risklerdir. Teknik riskler konusunda özellikle cari riskler ile özel riskler ayırımını yapmak gerekmektedir. Cari riskler aşağıda belirtilen unsurları gösterir:

- Tarife yetersizliği veya primin, riski karşılayamayacak şekilde yanlış hesaplanması.
- Sapma Riski, hasar frekansında ve/veya hasar tutarını dolayısıyla risk primini etkileyecek unsurlarda beklenenin dışında değişim olması.
- Hata Riski, risk analizinde ve hesaplanmasında bilgi yetersizliği gibi sebeplerle temel hesaplarda ve riskin kalitesine yönelik hatalar.
- Değerleme Riski, teknik karşılıkların hatalı belirlenmesi.
- Reasürans Riski, yetersiz teminat alma veya koruma.
- Faaliyet Giderleri Riski, faaliyet giderlerinin öngörülen tutarın üzerinde gerçekleşmesi.
- Katasrofik Risk, kümül riskin oluşması.
- Aşırı Büyüme Riski, hasar ve harcamaların aşırı artmasına sebep olan bir büyüme.
- İflas Riski, sigorta fonlarının sorumlulukları karşılamada yetersiz kalması durumu.

Şirket yönetiminin isteği sonucu ortaya çıkan hususları teknik riskler içine koyamayacağız. Sigorta tarifelerinin kasten düşük belirlenmesi bir yönetim riskidir.

b. Yatırım Riskleri:

Yatırım riskleri, sigorta şirketinin yatırım getirileri, likidite yapısı ve performansı ile ilgili hususlarla ilgilidir. Bu riskler bilançonun aktif tarafı ve likiditesi ile borçluluğu ve mali yetersizliği konularında önemli etkiye sahiptir. Yatırım riskleri aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır:

- Değer Kaybı Riski, yatırımların değerinde çeşitli nedenlerle meydana gelen azalma riski.
- Likidite Riski, finansal borçlara göre likit varlığa sahip olmama riski.
- Karşılama Riski (matching risk), gelecekteki nakit akışı ile sorumlulukların dengesizliği sonucu ortaya çıkan risk.

- Faiz Riski, yatırım araçlarının fiyatlarının düşmesine ve tekrar yatırım yapılması maliyetine sebep olan faiz oranlarındaki artıştan kaynaklanan risk.
- Değerleme Riski, yüksek fiyattan değerlendirme durumunu ifade eder.
- Katılım Riski, grubun veya iştiraklerin zor durumda kalmasından dolayı etkilenme durumu.
- Türev İşlemler Riski, kredi piyasasından ve bu ürünlerin likidite riskinden ortaya çıkan risk.

c. Teknik Olmayan Riskler:

Solvency (Mali Yeterlilik) Prensipleri ve solvency için rehber çalışmalarında genel olarak yatırım, teknik ve teknik olmayan risk sınıflandırması yapılmaktadır. Yönetimden, bağlı bulunulan gruptan, hukuki sebeplerden kaynaklanan, kapsamı geniş olan iş riskleri bu grupta ifade edilmiştir.

B. Uluslararası Aktüerler Birliğinin (IAA) Sınıflandırması:

Aktüerler Birliği Mali Yeterlilik Çalışma Grubu tarafından esas alınan sınıflandırma kapsamlı bir değerlendirme olarak dikkat çekicidir. Aktüerler Birliğinin raporuna göre sigorta şirketinin karşılaşacağı riskler temelde 6 başlık altında gruplandırılmıştır.*

a. Teknik Risk:

Sigorta şirketlerinin kabul etmiş olduğu sigorta sözleşmelerinden kaynaklanan risklerdir. Bu riskin kaynakları aşağıdaki sebepler olabilir:

- Prim Yazım Süreci Riski: Sigortalanan riskin seçiminden ve onaylanmasından kaynaklanan finansal kayıp riski.
- Fiyatlama Riski: Fiyatın riski karşılayacak düzeyde belirlenmemesi sonucu finansal kayıp riski.
- Ürün Dizayn Riski: Sigorta şirketinin, sigorta sözleşmesinin yanlış veya hatalı içeriği nedeniyle karşı karşıya kalması muhtemel finansal kayıp riskini ifade eder.
- Hasar Riski (Her Bir Risk İçin): Söz konusu branşta beklenen hasar düzeyinin çok üstünde hasar gerçekleşmesi sonucu ortaya çıkan hasar riskidir.
- Ekonomik Çevre Riski: Sosyal ve ekonomik değişikliklerin şirket üzerinde yaratacağı ters etki riskini ifade etmektedir.
- Net Konservasyon Riski: Konservasyona düşen hasar miktarının veya hasar konsantrasyonunun beklenin çok üzerinde olması riski.
- Sigortalı Davranış Riski: Sigortalıların kendilerinden beklenenin dışında bir davranış içine girme riski.
- Rezerv Riski: Sigortalılara karşı olan sorumlulukları karşılamak amacıyla ayrılan risklerin yetersiz olması nedeniyle finansal kaybın oluşma riskini ifade eder.

b. Kredi Riski:

Alacakların veya yatırım yapılan menkullerden olan alacak tutarının alınmasında risk ortaya

* http://www.actuaries.org/members/en/committees/INSREG/documents/Solvency_Report_en.pdf

çıkması ve tutarın alınmama veya az alınması ihtimali olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu risk grubu aşağıda sıralanan finansal kayıp ihtimallerini içerir:

- İş Kredi Riski: Karşı tarafın borcunu ödeyememesi durumunu izah etmektedir. Reasürörün borcunu ödememesi de bu kapsamdadır.
- Yatırım Aktifleri Kredi Riski: Yatırım araçlarından olan alacakların zamanında alınamaması veya yatırımın niteliği ile ilgili nedenlerden kaynaklanan finansal kayıp oluşma ihtimali.
- Politik Risk: Ülke politikasının sigortacının tutmuş olduğu aktiflerin değerinde yaratacağı finansal kayıp ihtimali.
- Egemenlik Riski: Devlet yatırım araçlarının ödenmeme (default) veya ters değişimi sonucu bunlardan olacak yatırım gelirlerinin riske girmesi ihtimali.

c. Piyasa Riski:

Aktif varlıkların fiyatlarında oynaklıktan kaynaklanan mali kayıp ihtimalini izah eder. Piyasa riskinden fiyatı piyasada belirlenen aktifler etkilenmektedir. Bu risk grubu aşağıda belirtilen sebeplerden kaynaklanabilir:

- Faiz Oranı Riski: Faiz oranının oynaklığı sonucu kayba maruz kalma ihtimali.
- Hisse Senedi ve Aktif Riski: Hisse senedi ve diğer aktiflerin piyasa fiyatlarındaki dalgalanmadan dolayı kayba maruz kalma riskidir.
- Kur Riski: Kurdaki değişmeden dolayı kura dayalı yükümlülükler ile kura dayalı aktiflerin değerinde meydana gelen değişikliklerden dolayı kayba uğrama ihtimali.
- Temel Risk: Yatırım geliri veren araçların kredi kalitelerinde, likiditesinde ve vadesinin birlikte uyum içinde olmaması riski.
- Yeniden Yatırım Riski: Yatırıma yönlendirilen fonların beklenen düzeyin altında getiri sağlaması durumunu ifade etmektedir.
- Konsantrasyon Riski: Gerek coğrafi alan, gerekse sektörler de dâhil olmak üzere yatırımların belirli bir alanda yer almasından dolayı kayıp etme ihtimali.
- Aktif Pasif Karşılama Riski: Gerek faiz oranları gerekse enflasyon gibi sebeplerle aktifin pasifi karşılama ortamına çıkabilecek dalgalanmalar bu gruba dâhil edilmektedir.
- Bilanço Dışı Risk: Bilanço içinde yer almayan ancak sorumluluk doğuran yükümlülüklerin değerinde meydana gelen değişikliklerle mali kayıp ihtimalinin ortaya çıkma durumunu ifade etmektedir.

d. Faaliyet Riski:

Faaliyet riski; dolandırıcılık, sistemin çökmesi ve hukuki süreçle ilgili sebeplerden dolayı şirketin uğraması muhtemel mali kayıp ihtimalini ifade etmektedir.

- İnsan Sermayesi Riski: İyi eğitilmiş ve faaliyeti sürdürmeye yeterli personel ile faaliyette bulunamamaktan kaynaklanan finansal kayba uğrama ihtimali.
- Yönetim Kontrol Riski: Yönetimin disiplin ve kontrol yetersizliğinden kaynaklanan riskler.
- Sistem Riskleri: Bilgisayar sisteminin iş yürütme üzerinde olumsuz etkide bulunma durumu-

nu ifade eder.

- **Stratejik Riskler:** Şirketin uygun iş stratejileri uygulamaya koyamaması, kaynakları uygun yerlere tahsis edememesi ve iş çevresindeki değişikliklere adaptasyon sağlayamaması gibi durumlardan dolayı finansal kayba uğrama ihtimali.

e. Likidite Riski:

Likidite riski şirketin nakit ihtiyacının ortaya çıkması durumunda aktiflerin yeterli miktarda likide çevrilme imkânına sahip olmaması nedeniyle yükümlülüklerin zamanında karşılanamama ihtimali olarak ortaya çıkmaktadır. Likidite oranları şirketin likidite riskini değerlendirmek için kullanılır. Verilen zaman içerisinde likiditesine göre düzeltilmiş aktiflerin, likiditesine göre düzeltilmiş pasiflere olan oranına göre belirlenir. Likidite Riski kapsamında aşağıdaki riskler yer alır:

- **Likidite Değerleme Riski:** Piyasa koşulları nedeniyle realize edilen aktiflerin zamanlama nedeniyle değerinde meydana gelen azalmadır.
- **Grup Şirketi Riski:** Grup şirketlerinde olan bir olumsuz hareketin grubun diğer şirketlerine olumsuz etkide bulunma ihtimali.
- **Sermaye Piyasası Riski:** Şirketin piyasadaki ihtiyacı olan kaynakları yeterince bulamama ihtimali olarak değerlendirilir.

f. Olay Riski:

Olay riski işletmenin kontrolü dışında gelişen ve işletmeye oldukça negatif etkisi olan bir olaydan kaynaklanan risktir. Bu kategori içinde aşağıda sıralanan riskler yer alır. Olay riskleri daha çok işletmenin kontrol edemediği negatif olayların olması ihtimalini içerir. Aşağıda sıralanan riskler bu gruba dâhil edilmektedir:

- **Hukuki Risk:** Beklenmeyen dava veya mevzuattan kaynaklanan bir hukuki takibin şirketin şartlarını olumsuz etkileme riskini izah eder. Sözleşmelerin yeterince zorlayıcı olmaması veya yanlış hazırlanması nedeniyle finansal kayba uğrama ihtimalini belirtir.
- **Şöhret Riski:** Müşteriler ve halk nezdinde olumsuz bir ün nedeniyle şirket gelirlerinde olumsuzluk olması riski. Şirketin bozulan şöhreti dolayısıyla değerinde meydana gelen finansal kayıp ihtimali.
- **Felaket Riski:** Bir doğal afet sonucu sigorta şirketinin işini sürdürememesi ve şirketin faaliyet sistemi üzerinde olumsuz etkide bulunma riski. Doğal afet riski olarak da ifade edilebilir.
- **Düzenleme Riski:** Düzenleme otoritesinin kararlarından ve kurallarının değişmelerinden kaynaklanan zarar etme riski. Düzenleme riski mevzuatta ani değişiklik sonucunda ortaya çıkan kayıpların oluşması ihtimalini belirtir.
- **Politik Risk:** Devletin alacağı kararların şirketin işi sürdürme yeteneğine olumsuz etkide bulunma durumu. Politik risk, poliçe hazırlayanın sigorta işini yürütmesi sırasındaki davranış tarzını etkileyebilir. Özellikle reasürans ilişkileri bu kapsamda değerlendirilir.

3. Mevzuatımızda Risk Sınıflandırması:

Türk finans mevzuatına risk ve riske göre sermaye tanımlamaları bankacılık mevzuatıyla birlikte

girmiştir. Bankaların, karşılaştıkları risklerin izlenmesini ve kontrolünü sağlamak üzere kuracakları iç denetim sistemleri ile risk yönetim sistemlerine ilişkin esas ve usuller bir yönetmelikle belirlenmiştir. Yönetmelikte risk, bir işleme ilişkin bir parasal kaybın ortaya çıkması veya bir giderin ya da zararın vuku bulması nedeniyle ekonomik faydanın azalması ihtimali olarak tanımlanmış ve genel olarak riskler kontrol edilebilen ve edilemeyen riskler olarak iki gruba ayrılmıştır. Yönetmelikte 14 adet risk çeşidi tanımlanmıştır. Bunlar; kredi riski, işlemin sonuçlandırılmaması riski, işlemin sonuçlandırılma öncesi oluşan risk; ülke riski, transfer riski, likidite riski, piyasaya ilişkin likidite riski, fonlamaya ilişkin likidite riski, faiz oranı riski, piyasa riski, mevzuata ilişkin yetersiz bilgi riski, operasyonel risk, itibar riski ve düzenlemelere uyulmama riskidir. Yönetmelikte, risklerin ölçülmesi safhasında, bankanın maruz kaldığı risklerin belirli ölçüler veya kriterler kullanılarak sayısal ya da analitik bir şekilde ifade edilmesinin sağlanacağı ve maruz kalınan risklerin tutarlı bir şekilde değerlendirilmesi ve yönetilme imkânına sahip olunması için riskin değişik boyutları arasında bir kıyas imkânı yaratacak ve risk kavramını performans ölçümü ve öz kaynak temin kararlarında bir unsur haline getirecek bir risk ölçüm metodolojisi geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Sigorta mevzuatında ise risk kavramı ve riskle sermaye arasında irtibat kuran ilk düzenleme Sigorta ve Reasürans ile Emeklilik Şirketlerinin Sermaye Yeterliliklerinin Ölçülmesine ve Değerlendirilmesine İlişkin Yönetmelik ile olmuştur. Yönetmelik şirketlerin mevcut ve potansiyel riskleri nedeniyle oluşabilecek zararlarına karşı yeterli miktarda öz sermaye bulundurmaları amacıyla çıkarılmıştır. Yönetmeliğe göre (riske göre) hesaplanan gerekli öz sermayenin mevcut öz sermayeyi aşmaması gerekmektedir. Yönetmelikte gerekli öz sermaye rakamına ulaşabilmek için iki yöntem öngörülmüştür. Buna göre dikkate alınacak olan gerekli öz sermaye tutarı iki yöntemden yüksek olanıdır. Birinci Yönteme göre hesaplanan öz sermaye daha önceden uygulanmakta olan ve AB ülkelerinde de kabul gören yöntemdir. İkinci Yönteme göre gerekli öz sermayenin hesaplanmasında şirketlerin; aktif riski, reasürans riski, aşırı prim artışı riski, muallâk hasar karşılığı riski, yazım riski ve faiz ile kur riski dikkate alınır.

Yönetmelik sigorta şirketindeki riskleri sınıflandırmaya tabi tuttuğu gibi, bu riskleri sayısallaştıran yüklem (ağırlık) oranlarını da vermiştir. Aktif riski hesaplamasında, aktif hesap kalemleri belirlenen risk ağırlıkları ile çarpılmaktadır. Kasa ve devlet borçlanma senetleri %0'lık risk şarjmanı ile çarpılırken; bağlı menkul kıymetler, iştirakler, bağlı ortaklıklar ve müşterek yönetime tabi ortaklıklar (sigorta ve reasürans ile emeklilik şirketleri) %3; bankalar %1; özel sektör bonoları, yatırım fonu katılma belgeleri (A Tipi), bağlı menkul kıymetler, iştirakler, bağlı ortaklıklar ve müşterek yönetime tabi ortaklıklar (sigorta ve reasürans ve emeklilik şirketleri hariç), diğer finansal varlıklar ve reasürans faaliyetlerinden alacaklar %15; ilişkili taraflardan alacaklar, diğer alacaklar, yatırım amaçlı gayrimenkuller, krediler ve ikrazlar kalemleri %20; kendi sermaye grubuna ait hisse senetleri ve diğer değişken getirili finansal varlıklar %25; sigortacılık ve emeklilik faaliyetlerinden teminatlar düşüldükten sonraki alacaklar (net) %28'lik risk şarjmanı ile çarpılmaktadır. Görüleceği üzere, Aktif Riski hesaplamasında en yüksek risk ağırlığı aracı ve sigortalılardan olan alacaklara uygulanmıştır. Likite geçme hızına göre yapıldığı anlaşılan bu yüklem oranlarına bakılınca, sermaye grubuna yapılan yatırım, prim alacakları ve gayrimenkuller daha riskli sayılmıştır.

Reasürans riski hesaplamasında, reasüröre devredilen toplam bölüşmeli reasürans primi ile risk hesaplaması yapılmaktadır. Müsteşarlıkça belirlenecek derecelendirme kuruluşları tarafından derecelendirilen A ve B dereceli reasürörler ile Türkiye'deki havuzlara devredilen riskler için %5 (Tarım Sigortaları Havuzu için %1), bunun dışındakiler için %15 risk katsayısı ile devredilen bölüşmeli reasürans prim tutarı çarpılmaktadır. Türkiye'de faaliyette bulunan reasürans şirketlerinin derecelendirme notlarının ülke notunu aşmaması durumunda ülke notu A eşiti sayılır. Kredi riskine yöne-

lik olarak yapılan bu işlem asıl reasürans riski sayılabilecek kümül yükümlülükler için yeterli teminat alıp almamayı test etmekten uzaktır.

Aşırı prim artışı riski hesaplamasında, toplam yazılan primin bir önceki yıla göre artış oranı, sektör artış oranının %50'sinden fazla ise aşan kısma %20'lik risk ağırlığı uygulanır. Faaliyete yeni başlayan şirketlerin faaliyete başladıkları yıl bu risk sıfır olarak alınır. Teknik riskin bir unsuru olan aşırı büyüme riski sektör oranındaki artışa göre ceza getirmektedir.

Muallâk hasar karşılık riski hesabında, branşlar itibariyle net muallâk hasar karşılığı tutarına belirli risk ağırlıkları uygulanır; hayat için %2,5; yangın, nakliyat, trafik, kaza (diğer), mühendislik, hukuksal koruma, kredi ve ferdi kaza için %5; tarım ve sağlık için %10; kasko için %12,5'tir. Teknik riskin bir unsuru olması gereken rezerv riski, rezervlerin yetersiz kalmasını cezalandırma amacını taşımaktadır. Yönetmelik mevcut yaklaşımı ile bu açığın olduğunu önceden kabul eder tarzdadır. IBNR, muallâk hasar yeterliliği gibi rezerv unsurlarının olduğu bir ortamda bu yüklenme oranlarına gerek kalmamasının gerektiği düşünülmektedir. Risk veya güvenlik marjini olarak bu yüklemelerin yapıldığı düşünülüyorsa bu durumda da oranların yüksek olduğu düşünülmektedir.

Yazım Riski hesaplamasında, branşlar itibariyle alınan prim tutarlarından varsa bölüşmeli reasürans için reasüröre devredilen primler indirilerek, kalan kısma belirlenmiş olan risk ağırlıkları uygulanır. Ferdi kaza ve hayat branşı için %5; yangın, nakliyat, trafik, kaza, mühendislik, hukuksal koruma için %10; kredi için %15; sağlık ve tarım için %20 ve kasko için %23 olup, primler yıllık olarak dikkate alınır. Primin hasarı karşılayamadığı durumda uygulanan bu risk yüklemesi, tarife veya fiyat yetersizliğini cezalandırmayı amaçlar. Primin portföy hasarını karşılamadığı durumda oluşan bu açığı gidermenin yolu fiyatı yükseltmektir. Yönetmelik mevcut haliyle kasko dalında primin hasarları karşılamaktan çok uzak olduğunu veya bu alanda yazılan primin fazlasıyla hasar üreteceği endişesini taşımaktadır. Faiz ile kur riskinin hesabında ise, yukarıda yer alan riskler için hesaplanan toplam tutarın %3'lük risk katsayısı ile çarpılması suretiyle bulunan tutar gerekli sermaye hesabında dikkate alınır. İkinci yöntemle göre gerekli öz sermaye tutarı, aktif riski, reasürans riski, aşırı prim artışı riski, muallâk hasar karşılığı riski, yazım riski ve faiz ile kur riski sonuçlarının toplamına eşittir.

Görüleceği üzere, ülkemizdeki bölümlendirme gerek IAIS gerekse IAA sınıflandırmasından farklı, kendine has bir sınıflandırmadır. İdeal olan bu konuda standart yaklaşımların esas alınması ve risk yüklemelerinin belirlenmesi aşamasında aktüeryal temellere oturan ve izahı kolaylıkla yapılabilen, kullanılan yüklemelere nasıl ulaşıldığının açıklandığı bir sınıflandırma ve hesaplamanın yapılmasıdır. Sigortacılıkta genel kabul görmüş risk sınıflandırmaları ile ülkemiz sınıflandırmasının kıyaslanması Tablo-1'deki gibidir.

Tablo-1		
IAIS	IAA	TÜRKİYE
I. Teknik Riskler a. Cari b. Özel II. Teknik Olmayan Riskler III. Yatırım Riskleri	I. Teknik Risk II. Kredi Riski III. Piyasa Riski IV. Faaliyet Riski V. Likidite Riski VI. Olay Riski	I. Aktif Riski II. Reasürans Riski III. Aşırı Prim Artış Riski IV. Muallâk Hasar Karşılığı Riski V. Yazım Riski VI. Faiz ve Kur Riski

4. Verilerle Risk Unsurlarının Tespiti:

Sigorta şirketlerinde ekonomik kayba yol açan tüm unsurların sermayeye dolayısıyla iflas riskine bir katkısı olduğu açıktır. Riskin sayısallaştırılması aşamasında da en iyi göstergelerden birisinin tarihi maliyetler olduğu da bilinmektedir. Bu iki unsurdan hareketle tarihi verilerin analizi ile şirketlerin gruplandırması, başarı, başarısızlık durumları (bir anlamda risk dereceleri) analiz edilerek hangi risk faktörlerinin ön plana çıktığının gösterilebileceği düşünülmektedir.

Çalışmada öncelikle veri yapısına göre gözlemleri üç gruba ayırarak, başarılı ve başarısız olma durumuna etki eden faktörlerin neler olduğu üzerinde durulacaktır. Bunun için ön gruplandırma tüm değişkenler kullanılarak kümeleme analizi ile yapılacaktır. Daha sonraki aşamada faktör analizi ile değişken sayısı azaltılıp değişkenler arasındaki korelasyon yok edilecek ve hangi faktörlerin başarı durumuna etki ettiği gösterilmek istenecektir. Faktör skorlarına göre oluşturulan gruplandırma da diskriminant analizi ile test edeceğiz. Son aşamada ise diskriminant analizine göre gruplandırılmış ortak başarılı ve başarısız gözlemler alınarak logistik ve probit modelleri ile başarıya veya başarısızlığa en çok etki eden oran veya faktöre ulaşılabilecektir. Her aşamada hangi oranın öncelikli olarak etki ettiği sorgulanacaktır. Çok sayıda yöntem kullanıldığı için bunların teorik açıklanması bu çalışmanın kapsamını aşmakla birlikte özet bilgi verilmiştir. Yöntemler hakkında ayrıntılı bilgi Kaynakça'da gösterilen çalışmalarda bulunmaktadır.

Sigorta Denetleme Kurulunun 1998-2005 dönem aralığında yayınlamış olduğu Faaliyet Raporlarının verileri esas alınarak her şirkete ait her yıla ait gözlem bağımsız bir şirket verisi gibi alınmıştır. Verilerden aşırı sapma gösteren, sigortacılık tekniğine uygun olmayan veya analiz için yeterli bilgi vermeyeceği düşünülen (hasar/prim oranı %50'nin altında veya konservasyon oranı %30'un altında veya prim üretimi çok düşük düzeyde olması gibi) gözlemler analizden çıkarılmıştır. 1998-2005 arası 267 adet (43 şirket, 24 şirkete ait 8 yıllık veri tamdır) gözlemden faaliyette bulunmayan düşük konservasyon tutan ve verisi aşırı sapma gösteren gözlemler ayıklanmış, 209 adet (39 adet şirket, 11 şirkete ait 8 gözlem tamdır) gözlem ile analize karar verilmiştir. Seriler grup ortalaması ve standart sapması ile standardize edilmiştir. Kullanılan değişkenler Tablo-2'de gösterilmiştir.

Tablo-2

- Alınan Prim/Öz Kaynaklar	- Tazminat Tediye Oranı
- K.V Yükümlülük/Varlık Toplamı	- Teknik Kâr/Alınan Prim
- Prim Alacakları/Öz Kaynaklar	- Dönem Kârı/Öz kaynaklar
- Hasar Prim Oranı	- Dönem Kârı/Varlık Toplamı
- Öz kaynaklar/Varlık Toplamı	- Dönem Kârı/Alınan Prim
- Öz kaynaklar/Teknik Karşılıklar	- Tazminat Tediye Oranı
- Likit Varlıklar/Varlık Toplamı	- Teknik Kâr/Alınan Prim
- Nakit Oranı	- Dönem Kârı/Öz kaynaklar
- Konservasyon Oran	

Veri setimizin çoklu istatistiksel analizlere uygunluğunu sağlamak üzere uç değerler çıkarılmış olmakla birlikte, beklenen doğrusal bağlantıların sorun oluşturup oluşturmayacağı hususu üzerinde durulmuştur. Faktör analizi sırasında korelasyon ve kovaryans matrislerinin pozitif olduğu görülmüştür. Serilerin önce Kolmogorov-Smirnov testi ile normal dağılıp dağılmadığına bakılmış, sonra kümeleme analizi yapılmıştır.

Kümeleme Analizi Johnson&Wincern (1998) 12'nci Bölümde açıklandığı gibi elemanları doğal gruplandırma amacıyla yapılır. Grupların benzerliklerine göre homojen alt gruplara ayırmak için

kullanılan kümelenme analizini, bir çeşit ön sınıflandırma işlemi olarak görmek mümkündür (Babuşcu, 1997). Kümeleme analizi ile seriler öncelikle 3 gruba ayrılmak istenmiştir. Buradaki amaç şirket gözlemlerini başarılı, başarısız, ortalama olarak sınıflandırıp, sonra bu başarı veya başarısızlığı etkileyen faktörleri tespit etmektir. Bu çalışmada hiyerarşik olmayan kümeleme yöntemleri içerisinde en çok kullanılan k-ortalama (3 grup öngörülmüştür) yöntemi kullanılmıştır. Analiz sonucunda yüksek F değeri olan değişkenler ayırt edici özelliğe sahip olanlar olduğundan dikkate alınması gerekenlerdir. Tablodan da anlaşılacağı üzere, kümeleme analizinde konservasyon oranı değişkeninin ayırt edici özelliği bulunmamaktadır. Diğer taraftan kümeleme analizi kapsamında birbiri ile yüksek korelasyona sahip değişkenlerin etkisinin ayırt etmede zayıf bir etkileşim içinde olabileceği düşünülmektedir (söz gelişi hasar/prim ile tazminat/tediye veya kârlılık oranlarının kendi arasındaki etkileşim). Ancak bu kümeleme işlemi bir önsel gruplandırma ve bir fikir edinimi açısından gerekli görülmüştür. Öz kaynakların teknik karşılıkları karşılama gücü ve maddi varlıklar içindeki payı ile öz kaynak kârlılığı ilk planda ayırt edici özellikler olarak dikkati çekmektedir. (Tablo-3)

Tablo-3							
	Cluster Mean Square	df	Error Mean Square	df	F	Sig.	
V3	35,863	2	0,662	206	54,213	0,000	
V4	37,316	2	0,647	206	57,638	0,000	
V5	10,729	2	0,906	206	11,848	0,000	
V6	4,039	2	0,97	206	4,161	0,017	
V7	45,948	2	0,564	206	81,525	0,000	
V8	47,593	2	0,548	206	86,906	0,000	
V9	23,678	2	0,78	206	30,364	0,000	
V10	40,773	2	0,614	206	66,422	0,000	
V11	0,503	2	1,005	206	0,5	0,607	
V12	11,421	2	0,899	206	12,707	0,000	
V13	9,475	2	0,918	206	10,325	0,000	
V14	52,406	2	0,501	206	104,62	0,000	
V15	44,186	2	0,581	206	76,089	0,000	
V16	44,96	2	0,573	206	78,435	0,000	

Kümelendirme analizi sonucunda; 209 adet gözlemin 39 adedi üçüncü gruba, 70 adedi ikinci gruba, 100 adet gözlem ise birinci gruba ayrılmıştır. Üçüncü grubun başarılı, ikinci grubun ortalama, birinci grubun ise faaliyeti sona eren veya mali yönden sorun içinde olan şirketlere yönelik olduğu gözlemlenmiştir. Görüleceği üzere, sınıflandırmada kârlılık (v14) ile öz kaynak yeterliliği (v8, v7) değişkenleri grupların kümelendirmesinde belirleyici olmaktadır.

İkinci aşamada veriler faktör analizine tabi tutularak korelasyonlar azaltılmış aynı zamanda genel faktör skorlarına göre sıralama yapılmıştır. Faktör analizi sonucu elde edilen başarı durumu veya başarısızlık durumu esas alınarak gruplandırma diskriminant analizi ile teste tabi tutulmuştur. Değişkenlerin korelasyonlarının sorun oluşturmaması ve farklı bir sınıflandırma yapıp hangi faktörlerin risklilik açısından öne çıktığını görmek için veri setine faktör analizi de uygulanmıştır. Faktör Analizi Johnson&Wincern (1998) 9. bölümde açıklandığı gibi çok sayıdaki veri arasındaki kovaryans ilişkisinden faydalanarak daha az sayıda gözlemlenemeyen ve faktör adlandırılan raslantısal değerlerle tarif edilmesidir. Faktör analizi, veriler arasındaki ilişkilere dayanarak verilerin daha anlamlı ve özel bir biçimde sunulmasını sağlayan bir yöntemdir. Faktör analizinin temel amacı boyut indirgeme ve bağımlılık yapısını yok etmektir (Atan, 2002).

Çalışmadaki 14 değişkenin gruplanarak faktör değişkenler olarak ifade edilip edilemeyeceğinin belirlenmesi ve eğer mümkün ise hangi değişkenlerin hangi faktör içinde yer alacağını saptanması ve değişken sayısının faktör sayısına indirgenmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca finansal oranlarda çoğunlukla beklenen korelasyondan kaynaklanan sorun da elde edilen faktörler birbiri ile ortogonal* olduğundan giderilebilecektir. Faktör analizinde “Principal Components” yöntemi uygulanmış, yönlendirmede (rotasyon) ise “Varimax” yöntemi kullanılmıştır. Anlamlı sonuç ürettiği düşünülen 4 faktörlü analize göre gözlemlere ait skor değerleri tahmini regresyon ile yapılmıştır.

Veri setinin faktör analizine uygunluğu KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) örnek uygunluk testi ile kontrol edilmiş, 0,679 olan oranın çok iyi olmasa da analiz için yeterli olduğuna karar verilmiştir. Bu oranın yüksekliği serinin analize uygunluğunu göstermektedir. (Tablo-4).

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,679
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	1714,371
	df	91
	Sig.	,000

Faktör analizinin ilk aşamasında, bazı değişkenlerin ortak faktörü açıklamada düşük communalities değerine sahip olduğu görülmüştür. Communality ortak varyansa söz konusu değişkenin katkısıdır³. Bir değişkene ilişkin varyans ortak varyansa sahip olabildiği gibi ayrıca spesifik varyansa da sahip olabilir, spesifik varyans ortak varyans değerinin 1'den çıkarılması ile elde edilir. Bir değişkene ilişkin faktörlerin açıkladıkları ortak varyans (communality), değişkenin faktör yük değerlerinin kareleri toplamına eşittir (Johnson&Wincern, 1998) (Tablo-5).

	Initial	Extraction
V3	1,000	,775
V4	1,000	,775
V5	1,000	,537
V6	1,000	,680
V7	1,000	,813
V8	1,000	,690
V9	1,000	,728
V10	1,000	,703
V11	1,000	,516
V12	1,000	,623
V13	1,000	,523
V14	1,000	,849
V15	1,000	,865
V16	1,000	,878

Extraction Method: Principal Component Analysis.

* İstatistiksel olarak birbiriyle bağlantılı olmayan

³Kovaryans matrisi factor yükleri (communalities) matrislerinin çarpımı (karesi) ile spesifik varyans matrisinin toplamından oluşmaktadır. Johnson&Wincern, 1998 S. 518.

Konservasyon oranı (0,516) ve teknik kâr/alınan prim, prim alacakları/öz kaynak oranları diğerlerine göre ortak varyansı daha az oranda açıklamaktadır. Söz konusu oranlar bağımsız tek başına birer faktör gibi alınmaya yakın gözükmemektedir. Faktör yük matrisinde herhangi bir faktörle ilgisi bulunmaz ise bunların analizde bağımsız değişken olarak ele alınması gerekmektedir.

Değeri birden büyük olan özdeğer sayısı kadar faktör sayısı olduğundan hareket edilmiştir. Her bir faktör için hesaplanan faktör yükleri aynı zamanda o faktör ile değişken arasındaki korelasyonu ifade etmektedir. (Tablo-6)

Tablo-6									
Total Variance Explained									
Initial Eigenvalues				Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
Component	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	4,126	29,473	29,473	4,126	29,473	29,473	3,533	25,237	25,237
2	2,761	19,721	49,194	2,761	19,721	49,194	3,148	22,485	47,721
3	1,695	12,108	61,302	1,695	12,108	61,302	1,852	13,231	60,952
4	1,372	9,798	71,100	1,372	9,798	71,100	1,421	10,148	71,100
5	0,978	6,983	78,083						
6	0,662	4,727	82,810						
7	0,653	4,666	87,477						
8	0,483	3,451	90,927						
9	0,425	3,033	93,960						
10	0,294	2,099	96,059						
11	0,182	1,300	97,359						
12	0,158	1,131	98,490						
13	0,124	0,888	99,378						
14	0,087	0,622	100,000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Görüleceği üzere özdeğeri 0'dan büyük olan faktörler 14 adet (değişken sayısı kadar) görülmektedir. Ancak bunların son ikisinin ortak varyansı açıklama gücü %1'in altında, son 7 faktörün toplam varyansı açıklama oranı %10'un altındadır. Faktör analizini yapma amacı, değişken sayısını azaltmak ve değişkenler arası korelasyonların etkisini azaltmak olduğu için özdeğeri 1'in üstünde olanları almak uygun olacaktır. Ortalama özdeğerde 1 olup dolayısıyla özdeğeri birden büyük olan değerler esas alınması istatistiksel olarak da anlamlı olacaktır (Özdinç 1999). Dört faktör kullanıldığı için %29 oranında bilgi kaybı göze alınmıştır, 5 faktör olsa bilgi kaybı %22 olacaktır. Görüleceği üzere 209 adet gözlem ile 14 adet değişken ile ifade edilen bu veri kümesindeki değişikliklerin %71,1'inin 4 faktör ile izah edilebildiği anlaşılmaktadır. Bunlardan birinci faktörün %29, ikincisinin %19, üçüncüsünün %12, dördüncüsünün %9 oranında toplam varyansı açıkladığı tablodan anlaşılmaktadır. Varimax yöntemi ile döndürülmüş faktör yükleri aşağıdaki gibidir. Faktör yükleri, faktör içinde değişkenin nispi önemini gösterirken, faktörlerde yer alan değişkenlerin katsayı işaretleri de, değişkenlerin birbirleri ile olan ilişkilerinin yönünü göstermesi sebebiyle de önem taşımaktadır (Atan, 2002). (Tablo-7)

Tablo-7				
Rotated Component Matrix				
Component				
	1	2	3	4
V3	-0,856			
V7	0,846			
V8	0,817			
V4	-0,755			
V5	-0,683			
V14		0,912		
V15		0,897		
V16		0,882		
V13		0,596		
V9			0,808	
V10			0,662	
V11			0,630	
V6				-0,784
V12				0,753
Extraction Method: Principal Component Analysis. Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization. Rotation converged in 5 iterations.				

Faktör yükünün karesi ilgili değişkene ait varyansın karesine eşit olduğundan, elde edilecek faktör ile değişkene ait varyansın ne kadarının açıklandığı da anlaşılacaktır. Elde edilen faktör yükü değişkene ait varyansın düşük kısmını açıklıyorsa, bu durum ilgili değişkenin diğer değişkenlerle düşük korelasyonundan kaynaklanmaktadır (Özdiç, 1997). Faktör yükü matrisi oluşturulurken korelasyon değeri 0,500'ün üzerindeki değerler alınmıştır. Birinci faktör öz kaynak finansmanı olup, bu faktörü alınan primler/öz kaynaklar değişkeni en iyi açıklayan veya faktörün, varyansını en çok açıkladığı değişken olmaktadır. Birinci faktörde bazı değişkenler pozitif bazısı negatif değer almıştır. Buna göre öz kaynak finansmanına pozitif etki eden değişkenler pozitif, negatif etki edecek (borcun artması veya alınan primin artması) faktörler negatif yönlü ilişki içindedir. İkinci faktörün kârlılık, üçüncü faktörün likidite, dördüncü faktörün hasar olduğu görülmektedir. Söz konusu faktörleri en iyi temsil eden değişkenler ise, alınan prim/öz kaynaklar (F1), dönem kârı/öz kaynaklar (F2), likit varlıklar/varlık toplamı (F3) ve hasar/prim (F4) oranı olmuştur. Aynı şekilde söz konusu 4 faktörde birinci sıradaki değişkenleri en iyi açıklamaktadır. Bir numaralı faktör, alınan Prim/öz kaynak değişkeninin %85'ini açıklayabilirken, prim alacakları/öz kaynaklar değişkenine ait varyansın %68'ini açıklayabilmektedir. Dolayısıyla bu matris karşılıklı etki ve temsili göstermesi yönünden önemlidir.

Dikkat edileceği üzere birinci faktörde prim alacakları/öz kaynak değişkeni, ikinci faktörde teknik kâr/alınan prim değişkeni, üçüncü faktörde konservasyon oranı değişkeni en az etkileşime sahip (başka bir deyişle ortak faktör tarafından düşük düzeyde açıklanabilen) değişkenler olarak dikkati çekmektedir. Düşük değerli değişkenler bağımsız faktör olarak izah edilme olasılığı yüksek olan

değerlerdir. Ancak doğrusal çoklu bağlantı sorununun oluşmaması için faktör sayısını öz değeri birden yüksek olanlar faktör olarak kabul edilmiştir.⁴ Kuşkusuz bilgi kaybını azaltıp faktör sayısını arttırmak da mümkündür, ancak 4 faktör ile yeterli sonucu elde edebileceğimizi (değişik iterasyonlar sonucunda) gördükten sonra 4 faktörlü model ile analize devam edilmiştir.

Faktör skorları, her birimin ortak faktör yapılarına göre tahmini değerlerini belirtmektedir. Her faktör yapısı içinde tüm değişkenler değişik ağırlıkta yer almaktadır. Belirlenen faktör yüklerinden yararlanılarak her bir değişkenin faktör yapılarına göre ortak faktör puanları (skorları) hesaplanabilir. Toplam faktör skor toplamına göre gözlemler sıralanmış, şirketler 1-209 arasında değerleri almıştır. Faktör skor katsayısı 1den büyük olan ilk 54 şirket başarılı (1), sonraki 91 gözlem nötr (0), sonra gelen 64 gözlem başarısız olarak gruplandırılmıştır. Bu önsel sıralandırma diskriminant analizi tekrar test edilmiştir. İncelenen gözlemin ait olduğu grubun belirlenmesini sağlayacak bir fonksiyonu bulmaya yarayan bu analiz gruplandırma çalışmalarında oldukça kullanılmaktadır. Diskriminant fonksiyonu olarak adlandırılan bu eşitlikler birbirine en çok benzeyen grupları belirlemeye olanak sağlayacak şekilde grupların ortak özelliklerini belirlemek amacıyla kullanılmaktadır. Kısaca diskriminant analizi, iki veya daha fazla sayıdaki grubun farklılıklarının diskriminant değişkenleri vasıtasıyla ortaya konması işlemidir (Babuşcu, 1997). Araştırmacı, hatalı sınıflandırma olasılığını en aza indirgeyerek gözlemleri ait oldukları gruplara ayırmak veya bu gözlemlerin çekilmiş oldukları yığınları belirlemek isteyecektir (Johnson&Wichern, 1998). Stepwise diskriminant analizi yöntemi ile faktör analizi sonucu bulunan 4 faktörün en iyi açıkladığı değişkenler alınarak diskriminant analizi yapılmıştır. Stepwise yöntemi her adımda Wilks Lamda değerini en düşük yapan değişkenleri modele ekleyerek yaptığı için modelimize etki eden değişkenlerin etki sıralaması daha iyi gösterebilir düşüncesi ile seçilmiştir. (Tablo-8)

Tablo-8

Variables Entered/Removed									
	Entered	Wilks' Lambda							
		Statistic	df1	df2	df3	Exact F			
Step						Statistic	df1	df2	Sig.
1	V3	,782	1	2	206,000	28,643	2	206,000	,000
2	V6	,583	2	2	206,000	31,755	4	410,000	,000
3	V14	,402	3	2	206,000	39,311	6	408,000	,000
4	V9	,374	4	2	206,000	32,265	8	406,000	,000

At each step, the variable that minimizes the overall Wilks' Lambda is entered.
a. Maximum number of steps is 8.

Görüleceği üzere, ilk aşamada analize alınan prim/öz kaynak oranı dâhil edilmiş, sonraki aşamada ise hasar/prim, üçüncü aşamada öz kaynak kârlılığı, sonrasında ise varlık likiditesi analize SPSS tarafından alınmıştır. Sınıflandırmada faktör analizine göre hasar/prim oranının etkisinin arttığı gözlemlenmektedir. Buradan çıkardığımız sonuç ise, gerek prim artışı gerekse hasar/prim nedeniyle teknik risk şirketlerin risk derecelendirilmesinde ilk planda etki eden faktör olarak dikkati çekmek-

⁴ 5 faktör üzerinden analizi yenilediğimizde 5. faktörün konservasyon oranı olduğu, 6 faktörlü olarak yapıldığında tazminat tediye değişkeninin 6. faktör olduğu, 7 faktörlü olarak yenilendiğinde ise teknik kâr/alınan primin 7. faktör olduğu da görülmüştür. 7 Faktörlü model seçildiğinde toplam varyansın %87'inin açıklandığı görülmüştür.

tedir. Söz konusu veri setini gruplara ayırt edici 2 fonksiyon bulunmuştur. Ancak fonksiyonlardan birisi toplam varyansın %1'ini açıklayabildiği için dikkate alınmamıştır. Birinci fonksiyon ise varyansın %98'ini açıklayabilmektedir. Diğer taraftan, ikinci fonksiyonun Wilks' Lamda değeri yüksek çıkmış ve anlamlı değildir. (Tablo-9)

Tablo-9				
Eigenvalues				
Function	Eigenvalue	% of Variance	Cumulative %	Canonical Correlation
1	1,588	97,9	97,9	,783
2	,034	2,1	100,0	,182
a First 2 canonical discriminant functions were used in the analysis.				
Wilks' Lambda				
Test of Function(s)	Wilks' Lambda	Chi-square	df	Sig.
1 through 2	,374	201,275	8	,000
2	,967	6,857	3	,077

Birinci Fonksiyona ait Wilks' Lamda değeri düşük, sigma 0,000'dan küçük çıkmıştır. Diskriminant fonksiyonu stepwise yöntemi ile ve 0,00 anlamlılık düzeyinde önemli 4 faktörün oluşturduğu bir fonksiyondur. Model buradaki katsayıların söz konusu oranlarla çarpımı sonucunda söz konusu gözlemi gruplara ayırmaktadır. Buna göre model Tablo-10'daki gibi oluşmuştur.

Tablo-10

$$Z = 0,899 * \text{Alınan Prim/Öz Kaynaklar} + 0,963 * \text{Hasar/Prim} - 0,356 * \text{Likit Varlıklar/Varlık Toplamı} - 0,820 * \text{Dönem Kârı/Öz Kaynaklar}$$

(Dikkat edilmesi gereken, söz konusu fonksiyonun sekiz yıllık gözlem setinin standardize edilmiş sonuçları üzerinden hesap edilmiştir.)

Elde edilen bu fonksiyon yardımı ile diskriminant skorları elde edilip buna göre gruplar ayrıştırılmaktadır. Söz konusu fonksiyon değeri -1'den düşükse başarılı, -1 ile +1 arasında ise nötr, +1'den büyük değerlerde ise başarısız sınıflandırma yapılmıştır. Görüleceği üzere, bu aslında başarısızlık fonksiyonu olarak da değerlendirilebilecek şekilde oluşmuştur. Başarısız yapacak değişkenler fonksiyona pozitif etki yaparken, kârlılık ve likidite gibi başarıyı etkileyecek faktörlerin katsayısı negatif değer almıştır. 209 adet gözlem sınıflandırmasında (sekiz yıllık verilerin standardize edilmiş sonucu) hasar prim en yüksek etkiye sahipken likiditenin etkisi düşük düzeydedir. Değişkenlerin yorumu regresyon modellerinde olduğu gibidir. Söz gelişi alınan prim/öz kaynak oranındaki bir birimlik artış başarısızlık puanını 0,899 puan arttırmakta, hasar/primdeki bir puanlık artış ise 0,963 arttırmaktadır. Likit varlık/varlık toplam ve dönem kârı/öz kaynak oranlarındaki bir birimlik artış ise başarısızlık puanını 0,356 ve 0,82 puan azaltmaktadır. Diskriminant fonksiyonu değerlerine önsel sınıflandırmalar 11. Tabloda gösterildiği şekilde değişime uğramıştır.

Tablo-11

Classification Results

		Predicted Group Membership				Total
		V02	-1	0	1	
Original	Count	-1	54	9	1	64
		0	16	60	15	91
		1	0	14	40	54
	%	-1	84,4	14,1	1,6	100,0
		0	17,6	65,9	16,5	100,0
		1	,0	25,9	74,1	100,0
Cross-validated	Count	-1	53	10	1	64
		0	16	60	15	91
		1	0	15	39	54
	%	-1	82,8	15,6	1,6	100,0
		0	17,6	65,9	16,5	100,0
		1	,0	27,8	72,2	100,0

a Cross validation is done only for those cases in the analysis. In cross validation, each case is classified by the functions derived from all cases other than that case.
b 73,7% of original grouped cases correctly classified.
c 72,7% of cross-validated grouped cases correctly classified.

Sıralandırma faktör sırasına göre olduğu için %73,7 düzeyinde başarılı olmuştur. Kopuş noktalarının iyi belirlenerek seçilmesi durumunda oran yükselmektedir. Söz gelişi başarılı başarısız ve nötr seçiminde faktör skoru yanında kümeleme analizi sonucu da kullanılırsa bu durumda tahmin başarısı %92 düzeyine çıkmaktadır. Ancak gözlem adedini yarı yarıya indiren bu yöntem tercih edilmemiştir. Diskriminant analizinin 1 ve -1 olan değerleri esas alınarak 1 üstü başarısız, -1 altı başarılı (0 ve 1) değerleri verilerek Stata paket programında ikili seçim modelleri kullanılarak analiz yapılmıştır.

Mali başarısızlık tahmin modellerinde kullanılan bir yöntem de logit ve probit modelleridir. İkili seçim modeli denen bu modeller, başarılı, başarısız gibi iki seçimi bağımsız değişkenlerle açıklamak için uygundur. Logit ve probit modelleri dayandıkları varsayımların daha gerçekçi olmasından dolayı kuramsal açıdan çoklu regresyon ve çoklu diskriminant analizlerden üstün olduğu belirtilmektedir. Her iki model de, bağımsız değişkenler olarak kullanılan mali oranların gösterdiği dağılım konusunda normal dağılım sınırlaması getirmemektedir (Aktaş, 1997). Konunun teorik alt yapısı (Greene,1997) ayrıntısıyla incelenmiştir⁵.

Diskriminant analizinin yapmış olduğu sınıflama esas alınarak 1, -1, 0 olan gözlemlerden 0 olanlar (91 adet) analizden atılarak, yalnız başarılı ve başarısız olanlar (64 adet başarısız, 54 başarılı) logistik ve probit modelleri ile başarılı başarısız analizine tabi tutulmuş, başarı ve başarısızlıkta temel rolü oynayan etkenin ne olduğu tespit edilmeye çalışılmıştır. 209 adet gözlem içinde 91 adedi ortalama gruba ait olduğundan analizden çıkarılmış iki seçimli modeller olan logit ve probit aşamasına kalan 118 gözlem 34 adet şirkete aittir. Değişkenlerin marjinal etkilerine bakıldığında ise hasar/prim değişkeninin en etkili olduğu sonrasında sırasıyla, öz kaynak kârlılığı, öz kaynak finansmanın geldiği görülmektedir. Başarı veya başarısızlığı izahta en az etki eden faktörün (bu dört faktör içinde) likidite olduğu görülmektedir.

⁵ 19. bölüm ikili seçim modellerini de kapsayan discrete bağımlı değişken modellere ayrılmıştır. S. 871

Tablo-12					
Logit Modeli Marjinal Etkiler		y= Pr (Başarı) (predict) = ,28057083			
variable	dy/dx	Std, Err,	z	P>z	
v3	-0,798	0,247	-3,24	0,001	
v6	-1,049	0,341	-3,08	0,002	
v9	0,463	0,186	2,49	0,013	
v14	0,826	0,255	3,23	0,001	
Probit Modeli Marjinal Etkiler		y= Pr (Başarı) (predict) = ,32017276			
variable	dy/dx	Std, Err,	z	P>z	
v3	-0,784	0,237	-3,30	0,001	
v6	-1,026	0,326	-3,15	0,002	
v9	0,449	0,179	2,51	0,012	
v14	0,796	0,252	3,16	0,002	

Tablo-12’de 118 adet gözlemin başarılı, başarısız analiz sonucu elde edilen marjinal etki tablosu sunulmuştur. Başarıya hasar prim oranı %104 ters yönde etki ederken, alınan prim/öz kaynak oranı da %79 oranında ters yönde etkide bulunmaktadır. Probit modelinde ise bu etkiler %102 ile %78 olmuştur. Bunun anlamı diğer etkiler sabit kalmak üzere hasar/prim oranındaki bir puanlık artış başarılı olma ihtimaline olumsuz etkisi %100 civarındadır (tersi deyişle başarısız olma ihtimaline katkısı %100 düzeyinde artmaktadır). Bu yorumlarda dikkat edilmesi gereken başarısız veya başarılı olma ihtimaline etkidir. Söz konusu modelde başarı 1 başarısızlık 0 olduğu için başarıya pozitif yönlü etki edenler pozitif, negatif yönlü etki edenler negatif değer almıştır. Marjinal etkiler, beklenen ihtimaldeki marjinal değişimi yansıtmaktadır. Söz konusu değişim, değişkenin ortalama değeri üzerinden hesaplandığından yorumlarda dikkat etmek gerekir. Probit modelinde değişik tazminat tediye oran aralıklarına göre elde edilen marjinal etkiler aşağıda tablo olarak sunulmuştur. Zira marjinal etkiler değişkenin değerine göre de farklı değerler alabilmektedir. (Tablo-13)

Tablo-13					
Değişik Tazminat/Tediye Oran Aralığına Göre Marjinal Etki Farkları (Probit)					
	variable	dy/dx	Std,	z	P>z
Tazminat/Tediye Oranı 1'den büyük	v3	-0,718	0,242	-2,96	0,003
	v6	-0,939	0,308	-3,05	0,002
	v9	0,411	0,183	2,25	0,024
	v14	0,729	0,277	2,63	0,008
Tazminat/Tediye Oranı 0 ile 1 arasında	v3	-0,340	0,187	-1,81	0,070
	v6	-0,444	0,233	-1,90	0,057
	v9	0,194	0,108	1,79	0,073
	v14	0,345	0,195	1,76	0,078
Tazminat/Tediye Oranı 0 ile -1 arasında	v3	-0,562	0,215	-2,61	0,009
	v6	-0,735	0,284	-2,59	0,010
	v9	0,322	0,141	2,28	0,023
	v14	0,570	0,183	3,12	0,002
Tazminat/Tediye Oranı -1'den düşük	v3	0,000	0,000	-0,14	0,888
	v6	0,000	0,000	-0,14	0,887
	v9	0,000	0,000	0,14	0,887
	v14	0,000	0,000	0,14	0,887

Hasar ödeme kabiliyeti ile başarı başarısızlık durumu arasındaki irtibatı göstermek amacıyla veri setinde tazminat/tediye değişkenin aldığı aralıklara göre marjinal etkiler çıkarılmıştır. Tablodan da görüleceği üzere tazminat/tediye oranının değişik aralıklarına göre marjinal etkiler de farklı olmaktadır. Ancak tümünde hasar/prim değişkeninin en büyük marjinal etkiye sahip olduğu, marjinal etki derecelerinin değişiklik gösterdiği görülmüştür. Diğer taraftan ortalama başarı fonksiyonunun tazminat tediye değişkenine paralel olarak arttığı da gözlemlenmiştir.⁶ Tazminat tediye oranı -1'den düşük olanlarda ise marjinal etkilerin anlamlı olarak hesaplanmadığı, zira başarıya etki eden faktör sınavasının anlamlı olmadığı gözlemlenmiştir. Değişik analiz teknikleriyle yapılan sınıflandırmalarda ortaya çıkan durum Tablo 14'deki gibi olmuştur.

Tablo-14				
Analiz	Başarılı	Nötr	Başarısız	Toplam
Kümeleme	39	70	100	209
Faktör	56	83	70	209
Diskriminat	54	91	64	209
Logistik	57		61	118

Üç yöntemde de başarılı belirtilen bir gözlem başka yöntemde başarısız gösterilip gösterilmediğine dair bir tablo oluşturulmuştur (ortalama gruptaki değişim dâhil edilmemiştir). Tabloda ortalama grupta yer alan 91 gözlem çıktıktan sonra kalan 118 adet başarılı ve başarısız gözlemin analiz yöntemlerine göre ters gruplandırma adetleri verilmiştir. (Tablo-15)

Tablo-15				
Zıt Gruplandırma	Başarısız Gruplandırma			
Başarılı Gruplandırma	Kümeleme	Faktör	Diskriminat	Logit
Kümeleme	0	1	2	2
Faktör	1	0	0	2
Diskriminant	2	1	0	2
Logit	3	5	0	0
	Başarılı Gruplandırma			
Başarısız Gruplandırma	Kümeleme	Faktör	Diskriminat	Logit
Kümeleme	0	1	2	3
Faktör	1	0	2	5
Diskriminant	2	0	0	0
Logit	2	2	0	0

Görüleceği üzere en büyük farklılık logit ve faktör analizi gruplandırmasında olmuştur. Faktör analizi gruplandırmasında seçilen puan (seçim kriteri, yukarıdan bir noktadan sonrası şeklinde keyfi) seçildiğinden bu sonucun oluşması normal bulunmuştur. Ancak kopuş noktalarının daha uçlarda seçilmesi durumunda farklılıkların daha da azalacağı görülmüştür.

Sonuç olarak yapılan analizler sonucu başarılı, başarısız veya riskli, risksiz şirket ayırımı, kü-

⁶ İstisna olarak tazminat/tediye oranı çok yüksek olan grubun başarı oranı bir derece alt sırada olanlara göre düşük çıkmıştır. Bunun tazminat/tediye oranı brüt olduğundan yüksek reasürans etkisinden kaynaklandığı düşünülmektedir.

REASÜRÖR

meleme, faktör, diskriminant ve logit (veya probit) analizi ve gözlem adedi (GA) gösterir tablo aşağıda şirket kodları ile birlikte verilmiştir. Tablonun birinci satırında 101 kodlu şirketin 8 kez başarılı-başarısız analizine dâhil edilebildiği, kümeleme analizinde (KB) 4 başarı gözleminin bulunduğu, faktör analizinde (FB) 8 kez, diskriminant analizinde (DB) 8 kez ve logit analizinde (LB) 8 kez başarılı olarak gözlendiği ifade edilmektedir. Alınabilecek toplam puan maksimum 32 (dört yöntem ve sekiz yıl olduğu için) olabilecektir. Başarısız gözlemler ise KBZ (kümeleme), FBZ (faktör), DBZ (diskriminant), LBZ (logit) sütunlarındadır. (Tablo-16)

Tablo-16										
Başarılı-Başarısız Gözlem Tablosu										
Şirket Kod	GA	KB	KBZ	FB	FBZ	DB	DBZ	LB	LBZ	Toplam Puan
101	8	4		8		8		8		28
102	8	8		8		8		7	-1	30
103	7		-2	4	-3	4	-3	3	-4	-1
104	6	6		6		6		6		24
105	5	4	-1	5		5		5		18
106	5		-3		-5		-5		-5	-18
107	5		-3		-5		-5		-5	-18
108	5			1	-4	1	-4	2	-3	-7
109	5		-2		-5		-5		-5	-17
110	5			5		5		5		15
111	4	3		4		4		4		15
112	4		-3		-4		-4		-4	-15
113	3	1	-1	1	-2	1	-2	1	-2	-3
114	3	1	-2	1	-2	1	-2	1	-2	-4
115	3		-3		-3		-3	1	-2	-10
116	3	1		3		3		3		10
117	3		-3		-3		-3		-3	-12
118	3		-3		-3		-3		-3	-12
119	3	1	-2		-3		-3	1	-2	-8
120	3	2	-1	2	-1	2	-1	2	-1	4
121	3	1	-2	1	-2	1	-2	1	-2	-4
122	3	1	-1	1	-2	1	-2	1	-2	-3
123	3		-3		-3		-3		-3	-12
124	3		-1	2	-1	2	-1	2	-1	2
125	3		-3		-3		-3		-3	-12
126	2		-2		-2		-2		-2	-8
127	2	1	-1	1	-1	1	-1	1	-1	0
128	2				-2		-2	1	-1	-4
129	1		-1		-1		-1		-1	-4
130	1	1		1		1		1		4
131	1		-1		-1		-1		-1	-4
132	1		-1		-1		-1		-1	-4
133	1		-1		-1		-1		-1	-4
134	1		-1		-1		-1		-1	-4
Toplam	118	35	-47	54	-64	54	-64	56	-62	-38

Görüleceği üzere bazı şirketlerin gözlem adedi çok düşmüştür. Faaliyeti sona eren ve üretim yapmayan şirketlere ait son yıl verileri olumsuz sapmalar içerdiği için analiz açısından sakıncalar içerdiğinden çıkarılmıştır. Bazı şirketlere ait veriler sigortacılık tekniğine uygunluk açısından sorgulanır yapıda olduğundan analizden çıkarılmıştır. Kalan 209 adet gözlemin 118 adedi son analize kalmıştır. Tablo, bu 118 gözlemin; kümeleme, faktör, diskriminant ve ikili seçim modellerindeki başarı ve başarısızlık adetlerine göre oluşturulmuştur. Dolayısıyla tabloda yüksek oranda yer almanın başarı ise başarıyı, başarısız ise başarısızlığı arttırması için değerlendirmenin toplam puan üzerinden yapılması daha sağlıklı olacaktır.

5. Sonuç:

Sigorta şirketinin en son varlık değerinin, toplam borçlarından yüksekliğini veya yükümlülüklerini yerine getirme kapasitesinin varlığını ölçmek için sigorta denetimi yeni yöntemler geliştirme uğraşı içindedir. Ancak hangi modelle mali yeterlilik testi yapılırsa yapılsın, sigorta denetimi için önemli olan husus; karşılaştırılması muhtemel risklerin sınıflanması, algılanması ve onlardan korunmak için gerekli önlemlerin alınıp alınmadığının kontrolü olmaktadır. Bütün risklerin zarar yaratma kapasitesine sahip olduğu ve bu zararları karşılayacak optimum sermaye tutarının hesaplanması gerektiğinden, riske uygun sermaye yeterliliğinin düzenleme çerçevesinin bulunması sigorta şirketinin faaliyetinin devamının temel unsurlarından birisi haline gelmiştir. Bu açıdan sektörün üzerinde anlaştığı bir risk çerçevesinin çizilmesi, riskin sayısal olarak sektörün doğasına (geçmiş veri tecrübesine) uygun şekilde sayısallaştırılması önem kazanmaktadır.

Çalışma ile, sigorta şirketlerinin temelde dört risk faktörü ile analiz edilebileceği söylenebilecektir. Bu faktörleri temsil eden hasar/prim değişkeni (hasar faktörü) ile alınan prim/öz kaynak (sigortacılık finansmanı olarak değerlendirilebilecek bu faktörün prim artış hızından dolayı yazım riskini de kapsadığı düşünülmektedir) değişkeninin şirketleri başarılı başarısız ayırımında temel ayırıcı faktörler olduğu gözlemlenmiştir. Söz konusu risk unsurlarının teknik riskin unsurları olduğundan hareketle, teknik riskin sayısallaştırılmasının riske dayalı sermaye hesaplamalarında dikkate alınması gereken temel risk olduğu düşünülmektedir. Likidite (aktif riski) unsurunun üçüncü sırada risk derecelendirmesinde etki ettiği, kârlılık unsurunun ise son sırada ayırt edici etkisinin olduğu görülmüştür. Bu sonuç, birçok gözlem için açıklanan kâr ile teknik risk arasında çelişkili durum olabileceğini (açıklanan kârların teknik riskle paralellik içermediğini) göstermektedir. Bu açıdan, teknik riskin mali tablolara (yeterli hasar ve prim rezervi anlamında) yansıtılmasının önemini ortaya koymaktadır. Bir diğer önemli bulgumuz ise başarılı olmak ve tazminat/tediye oranı arasındaki yakın ilişkidir. Tazminat/tediye oranı anlamlı oranda yüksek olan (yalnızca reasürans etkisi ile yüksek olanları anlamlı olarak almazsak) şirketlerin genel olarak başarılı grupta olduğu, tazminat/tediye oranı düşük şirketlerin ise başarılı grup içinde görülmedikleri gözlemlenmiştir. Bu açıdan sektörün hasar ödeme günlerine ilişkin istatistikî çalışmaların kamusal izleme anlamında derecelendirme faaliyeti olarak görülebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Not:

Bazı tablolarda orijinal dildeki açıklamalar ve tanımlamalar, yabancı kaynaklarda araştırma yapanlara kolaylık sağlamak amacıyla, Sayın yazarların tercihi üzerine, tercüme edilmeksizin olduğu gibi bırakılmıştır.

Kaynakça:

- Aktaş, Ramazan, *Mali Başarısızlık (İşletme Riski) Tahmin Modelleri, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 1997*
- Atan, Murat, *Risk Yönetimi ve Türk Bankacılık Sektöründe Bir Uygulama, Doktora Tezi (Gazi Üniversitesi SBE, Ekonometri Bölümü), 2002*
- Babuşcu, Şenol, *Bankacılıkta Risk Derecelendirmesi (Rating) ve Türk Bankacılık Sektörüne Uygulanması, SPK Yayını, Yayın No: 94, Ankara, 1997*
- Cummins, J.D. and Derrig, R.A., *Financial Models of Insurance Solvency, Kluwer Ac. Publishers, Boston, 1989*
- European Commission, *Paper For The Solvency Subcommittee: Considerations On The Design Of A Future Prudential Supervisory System, Brussels, 2002*
- Greene, H. W., *Econometric Analysis, Third Edition, Prentice Hall International Editions, 1997*
- IAIS Sub Committee, *On Solvency, Solvency Assesment and Actuarial Issues, Final Version, 2000*
- IAIS, *Insurance Core Principles, 2000*
- Johnson, Richard and Wichern, Dean., *Applied Multivariate Statistical Analysis, Fourth Edition, Prentice Hall International Editions, 1999*
- KPMG, *Study into The Methodologies to Assess The Overall Financial Position Of An Insurance Undertaking From The Perspective Of Prudential Supervision, 2002*
- Özer Özdiñç, *Derecelendirme Sürecinde Ekonometrik Bir Değerlendirme, SPK Yayını, Yayın No: 130, Ankara, 1999*
- Sigorta Denetleme Kurulu, *1998-2005 Yılları Faaliyet Raporları*

Tercan TİRYAKİ
Sigorta Denetleme Uzmanı

Güneri GÖZÜAÇIK
Sigorta Denetleme Uzman Yardımcısı

Yabancı Basından HABERLER

Mali Yeterlilik II (Solvency II) Sisteminin Avrupa Birliği Sigorta Sektörü Üzerine Etkileri

Mali Yeterlilik II düzeni, Avrupa Birliği sigorta ve reasürans piyasalarının denetim sistemini önemli ölçüde değiştirecek gibi görünmektedir. Standard&Poor's, rating sürecinin bu değişiklikleri öngörebilmesini sağlamak ve bir bütün olarak piyasalar üzerinde etkilerini anlayabilmek üzere çalışmalarını sürdürmektedir.

Mali Yeterlilik II düzeni, Avrupa Birliği sigortacılık sektörünün denetim sistemini tam anlamıyla revize ederek, Birlik dâhilinde bir devrim gerçekleştirmek üzeredir. Sigortacının üstlendiği riski yansıtan ve risk yaklaşımı anlayışı ile bütünleşmiş olan söz konusu proje, hâlihazırda yürürlükte olan (Mali Yeterlilik I) sistemden çok daha iyi bir yeterlilik sistemini, 2010 yılı itibarıyla uygulamaya koymaktadır. Bu makale, poliçe sahipleri, araçlar ve yatırımcıların konu hakkında sıklıkla sormuş oldukları sorulara cevap vermesinin yanı sıra, Avrupa Birliği Komisyonu tarafından, 21 Haziran 2006 tarihinde düzenlenmiş, Mali Yeterlilik II konulu açık oturumda Standard&Poor's tarafından yapılmış yorumlara da yer vermektedir. Standard&Poor's, söz konusu panele, yeni

sistemin poliçe sahipleri ve diğer ilgili taraflar üzerindeki etkilerini tartışmak üzere Avrupa Birliği Komisyonu tarafından davet edilmiştir. Aşağıda, bu konu hakkında en fazla sorulan sorular ve cevapları yer almaktadır.

Avrupa Sigorta ve Mesleki Emeklilik Denetimcileri Komitesi'nin (CEIOPS-Committee of European Insurance and Occupational Pensions Supervisors) Çalışmaları Ne Ölçüde Faydalıdır?

Bugüne kadar söz konusu Komite'nin Avrupa Birliği Komisyonu'na yapmış olduğu tavsiyeler gerek içerik, gerekse zamanlama açısından son derece yararlı olmuştur. Buna karşılık, Avrupa Birliği Komisyonu, yüklenmiş olduğu misyon hakkında söz konusu komiteye gi-

derek artan ölçüde bilgi sunmaktadır. Sonuç itibarıyla, Mali Yeterlilik II düzeni, Avrupa Birliği sigorta denetim sistemini yakın bir gelecekte riske duyarlı modern bir platforma doğru yönlendireceğine dair gerçekçi umutlar vaat etmektedir.

Sigorta Şirketlerinin Ratinglerini Belirleme Konusunda, Mali Yeterlilik II Sistemi İle Standard&Poor's'un Yaklaşımı Nasıl Mukayese Edilebilir?

Mali Yeterlilik II sisteminin, şirketlerin denetim ve rating konusundaki değerlendirmelerini birbirlerine yaklaştıracağı düşünülmektedir. Gerçekten de, bir takım kişiler bizim rating sürecimizi Mali Yeterlilik II düzenine bir hazırlık olarak nitelendirmektedir. Dış denetime nispeten fazla tabi olmayan, genel-

likle mütüel esasta çalışan bazı şirketler, kendi ratinglerini gizli tutarak, rating sürecini tamamen bir yönetim disiplini olarak kullanmaktadırlar. Bu durum sürpriz olarak nitelendirilmemelidir. Denetleyici veya piyasayı düzenleyici bir kurum olmamasına rağmen, Standard& Poor's'un denetim kurumlarıyla birçok ortak menfaati bulunmaktadır.

Standard&Poor's'un yapmakta olduğu analizler dokuz unsur içermektedir. "Yönetim ve kurum stratejisi" ile "işletmenin risk yönetimi" olarak tanımlanabilecek iki unsur, Mali Yeterlilik II sisteminin 2. ayağı ile benzerlikler taşımaktadır. "Kapitalizasyon", "yatırımlar", "likidite" ve "rezervler" olarak adlandırılan diğer dört unsur ise daha çok aynı sistemin 1. ayağı ile bağlantılıdır. "Rekabetçi durum", "işletme performansı" ve "finansal esneklik" (gerekli olduğu anda sermaye artırımına gidebilme ve nakit kaynak bulabilme yeteneği) olarak adlandırılan diğer üç unsur ise, nispeten geleceğe ilişkin odaklanmayı gerektiren hususlardır. Ayrıca, bu unsurlar denetim ve rating süreçleri arasındaki farklı yaklaşımların devam etmesine neden olmaktadır.

Diğer bütün faktörlerin eşit olduğu varsayıldığı takdirde, sistemin 2. ayağı ile benzerlikler taşıyan, genellikle niteliğe ilişkin unsurların tarafımızca daha önemli olduğu düşünülmektedir. Bu unsurlar, Sistem'in 1. ayağı ile bağlantılı olan ve genellikle sayısal analizler yapıl-

masına imkân sağlayan unsurlara esas teşkil etmektedirler. Standard&Poor's analizlerinde olduğu gibi, Mali Yeterlilik II sisteminin niteliğe ilişkin unsurları, üzerinde en fazla tartışılan unsurlar olmaktadır.

Analizlerde kullanılan her unsur arasında değişen ölçülerde bir ilişki söz konusudur. Örneğin, "rekabetçi durum" olarak adlandırılan unsur, etkili stratejiler kullanılarak iyi yönetildiği takdirde, sağlayacağı getiri, ilgili şirket için sermaye oluşturulmasında ve finansal esnekliğin güçlendirilmesinde önemli bir katkı sağlamaktadır.

Sistemin 1. ayağına ilişkin olarak, Standard&Poor's tarafından, 1997 yılından itibaren, Avrupa Birliği dâhilinde bir sermaye yeterliliği modeli kullanılmaktadır ve bu modeli geliştirme çalışmaları hâlihazırda devam etmektedir. Bir işletmenin risk yönetimi (enterprise risk management) yeteneğinin önemli bir parçası olan ekonomik sermaye modellerine sahip grupların analizlerinde, sermaye yeterliliği konusundaki görüşlerimizi önemli ölçüde etkileyebilecek, bu modellere ilişkin bir takım unsurları yakın bir gelecekte kullanmayı planlamaktayız. Bu yaklaşımımız, Mali Yeterlilik II sisteminde yer alan ve ekonomik sermaye modeline sahip şirketler için tesis edilmiş teşvik uygulamasıyla da uyumluluk göstermektedir.

Mali Yeterlilik II Sistemi, Sigorta Şirketlerinin Ratingi

Konusunda Standard& Poor's'un Yaklaşımını Değiştirecek midir?

Bu konuda çok fazla bir değişiklik olacağını düşünmemekteyiz. Ancak, sigorta şirketleriyle denetim organları arasındaki ilişkinin yapısı yeni sistem nedeniyle değişmek üzere olduğu için, denetim organlarının yeni sisteme ilişkin yaklaşımları konusundaki tereddütlerini anlamak ve bu hususlar üzerinde görüşlerimizi oluşturmak amacındayız.

Sermaye analizlerini kendi yöntemlerimizle yapmamıza rağmen, Standard&Poor's, denetim organlarının bu konudaki görüşlerini hiçbir zaman göz ardı etmek durumunda değildir. Standard&Poor's bir şirketin sermaye yeterliliği konusunda güçlü olduğunu, denetim organı ise güçlü olmadığı gerekçesiyle müdahalede bulunmayı gerekli gördüğü takdirde, biz bu farklı yaklaşımı göz önüne almak durumundayız. Geçmişte, Avrupa ülkelerinin önemli bir bölümünde yüksek sermaye zorunlulukları öngörülmediği için, bu gibi durumlarla sık karşılaşılmamaktaydı. Ancak, Mali Yeterlilik II sisteminde sermaye yetersizliği gibi olaylarla daha sık karşılaşılacağını düşünmekle beraber, bizim bu yaklaşımımızda herhangi bir farklılık söz konusu olmayacaktır.

Ancak, bizim yaklaşımımızda herhangi bir değişiklik olmamasına rağmen, Avrupa Birliği sigortacılık sektörü hiç şüp-

hesiz ki değişecektir ve biz de Standard&Poor's olarak analizlerimizde, konsolidasyon konusundaki artan baskıyı idrak etmek durumundayız.

Mali Yeterlilik II Sistemi, Sigortacılık Sektöründeki Konsolidasyonun Artmasına Neden Olabilecek midir?

Mali Yeterlilik II sisteminin, bu durumun başlıca nedeni olmamakla birlikte, konsolidasyon konusunda yeni baskılar oluşturacağına inanmaktayız. Konsolidasyon řu anda da birçok piyasada gelişmiş durumdadır. Geçmişte, reasürans ve endüstriyel sigortalar bakımından tüm dünyada önemli sayılabilecek ölçüde bir konsolidasyon yaşanmış, belli bir süre duraklama gösterdikten sonra yeniden artmaya başlamıştır. Bireysel sigortalardaki (retail business) konsolidasyon itibarıyla Kuzey Avrupa ülkeleri bir hayli gelişme göstermiş, İngiltere'de de (UK) önemli konsolidasyonlar görülmüştür. Avrupa kıtasında ise, gerek bölgesel, gerekse ulusal anlamda lider konumda şirketler olmasına rağmen, bu seviyeye ulaşabilmek için uzun bir yol kat edilmesi gerekmektedir.

Nihayet, sigortacılık sektöründe var olabilmek için, sigorta şirketinin yapmakta olduğu işi gerek ölçek ve çeşitlilik bakımından, gerekse üretim ve dağıtım ortamı bakımından en iyi şekilde yapması gerekmektedir. Mal sigortalarında faaliyet gös-

teren küçük ve orta büyüklükteki sigorta şirketleri için konsolidasyon, belli bir ölçüde rahatsızlık yaratmaktadır ve konsolidasyonun başlıca kurbanları da, çok sayıda örneğin gösterdiği gibi, bu kategorideki şirketlerdir.

Şeffaflık, konsolidasyon üzerine önemli etkileri olan bir faktördür. Hâlihazırda, şirketlerin yapısındaki şeffaflığın giderek artmakta olduğu söylenebilir. Şirketlerin Yönetim Kurulları, faaliyet konusu iş ve ürünlerin, şirket sahiplerine gerçekten bir değer kazandırıp kazandırmadığı konusunda daha fazla bilgi sahibi olabilmekte ve buna uygun kararlar alabilmektedirler. Şirketler gerek sahipleri, gerekse sermaye piyasaları açısından çok daha şeffaf bir yapıya kavuşmuşlardır ve aynı durum, Mali Yeterlilik II sistemine doğru gidilirken, denetim organları açısından da gerçekleşmek üzeredir. Ürün şeffaflığı konusunda da, řu ana kadar istenilen düzeyde olmasa da, bir gelişme beklenmektedir. Bu durum, ürün karşılaştırması konusunda gizliliği kaldırarak tüketicilerin ve aracılarnın daha sağlıklı bilgi edinmesini kolaylaştıracaktır.

Avrupa'da faaliyet gösteren hayat şirketlerinin, poliçe garantileri (guarantees) ve belli bir tercih hakkının kullanılması için öngörülen vadeler (options) konusunda geçtiğimiz beş yıllık dönemde yaşadıkları kriz, vefat ve masraf payları poliçe kapsamında yapılandırılmamış olsaydı, ki bu uygulama genellikle

sigortalılara açıklanmamaktadır, çok daha derin bir şekilde yaşanmış olabilirdi. řu anda ise, söz konusu ürünler için yapılan fiyatlandırma detaylandırılmakta ve her bir unsur için empoze edilen fiyat açıkça belirtilmektedir. Bu durum, sigorta şirketlerinin, bankacıların ve portföy yöneticilerinin daha şeffaf ve eşit bir zeminde rekabet etmelerini sağlamaktadır.

Mali Yeterlilik II sisteminin konsolidasyonu arttıracığı, beklenen bir gelişmedir. Konsolidasyonda hâlihazırdaki artış, şirketlerin, yeni düzenin etkilerini henüz hissediyor olmaları nedeniyle fazla olmamakla birlikte, 2010 yılında önemli boyutlara ulaşacaktır. Bu etkinin, 2010 yılından itibaren, geçiş dönemi ve sonrasında da devam edeceği beklenmektedir. Ayrıca, şirketler şimdiden, işletme risk yönetimi, değer esaslı risk yönetimi (value-based management) ve giderek artmakta olan şeffaflıkla ilgili hususlarda, kendileri lehine bir rekabet avantajı sağlamaya çalışmaktadırlar. Kısaca ifade etmek gerekirse, sigorta endüstrisi, köklü değişikliklerin söz konusu olduğu, on yıllık bir dönem yaşamaktadır. Aşağıda, Mali Yeterlilik II düzenine ilişkin üç önemli faktör, ana hatlarıyla tanımlanmıştır.

İlk olarak, Mali Yeterlilik II sisteminin bir sonucu olarak sermaye ihtiyacının önemli ölçüde artacağı tahmin edilmektedir. Bu sermaye ihtiyacının önemli bir bölümü, hâlihazırda da yeterli olan likit sermaye

(available capital) tarafından karşılanmak durumundadır. Hasara ilişkin sorumlulukların doğru tespit edilip edilmediği konusunda CEIOPS tarafından yapılmış Kantitatif Etki Çalışması'nın (Quantitative Impact Study-QIS) sonuçlarına göre, hayat dışı sorumluluklardaki artış göz önünde bulundurularak bu sermayenin artırılması gerekecektir. Ancak, sonuçta bütün bir sektör ölçüsünde olmamakla birlikte, bazı şirketlerin sermaye artırımına gitmesi gerekmektedir. Birçok şirket sahibi veya hissedar, güçleri yeterli olduğu için sermaye artırımına isteyerek katkıda bulunacaklar, diğer şirketler ise, karma sermaye ile bu eksikliği kapatabilecek imkân bulunmasına rağmen bu yaklaşıma sıcak bakmayacaklardır.

İkinci olarak, denetim organları tarafından kabul edilmiş olan CEIOPS'nin sermaye modelinde ve şirketlere ilişkin gelişmiş modellerde, gerek portföy çeşitliliği (diversification), gerekse şirket büyüklüğüne bağlı bir takım avantajlar, büyük ve portföy çeşitliliğine sahip şirketlere sermaye açısından bir rahatlama getirecek ve bu durum, rekabet avantajı sağlayacaktır. Sahiplerine aynı getiriyi sağlamakla birlikte, küçük boyutlu sigorta şirketleri için rekabet etmek, nispeten daha zor olacaktır.

Üçüncü olarak, Mali Yeterlilik II sisteminin şartlarına uyum sağlayabilmek için gerekli olan risk yönetimi yeteneği, gerçek-

ten çok önemli bir unsur olacaktır. Bazı durumlarda şirketler, söz konusu sistemin gerektirdiği şartlara uyabilmek amacıyla, kendi sistemlerini olduğu gibi revize etmek durumunda kalmaktadırlar. Kantitatif Etki Çalışması'nın, hayat dışı hasar yükümlülükleri için farklı güven seviyelerinde öngördüğü şartlar buna bir örnektir. Avrupa Birliği hayat dışı sigorta şirketlerinin sadece çok küçük bir bölümü, hasar yükümlülüklerinde ihtimal kurallarına uygun bir yaklaşım benimsemektedirler. Birçok küçük sigorta şirketinde henüz, sigorta istatistikçisi (aktüer) dahi bulunmamaktadır. Şirketler, maliyetler söz konusu olduğu için, Mali Yeterlilik II için şart olan uygulamaları ve yetenekleri elde edebilmek amacıyla mücadele edeceklerdir ve bu gelişmenin, şirket birleşmeleri yönündeki baskıyı arttırması beklenmektedir. Mali Yeterlilik II sisteminin, ölçek avantajlarını zaman içerisinde daha fazla ortaya çıkarması beklenmektedir.

Mali Yeterlilik II Sistemi Yürürlüğe Girdikten Sonra Yükümlülüklerini Karşılایamayan Şirket Sayısında Bir Artış Beklenmekte midir?

Geçtiğimiz 30 yıllık dönemde Avrupa Kıtası'nda çok az sayıda şirket yükümlülüklerini karşılayamama durumuna düşmüştür. Ancak, Mali Yeterlilik II sistemi altında bu durumun devam edeceğini söylemek ol-

dukça zordur. Sigorta şirketlerinin iflasa düşmelerini önleyebilmek için sistemin kurallarını belli bir ölçüde gevşetmek gerekmektedir ki, bu da ancak siyasi bir kararla mümkün olabilecektir. Avrupa Birliği Komisyonu'nun hâlihazırdaki varsayımına göre, şirketlerin iflas etme ihtimali bir yıllık dönemde %0,5 olarak öngörülmektedir. Bu ihtimal, geçmişte Avrupa Birliği denetim organlarının ve hükümetlerin öngördüğü risk toleransından (iflasın gerçekleşme ihtimali için öngörülen eşik) daha yüksek düzeyde olmaktadır.

Mali Yeterlilik II Sistemi Ne Kadar Şeffaf Bir Yapıda Olacaktır?

Bu durum zamanla ortaya çıkacaktır. Tarihsel olarak, denetim organlarının resmi raporlarının İngiltere (UK) ve İrlanda dışında kamuya açıklanması söz konusu olmamıştır. Standard&Poor's, Mali Yeterlilik II sisteminin üçüncü ayağına ilişkin prensipler çerçevesinde bu resmi raporlara ve bilgilere ulaşmayı umut etmektedir, ancak bu erişimin ne kapsamda olacağına dair bir karar henüz alınmamıştır. Mali Yeterlilik II sisteminin ikinci ayağında yer alan, sermaye artırımına ilişkin bilgilerin kamuya açıklanmaması söz konusu olabilir ki, bu durum kredi analizlerinin yapılmasına bir engel oluşturmaktadır.

Basel II ve Uluslararası Finansal Raporlama

Standartları (IFRS) Bir Hayli Politize Olmuş Durumda. Aynı Durum Mali Yeterlilik II İçin de Söz Konusu Olabilir mi?

Olabilir. Ancak, sistem uygulamaya geçmeden önce sigorta endüstrisi ile danışmalarda bulunmaktadır. Bugüne kadar CEIOPS, Hasar yükümlülüklerinin doğruluğunu sağlamaya yönelik öneriler konusunda, Avrupa Birliği Komisyonu'nun yol gösterici niteliğindeki yardımlarından faydalanmıştır. Bu yardımlaşma, CEIOPS üyeliği konusundaki farkı görüşlerin uzlaştırılmasına katkı sağlayacaktır. Aşağıda, Mali Yeterlilik II sisteminin politik tartışmalara neden olabilecek hususları belirtilmektedir:

- Mali Yeterlilik II sisteminde müsamaha gösterilebilecek, sigorta şirketinin yükümlülüklerini karşılayamama durumuna karşı bir emniyet subabı işlevini göreceğ olan, poliçe sahipleri garanti fonunun kesin olarak belirlenmesi konusu.
- Riski nispeten ön plana alan yasal düzenlemeler ile birlikte, fiyatlandırmanın da giderek riski daha fazla esas alacak şekilde yapılacağını varsaymak en güvenli yoldur. Ancak bu durum, daha çok sayıda riskin (örneğin deprem, sel veya yapı hataları) sigorta edilemez bir nitelik almasına yol açabilecektir.
- Sigorta şirketlerinin hisse senedi, tahvil gibi menkul kıy-

met yatırımlarından uzaklaşmasına yol açabilecek engellerin artması söz konusu olabilecektir ve bu gelişme tüketicilere sunulan ürünlerin kompozisyonunu, menkul kıymetler açısından olumsuz yönde etkileyebilecektir. Bu gelişmenin özellikle emeklilik ürünlerinin arzını sınırlaması söz konusudur.

Uluslararası Finansal Raporlama Standartları II Aşamasının Zamanlamasının, Mali Yeterlilik II Sistemini Nasıl Etkilemesi Beklenmektedir?

Her iki projenin de 2010 yılında uygulamaya geçmesi planlanmıştır. IFRS II aşaması bugüne kadar tamamlanmış olsa idi, Mali Yeterlilik II sisteminin işi çok daha kolay olabilecekti. Mali Yeterlilik II sistemi 1. ayağı, likit sermaye ile sermaye ihtiyacı arasında karşılaştırmayı öngören bir düzenlemedir. IFRS ise, şirketlerin likit sermayeleri konusunda kapsamlı bilgi verebilecek bir projedir. Bu durumda, Avrupa Birliği Komisyonu, IFRS projesi tamamlanana kadar kendi muhasebe çerçevesini belirlemek durumundadır.

Finansman Yöneticileri Forumu (CFO-Chief Financial Officers), Uluslararası Finansal Raporlama Standartları'nın ikinci aşaması olan Sigorta Muhasebe Modeli üzerine geliştirmiş olduğu prensiplerin, gerek Avrupa Birliği Komisyonu'nun, gerekse Uluslararası Muha-

sebe Standartları Kurulu'nun (IASB-International Accounting Standards Board) düşüncelerini etkileyeceğini umut etmektedir.

Denetim Organları ve Sigorta Şirketlerinin Yeni Düzene Hazır Olduklarını Söyleyebilir miyiz?

Bugüne kadar bazı ülkeler diğerlerine göre daha fazla hazırlık yapmışlardır. İngiltere (UK) en fazla hazır ülke olarak öne çıkmakta, daha sonra ise Hollanda ve Kuzey Ülkeleri gelmektedir. İsviçre, Avrupa Birliği'ne üye ülke olmamakla birlikte, genel bir kabul görmüş olan Swiss Solvency Test dolaşısıyla nispeten hazırlıklı ülkeler arasında sayılabilir. Avrupa'nın diğer ülkelerinde ise, özellikle, Risk Yönetim Forumu'na (CRO-Chief Risk Officers Forum) üye olan büyük gruplar hazırlıklı olmalarına rağmen, denetim organları ve şirketlerin yapacak çok işleri vardır. Önümüzdeki birkaç yıl içerisinde, yatırım bankaları, brokerler, danışman firmalar, aktüerler ve muhasebecilerin yanı sıra, denetim organları ve şirketler de yeni düzene ayak uydurabilmek amacıyla birbirleriyle yarışacaklardır.

Global Reinsurance Highlights 2006

Çeviren: Y. Kemal ÇUHACI

Senatör Sigorta Şirketlerine Karşı

Siyasi bağlantılar kimi durumlarda son derece yararlı olabilmektedir. Mississippi Senatör'ü Trent Lott'un hikâyesi bu konuda çarpıcı bir örnek olarak değerlendirilebilir.

Halen Cumhuriyetçi Parti Senatörü ve eski çoğunluk lideri Trent Lott, Katrina Kasırgası hasarlarıyla ilgili ödemeler konusunda sigorta şirketleriyle mücadele etmekte olan binlerce Körfez sakininden biridir. Senatör geçtiğimiz günlerde verdiği bir demeçte, birçok konut sahibinin tazminat talebinin sigorta şirketlerince reddedilmesini “duyarsızlık ve düpedüz kabalık” olarak nitelendirerek duyduğu kızgınlığı dile getirmiştir.

Senatör, geçtiğimiz hafta Milli Güvenlik Departmanı'nın (Homeland Security Department) sigorta sektöründe ortaya çıkabilecek yolsuzlukları araştırması yönünde Başkan Bush tarafından onaylanmış bir kanunu yürürlüğe soktuğunu, ayrıca sektörün tekelleşme karşıtı (antitröst) mevzuatla ilgili muafiyetlerinin sorgulanması yönünde bir yasa tasarısı hazırlanmakta olduğunu ve personeline sigorta endüstrisinin tabi olduğu vergi oranlarını araştırma talimatı verdiğini belirtmiştir. Senatör sektöre olan kızgınlığı-

nı belirterek, kasırga sonrasında pek çok suistimal yapıldığına inandığını ifade etmiştir. Lott'un Pascagoula'daki evinde meydana gelen 400,000 dolarlık hasarla ilgili tazminat talebi State Farm adlı sigorta şirketi tarafından reddedilmiştir. Sektör yöneticileri ve şirketlerin avukatları ise Lott'un iddialarını reddetmektedirler; kimi sektör temsilcileri senatörün Kongre'deki konumunu uygun-suz bir şekilde kullanıp kullanmadığını sorgulamaktadır.

Philadelphia'da faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin hukuk temsilcisi Randy Maniloff'a göre bu konuda senatörün kişisel çıkarları söz konusudur ve davranışları siyasi gücünü kötüye kullandığı izlenimi yaratmaktadır. Senatör Lott ise sadece kişisel çıkarları doğrultusunda hareket etmediğini belirtmiştir. “Bu konuda kötü bir deneyim yaşadığım doğru, ancak birçok insan benzer olumsuzları yaşadı. Bu kişiler benim insanlarımı, arkadaşlarımı ve değer verdiklerimi suistimal ettiler” şeklinde bir açıklama yapmıştır.

New York'ta faaliyet gösteren bir meslek örgütü olan Insurance Information Institute'un baş ekonomi danışmanı Robert P. Hartwig, Milli Güvenlik Departmanı'nın sınırlı ekonomik

kaynaklarının bu tür mesnetsiz bir soruşturmaya yönlendirilmiş olmasını büyük bir talihsizlik olarak değerlendirmektedir. Sektör yöneticileri Senatör'ün görevi gereği tarafsız kalması ve Katrina sonrasında kendi konutları da hasar gören pek çok Mississippi'li yargıcın fırtına hasarlarıyla ilgili davalardan çekilmeleri örneğinde olduğu gibi davranması gerektiğini belirtmektedirler. Senatör ise, zaten tarafsız davrandığını iddia etmediğini vurgulamaktadır. Ayrıca, sigorta şirketlerinin poliçelerinde teminat kapsamına almadıkları riskleri açık bir dille ifade etmelerini zorunlu kılacak yeni bir yasa tasarısı konusunda hazırlıklar yaptığını, çünkü mevcut konut poliçelerinin meslekten olmayan kişiler ve hukukçuların anlamakta zorluk çektikleri “bir yığın kaçamak ifade” ile dolu olduğunu belirtmiştir. Lott “Kimse sigorta şirketlerinin bunu kasten yapmadığını söylemesin” diye devam etmektedir.

ABD'de sigortacılık faaliyetleri eyaletlerin denetimi altındadır. Ancak Federal Hükümet tekelleşmeyi önleyici mevzuat ve vergi konularında yetkili kılınmıştır. Sigorta şirketleri ise, 1940'lardan itibaren bazı antitröst kanunlardan muaf tutulmaktadır. Bu muafiyetler

şirketlere hasar maliyetleri konusunda sektör genelinde bilgi paylaşımı ve olası maliyetler konusunda projeksiyon yapma fırsatı vermektedir. Sigorta şirketlerine göre, herhangi bir şirketin kendi başına sahip olabileceğinden çok daha geniş bir bilgi havuzu ile çalışıyor olmak, şirketlere ürünlerini daha düşük fiyatlardan sunma imkânı sağlamaktadır. Amerika Tüketicici Federasyonu'nda sigortacılık uzmanı olan J. Robert Hunter ise, antitröst muafiyetlerinin olmaması durumunda sigorta fiyatlarının muhtemelen daha düşük olacağını belirtmektedir.

Senatör Lott The National Underwriter'a verdiği demeçte, State Farm adlı sigorta şirketinin Yönetim Kurulu Başkanı Edward B. Rust Jr. ile bizzat görüştüğünü ve başkanın senatörün durumunu değerlendireceğini ifade ettiğini söylemiştir. Ocak ayında yaptığı bir açıklamada ise, kendi durumu için özel bir ilgi beklemediğini, herkes için uygulanması gereken prosedür ne ise onun yapılmasını istediğini belirtmiştir.

State Farm ve diğer sigorta şirketleri kasırga neticesinde ortaya çıkan fırtına hasarlarını ödeyeceklerini taahhüt ederken, poliçe teminatlarının sel hasarlarını ihtiva etmediğini vurgulamaktadırlar. Ayrıca, Federal Sel Sigortası ev başına 250,000 dolara kadar bina ve 100,000 dolara kadar ev ve giyim eşyası ödemesi yapmaktadır. Buna rağmen, aralarında Senatör

Lott'unda bulunduğu binlerce Mississippili konut sahibi Katrina kasırgası sırasında sel sularının fırtına tarafından kıyı bölgelerine taşındığını belirtmekte ve fırtına teminatı içeren poliçelerin bu hasarları ödemesi gerektiğini iddia ederek State Farm ve diğer sigorta şirketleri aleyhine dava açmaktadırlar.

State Farm, geçtiğimiz gün Senatör Lott'un açtığı davayı reddettiğini bildirmiştir. Şirketin yaptığı açıklamaya göre, sektör Katrina Kasırgası nedeniyle konut ve işyeri sahiplerine toplam 41 milyar dolarlık bir hasar ödemesi gerçekleştirmiştir. Bu tutarın 13,6 milyar doları yalnızca Mississippi eyaletine aktarılmış olup, eyaletteki toplam 355,000 konut hasarının %95'ine tekabül etmektedir. Sektör yetkilileri, Senatör Lott'un sahip olduğu Sel Sigortası poliçesi nedeniyle hükümetten azami miktar olan 350,000 dolarlık tazminat aldığı yönündeki açıklamasına dayanarak, Senatör'ün Sel Poliçeleriyle, konut poliçelerinin sağladığı teminatın birbirinden farklı olduğunu son derece iyi bildiğini iddia etmektedirler.

Mr. Lott'un avukatlığını, bütün şirketlerine açtığı davalar nedeniyle kazandığı servetle ünlenmiş olan Richard F. Scruggs yürütmektedir. Senatör Lott da dâhil binlerce Katrina kurbanını hukuken temsil etmekte olan Avukat Scruggs, Senatör'ün hem kayınbiraderi, hem de Pascougoula'dan komşudur. Avukat Scruggs'un da

evi kasırga nedeniyle büyük ölçüde hasar görmüştür. Tazminat talepleri davasında Avukat Scruggs'la beraber çalışan avukat John Griffin Jone'a göre sigorta şirketi Avukat Scruggs'un kendi tazminat talebini de reddetmiştir. Sel hasarlarının da fırtına hasarlarına dâhil edilmesiyle ilgili davalardan ilki Ağustos ayında sonuçlanmıştır. Gulfport Federal Bölge Mahkemesi Yargıcı L.T. Senter Jr.'ın aldığı karar sigorta şirketlerinin sel hasarlarıyla ilgili tazminat ödemek zorunda olmadıkları yönündedir. Ancak yargıç, sigorta şirketlerinin, fırtına ve su baskını hasarlarının birleşimi sonucu meydana gelmiş zararlarla ilgili tazminat taleplerinin reddine olanak veren ifadenin yeterince açık olmadığı görüşünü taşıdığını belirtmiştir.

Senatör Lott, sigorta şirketlerinin ödemekle yükümlü oldukları birçok tazminatın maliyetini federal sel programına yüklediklerine inandığı için Milli Güvenlik Departmanı soruşturmasına başvurduğunu, Milli Güvenlik Departmanı'nın bu aktarımın "tesadüfî bir hata mı, yoksa sistematik bir uygulama mı" olduğunu belirlemesini istediğini ifade ederek; kişisel düşüncesine göre bunun sistematik bir uygulama olduğunu vurgulamıştır.

Joseph B. Treaster
New York Times, 12.10.2006

Çeviren: Güneş KOŞAR