

Tarih: Nisan 2010

Millî Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi

H. Hulki YALÇIN

İnceleme Kurulu
BAŞKAN

Barbaros YALÇIN
ÜYE

Hüseyin YUNAK
ÜYE

Ali N. YÜCEL
ÜYE

Feridun ÖZÜNAL
ÜYE

Güneş KARAKOYUNLU

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

Yönetim Yeri:
Merkez

Maçka Cad. 35
34367 Şişli / İstanbul

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

Yayın Türü: Yaygın süreli yayın

3 ayda bir yayınlanır.

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

İÇİNDEKİLER

Türk Sigorta Piyasasında 2010 Yılı Reasürans Yenilemeleri	4
Kasko ve Trafik Sigortaları Kârlılık Değerlendirmesi	7
Sigortalının Taahhüdüne İlişkin Maddeler: Hassasiyetle Yaklaşılması Gereken Bir Konu	24
Yapılandırılmış Risk Transferi	27

Reasürör Gözüyle

Bilindiği gibi 2010 yılı reasürans yenilemeleri, 2008 yılı sonlarında ABD’de başlayıp, 2009 yılında özellikle gelişmiş batılı ülkelerde, etkisini giderek arttırarak devam eden ekonomik kriz gölgesinde yapılmıştır. Ülkemiz sigortacılık sektörü için de geçerli olan ekonomik kriz faktörünün yanı sıra 2009 yılının Eylül ayında Marmara Bölgesinde yaşanan sel felaketine rağmen 2010 yılı reasürans yenilemelerinde, sanıldığı gibi aksine çok önemli bir sorun yaşanmamıştır. Diğer taraftan, “asgari fiyat”, “deprem tarifesi” uygulamaları gibi piyasanın reasürans anlaşmaları için geçerli bir takım düzenlemeler de önemli sayılabilecek diğer hususlar olmuştur. Dergimizin bu sayısında Türk sigorta piyasasının 2010 yılı reasürans yenilemeleri hakkında, okuyucular açısından ilginç olabilecek ayrıntılı bilgiler verilmeye çalışılmıştır.

Türk sigorta şirketlerinin prim portföyünde %50 gibi önemli bir paya sahip olan Oto Kasko ve Trafik Sigortaları’ndaki teknik kâr veya zarar sonuçları, sigorta şirketinin genel olarak kârını veya zararını etkileyebilecek durumdadır. Bu nedenle sigorta şirketleri, söz konusu branşlardaki iş kabullerini, özellikle bu aşırı rekabet ortamında çok dikkatli yapmak durumundadırlar. Ancak, gerek TC Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu, gerekse T. Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından yayınlanan raporlarda bu iki branştaki sonuçların son birkaç yıldır iyi gitmediği, sigorta şirketlerinin bilançolarının Oto Kasko ve Trafik branşlarındaki olumsuz sonuçlardan önemli ölçüde etkilendiği görülmektedir. Sigorta Denetleme Uzmanı Sayın Dr. Uğur Özer, hazırlamış olduğu “Kasko ve Trafik Sigortaları Kârlılık Değerlendirmesi” adlı çalışmasında her iki branştaki kârlılığı, hasar/prim durumlarını, rakamlara dayanarak ayrı ayrı incelemektedir.

Dergimizin Yabancı Basından Seçmeler bölümünde ise, sigorta sözleşmelerindeki taahhüt maddelerinin sigorta şirketleri tarafından çok dikkatli ve özenli bir şekilde hazırlanması gerektiği, aksi takdirde sigorta şirketlerinin hiç beklemedikleri hasar ödeme talepleriyle karşılaşabilecekleri konusunda hazırlanmış bir makalenin çevirisi yer almaktadır. Bunun yanı sıra, şirketlerin giderek artan ilgisine konu olan, riskin devrinde yapılandırılmış çözümler konulu bir çevirinin de okuyucuların ilgisini çekeceğini düşünmekteyiz.

Türk Sigorta Piyasasında 2010 Yılı Reasürans Yenilemeleri

2008 yılının son aylarında Amerika Birleşik Devletleri'nde başlayan ve 2009 yılı içerisinde, başta gelişmiş batılı ülkeler olmak üzere tüm ülke ekonomilerini belli bir ölçüde etkileyen ekonomik kriz, bütün sektörlerde olduğu gibi sigortacılık sektörü üzerinde de olumsuz etkilerde bulunmuştur.

Ekonomik krizin doğrudan etkilerinin yanı sıra, sigorta şirketlerinin var olan iş hacimlerini korumak amacıyla son birkaç yıldır giderek artan rekabeti nedeniyle prim gelirlerinin göz ardı edilemeyecek miktarlarda düşmesi, 2010 yılı reasürans anlaşmalarının yenilemeleri öncesinde sigorta şirketleri nezdinde önemli bir olumsuz faktör olmuştur.

Uzun bir dönem büyük bir hasarla karşılaşmamış olan Türk sigortacılık sektörünün şansı 2009 yılı Eylül ayında Marmara Bölgesi'nde meydana gelen ve yaklaşık 640 milyon TL gibi önemli bir hasara yol açan sel felaketi ile birlikte dönmüş; hasarın çok önemli bir bölümünün reasürörler tarafından karşılanması, sigorta şirket-

leri için yenileme öncesinde diğer bir olumsuz faktör olmuştur. Ancak, tüm bu olumsuzluklara karşın, gerek bölüşmeli, gerekse bölüşmesiz reasürans anlaşmalarının yenilemelerinde beklendiği ölçüde etkili olmamıştır.

Türk piyasasında faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin çok büyük bir bölümü, risk korumalarını bölüşmeli reasürans programlarıyla sağlamakta, sadece beş sigorta şirketi Yangın branşında, iki sigorta şirketi ise tüm branşlarda Risk Hasar Fazlası Reasürans Programı kullanmaktadır.

Sigorta şirketleri, bölüşmeli reasürans programlarının yenilemelerinde önemli sorunlarla karşılaşmamış olmakla birlikte, geçen yıllarda var olan bazı uygulamalar bu yıl tamamen ortadan kalkmıştır. Örneğin Yangın¹ ve Mühendislik² branş-

¹ Yangın Branşında Uygulanan Asgari Fiyatlar: Normal Riskler için % 0.40, Riskli İşler için % 0.60, Ek Teminatlar için % 0.15.

² Mühendislik Branşında Uygulanan Asgari Fiyatlar: İnşaat-Montaj için % 0.50, Makine Kırılması için %

larında uygulanmakta olan ve geçtiğimiz yıl bazı şirketlerin bölüşmeli tretelerinden kaldırılmış bulunan "Asgari Fiyat" uygulaması 2010 yılı başından itibaren artık hiçbir şirketin tretelerinde bulunmamakta, çok az sayıdaki şirketin Makine Kırılması branşında ise revize edilmiş asgari fiyat ve muafiyet uygulaması söz konusu olmaktadır.

Yukarıda da belirtildiği gibi, piyasamızda faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin risk korumalarında farklı karakterde reasürans programları kullanılmasına bağlı olarak, rekabet şartlarında bir takım dengesizlikler söz konusu olmakta idi. Her ne kadar sigorta şirketleri, düzenlemiş oldukları poliçelerde uygun gördükleri fiyatı uygulamakta serbest olmakla birlikte, uyguladıkları poliçe fiyatı ile reasürans anlaşmasının empoze ettiği asgari fiyat arasındaki farkı reasürörlere

0.2 ila % 0.8 arasında (bu alt branşta 2006 yılından önce % 0.80 tek asgari fiyat uygulanmaktaydı), Elektronik Cihaz için % 1.20.

ödemek, diğer bir deyişle sigortalıdan tahsil etmediği primi reasürörlere ödemek durumundaydılar.

Bu durum, yukarıda da belirtildiği gibi şirketler arasındaki rekabet şartlarını olumsuz etkilemekte, Risk Hasar Fazlası Reasürans Koruması kullanan sigorta şirketleri lehine bir durum yaratmaktaydı. 2010 yılı reasürans yenilemeleriyle birlikte bu olumsuzluk ortadan kalkmış, ancak reasürörler, vazgeçilen “fark primi”ni (subsidy premium) telafi etmek amacıyla ilgili anlaşmanın komisyon oranlarını reasürörler lehine revize etmişlerdir.

2010 yılı reasürans yenilemelerinde bölüşmeli anlaşmalardan kaldırılan diğer bir husus ise, Deprem Tarifesi’ndeki fiyatların riskin reasürörlere devrindeki uygulanma biçimidir. Bölüşmeli programların reasürörleri, 2009 yılının sonuna kadar, Deprem Tarifesi’nde fiyatların belli bir sigorta bedeline kadar uygulanabilir olması hususunu göz önüne almamakta, reasürans tretesine devredilen riskin sigorta bedeli ne olursa olsun Tarife’deki fiyatların aynen uygulanmasını

şart koşmaktaydı. 2010 yılı reasürans yenilemeleriyle birlikte bu uygulama kaldırılmıştır ve deprem riski %100 sigorta bedeli üzerinden 100 milyon TL’nin üzerine çıktığı takdirde sigorta şirketi uygun gördüğü fiyatı uygulayabilecektir. Bu durum, ilk bakışta bölüşmeli reasürans anlaşmasını besleyen deprem priminin azalacağını düşündürtse de, piyasamızda özellikle son bir yıldır yoğun bir şekilde söz konusu olan,

Türk piyasasında faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin çok büyük bir bölümü, risk korumalarını bölüşmeli reasürans programlarıyla sağlamakta, sadece beş sigorta şirketi Yangın branşında, iki sigorta şirketi ise tüm branşlarda Risk Hasar Fazlası Reasürans Programı kullanmaktadır.

deprem riskinin “stand alone” esasıyla yurt dışı piyasalara devri uygulamasını azaltarak, yurt dışına bu yolla giden deprem priminin anlaşmaya yeniden kanalize edilmesini sağlayabilecek, bunun yanı sıra, deprem riskinin devredildiği reasürörlerin güvenilirlik zafiyetinden kaynaklanabilecek karşı taraf riskinin sigorta şirketlerinin mali yapılarına verebileceği olumsuz etkiler ber-

taraf edilmiş olacaktır. Nihayet, bu yeni uygulama dolayısıyla, Risk Hasar Fazlası Reasürans Koruması kullanan sigorta şirketleri lehine söz konusu olan rekabet avantajı ortadan kaldırılmış ve tüm sigorta şirketleri için eşit rekabet şartları yaratılmış olmaktadır.

Bölüşmeli reasürans anlaşmalarının 2010 yılı yenilemelerinde dikkati çeken diğer önemli bir husus, prim tahminlerinde %13 oranında bir azalmanın söz konusu olmasıdır. Geçtiğimiz dönemlerinde yapılmış olan prim tahminlerinde, her bir yıl itibarıyla %5 ila %10 arasında artışların öngörülmüş olduğu göz önüne alındığı takdirde, 2010 yılı yenilemelerindeki %13

azalışın ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu sonuçta gelinmesindeki en büyük etken, hiç şüphesiz ki ekonomik krizin etkilerinin 2010 yılında da devam edeceği düşüncesidir.

Bunun yanı sıra, şirketler arasındaki rekabetin, krizin etkisiyle daha da derinleşeceği ve 2009 yılı ve öncesinde sigorta edilmiş risklerin, 2010 yılında çok daha az miktarda

primlerle sigorta edileceği gerçeğinin piyasadaki tüm şirketler tarafından kabul ediliyor olmasıdır.

Hasar Fazlası Reasürans Anlaşmalarının 2010 yılı yenilemelerini ise, “Risk” ve “Katastrofik” Hasar Fazlası Anlaşmalar olarak iki ayrı bölümde incelememiz gerekmektedir. Risk Hasar Fazlası Reasürans Anlaşmalarının büyük bir bölümü, daha önce de belirtildiği gibi “event” faktörü içerdiğinden, Eylül ayında meydana gelen sel felaketinden etkilenmiş ve 2010 yılı yenilemelerinde Ortalama Teminat Maliyeti (ROL: Rate on Line) %20 civarında yükselmiştir. Ancak, yenilemelerde gerek anlaşma şartlarının kapsamı ve niteliği, gerekse anlaşmanın başlangıç noktasının tespitinde herhangi bir sorun yaşanmamıştır. Risk Hasar Fazlası Reasürans Anlaşmalarının çok

büyük bir bölümü, bilindiği üzere Millî Reasürans T.A.Ş. tarafından fiyatlandırılmakta ve teminatın %100’ü yine Millî Reasürans T.A.Ş. tarafından sağlanmaktadır.

Millî Reasürans T.A.Ş.’nin yaklaşık %15 oranında katıldığı, şirketlerin Katastrofik Hasar Fazlası Reasürans Anlaşmalarının yenilemelerinde de herhangi bir sorun yaşanmamış olmakla birlikte, sel felaketinden etkilenen alt kademeye veya kademelerin fiyatlarında göz ardı edilebilir bir artış söz konusu olmuş, üst dilimlerin fiyatlarında ise artış olmamasının yanı sıra, teminatın genişletildiği bazı şirketlerin cat program maliyetlerinde (Overall ROL) düşüş dahi gerçekleşmiştir. Geçen yıl %2.52 olan piyasanın ortalama ROL’u ise, bu yıl %2.38’e gerilemiştir.

Katastrofik Hasar Fazlası

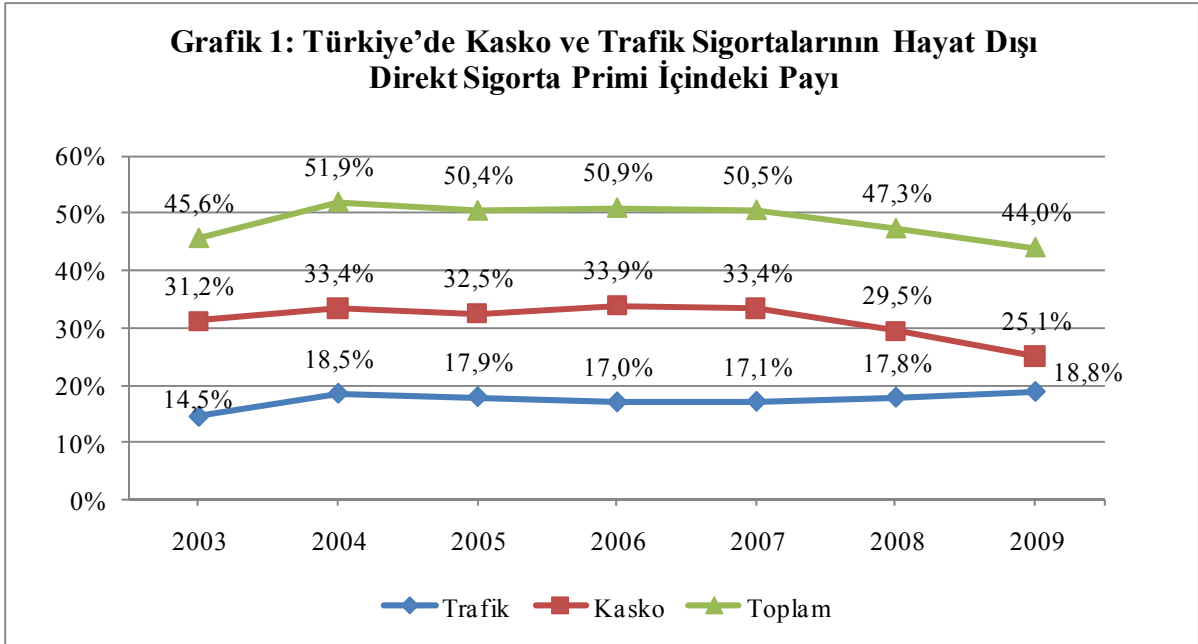
Reasürans Anlaşmaları itibarıyla belirtilmesi gereken diğer önemli bir husus, geçen yıl tüm piyasa tarafından (DASK hariç) alınmış olan toplam katastrofi teminatının bu yıl yaklaşık %9 oranında artmasına rağmen, tüm piyasanın yine DASK hariç olmak kaydıyla PML oranı geçen yıla göre yaklaşık %8 azalmıştır. Bu gelişmeye göre, Katastrofik korumaya esas olan 1. Bölge Yangın ve Mühendislik branşlarındaki kümülatif risklerin katastrofik olaylara karşı korumasının geçen yıla göre azalmış olduğu ileri sürülebilir.

Y. Kemal ÇUHACI
Millî Reasürans T.A.Ş.

Kasko ve Trafik Sigortaları Kârlılık Değerlendirmesi

1. Giriş

Ülkemizde Motorlu Kara Taşıtlı Sigortaları'nın payı 2009 yılında %44 düzeyine gerilemiş olsa da, geleneksel olarak hayat dışı prim portföyündeki ağırlığını korumaya devam etmektedir. Bu durum ister istemez, sigorta şirketlerinin kârlılıkları değerlendirildiğinde öncelikle Motorlu Kara Taşıtlı Sigortaları sonuçlarını kamuoyunun gündemine getirmektedir. Avrupa'da ise 2007 yılında motor sigortalarının toplam hayat dışı prim içerisindeki payı %31 düzeyinde gerçekleşmiştir (CEA: Comité Européen des Assurances, 2008). Esasen bu durum sektörün "oto dışı sigortalar"da müşteri potansiyelini yeterince kullanamadığının bir işareti olarak da değerlendirilebilir.

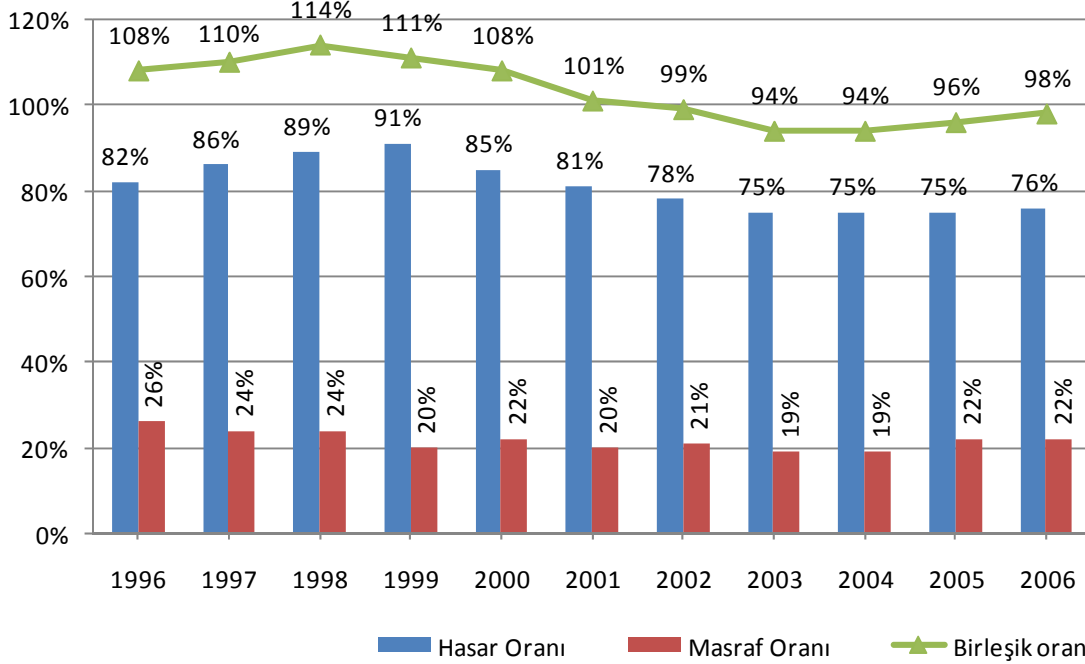


Datamonitor adlı araştırma kuruluşu İngiltere'de 14 yıldan sonra ilk kez 2009 yılında motor branşında sigortacıların kâr açıklayacağını öngörmüştür. Ancak aynı araştırmada bu kârlılığın çok uzun sürmeyeceği, 2010 yılında tekrar zarar söz konusu olacağı ileri sürülmektedir. 2008 yılında, İngiltere'de sigorta şirketlerinin underwriting giderlerinin gelirlerine oranı %105 düzeyinde gerçekleşmiştir. Yani her 100 TL tutarındaki prim dolayısıyla 5 TL tutarında zarar edilmiş, yatırım ge-

lirleri ile bu zarar kapatılmıştır. Deloitte ise farklı bir öngöründe bulunarak, 2009 yılında İngiltere’de sigortacıların zarar edeceğini ve yatırım gelirlerinin bu zararı kapatmaya yetmeyeceğini öngörmüştür. (Deloitte 2009). Benzer şekilde 2008 yılında Almanya’da Birleşik Oran %102 düzeyinde gerçekleşmiş, yani sigortacılar Motorlu Kara Taşıt sigorta faaliyetlerinden zarar etmişlerdir (GDV 2009).

CEA tarafından Aralık 2007’de yayımlanan “Avrupa Motor Sigortası Piyasa Raporu”na göre, 1996-2001 döneminde sigortacılıkta faaliyet kârlılığını ölçen birleşik oran (hasarlar, üretim giderleri ve genel giderlerin prime oranı) %100’ün üzerinde gerçekleşmiş ve bu oran 2002 yılında ilk defa %100’ün altına düşmüştür (%99,3). 2006 yılına kadar olan dönemde birleşik oran %100’ün altında seyretmiş olmakla birlikte, Avrupa motor sigorta sektörünün (sigortacılık faaliyet sonuçlarına birikimli olarak bakıldığında) halen 1996-2001 döneminde uğradığı zararları karşılayamadığı görülmektedir. Esasen bu durum, Motorlu Kara Taşıt Sigortaları’nda sigorta şirketleri arasındaki fiyat rekabetinin sadece ülkemize özgü olmadığını göstermesi açısından önemlidir. Söz konusu sigortalar tüm dünyada rekabetin en yoğun yaşandığı ve sigorta şirketlerinin kâr elde etmekte zorlandığı bir sigorta olarak karşımıza çıkmaktadır.

Grafik 2: Avrupa'da Motor Sigortaları Hasar ve Masraf Prim Oranları



Kaynak: CEA (2007)

Bu çalışmada, 2003-2009 döneminde, Motorlu Kara Taşıt Sigortaları’nda (Kasko ve Trafik), sektörün kârlılığı değerlendirilmeye çalışılmıştır. Bu yapılırken, gelir ve giderler, gerçekleşme esasına göre değil nakit akışı esasına göre belirlenmiştir. Bir başka ifadeyle nakit hareketlerine konu olan primler*, tazminatlar, komisyonlar ve genel yönetim masrafları kasko ve trafik sigorta branşları

* Yazılmış primlerin ilgili oldukları yılda tahsil edildiği varsayılmıştır.

kârlılık analizine esas alınmıştır. Sigorta şirketlerinin yükümlülüklerinin önemli bir kısmını oluşturan rezervler hesaplama dâhil edilmemiştir. Bu şekilde sigorta teknik karşılıklarında yapılan son düzenlemelerin hesaplar üzerindeki olumlu ya da olumsuz etkisi ortadan kaldırılmıştır. Gelir ve giderlerin gerçekleşmesi esasına göre ortaya çıkan sonuçlar aşağıdaki bölümde öncelikli olarak sunulmuştur. Devam eden bölümlerde ise tüm hesaplamalar nakit akışı esasına göre yapılmıştır.

2. Gerçekleşme Esasına Göre Kasko ve Trafik Branşı Kârlılık Durumu

Aşağıdaki tabloda, gelir ve giderlerin gerçekleşme esasına göre hasar prim oranı ve birleşik oran (faaliyet giderlerinin faaliyet gelirlerine oranı) hesaplanarak son 4 yıl karşılaştırmalı olarak verilmiştir. Söz konusu oran hesaplanırken yatırım gelirleri faaliyet gelirlerine dâhil edilmemiştir. Bu şekilde sektörün safi sigortacılık faaliyet sonuçlarının düzeyinin değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Buna göre her iki branşa sektörün son 4 dönemde sigortacılık işlemlerinden zarar ettiği görülmektedir. Kasko branşında, 2006 yılına göre masraf oranındaki gerilemeye bağlı olarak olumlu bir gelişme olmakla birlikte, birleşik oranlarda %5 oranında bir zararın söz konusu olduğu görülmektedir. Esasen, 2008 yılında aracılar ödenen komisyonların bir sonraki döneme ilişkin kısmı giderleştirilerek aktifleştirildiği için 2008 yılında masraf oranlarında göreceli bir iyileşme görülmektedir. Dolayısıyla masraf prim oranlarındaki iyileşme yanıltıcıdır. Bu yanılı çalışmamızın devam eden bölümlerinde nakit esaslı analizlerde düzeltilmiştir. Trafik Sigortası'nda ise zararlı sonuçlar son üç yılda devamlı olarak artış trendi izlemiş ve 2008 yılında zarar oranı %42'ye ulaşmıştır. 2009 yılında ise Trafik sigorta hasar/prim oranlarında azalma söz konusu olurken bu defa Kasko Sigortaları hasar/prim oranlarında önemli oranda bir artış söz konusu olmuştur.

Tablo 1: Kazanılmış Prim ve Gerçekleşmiş Hasar Esasına Göre Faaliyet Oranları			
Kasko	Hasar/Prim Oranı *	Masraf Oranı**	Birleşik Oran***
2009	%96	%31	%126
2008	%83	%32	%115
2007	%76	%28	%104
2006	%92	%28	%120
Trafik	Hasar/Prim Oranı	Masraf Oranı	Birleşik Oran
2009	%86	%33	%119
2008	%114	%28	%142
2007	%94	%31	%124
2006	%85	%29	%114

(*): Reasürans Sonrası Net Gerçekleşmiş Hasar/Net Kazanılmış Prim
(**): Faaliyet Giderleri/Net Kazanılmış Prim
(***): Reasürans Sonrası Net Gerçekleşmiş Hasar+Gerçekleşmiş Üretim Giderleri+Genel Giderler/Net Kazanılmış Prim

Birleşik oran, sigortacılık faaliyetleri nedeniyle katlanılan giderlerin sigortacılık faaliyetleri sonucu elde edilen prim gelirine oranını ifade etmektedir. Sigortacılık faaliyet giderleri, gerçekleşen hasarlar, aracı komisyonları ve genel yönetim giderlerinden oluşmaktadır. Alınan reasürans komisyonları da ödenen aracı komisyonlarından mahsup edilmiştir.

Aşağıdaki tabloda ise Trafik Sigortaları'nda iş yılı esasına göre hesaplanmış hasar/prim oranları verilmiştir. Veriler Tramer'den (Trafik Sigortaları Bilgi Merkezi) alınmıştır. Söz konusu tabloda,

ödenen ve muallâk hasarlar poliçelerin düzenlendiği yıllara ilişkin olarak sınıflandırılmaktadır. Buna göre 2003 yılında yazılan poliçeler dolayısıyla elde edilen 513.084.000 TL tutarındaki prime karşılık söz konusu poliçeler dolayısıyla 31.12.2009 sonuna kadar toplam 443.035.000 TL tutarında hasar meydana gelmiştir. Söz konusu tabloda yer alan, iş yılı esasına göre hesaplanan hasar prim oranları da son altı yıllık dönemde yükseliş trendi içerisinde olmuş ve 2008 yılında %93 oranına yükselmiştir. Masraf oranının da ilave edilmesi ile 2003-2008 döneminde tamamının zararlı sonuçlandığını tahmin etmek yanıltıcı olmaz.

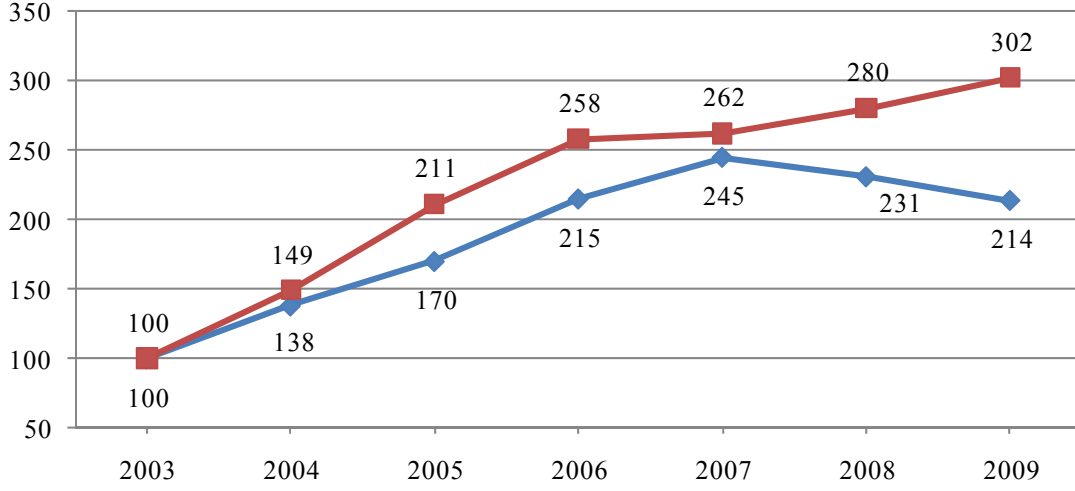
					2009 Sonu İtibarıyla		Cari Yıl Sonu
	Prim Üretimi	Ödenen Hasar	Muallâk Hasar	Toplam Hasar	Hasar/Prim Oranı		Hasar/Prim Oranı
2003	513.084	413.960	29.075	443.035	%86	6. yıl sonu	%18
2004	869.263	617.426	56.342	673.768	%78	5. yıl sonu	%17
2005	1.108.410	825.499	117.556	943.055	%85	4. yıl sonu	%21
2006	1.281.783	973.954	154.591	1.128.545	%88	3. yıl sonu	%21
2007	1.508.553	1.143.861	255.339	1.399.200	%93	2. yıl sonu	%24
2008	1.736.998	1.270.363	351.675	1.622.038	%93	1. yıl sonu	%29
2009	1.953.267	456.071	288.286	744.357	%30	Cari yıl sonu	%30

Diğer taraftan, sigorta şirketlerinin yükümlülüklerinin gerçek düzeyini daha doğru bir tahminle hesaplamaları amacıyla teknik karşılık hesaplamalarına ilişkin Hazine Müsteşarlığınca getirilen son düzenlemelerin sigorta şirketlerinin kâr ve zarar hesaplamalarına ciddi oranda etki yaptığı bilinmektedir. Sektör verilerinin son 7 yıldaki gelişimini karşılaştırırken söz konusu teknik karşılık ayırma yöntemlerindeki değişiklikler ve şirketlerin teknik rezervlerinin düzeyini belirlerken ortaya çıkabilecek uygulama farklılıklarını bertaraf etmek ve sonuçları daha karşılaştırılabilir kılmak amacıyla yukarıda da ifade edildiği üzere kasko ve trafik sigorta kârlılık analizi bu çalışmamızda nakit akışları esasına göre yapılmıştır. Diğer taraftan, kasko ve trafik branşlarında analizimiz reasürans öncesi brüt tutarlar üzerinden yapılmıştır.

A. Prim Gelirleri ve Ödenen Tazminatlardaki Gelişim

Aşağıda 2003-2009 dönemine ilişkin Motorlu Kara Taşıtlı Sigortaları prim gelirleri ve tazminatlarının gelişimi 2003 yılı baz yıl alınarak karşılaştırılmıştır. Kasko sigortalarında 2003 yılında 100 olarak baz alınan prim tutarı 2008 yılında 231 olurken, bu tutar 2009 yılında 214'e gerilemiştir. Buna karşın aynı dönemde tazminat tutarı daha hızlı artarak 2003 yılında 100 iken, 2008 yılında 280'e ve son olarak 2009 yılında 302'ye yükselmiştir (Grafik 3). Sadece 2006 ve 2007 yılındaki prim artış oranı tazminat artış oranının üzerinde gerçekleşmiştir (Grafik 4). Kasko Sigortaları'nda ödenen tazminatların direkt primlerden daha hızlı yükselmesi, sektörde yaşanan fiyat rekabetini ortaya koymasından önem taşımaktadır. Grafik 5 ve Grafik 6'da görüleceği üzere, Trafik Sigortası'ndaki durum daha dikkat çekici bulunmaktadır. 2003 yılında 100 olan baz prim tutarı, 2008'de 301'e 2009'da 346'ya yükselirken, tazminatlardaki artış çok daha yüksek gerçekleşmiştir. 2003 yılında 100 olan baz tazminat 2008 yılında 460 ve son olarak 2009 yılında 557'ye yükselmiştir. 2004 yılı hariç, tazminat artış oranı tüm yıllarda prim artış oranının üzerinde gerçekleşmiştir.

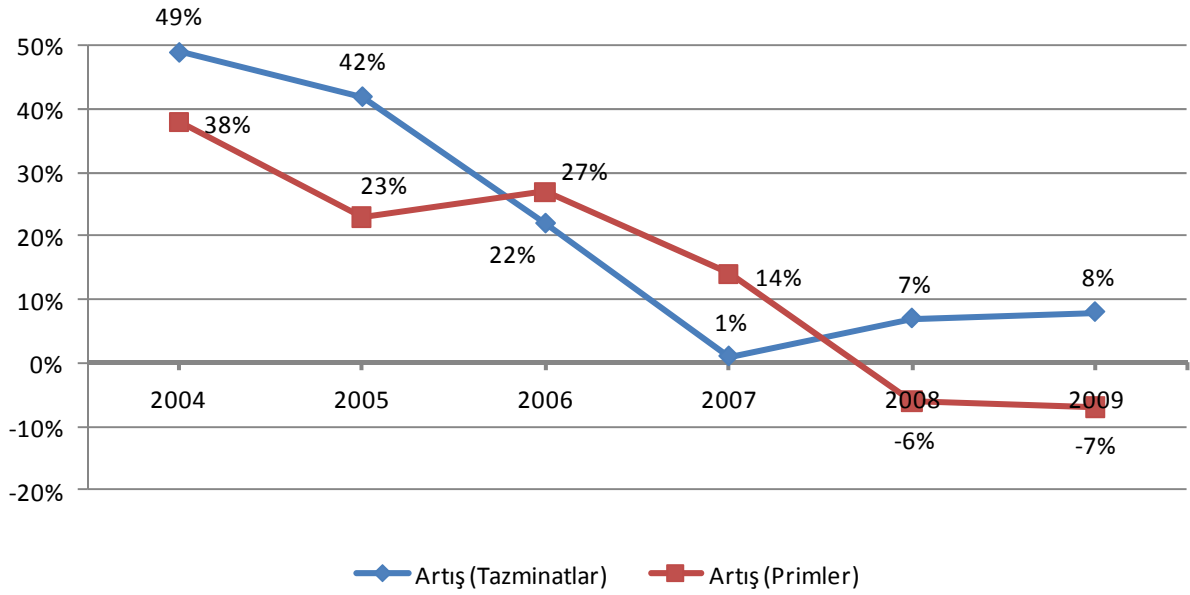
Grafik 3: Kasko Prim Geliri ve Tazminatlarının Seyri (Standartlaştırılmış*)



* 2003 direkt prim ödenen tazminat ve tutarı 100 olarak alınmıştır

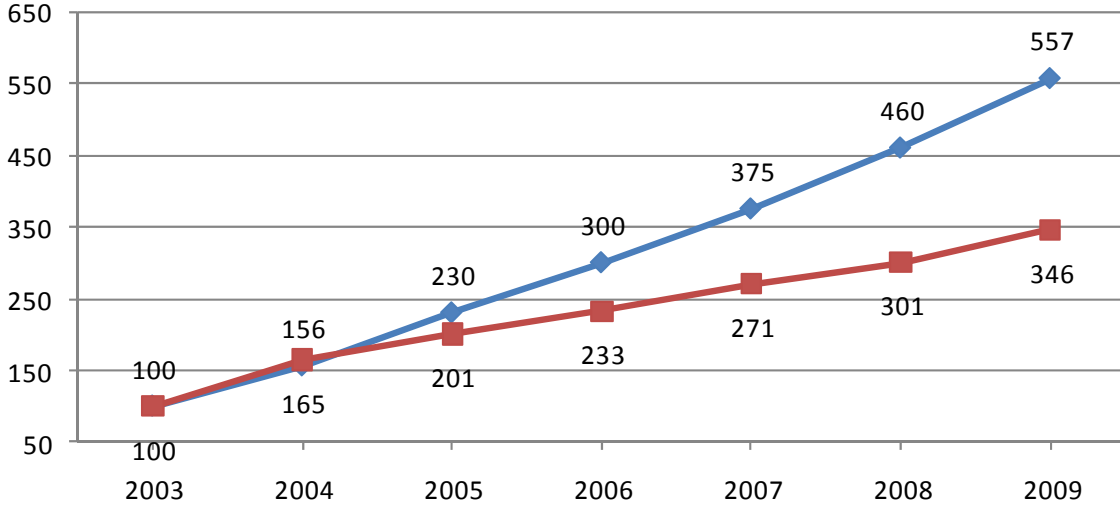
◆ Primler ■ Ödenen Tazminatlar

Grafik 4: Prim Geliri ve Tazminatlardaki Değişim (Kasko)



◆ Artış (Tazminatlar) ■ Artış (Primler)

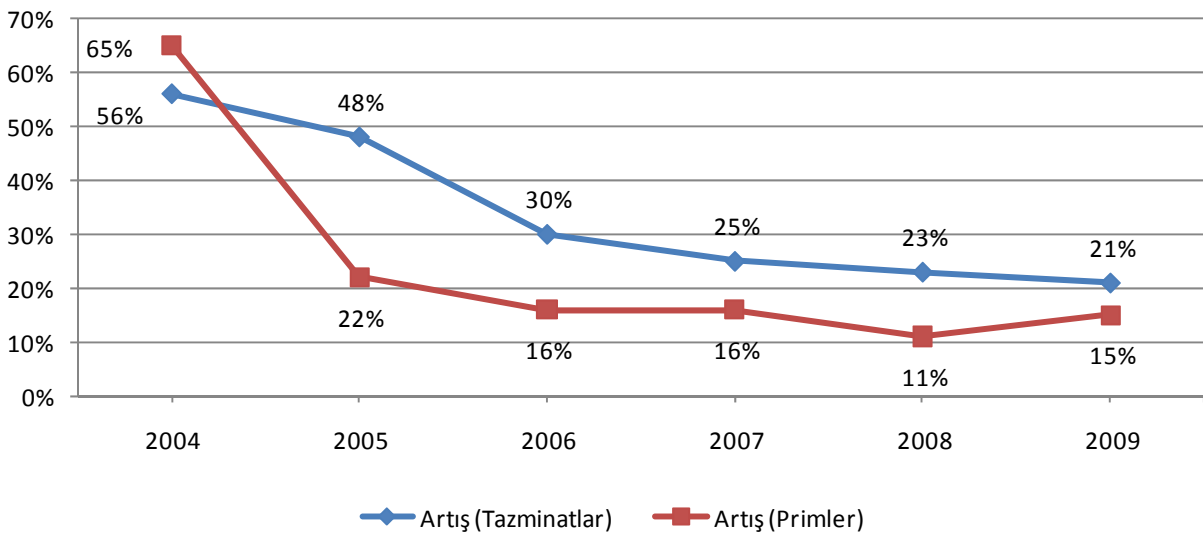
Grafik 5: Trafik Prim Geliri ve Tazminatlarının Seyri (Standartlaştırılmış *)



* 2003 direkt prim ödenen tazminat ve tutarı 100 olarak alınmıştır

—◆— Ödenen Tazminatlar —■— Primler

Grafik 6: Prim Geliri ve Tazminatlardaki Değişim (Trafik)



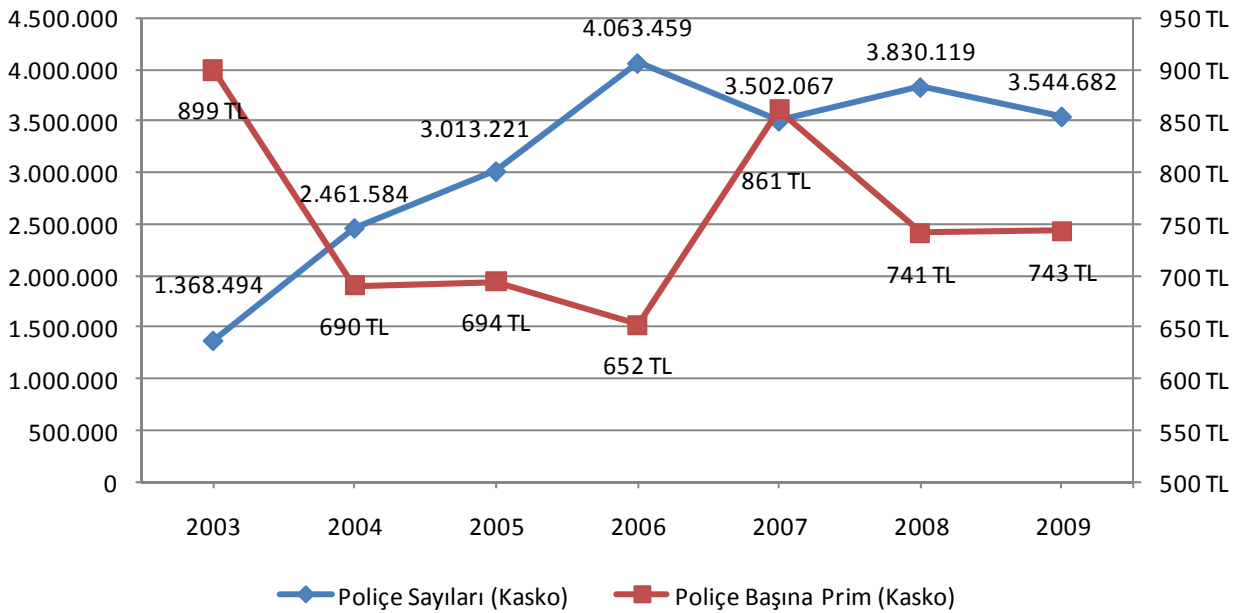
—◆— Artış (Tazminatlar) —■— Artış (Primler)

B. Poliçe Başına Prim Tutarlarının Seyri

Kasko ve özellikle de Trafik Sigortaları'nda sigorta portföyünün homojen olması nedeniyle poliçe başına prim hesaplanmak suretiyle sigorta priminin yıllar itibarıyla gelişiminin analiz edilmesi tercih edilmiştir. Buna göre kasko poliçe primlerinin gelişimini gösteren 7 no.lu grafikte, primlerde yıllar itibarıyla ciddi dalgalanmalar olduğu ve genel bir artış trendinin bulunmadığı görülmektedir. Buna göre, 2003 yılından sonraki tüm yıllarda poliçe başına düşen prim tutarı 2003 yılı seviyesinin altındadır. Diğer taraftan 2004-2006 dönemi ise, poliçe primlerinin oldukça düşük seyrettiği dönemler olarak ortaya çıkmaktadır. Esasen poliçe primlerinde 2004-2006 döneminde yaşanan gerileme, kasko poliçe sayılarında aynı dönemde önemli miktarda bir artışa neden olarak sigortalı tabanında ciddi bir genişleme sağlamıştır. Kasko Sigortaları'nın aksine, Trafik Sigortaları'nda son 7 yıllık dönemde primlerin artış trendinde olduğu görülmektedir. Anılan dönemde poliçe primi %100 civarında yükselmiştir (Grafik 8).

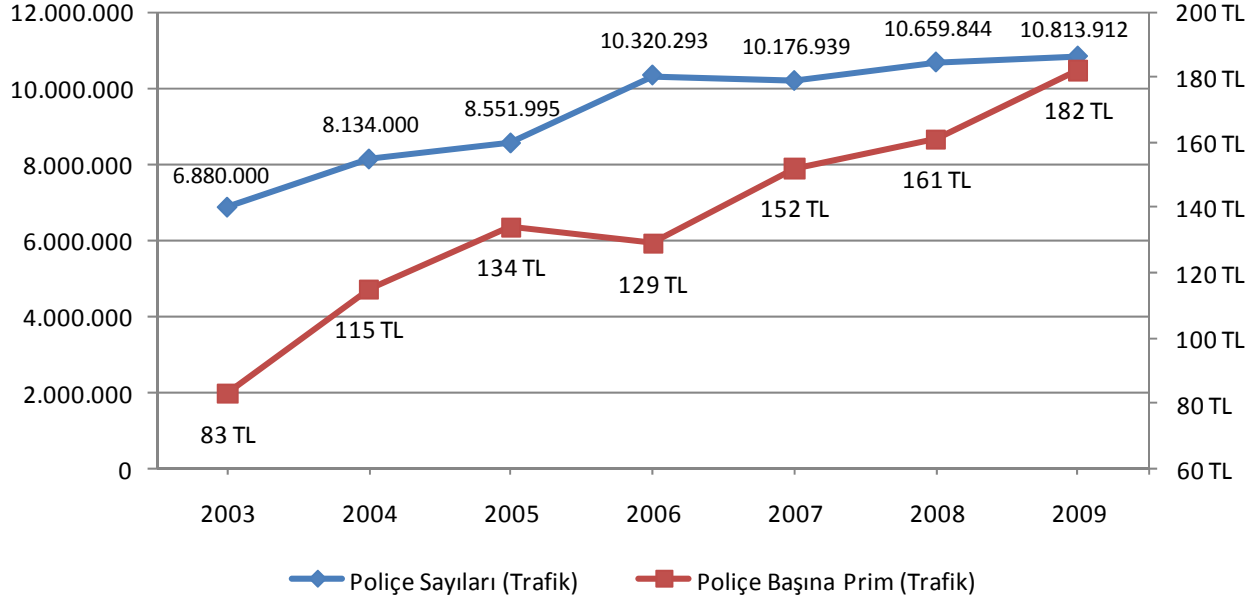
9 no.lu grafikte 2003 yılı baz alınarak Trafik Sigortası maddi teminat limitleri ile poliçe başına düşen prim tutarları karşılaştırılmıştır. Buna göre 2003 yılında 100 olarak baz alınan poliçe teminat limiti 2008 yılında 364'e yükselmiş ve 2009 yılında aynı kalmıştır. 2008 yılına kadar teminat limitindeki söz konusu artışa karşın primlerdeki artış oranı daha sınırlı olmuştur. Sigorta şirketlerinin sorumluluk limitlerindeki artışa karşın primlerin aynı oranda artmaması olumsuz sonuçların ortaya çıkmasının bir nedeni olarak değerlendirilebilir. 10 no.lu grafikte, Trafik Sigortası prim oranlarının (poliçe priminin maddi tazminat limitine oranı) son 7 yıllık seyri görülebilmektedir. Buna göre 2008 yılında en düşük seviyeye ulaşan prim oranı, 2009 yılında %13 oranında artarak %1,82 düzeyine yükselmiştir.

Grafik 7: Kasko Poliçesi Başına Prim Miktarının Yıllar İtibarıyla Gelişimi

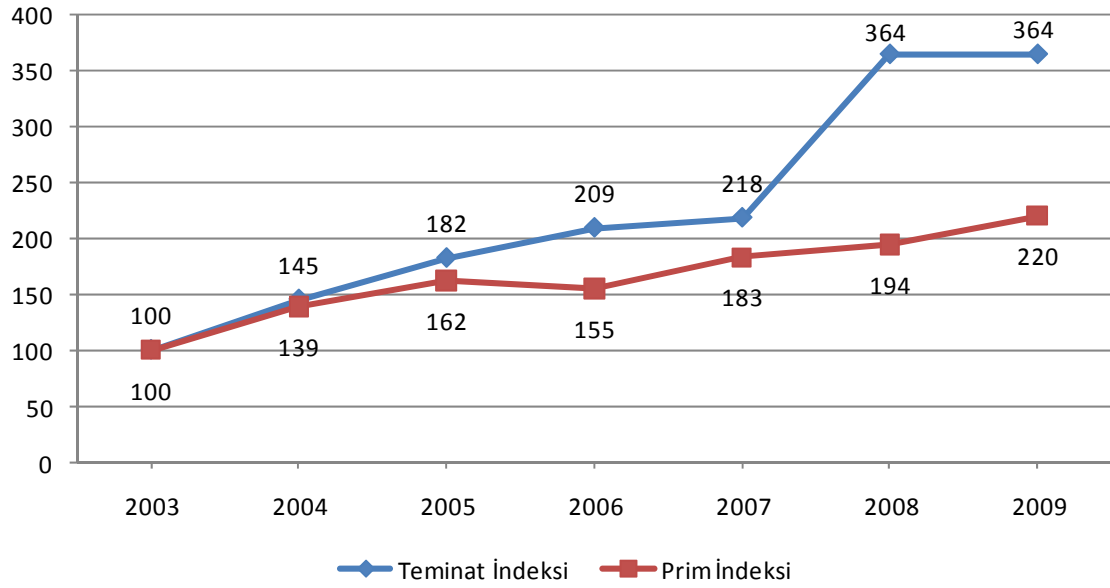


REASÜRÖR

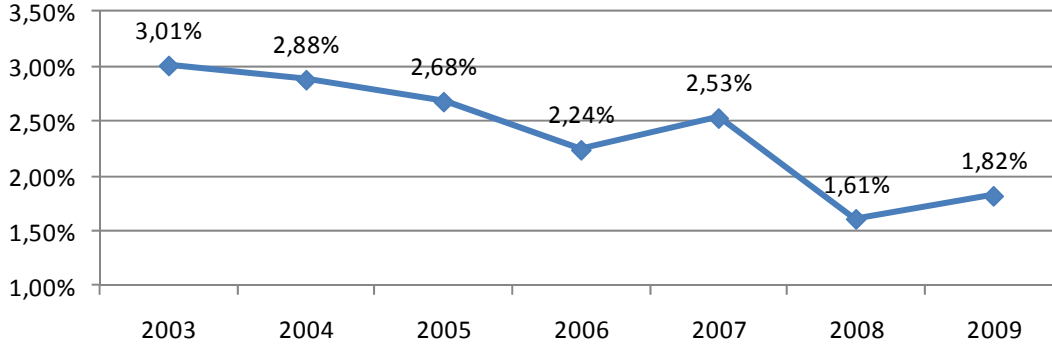
Grafik 8: Trafik Poliçesi Başına Prim Miktarının Yıllar İtibarıyla Gelişimi



Grafik 9: Trafik Branşı Teminat Limit Artışı ile Poliçe Primlerinin Karşılaştırılması (2003=100)



Grafik 10: Trafik Poliçe Priminin Maddi Teminat Limitine Oranı (*)



(*) : Poliçe başına düşen primin maddi tazminat limitine oranı: Kullanım tarzı ayrımı yapılmadan trafik sigortası toplam prim üretiminin poliçe sayısına oranlanması ile elde edilen poliçe priminin ,hususî

— Trafik Prim Oranları

C. Nakit Esasına Göre Kârlılık Oranları

Sigortalılara karşı olan yükümlülükler için ayrılan rezervler (muallâk tazminat karşılıkları ve kazanılmamış prim karşılıkları) dikkate alınmadan düzenlenen sektörün Kasko branşında sigortacılık faaliyetlerine ilişkin kâr-zarar durumu Tablo 3’de gösterilmiştir. Söz konusu tablo reasürans öncesi tutarları içermektedir. Buna göre 2005, 2006, 2008 ve 2009 yıllarında poliçe primlerindeki düşüşe bağlı olarak (Bkz. Grafik 7) sektörün Kasko sigorta faaliyetlerinden zarar ettiği görülmektedir. 2008 yılında zarar oranı %7 düzeyine, 2009 yılında da %20’ye ulaşarak son 7 yıldaki en yüksek zarar seviyesine yükselmiştir. 11 no.lu grafikte, nakit akışı esasına göre hesaplanan Kasko branşı kârlılık oranlarının yıllar itibarıyla gelişimi gösterilmiştir.

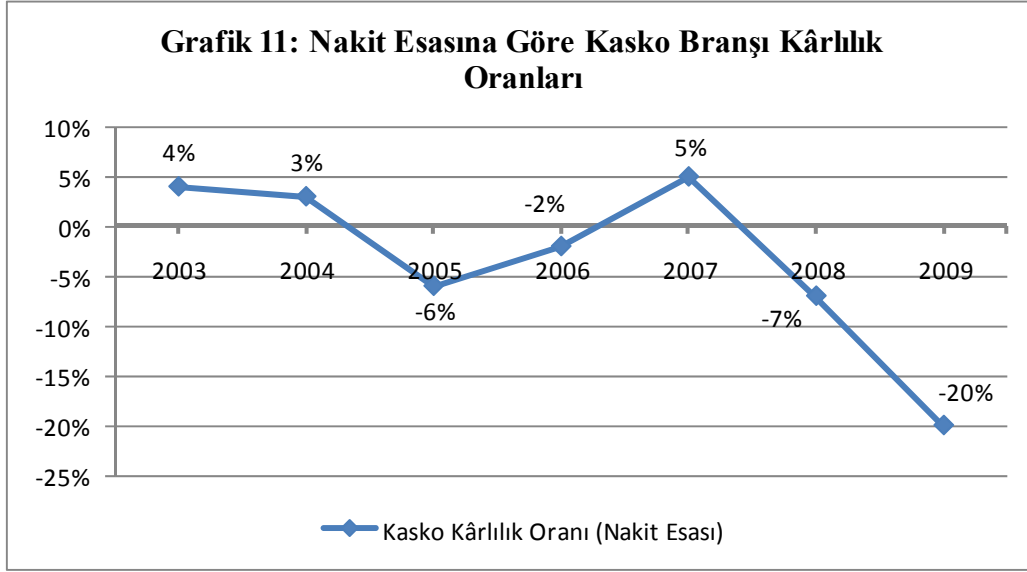
Tablo 3: Nakit Akışı Esasına Göre Kasko Branşı Kâr-Zarar Durumu (Bin TL)

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2009-2003
Direkt Primler (+)	2.632.269	2.838.698	3.013.942	2.650.197	2.090.212	1.698.066	1.230.111	16.153.495
Ödenen Tazminatlar (-)	2.446.060	2.267.123	2.120.236	2.091.675	1.709.917	1.204.282	810.359	12.649.652
Ödenen Komisyonlar (-)*	419.989	464.789	476.229	404.000	320.434	269.861	188.578	2.543.880
Genel Giderler (-)	282.662	312.813	265.624	207.433	188.485	173.747	187.162	1.617.925
Faaliyet Kârı (Zararı)	-516.441	-206.027	151.853	-52.911	-128.624	50.176	44.012	-657.962
Kârlılık Oranı**	-%20	-%7	%5	-%2	-%6	%3	%4	-%4
Poliçe Sayıları	3.544.682	3.830.119	3.502.067	4.063.459	3.013.221	2.461.584	1.368.494	21.783.627
Poliçe Başına Prim	743	741	861	652	694	690	899	742

(*) : Ödenen Komisyonlar kaleminde önceki yıllar ile uyum sağlamak amacıyla ertelenmiş komisyon giderleri de ödenen komisyonlar içerisinde dâhil edilmiştir. Kâr-zarar durumunun nakit esası olması da bunu gerektirmektedir. 2009 yılı ödenen komisyonları toplam branş giderlerinin %60’ı olarak tahmin edilmiştir.

(**): Faaliyet Kârı/Direkt Primler

Grafik 11: Nakit Esasına Göre Kasko Branşı Kârlılık Oranları



Tablo 4'te ise Trafik branşına ilişkin nakit akışı esasına göre düzenlenen kâr-zarar tablosu verilmiştir. 2008 ve 2009 hariç tüm yıllarda sektör trafik sigorta işlemlerinden kâr etmiş olmakla birlikte kârlılık oranı 2004 yılında %31'den 2008 ve 2009 yıllarında -%8 düzeyine gerilemiştir.

Esasen Grafik 12 açık bir şekilde şunu ortaya koymaktadır: Özellikle Trafik Sigortaları'nda teknik karşılık hesaplama yönteminde yapılan daha muhafazakâr hesaplama yönteminin sektörün faaliyetlerinin zararlar sonuçlanması üzerinde tek başına bir etkisi söz konusu değildir. Rezervler hesaplamaya dâhil edilmeksizin dahi Trafik Sigortaları kârlılık oranlarında anılan dönemde ciddi bir gerileme söz konusu olmuş, 2008 ve 2009 yılı faaliyetlerinden yüksek oranda zarar edilmiştir. Dolayısıyla 2003 yılından bu yana hasar, prim ve masraf dengesi hızla bozulmuş, ilk defa 2008 yılında olmak üzere sektör son 2 yılda Trafik Sigortası'nda da nakit açığı ile karşı karşıya kalmıştır.

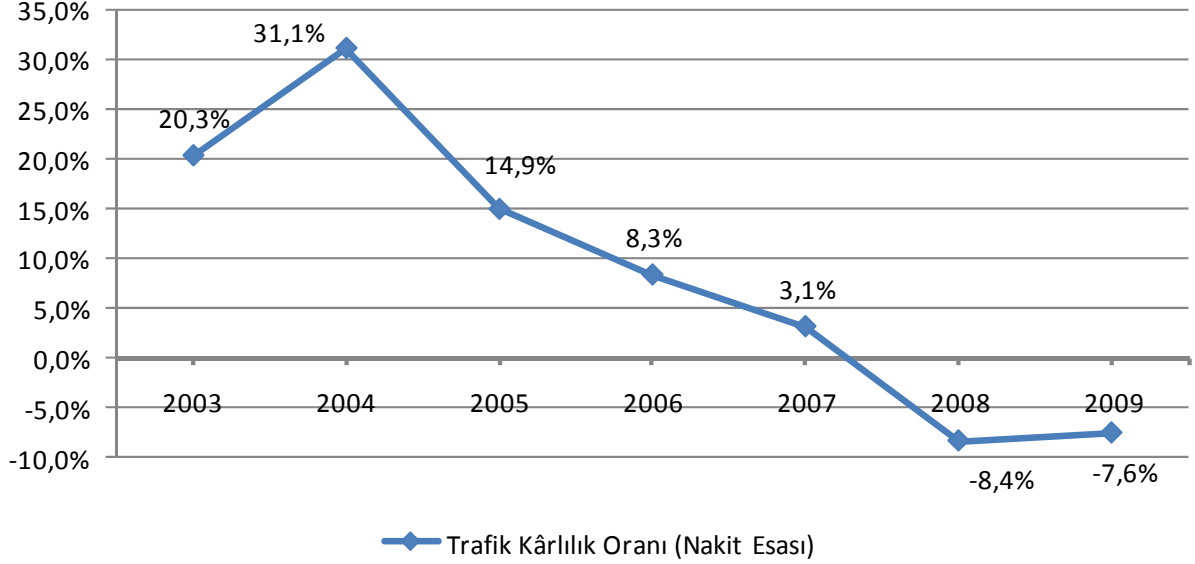
Tablo 4: Nakit Esasına Göre Trafik Branşı Kâr-Zarar Durumu (Bin TL)

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2009-2003
Direkt Primler	1.971.735	1.715.151	1.543.961	1.327.873	1.147.179	938.505	570.379	9.214.783
Ödenen Tazminatlar	1.603.398	1.325.786	1.080.815	863.949	662.467	448.948	288.012	6.273.375
Ödenen Komisyonlar*	312.334	321.821	271.515	232.541	200.761	97.055	58.052	1.494.079
Genel Giderler	205.491	211.733	143.039	120.522	112.716	100.886	108.674	1.003.061
Faaliyet Kârı (Zararı)	-149.488	-144.189	48.592	110.861	171.235	291.617	115.641	444.268
Kârlılık Oranı**	-%7,6	-%8,4	%3,1	%8,3	%14,9	%31,1	%20,3	%4,8
Police Sayısı	10.813.912	10.659.844	10.176.939	10.320.293	8.551.995	8.134.000	6.880.000	54.723.071
Police Başına Prim	182	161	152	129	134	115	83	168

(*): Ödenen Komisyonlar kaleminde önceki yıllar ile uyum sağlamak amacıyla ertelenmiş komisyon giderleri de ödenen komisyonlar içerisinde dâhil edilmiştir. Kâr-zarar durumunun nakit akışları esas alınarak hesaplanması da bunu gerektirmektedir. 2009 yılı ödenen komisyonları toplam branş giderlerinin %60'ı olarak tahmin edilmiştir.

(**): Faaliyet Kârı/Direkt Primler

Grafik 12: Nakit Esasına Göre Trafik Branşı Kârlılık Oranı



D. Tazminat Prim Oranı ve Gelir-Gider Oranlarının Seyri

Kasko branşında “sektör tazminat/prim oranı”, inceleme dönemimizde %78 oranında gerçekleşmiştir. %26 oranındaki masraf oranının ilavesiyle ilgili dönemde %4,8 oranında bir zarar sözü konusu olmuştur. Özellikle 2005 ve 2006 yılında ortaya çıkan zarar daha çok primlerdeki gerilemeden kaynaklanırken 2008 yılında %7,3 ve özellikle 2009 yılında %20 oranında gerçekleşen zararda (nakit açığı) hasar frekansında ve maliyetlerinde meydana gelen artışın etkili olduğu düşünülmektedir.

Tablo 5: Kasko Branşı Tazminat Prim Oranı ile Gelir Gider (Birleşik) Oranının Seyri

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2009-2003
Tazminat Prim Oranı*	%93	%80	%70	%79	%82	%71	%66	%78
Masraf Oranı**	%27	%27	%25	%23	%24	%26	%31	%26
Birleşik Oran***	%120	%107	%95	%102	%106	%97	%96	%104
Kârlılık Oranı ****	-%20	-%7	%5	-%2	-%6	%3	%4	-%4

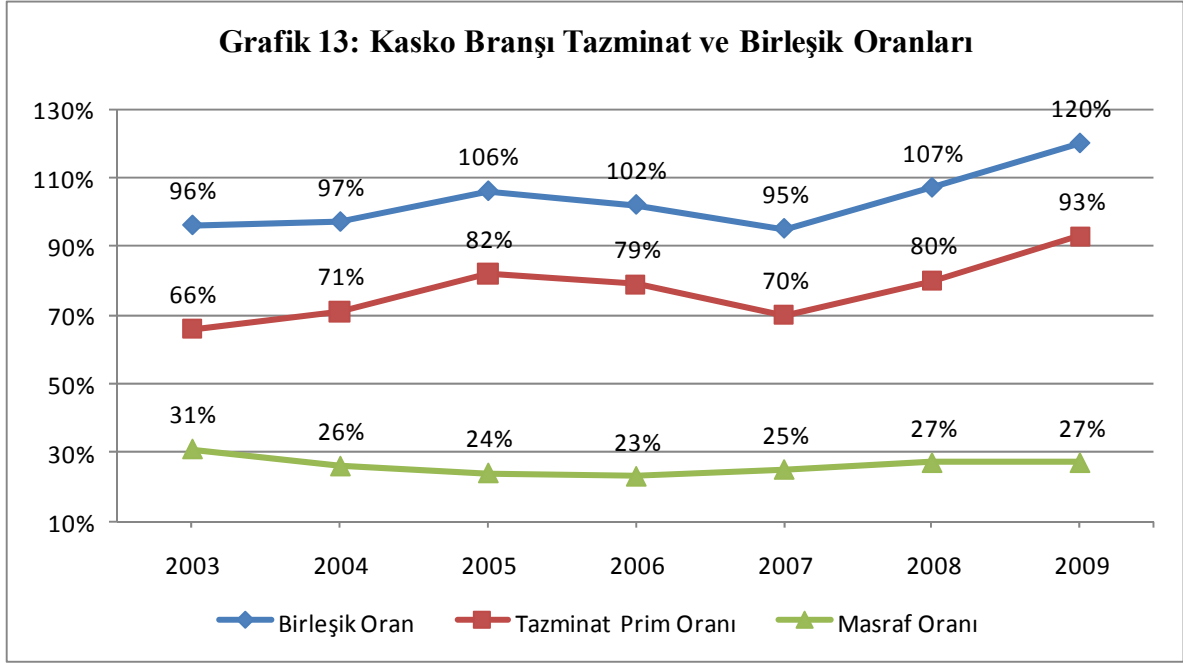
(*): Brüt Ödenen Tazminat/Direkt Primler

(**): Faaliyet Giderleri/Direkt Primler

(***): Tazminat Prim Oranı+Masraf Oranı

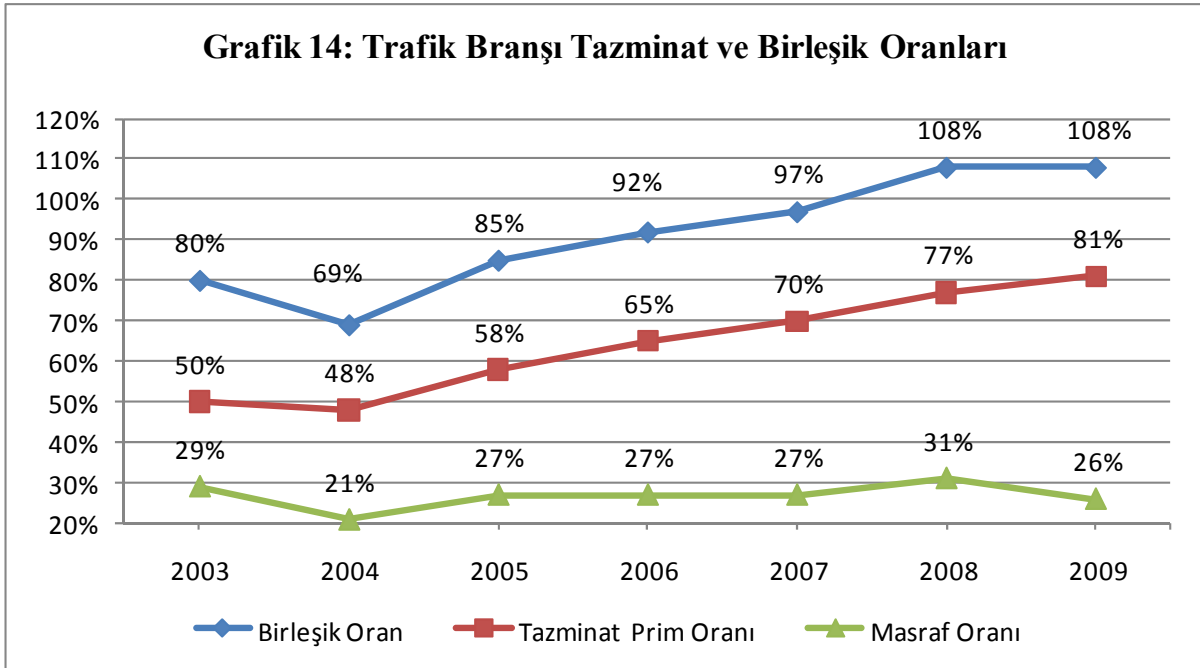
(****): Faaliyet Kârı/Direkt Primler

Grafik 13: Kasko Branşı Tazminat ve Birleşik Oranları



Trafik branşında ise “tazminat/prim oranı”nda 2003 yılından bu yana 2004 yılı hariç olmak üzere sürekli bir artış söz konusu olmuş ve nihayet 2008 ve 2009 yıllarında sektör, nakit esasına göre sırasıyla %8,4 ve %7,6 oranında zarara uğramıştır. Esasen sigorta şirketlerinin özellikle trafik branşında 2008 yılına kadar nakit akışlarında pozitif bir denge oluşturdukları, ancak 2008 yılında bu durumun tersine döndüğü görülmektedir. Bu durum yaşanan fiyat rekabetinin sürdürülebilir olmaktan çıktığını göstermesi açısından önem taşımaktadır.

Grafik 14: Trafik Branşı Tazminat ve Birleşik Oranları



Tablo 6: Trafik Branşı Tazminat Prim Oranı ile Gelir Gider (Birleşik) Oranının Seyri

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2009-2003
Tazminat Prim Oranı*	%81	%77	%70	%65	%58	%48	%50	%68
Masraf Oranı**	%26	%31	%27	%27	%27	%21	%29	%27
Birleşik Oran***	%108	%108	%97	%92	%85	%69	%80	%95
Kârlılık Oranı ****	-%8	-%8	%3	%8	%15	%31	%20	%5

(*): Brüt Ödenen Tazminat/Direkt Primler

(**): Faaliyet Giderleri/Direkt Primler

(***): Tazminat Prim Oranı+Masraf Oranı

(****): Faaliyet Kârı/Direkt Primler

E. Masraf Analizi

Tablo 7’de Kasko branşında hasar ödemeleri dışında katlanılan faaliyet giderlerinin son 7 yıllık seyri özetlenmiştir. 2003-2009 döneminde ödenen aracı komisyonlarının toplam giderlerin yaklaşık %61’ini oluşturduğu görülmektedir. Hasar dışı giderlerin direkt prim gelirin oranı ise 2003-2009 yılında ortalama %26 düzeyinde gerçekleşmiştir. 2007 yılında 212 TL’ye ulaşan poliçe başına masraf tutarı, 2009 yılında 7 yıllık ortalamasının (191 TL) üzerinde olmak üzere 198 TL olarak gerçekleşmiştir. Esasen poliçe başına masraf tutarlarının 2006 yılından itibaren belli bir oranda arttığı görülmektedir. Son 2 yılda ise masraf tutarı aynı seviyede kalmıştır.

Tablo 7: Kasko Branşı Hasar Dışı Faaliyet Giderleri

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2009-2003
Hasar Dışı Faaliyet Giderleri (Bin TL)	702.651	777.602	741.853	611.433	508.919	443.608	375.740	4.161.806
Ödenen Komisyonlar*	%60	%60	%64	%66	%63	%61	%50	%61
Genel Giderler **	%40	%40	%36	%34	%37	%39	%50	%39
Direkt Primler (Bin TL)	2.632.269	2.838.698	3.013.942	2.650.197	2.090.212	1.698.066	1.230.111	16.153.495
Poliçe Sayıları	3.544.682	3.830.119	3.502.067	4.063.459	3.013.221	2.461.584	1.368.494	21.783.627
Masraf/Direkt Primler	%27	%27	%25	%23	%24	%26	%31	%26
Ödenen Komisyonlar	%16	%16	%16	%15	%15	%16	%15	%16
Genel Giderler	%11	%11	%9	%8	%9	%10	%15	%10
Poliçe Başına Masraf Tutarı	198	203	212	150	169	180	275	191

(*): Önceki yıllar ile uyum sağlamak amacıyla ertelenmiş komisyon giderleri de ödenen komisyonlar içerisine dâhil edilmiştir.

(**): 2003 ve 2004 yıllarına ilişkin genel giderlerin branşlara dağıtımında kasko priminin toplam prim içerisindeki payı esas alınmıştır. Sonraki dönemlerde, sigorta şirketleri mali tablolarında, branşlar itibarıyla gider dağıtımı yapılmıştır.

Trafik branşına ilişkin benzer verilerin yer aldığı Tablo 8’de ise poliçe başına masraf tutarının 7 yıllık ortalamasının 38 TL olduğu görülmektedir. Söz konusu giderlerin prim içerisindeki payı ise ortalama %27 düzeyinde gerçekleşmiştir. Özellikle 2008 ve 2009 yıllarında poliçe başına masraf tutarının sırasıyla 50 TL ve 48 TL düzeyinde gerçekleşmesi, ilgili dönem sonuçlarının zarar vermesinde bir ölçüde etkili olduğu değerlendirilebilir. Son 4 yılda Trafik sigorta poliçe sayılarında kayda değer bir artış olmaması da poliçe başına düşen sabit masraf tutarının yüksek oranda

gerçekleşmesinde bir etken olarak görülebilir. Bu durum %24 oranındaki sigortasızlık oranının azaltılması yoluyla sigorta şirketlerinin daha etkin bir masraf kontrolü yapabilmeleri imkânının bulunduğunu göstermesi açısından önem taşımaktadır.

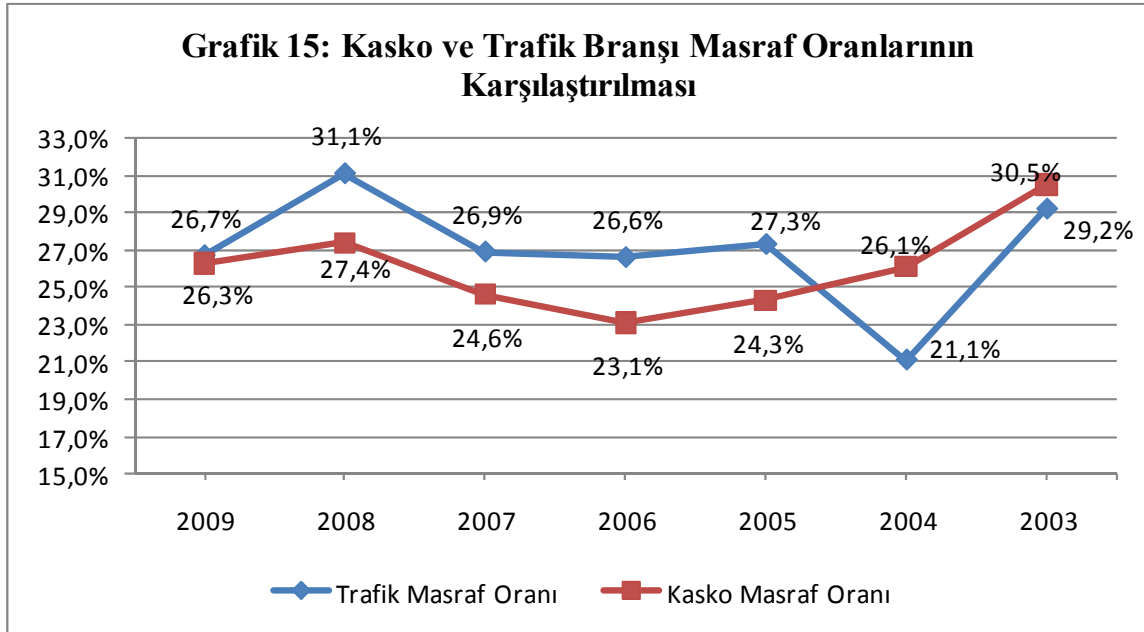
Tablo 8: Trafik Branşı Hasar Dışı Faaliyet Giderleri

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2009-2003
Hasar Dışı Faaliyet Giderleri (Bin TL)	517.825	533.554	414.554	353.063	313.477	197.941	166.726	2.497.140
Ödenen Komisyonlar*	%60	%60	%65	%66	%64	%49	%35	%60
Genel Giderler**	%40	%40	%35	%34	%36	%51	%65	%40
Direkt Primler (Bin TL)	1.971.735	1.715.151	1.543.961	1.327.873	1.147.179	938.505	570.379	9.214.783
Police Sayıları	10.813.912	10.659.844	10.176.939	10.320.293	8.551.995	8.134.000	6.880.000	65.536.983
Masraf/Direkt Primler	%26	%31	%27	%27	%27	%21	%29	%27
Ödenen Komisyonlar	%16	%19	%18	%18	%18	%10	%10	%16
Genel Giderler	%10	%12	%9	%9	%10	%11	%19	%11
Police Başına Masraf Tutarı	48	50	41	34	37	24	24	38

(*): Önceki yıllar ile uyum sağlamak amacıyla ertelenmiş komisyon giderleri de ödenen komisyonlar içerisine dâhil edilmiştir.

(**): 2003 ve 2004 yıllarına ilişkin genel giderlerin branşlara dağıtımında trafik priminin toplam prim içerisindeki payı esas alınmıştır. Sonraki dönemlerde, sigorta şirketleri mali tablolarında, branşlar itibarıyla gider dağıtımı yapılmıştır.

15 no.lu grafikte ise Kasko ve Trafik branşı masraf oranları (hasar dışı faaliyet giderleri/direkt yazılmış primler) karşılaştırılmıştır. 2005-2008 döneminde (sigorta şirketleri tarafından yapılan masraf dağıtımı esas alınan dönem) Trafik branşı masraf oranının Kasko branşının üzerinde seyrettiği görülmektedir. 2009 yılında ise her iki branşın masraf oranları aynı düzeyde gerçekleşmiştir. Prim büyüklüğü esas alınarak hasar ve komisyon dışı masrafları branşlara dağıttığımızda 2003-2004 döneminde kasko branşı tahmini masraf oranının daha yüksek olduğu görülmektedir.



Avrupa'daki sigorta piyasalarının Motorlu Kara Taşıtlı Sigortaları'nda masraf prim oranı yaklaşık %22 düzeyinde seyretmektedir (Bkz. Grafik 2). Ülkemizde ise Kasko ve Trafik birlikte değerlendirildiğinde bu oran %26 düzeyinde gerçekleşmiştir. Avrupa piyasası ile karşılaştırıldığında fark çok yüksek görülmemekle birlikte gelişmiş bir sigorta piyasası olan Alman piyasasındaki Motorlu Kara Taşıtlı Sigortaları masraf oranlarının düzeyi, son 6 yıl itibarıyla ortalama %8 olarak gerçekleşmiştir. (Tablo 9). Bu durum sigorta şirketlerinin masraf oranlarını aşağıya çekmelerinin bir gereklilik olduğunu ortaya koymaktadır. Esasen sigorta şirketlerinin yeterli prim büyüklüğüne ulaşamamaları nedeniyle masraf yönetiminde etkinlik sağlayamadıkları görülmektedir.

	Hasar Oranı	Masraf Oranı	Birleşik Oran
2003	%88	%8	%96
2004	%85	%9	%95
2005	%86	%9	%95
2006	%88	%7	%95
2007	%92	%6	%98
2008	%96	%6	%102

Kaynak: Statistical Yearbook of German Insurance

F. Kasko ve Trafik Sigortaları Muallâk Tazminat Karşılıklarındaki Gelişim

Son olarak üzerinde duracağımız husus, bilanço dönemi itibarıyla ödenmemiş hasar rezervlerinin gerçeğe en yakın şekilde hesaplanabilmesini teminen Hazine Müsteşarlığı'nca yapılan düzenlemelerle getirilen yeni hesaplama yöntemlerinin söz konusu muallâk tazminat karşılıkları dolayısıyla şirketlerin teknik kârlılığı üzerine olan etkisinin değerlendirilmesidir. Söz konusu değerlendirme; yıl sonu muallâk tazminat karşılığı tutarları, ilgili dönem ödenen tazminat tutarına ve yazılmış direkt prim tutarına oranlanarak yapılmıştır. Aşağıdaki tablo ve grafikte gösterildiği üzere, kasko branşında 2008 yıl sonu muallâkları, ilgili yılda ödenen tazminatların yaklaşık %25'i, 2009 yılında ise %20'si oranındadır ve son 7 yıllık dönemde bu oranlarda ciddi bir dalgalanma söz konusu olmamıştır. Primler açısından değerlendirildiğinde ise 2003-2004 dönemine göre son dönemde bir artış söz konusu olmakla birlikte bu artışın sınırlı bir düzeyde kaldığı ileri sürülebilir. Ancak Trafik Sigortaları açısından aynı değerlendirme yapıldığında ortaya çıkan resim oldukça düşündürücüdür. (Tablo 11).

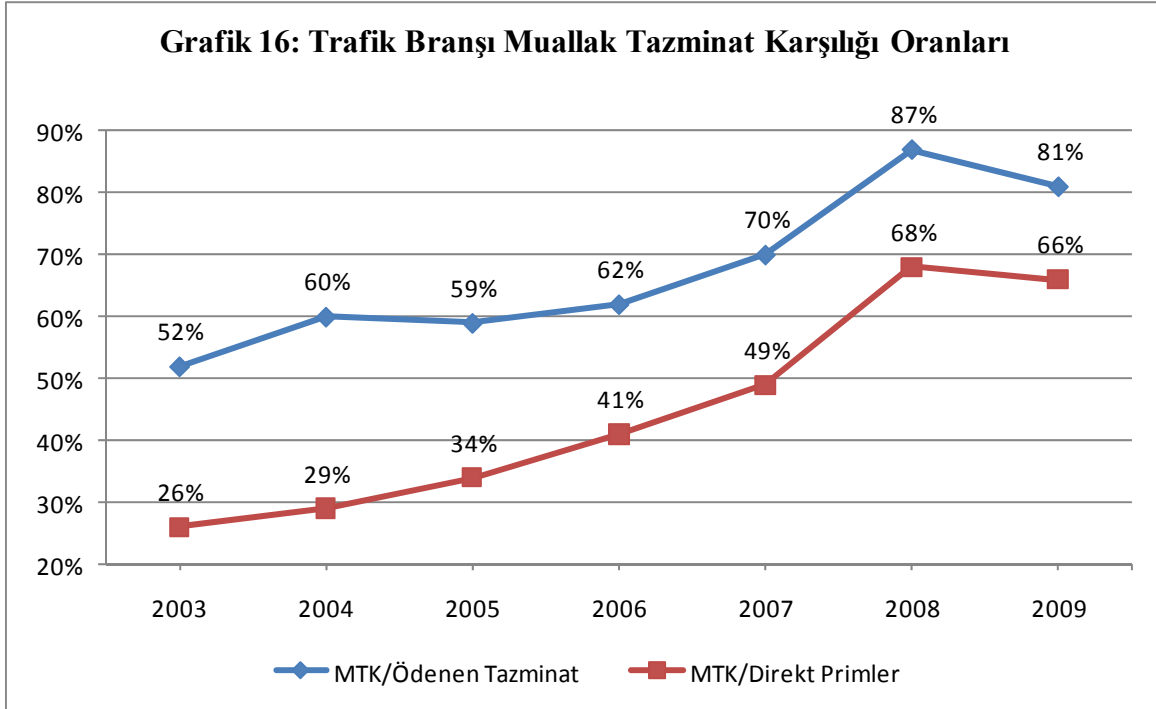
	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
MTK/Ödenen Tazminat	%20	%25	%27	%25	%24	%24	%25
MTK/Direkt Primler	%18	%20	%19	%20	%20	%17	%16

Ödenen tazminatlar esas alınarak Trafik Sigortaları'nda muallâk tazminatların düzeyini ölçtüğümüzde 2003 yılına göre yaklaşık %60 oranında bir artış ile 2008'de ödenmemiş tazminatlara ilişkin rezervlerin, ödenen tazminatların %87'sine yükseldiği görülmektedir. Bu oran 2009 yılında kısmen gerileyerek %81 olarak gerçekleşmiştir. Direkt primler esas alınarak yapılan değerlendirmede ise

2009 yılı rezerv oranı 2003 yılına göre %151 oranında artmıştır. Buna göre 2003 yılında direkt primlerin sadece %26'sı muallâk tazminat karşılığı olarak ayrılırken, 2008 yılında bu tutar primlerin %68'ine, 2009 yılında ise %66'sına ulaşmıştır. Bu durum, yeni düzenlemelerin, özellikle Trafik branşında ödenmemiş tazminat rezervleri seviyesinde yüksek oranda bir artışa neden olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak sigorta şirketlerinin sadece teknik karşılık hesaplamasına ilişkin daha muhafazakâr kurallar içeren yeni düzenlemeler sonucu zarar ettiğini ileri sürmek yanıltıcı olabilir. Zira söz konusu etkiden arındırılmış olarak yapmış olduğumuz değerlendirmede, 2004 yılında %31 olan Trafik branşı kârlılık oranının 2008 yılında yaklaşık -%8,4 2009 yılında ise %7,6 oranına gerilediği ortaya konulmuştur. Bu durum, öncelikle önceki yıllarda sigorta şirketlerinin ayırmış oldukları rezervlerin düzeyinin yetersiz olduğunu ve yeni düzenlemeler ile sigorta şirketlerinin daha güçlü bir finansal yapıya sahip olduklarını ifade etmektedir. 2009 yılı rezerv oranları ise önceki yıla göre sınırlı düzeyde de olsa bir gerileme göstermiştir.

Tablo 11: Trafik Branşı Muallâk Tazminat Karşılığı Oranları

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003
MTK/Ödenen Tazminat	%81	%87	%70	%62	%59	%60	%52
MTK/Direkt Primler	%66	%68	%49	%41	%34	%29	%26



3. Sonuç

Motorlu Kara Taşıtlı Sigortaları'nda sigorta şirketlerinin kâr elde etmekte zorlanması sadece Ülkemize özgü değildir. Hemen hemen tüm sigorta piyasalarında rekabetin en yoğun yaşandığı branş olarak karşımıza çıkmakta ve bir çok piyasada şirketler zararlı sonuçlarını yatırım gelirleri ile

dengelemeye çalışmaktadırlar. Ülkemizde Kasko ve Trafik Sigortaları'nda yaşanan rekabet sonucu her iki branşın nakit esasına göre kârlılık oranları son dönemde ciddi oranda gerilemiş ve zarara dönüşmüştür. Özellikle Kasko Sigortaları'nda ortaya çıkan olumsuz sonuçlar, öncelikli olarak hasar frekansında meydana gelen bir artışın değil, fiyatlar seviyesinde rekabet sonucu ortaya çıkan gerilemenin bir sonucu olarak görülebilir. Artan hasar maliyetlerinin de etkisiyle şirketler zararlı sonuçlarla karşı karşıya kalmışlardır. Trafik Sigortaları'nda yaşanan olumsuzluğun ise, prim tutarlarında yaşanan göreceli artışa rağmen bu artışların teminat limitindeki artışın gerisinde kalması ve kaza tespit tutanağı uygulamasının da etkisiyle hasar frekansında meydana gelen (sektör temsilcilerince çoklukla ileri sürülen) artıştan kaynaklandığı ileri sürülebilir.

Sigorta şirketlerinin yatırım gelirleri bu çalışmaya dâhil edilmemiştir. Zira özellikle Kasko ve Trafik gibi nakit girişlerinin nakit çıkışlarını karşılamaya nadiren yettiği kısa süreli sigortalarda toplanan primlerin bir kısmının yatırıma sevk edilmesi ile elde edilebilecek gelirlerin düzeyinin oldukça sınırlı olduğu düşünülmektedir. Şirketlerin yatırıma yönlendirmiş oldukları fonların kaynağının söz konusu sigortalardan ziyade ortakların koyduğu fonlar olması nedeniyle bu çalışmada sadece safi sigortacılık faaliyet sonuçları değerlendirilmiştir.

Diğer taraftan, daha muhafazakâr teknik karşılık hesaplama yönteminin getirilmesinin olumsuz sonuçlar üzerinde tek başına etkili olduğuna ilişkin değerlendirmelerin yanıltıcı olduğu, nakit akışı esasına göre düzenlenen kâr-zarar hesaplamaları ile ortaya konulmuştur. Bununla birlikte özellikle Trafik branşında, yeni hesap yöntemi ile sektörün teknik rezerv seviyesinde önceki yıllara oranla çok ciddi artış meydana geldiği de görülmüştür. Esasen gelişmiş sigorta piyasaları örnek alındığında sigorta şirketlerinin gerek hasar maliyetlerini, gerekse masrafların kontrolünü daha etkin bir şekilde sağlayarak zararlı sonuçların etkisini sınırlandırabilme imkânlarının bulunduğu da görülmektedir.

Kasko ve Trafik Sigortaları'nda ortaya çıkan zarar nedeniyle sigorta şirketlerinin ilave sermaye gereksinimlerinin maliyetleri de dikkate alındığında sürdürülebilir bir büyüme ve istikrarın sağlanabilmesi için söz konusu sigortalarda aşırı fiyat rekabetinin yarattığı sıkıntının sadece fiyat artışı yoluyla değil ürün çeşitliliği, maliyet ve masraf kontrolü ve hasar paylaşımı yoluyla hafifletilmesinin söz konusu olabileceği düşünülmektedir. Trafik Sigortaları'nda ise kaza tespit tutanağı uygulamasının yarattığı haksız tazminat taleplerini önleyici tedbirler alınması da göz ardı edilmemesi gereken önlemler arasında sayılabilir.

Yararlanılan Kaynaklar:

- CEA (2008). "European Insurance in Figures", CEA Statistics N° 36.
- CEA (2007). "The European Motor Insurance Market", CEA Statistics N° 32.
- 2003-2008 Yılları Türkiye'de Sigortacılık ve Bireysel Emeklilik Faaliyeti Hakkında Raporlar, Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu.
- Deloitte (2009). <http://www.broking.co.uk/insurance-age/news/1564082/motor-insurance-industry-set-gbp1bn-underwriting-loss-claims-deloitte>
- GDV (2009). Statistical Yearbook of German Insurance, <http://www.gdv.de/Downloads/Jahrbuch/statyear09.pdf>.
- www.tsrbsb.org.tr (2009 yılı verileri Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nden alınmıştır).

Dr. Uğur ÖZER
Sigorta Denetleme Uzmanı
TC Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı
Sigorta Denetleme Kurulu

Yabancı Basından SEÇMELER

Sigortalının Taahhüdüne İlişkin Maddeler: Hassasiyetle Yaklaşılması Gereken Bir Konu

İngiliz Sigorta Hukuku'nda sigortalının taahhüdü kesinlikle yerine getirilmesi gereken bir sözleşme hükmüdür. Taahhüdün ihlâli, sigortacının haklarına zarar verip vermediğine bakılmaksızın, meydana geldiği andan itibaren sözleşmeyi otomatik olarak sona erdiren bir durum olarak kabul edilmektedir. Bazı durumlarda sözleşmeye aykırı davranış ile bunun sonuçlarına karşı hukukun öngördüğü çözüm arasında ciddi bir orantısızlık olması nedeniyle sözleşmedeki tüm muğlâk ifadeler sigortacı aleyhine yorumlanmaktadır. Nite-

kim ifadelerin açık olduğu durumlarda dahi, mahkemelerin muhtemel bir haksızlığın önüne geçmek amacıyla tüm ayrıntılar üzerinde durdukları görülmektedir. Aşağıda bu durumlara ilişkin bazı mahkeme kararları yer almaktadır.

Pratt ile Aigaion Insurance Company SA Arasındaki Dava

Poliçede şu ifade yer almaktadır: “Geminin sahibi ve/veya gemi sahibinin tecrübeli kaptanı, tecrübeli bir mürettebat ile birlikte her zaman ge-

lude ve iş başında olacaktır.”

Gün boyu süren avdan sonra geri dönen balıkçı gemisinin mürettebatı akşam gemiyi terk ettikten sonra, gemide yangın çıkmıştır. Temyiz Mahkemesi, sigortalının taahhüdünü oluşturan ifadenin açık olduğunu kabul etmişse de, taahhüdü, altında yatan gerekçe ışığında yorumlamıştır.

Bu karara göre taahhüt maddesi ile, bir şeylerin yanlış gitmesi halinde kaptana ihtiyaç duyulması beklenen –örneğin geminin seyir halinde olduğu durumlarda, geminin korunması amaçlanmıştır. Böylece, “her

zaman” ifadesi birebir anlamı ile yorumlanamayacaktır.

AC Ward ile Catlin (Five) Ltd. Arasındaki Dava

Davacı günün erken saatlerinde deposunda yaşanan bir hırsızlık olayı nedeniyle hasara uğramıştır. Hırsızlığın gerçekleştiği sırada, bir titreşim algılama kablosu çalışır durumda değildir ve sigortalı depoda bulunan kapalı devre televizyon sisteminin rölesinde görüntünün aktarımını aralıklarla engelleyen bir sorun yaşanmaktadır. Davacı hırsızlık esnasında söz konusu bu kusurlardan haberdar olmadığını iddia etmiştir. Poliçede iki taahhüt maddesi bulunmaktadır:

- 1) Sigortalı binanın güvenliği için sağlanan tüm emniyet unsurları, gerek iş saatleri dışında binanın kapalı olduğu, gerekse diğer tüm uygun zamanlarda, her zaman etkin ve çalışır durumda olacaktır ve bu emniyet unsurları sigortacının rızası olmaksızın, sigortacı zararına çıkarılıp değiştirilmeyecek; emniyet unsurlarında meydana gelebilecek her türlü arıza derhal giderilecektir [Emniyeti Muhafaza Taahhüdü (PMW: Protection Maintenance Warranty)].
- 2) a) Sigortalı binaya poliçe özetinde belirtilen hırsızlık alarmı yerleştirilecektir,

b) Binanın kapalı olduğu zamanlarda hırsızlık alarmı her zaman etkin ve çalışır durumda bırakılacaktır. (Hırsızlık alarmı bulundurma taahhüdü) Herhangi bir emniyet unsurunda meydana gelebilecek her türlü arıza derhal giderilecektir. Bu taahhüt maddesi ile bağlantılı olarak poliçe özetinde şu ifade yer almıştır: “Hırsızlık Alarmının markası ve tipi: Belirtilmemiştir”.

Davalı sigortacılar poliçedeki taahhüt maddelerinin açıkça ihlâl edildiği iddiasıyla, karar duruşması yapılması için başvuruda bulunmuşlardır.

İlk derece mahkemesinin yargıcı, söz konusu taahhütlerin, teminatı geçici olarak durduran birer hüküm olmadıkları, sigortalı tarafından verilmiş birer taahhüt oldukları kararına varmıştır. Ne var ki Temyiz Mahkemesi, kapalı devre televizyon sistemindeki ve kablodaki arızanın, sigortalı veya temsilcilerinin herhangi bir eylem veya eylemsizliğinden kaynaklanmamış olsa bile, taahhüt maddelerinin mevcut arızanın makul şartlarda sigortalı tarafından bilinmesinin beklenemeyeceği durumları da kapsayacak şekilde yorumlanmasının son derece acımasız olacağına karar vermiştir.

Temyiz Mahkemesi, ayrıca her iki taahhüt maddesinde yer alan “diğer tüm uygun zamanlarda” ifadesindeki muğlâklığın sigortacı lehine yorumlan-

dığına hükmetmiştir. Böylece, acele karar duruşması talebi geri çevrilmiş ve dava ile ilgili olarak normal duruşma koşullarının işlemesine karar verilmiştir.

Davanın büyük bir bölümü kendine has hususları üzerinde devam etmiştir. Yargıç Flaux sigortalının, kapalı devre televizyon sistemi ve kablodaki arızadan haberi olmadığını (esasen haberdar olmakla da yükümlü olmadığını) tespit etmiş ve ticari sağduyu açısından, Emniyeti Muhafaza Taahhüdünün teminatın başladığı tarihte, sigortalı binada mevcut olan emniyet unsurları her ne ise, onları ifade etmekte olduğuna hükmetmiştir.

Yargıç aynı zamanda, söz konusu taahhütlerin şartlı taahhütler olduğunu, buna göre sigortalının ancak arızadan haberdar olması veya makul şartlarda haberdar olmasının beklenmesi ve yine ancak bilgisi dâhilindeki bu arızayı derhal gidermekte başarısız olması halinde, bir ihlâl içerisinde olduğundan söz edilebileceğini ifade etmiştir. Getirilen bu yorum, her iki taahhüt maddesinin de önemli kapanış cümleleri olan “Herhangi bir emniyet unsurunda meydana gelebilecek her türlü arıza derhal giderilecektir” ifadesine de işlerlik kazandırmıştır.

Bu yolla, emniyet unsurlarının her zaman etkin ve çalışır durumda olması ve hırsızlık alarmının da binanın ka-

palı olduğu zamanlarda her zaman etkin ve çalışır durumda olması yönündeki talebin, sigortalının bilgisi dışında işleyen katı bir yükümlülük getirdiği sonucundan hareketle, sigortacının bu konudaki iddiası açıkça reddedilmiştir.

Yargıç, konu sigortacı tarafından iddia edildiği gibi yorumlansa idi, bu durumun “Herhangi bir emniyet unsuru meydana gelebilecek her türlü arıza derhal giderilecektir” şeklindeki kapanış cümlelerini işlevsiz kılacağını, çünkü sigortalının taahhüdü ihlâl ettiği anda sigortacının otomatik şekilde sorumluluktan kurtulacağını ve ilgili kusurların sigortalı tarafından daha sonra giderilmesinin sonucu değiştiremeyeceğini ifade etmiştir.

İlginç şekilde, bu dava örneğinde taahhüt ihlâli iddiası ve meydana gelen hasar arasında açık bir nedensellik bağı bulunmakta ise de, sigortacının tam bir teknik yaklaşım içerisinde olduğu söylenememektedir. Yargıcın kanaatine göre, sigortacı, taahhüt maddelerinin düzenlenmesinde yeteri kadar açık ifadeler kul-

lanmadığı için savunma başarısızlığa uğramıştır.

Yorum

Bu ve buna benzer diğer davalar, sigortacıların bu tür detaylı incelemelerden başarıyla geçebilecek taahhüt maddelerini düzenlemekte yaşadıkları zorlukların altını çizmektedir. Hukuki çözümün çok geniş kapsamlı oluşu ve yapılan ihlâlin ciddiyeti ve sonuçları ile bağlantılı olmayışı, mahkemeleri bu tür ifadeleri dar bir açıdan ve amaca uygun şekilde yorumlamaya iten unsurlardır.

Sigortacılar açısından, daha hedef odaklı bir yaklaşım benimsenerek, taahhüt maddelerinin bizzat ölçülebilir bir hasar yaratabilecek durumlar için değil de, ihlâl edilmeleri durumunda kendileri için ciddi olumsuz sonuçlar yaratabilecek durumlara karşı kullanılması, bu konuda atacakları yeryerde bir adım olacaktır.

Verilebilecek klasik örnekler, riski değerlendirmek üzere sigortalıdan alınan bilgilerin doğruluğu ve prim ödemeleri-

nin zamanlaması şeklinde sıralanabilir. Diğer durumlar içinse, farklı türde bir kloz getirilmesi uygun olabilir.

Örneğin, AC Ward davasında, ilgili taahhüt maddelerinin istisna maddesi şeklinde de yapılandırılması mümkün olabilirdi. Böylece sigortalı emniyet önlemlerinin muhafazası ile ilgili olarak başarısızlığa düştüğünde, bu durum sigortacı açısından direkt olarak bu başarısızlığın yol açtığı bir hasar talebine karşı bir savunma aracı teşkil edebilecekti.

Genel olarak ifade etmek gerekirse, hukuki çözüm ne kadar hedefe yönelik olur ve yapılan hatalı davranış ile arasında ne kadar doğru bir orantı kurulabilirse, bu tür problemlere karşı başarı şansı o kadar yüksek olacaktır.

Insurance Day, Ocak 2010
Çeviren: Burcu AYTEN

Yapılandırılmış Risk Transferi

Geçtiğimiz aylarda yaşanan iki gelişme yapılandırılmış risk transferi enstrümanlarına yönelik talebi çarpıcı bir şekilde artırmıştır.

Bunlardan ilki, yaşanmakta olan mali kriz, diğeri ise ülkelerin sigortacılık denetleme otoritelerinin sermaye yeterliliğine yönelik yükümlülükleri giderek ağırlaştırmaları olmuştur. Aslında son yıllarda tüm büyük reasürörler, ürün yelpazelerinde klasik reasürans teminatı dışında yer alan risk transfer mekanizmalarına yer vermektedir. Kimi şirketlerin bu tür ürünlerin yasal, şeffaf ve etkin bir şekilde uygulanması konusunda on yılı aşan tecrübeleri vardır. Peki, “yapılandırılmış risk transfer ürünleri” tam olarak nelerdir?

Reasürans piyasaları, yapılandırılmış risk transfer ürünleri aracılığıyla müşterilerine risk yönetimi konusunda pek çok değişik çözüm sunmaktadır. Bu ürünler bir yandan müşterilerin risklerini kontrol edebilmeleri ve bilançolarını olumsuz gelişmelere karşı ko-

ruyabilmelerini sağlamaktayken, diğeri yandan duruma ve gereksinime uygun sermayenin birinci elden tahsisini mümkün kılmaktadır.

Tamamlayıcılık İşlevi

Yapılandırılmış risk transfer ürünleri, klasik reasürans yöntemleriyle tam olarak veya etkin bir şekilde kontrol altına alınamayan veya hiçbir şekilde teminat sağlanamayan risklere karşı korunmaya yönelik geliştirilmiş çözümlerdir. Bu ürünler ayrıca bankalar veya “hedge fonları” gibi diğeri sermaye tedarikçileri tarafından yeterli seviyede veya etkili şekilde sağlanamayan veya bazı durumlarda hiçbir şekilde elde edilemeyen gerekli sermayenin, sigorta veya reasürans şirketleri tarafından tedarikini mümkün kılmaktadır.

Yapılandırılmış risk transfer ürünleri, bu bağlamda, klasik reasürans ve sermaye ürünlerine rakip olmaktan ziyade, onları tamamlayıcı bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır.

Şeffaflık ve Risk Transferi

Yapılandırılmış risk transfer türlerinin tümü için geçerli olan en önemli husus, riskin müşteriden tedarikçi/reasüröre etkin şekilde aktarılmasıdır. Bu ürünlerin kullanımı sırasında prensipte hiçbir risk transferi yapılmaması veya risk transferinin fiilen gerçekleşmemesi de mümkündür. Ancak bu durumda, ürünlerin bilanço üzerinde amaçlanan etkisinin gerçekleşmemiş olması gerekmektedir. Risk transferini tanımlarken, aktarılan riskle ilgili bazı temel sorular karşımıza çıkmaktadır. Risk transferi sorumluluk limitleri ve prim arasındaki ilişkiyi mi esas alacaktır; yoksa herhangi bir olayın meydana gelme olasılığına göre veya sadece risk kategorilerine göre mi belirlenecektir?

Aslında tüm taraflarca bildirildiği ve söz konusu ürünlere yönelik anlaşmaların birçoğunda olduğu gibi, yapılandırılmış risk transferlerinde teminat sağlayan taraf açısından sorumluluk limitleri ve prim arasında çarpıcı bir fark söz

konusudur. Ancak kimi durumlarda, belirli bir tasarruf mekanizması veya ek prim gibi bir enstrüman aracılığıyla, bu farkın klasik sigorta/ reasürans teminatına göre daha düşük bir seviyeye çekilebilmesi mümkün olmaktadır.

Risk transferinin hesaplanmasında Reasürör'ün Tahmini Zarar Formülü (Expected Reinsurer's Deficit-ERD) yaygın olarak kullanılan bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu formüle göre, teminat sağlayan taraf, yani tedarikçi/reasürör açısından hasarın gerçekleşme olasılığı, hasarın gerçekleşmesi durumunda söz konusu olacak ortalama hasar miktarı ile çarpılmakta ve ürüne ilişkin indirim yapılmış prime bölünmektedir. Anlamlı bir risk transferinin yapılabilmesi için, bu değer en az %1'e eşit olması gerekmektedir.

Tedarikçi, devredilen risklerin doğasını ve üstlendiği yükümlülüğe bağlı riskin ne ölçekte olduğunu açıkça tespit edebilmelidir. Devredilecek riskin ölçüğü ile ilgili net ve kesin kriterler, kimi durumlarda, "Reasürör'ün Tahmini Zarar Formülü"nde olduğu gibi sigorta denetim otoriteleri tarafından belirlenmektedir.

Risk ölçümleri büyük oranda SRT (Structured Risk Transfer) mekanizmalarının dayandığı matematiksel modellere bağlıdır. Farklı teorik yaklaşımlar hiç kuşkusuz risk testlerinin sonuçlarında farklılıklara ne-

den olabilmektedir. Kullanılan analitik yöntemlerin niteliği, devredilen riskin ölçümü ve tespiti sonucunda elde edilen sonuçlar büyük önem taşımaktadır. Bu hususlarla ilgili her türlü ayrıntı, anlaşmanın tarafları, denetim otoriteleri, rating şirketleri ve denetçilerle açık şekilde paylaşılmalıdır.

Yeterli bilgi paylaşımı içermeyen programların yasaklanması her ne kadar söz konusu olmasa bile, genel tanımıyla "kara kutu fiyatlandırması" tavsiye edilmemektedir. Şüphesiz türev ve kredi gibi kimi ürünler, yapıları gereği klasik reasürans teminatının bazı özelliklerine sahip değildir. Ancak tedarikçi her durumda alıcıya Reasürör'ün Tahmini Zarar formülü uyarınca hesaplanmış risk tutarını bildirmek durumundadır. Bu sayede tedarikçi, matematiksel dağılım aracılığıyla hangi durumlarda ve hangi hasar ve prim seviyelerinde, ne ölçüde bir risk üstlenip ne tutarda ödeme yapacağını açıkça sergilemiş olacaktır. Bu test, her zaman stokastik olmak zorunda değildir; senaryo esasıyla da çalıştırılabilir.

Son olarak klasik risk transfer mekanizmaları tarafından üstlenilemeyecek, ancak tarafların onayıyla yapılandırılmış risk transferine konu olan bazı risklerin tanımlanması gerekmektedir. Hasarın tanımına eklenecek bazı şartlar (teknik veya finansal risklere ilişkin mekanizmanın hareketlendirilme-

si için tanımlı iki olayın gerçekleşmesi) veya hava olaylarına ilişkin riskler bu grup içinde yer almaktadır.

Bunlara ek olarak, yapılandırılmış risk transfer anlaşmaları herhangi bir yanlış anlaşılmaya veya yoruma mahal vermeyecek ölçüde açık ve şeffaf bir şekilde düzenlenmelidir. Anlaşmanın herhangi bir reasürans veya bankacılık ürünüyle (türev enstrümanları, belli koşullarda sermaye aktarım hakkı vs.), veya tedarikçinin herhangi bir denetim otoritesine danışmak suretiyle kullanılacağı herhangi bir izinle bağlantısı olup olmadığının bilinmesi gerekmektedir.

Genellikle yıl bazında çalışan klasik reasürans ürünleri, alıcı şirketin sermayesini korumak veya bu sermayenin yerine kullanılmak üzere temin edilmektedir. Yapılandırılmış risk transfer ürünleri için de aynı amaçlar söz konusudur. Ancak bu ürünler, klasik reasüransa göre kısıtlı riski konu aldıkları için, tedarikçinin tahsis edeceği sermaye miktarı da daha düşük olacaktır. Bu avantaj, nihai olarak ürünlerin fiyatlarına yansıtılmalıdır. Uygun şekilde yapılandırılmış risk transfer ürünleri her ne kadar konvansiyonel reasürans ve sermaye enstrümanlarına göre daha sınırlı miktarda risk devrini öngörüyor olsalar bile, günümüzde reasürans ve bankacılık piyasalarının ayrılmaz bir parçası haline gelmişlerdir.

REASÜRÖR

Risk Yönetim Metotlarının Karşılaştırılması

Kıyaslanan Hususlar	Geleneksel Reasürans	Yapılandırılmış Risk Transferi	Seküritizasyon (Katastrofik Tahviller)	Şarta Bağlı Sermaye	Hiçbir Önlem Almamak
Kâr/Zarar Hesabının Korunması ve Hasara Karşı Korunma	Evet	Evet	Evet	Hayır	Hayır
Bilanço Korunması	Evet	Evet	Evet	Evet	Hayır
Hasarsız Senaryolarda Nakit Akışı	Kıyasla Yüksek	Kıyasla Düşük	Düşük	Düşük, Faize Bağlı	Sıfır
Hasarlı Senaryolarda Nakit Akışı	Yüksek Geri Dönüş	Düşük Geri Dönüş	Yüksek Geri Dönüş	Şartlara Bağlı Hızlı Geri Dönüş	Yüksek
Sigorta ve Risk Yönetimi Bütçesinde Yaşanacak İniş Çıkışlar	Düşük	Çok Düşük	Orta	Düşük	Yüksek
Risk Yönetimi Stratejisi	Güvenli	Katılımcı	Çeşitlendirilmiş	Şartlara Bağlı Strateji	Kumar
Kapasite Durumu	Büyük	Sınırlı	Şu An İçin Çok Sınırlı	Şu An İçin Çok Sınırlı	-
Hasar Sonrası Toparlanma Süreci	Hayır, Fakat...	Ürünün Yapısına Bağlı	Hayır	Evet	Kendi Sermayesi Ölçüsünde
Piyasanın Etkinliği	Çok Yüksek	Yüksek	Orta	Orta/Yüksek	-
Esneklik	Düşük (Anlaşmalar Yıllık)	Yüksek	Orta	Düşük	Yüksek
Muhasebe Uygulamaları	Bilinen	Yapıya Bağlı	Bilinen	Yapıya Bağlı	Bilinen
Vergi Uygulamaları	Bilinen	Yapıya Bağlı	Bilinen	Bilinen	Bilinen
Piyasada Yoğunlaşma	Yüksek	Orta	Orta/Yüksek	Düşük	-
Basiretli Bir Risk Yönetimine İşaret (*)	Evet	Evet	Evet	Evet	Herhalde Hayır
Tedarikçi / Piyasa	Reasürans Piyasası	Uzmanlaşmış Reasürans Piyasaları	Sermaye Piyasaları	Uzmanlaşmış Reasürans Piyasaları, Bankalar&Özel Plasman	-
Rating Sermayesine Katkı	Evet	Evet, Ama...	Evet	Hareketlendirilmediği Durumlarda Hayır	Hayır
Sermaye Yükümlülüğüne Katkı	Evet	Evet, Ama...	Evet	Hareketlendirilmediği Durumlarda Hayır	Hayır
Ekonomik Sermayeye Katkı	Evet	Evet	Evet	Evet	Hayır

(*): Risk Yönetiminin Sinyalleri Algılayabilmesi

Uzun dönemli risk transfer mekanizmalarında yapısal esneklik büyük önem taşımaktadır. Anlaşma döneminde, ortamda ve şartlarda öngörülememiş bazı değişikliklerin ortaya çıkması durumunda taraflardan herhangi birinin menfaatine aykırı olmamak kaydıyla, anlaşma şartlarında değişikliğe gidilmesi veya anlaşmanın sonlandırılması mümkündür. Bu çerçevede yeni anlaşma şartları veya fesih koşulları dikkatle belirlenmelidir.

Başarı Unsurları

Yapılandırılmış risk transfer mekanizmalarının yoğun bir şekilde tercih edilmelerinin pek çok sebebi vardır. Bu sebeplerin en önemlilerinden biri, daha mutedil ölçekte risk transferi içermeleri nedeniyle bu enstrümanlar ile tedarikçinin sermayesi arasında kurulmuş olan bağlantının da daha ılımlı ancak daha etkin olmasıdır. Oysa daha geleneksel yöntemlerde tedarikçi ya daha uzun bir süre için angaje edilmektedir ya da müşteri açısından diğer pazarlardan sermaye tahsisi imkânsız hale gelmiştir.

Tedarikçi için yapılandırılmış risk transferine konu olan risk gruplarının kendi portföyünü ağırlıklı olarak oluşturan işlerle korelasyon taşımaması veya negatif korelasyon içinde olması (örneğin belirli bir bölgeden ağırlıklı olarak sel riski yazan bir reasürörün kuraklık teminatı vermesi) avantajlı bir

durumdur.

Yapılandırılmış risk transfer mekanizmalarının başarılı sonuçlar verebilmesi için gerekli en önemli unsurların başında şeffaflık, esneklik ve yukarıda belirtilen korelasyon hususu gelmektedir. Şeffaflık, anlaşmanın yapısı ve kapsamda yer alan riskler ve bu risklere ilişkin testler konusunda tüm tarafların net bir kavrayışa sahip olması anlamında gereklidir. Uzun dönemli anlaşmaların piyasa koşullarında ortaya çıkabilecek değişikliklere adapte olabilmesi için belirli bir esnekliğe sahip olması ve tedarikçinin genel portföyündeki yüksek bir çeşitlilikle korelasyon taşınması diğer önemli etkenlerdir.

Yapılandırılmış risk transferinde kullanılan reasürans veya sermaye mekanizmaları, günümüz reasürans piyasalarınca sunulan ürün yelpazesinin vazgeçilmez bir parçası haline gelmiştir. Bu tür anlaşmalar genellikle klasik reasüransa göre daha az riskin devrini öngörüyor olsalar da, söz konusu risklere ilişkin testler deneyimli ve ciddi tedarikçiler tarafından daima yapılmaktadır. Herhangi bir anlaşmanın yetersiz seviyede risk devri yaptığının ortaya çıkması durumunda, söz konusu durumun ilgili denetim otoritelerine, vergi yetkililerine ve rating şirketlerine açık bir şekilde beyan edilmesi gerekmektedir. Bu aksama neticesinde anlaşmanın hedeflediği hususların bir veya birkaçı ortadan kalkabilir. Ancak tedarik-

çi ile kurulan uzun vadeli ilişki ve anlaşma koşullarının hala muhafaza ediliyor olması avantaj olarak kabul edilmektedir.

Pazar Payı

Yakın dönemde yapılandırılmış risk transfer çözümlerinin klasik reasürans ve bankacılık ürünlerinin yerini alması beklenmemektedir. Ancak bu niş piyasanın genel risk transfer piyasaları içindeki ağırlığını, şu an için tahmin edilen %10'luk pazar payından çok daha yukarı çekeceği tahmin edilmektedir. Bu öngörü özellikle plasman konusunda sıkıntı çekilen risk grupları ve müşterilerin kendi özel durumlarına uygun çözümler aradığı alanlarda söz konusudur. Yapılandırılmış risk transferine ilişkin tartışmalar sıklıkla müşterilerin genel risk yönetim anlayışlarını gözden geçirmelerine neden olmaktadır. Alıcı her zaman bir seçim şansı olmasını ve elinin altında standart dışı çözümlerin de bulunmasını tercih etmektedir. Bu çerçevede, tedarikçi alıcılarla yaptığı görüşmeler sırasında yalnız hâlihazırdaki ürünle ilgili hususları değil, ileride piyasaya sürülebilecek daha farklı ürün olanaklarını da açığa çıkarmış olmaktadır.

SRT: Gerçekler

Yapılandırılmış risk transfer mekanizmaları:

- Retrospektif (Şirketlerin ha-

sar karşılıkları için bir teminat veya bu karşılıkların satışı söz konusu olabilir) veya,

- Prospektif (Olası hasarlara karşı teminat sağlamaktadır) olarak düzenlenebilir.

Retrospektif veya Prospektif teminatlar “birinci elden sermaye devri” olarak da değerlendirilebilir. Oysa reasürans mekanizmaları genel olarak “şarta bağlı sermaye devri”ni içermektedir. Yapılandırılmış risk transfer mekanizmalarının temel unsurları:

- İlgili yıl ve/veya anlaşma dönemi içinde bir araya getirilmiş sorumluluk limitleri

klasik reasürans teminatlarına göre çok daha düşük bir seviyededir.

- Tedarikçi sözleşme dönemi boyunca müşteriye prim gelirinden karşılanacak bir hasar hesabı oluşturmaktadır.
- Hasarların öngörülenden düşük olması durumunda müşteriye bir geri ödeme mekanizması söz konusudur (Experience Account).
- Hasar hesabına konu olan prim miktarları için belirli bir oranda faiz uygulanmaktadır.
- Sözleşme genellikle bir yıldan uzun bir dönem için

yapılmaktadır.

Yapılandırılmış risk transfer türevlerinde dikkat edilmesi gereken husus öngörülen riskin gerçekleşmesi durumunda tahsis edilecek sermaye türünün ilgili ülkenin sigorta denetim otoriteleri tarafından empoze edilen sermaye yeterliliği şartlarına uygun olmasıdır.

The Review
Aralık 2009-Ocak 2010

Çeviren: Güneş
KARAKOYUNLU