

Tarih: Nisan 2022

Millî Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi
F. Utku ÖZDEMİR

İnceleme Kurulu
ÜYE
Özlem CİVAN
ÜYE

Kaan ACUN
ÜYE
Muhittin KARAMAN
ÜYE

Gökhan AKTAŞ
ÜYE
Selçuk ÜNAL

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Güneş KARAKOYUNLU

Basım Yayın Koordinatörü
Yasemin TAHMAZ

Dizgi Sorumlusu
Yasemin TAHMAZ

Kapak Dizaynı
Umut SİLE

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

Yönetim Yeri:
Merkez
Maçka Cad. 35
34367 Şişli / İstanbul

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

Yayın Türü: Yerel süreli yayın

3 ayda bir yayımlanır.

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

İÇİNDEKİLER

Doğrudan Tazmin Sistemi Yurt Dışı Uygulamaları.....	6
Finansal Kayıplar (Kâr Kaybı ve İş Durması) için Hasar Hesaplamalarında Makul Durma Süresi.....	13
2021 Yılında Türkiye Reasürans Piyasası ve Millî Reasürans.....	17
Gelişmekte Olan Sigorta Piyasaları ve 2022 Yılı Ocak Ayı Yenilemeleri.....	19
Güneydoğu Asya Piyasalarında 2022 Yılı Ocak Ayı Yenilemeleri.....	24
Sigorta ve Reasürans Alıcılarının Birçoğu Süregelen Fiyat Artışlarından Şikayetçi.....	26

Değerli Okurumuz,

Reasürör dergisini gönderebilmemiz amacıyla tarafımıza iletilen kişisel verilerinizin, bu kapsam ile sınırlı olmak üzere işlenebileceğini, saklanabileceğini ve paylaşılabileceğini, konuyla ilgili Aydınlatma Beyanına;

<http://www.millire.com/KisiselVerilerinKorunmasi.html>

linkinden ulaşabileceğinizi bilgilerinize sunar, onay vermemeniz durumunda tarafımıza bilgi vermenizi rica ederiz.

Reasürör Gözüyle

Doğrudan tazmin sistemi, trafik kazalarında zarar gören araç sahibinin hasar ödemesini kendi sigorta şirketinden tahsil etmesini takiben önceden belirlenmiş metodolojiye göre tespit edilen tutarlar üzerinden kusurlu sigortalının sigorta şirketi tarafından kusursuz sigortalının sigorta şirketine ödeme yapıldığı bir rücu mekanizmasıdır. Dergimizin Nisan sayısında Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu Grup Başkanı Sayın Erdem Orman'ın günümüzde birçok ülkede başarıyla uygulanan doğrudan tazmin sisteminin genel işleyişi ve çeşitli ülkelerdeki uygulamaları konu alan çalışması yer almaktadır.

Bu sayımızda ayrıca IGC Danışmanlık'tan Kök Sebep Analisti Sayın Efe Eroğlu'nun son dönemde dünya genelinde yaşanan üretim-tedarik krizinin sigorta sektöründe finansal risklerin ölçülebilmesi üzerinde yaratmış olduğu belirsizlik ve özellikle kâr kaybı ve iş durması teminatlarına etkisi kapsamında "Makul Durma Süresi" ile "Sözleşme Mühendisliği" kavramlarının önem ve uygulamalarının ele alındığı araştırma yazısı yer almaktadır.

2022 yılı Ocak ayı reasürans yenilemelerinde yaşanan gelişmeler ve öne çıkan piyasa eğilimleri de bu sayımızda yurt içi piyasa, gelişmekte olan yurt dışı piyasalar ve Uzak Doğu piyasaları olmak üzere üç ana başlık altında değerlendirilmektedir.

Yabancı Basından Seçmeler Bölümü'nde ise Ocak yenilemelerine ilişkin değerlendirmelerin ele alındığı bir çeviri yer almaktadır.

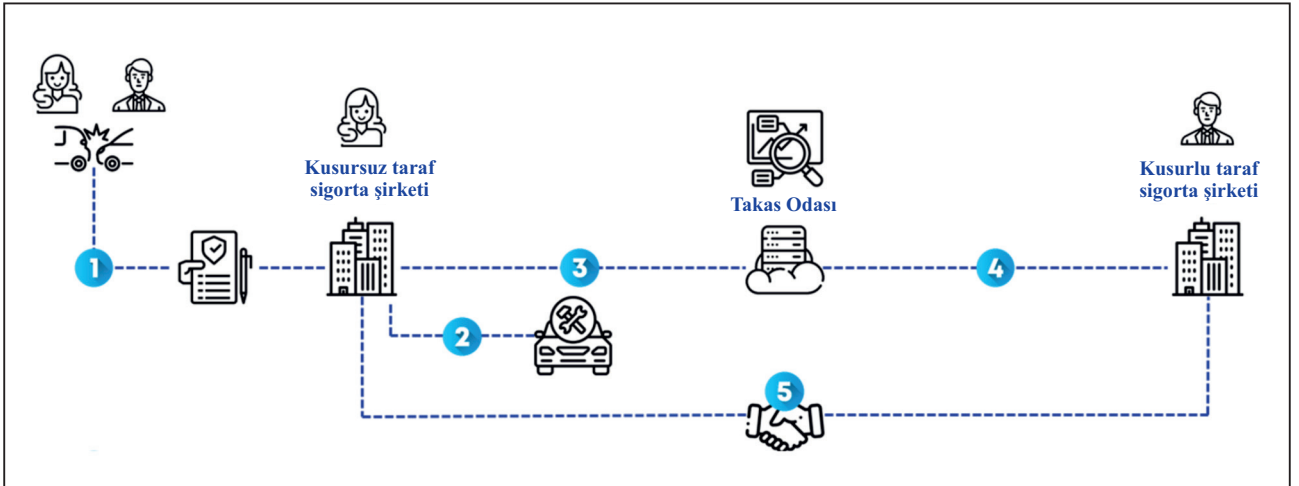
Doğrudan Tazmin Sistemi Yurt Dışı Uygulamaları

Doğrudan tazmin sistemi, trafik kazaları neticesinde zarar gören araç işleteni sigortalıların kusurlu tarafın sigorta şirketi yerine kendi sigorta şirketine başvurarak zararını tazmin edebildiği, diğer bir deyişle zorunlu trafik sigortası poliçe hasarlarında sigorta şirketlerinin kendi sigortalılarına hizmet vermesini amaçlayan, kusursuz sigortalının zararı tazmin edildikten sonra oluşan hasar maliyetine karşılık olarak, önceden belirlenmiş metodolojiye göre tespit edilen tutarlar üzerinden kusurlu sigortalının sigorta şirketi tarafından kusursuz sigortalının sigorta şirketine ödeme yapıldığı bir rücu mekanizmasıdır.

ödemeyi belgeleriyle birlikte Takas Odası'na bildirir.

4. Takas Odası önceden belirlenen metodolojiye göre tespit edilen mahsuplaşma yapılacak tutarı taraflara bildirir.
5. Takas Odası'nın bildirdiği tutar kusurlu tarafın sigorta şirketi tarafından kusursuz tarafın sigorta şirketine ödenir.

1970'li yıllardan itibaren özellikle Avrupa'da uygulanmaya başlayan doğrudan tazmin sistemi her bir ülkede farklı kurallar ve yapılar üzerinden işletilmektedir. Uygulamaya geçen ülkelerde doğrudan tazmin sistemlerinin genel olarak 4 ana parametre üzerinden farklılaştığı görülmektedir;



Doğrudan tazmin sisteminin genel işleyişini gösterir şablon yukarıda yer almaktadır.

Sistemin işleyişi genel olarak şu şekildedir;

1. Kusursuz sigortalı kendi zorunlu trafik sigortasını düzenleyen sigorta şirketine başvurur.
2. Kusursuz sigortalının hasarı kendi sigorta şirketi tarafından tazmin edilir.
3. Kusursuz sigortalının sigorta şirketi yaptığı

- Sisteme katılım serbestisi; gönüllü, zorunlu.
- Kapsama alınan teminatlar; maddi zararlar, bedeni zararlar.
- Kapsama alınan teminatlar için limit uygulaması; önceden belirlenmiş limitler, limitsiz (zorunlu trafik sigortası limitleri).
- Mahsuplaşma metodu; önceden belirlenmiş sabit tutarlar (forfeit-based structure),

gerçekleşen hasar maliyetleri (cost-based structure).

Doğrudan tazmin sisteminin uygulandığı bazı ülke örnekleri aşağıda incelenmektedir.

Fransa

1968 yılında uygulanmaya başlayan doğrudan tazmin sistemi (IDA) Fransa ve Monako Prenslığı'nde gerçekleşen, geçerli mali sorumluluk sigortasına sahip olan en az iki aracın karıştığı trafik kazalarını kapsamaktadır. Maddi zararlar için bir sınır uygulanmamakla beraber, 2002 yılından itibaren %5'e kadar olan sürekli sakatlıktan doğan bedeni tazminat talepleri doğrudan tazmin sistemi kapsamındadır.

Sistem sigorta şirketleri arasında isteğe bağlı özel anlaşmalar çerçevesinde (IRSA, IRCA) uygulandığı için, zarar gören zararının tazmini için kendi sigorta şirketine veya kusurlu sigortalının sigorta şirketine başvurmakta serbesttir.

Gerçekleşen zarar 6.500 Euro'nun altında ise kusurlu sigortalının sigorta şirketi tarafından zarar görenin sigorta şirketine sabit bir tutar (2021 yılı için maddi zararlara ilişkin belirlenen tutar 1.678 Euro, bedeni zararlara ilişkin belirlenen tutar 1.480 Euro) ödenmektedir. 6.500 Euro'yu geçen zararlarda ise kusurlu tarafın sigorta şirketi tarafından kusursuz tarafın sigorta şirketine gerçekleşen hasar tutarı ödenmektedir. Mahsuplaşma için belirlenen sabit tutarlar her yıl ortalama hasar maliyetleri ve enflasyon öngörülerine göre yeniden tespit edilmektedir.

Belçika

Trafik kazasında zarar görenlerin tazminat taleplerinin daha hızlı, şeffaf ve verimli bir şekilde tazmin edilebilmesi amacıyla 1972 yılında devreye alınan doğrudan tazmin sistemi sigorta şirketleri arasında gönüllük esasına dayanan sözleşmeler (RDR) çerçevesinde yürütülmektedir. Bu sözleşmenin uygulanması zarar gören üçüncü şahısların tazminat taleplerini kusurlu tarafın sigorta şirketine yöneltme hakkını engellemektedir.

Trafik kazası sonucunda gerçekleşen bir zararın doğrudan tazmin sistemi kapsamında değerlendirilebilmesi için aşağıdaki koşulların sağlanması gerekmektedir;

- Kazanın Belçika'da gerçekleşmesi,
- Kazaya iki veya daha fazla aracın karışması,
- Kazaya karışan araçların geçerli zorunlu mali sorumluluk sigortasına sahip olması.

Doğrudan tazmin sistemi kapsamında olan zararlar için 25.000 Euro limiti uygulanmakta olup, sürekli sakatlık ve ölümden doğan zararlar sistemin kapsamı dışındadır. 25.000 Euro'yu aşan tazminat taleplerinde doğrudan tazmin sistemi uygulanmamakta, zarar gören hak sahibinin zararının tazmini için kusurlu tarafın sigorta şirketine başvurması gerekmektedir.

Sigorta şirketleri arasındaki mahsuplaşma işlemleri DATASSUR tarafından yürütülmektedir. 8.500 Euro'ya kadar olan hasar ödemeleri için önceden belirlenmiş sabit tutar üzerinden, 8.500 Euro'yu aşan hasar ödemeleri için ise gerçekleşen hasar tutarı üzerinden mahsuplaşma işlemleri gerçekleştirilmektedir.

İtalya

İtalya'da 1969 yılında araç sahipleri için mali sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğunun getirilmesinin akabinde, 1978 yılında sigorta şirketleri arasında isteğe bağlı özel anlaşmalar (CID) çerçevesinde doğrudan tazmin sistemi uygulanmaya başlamıştır.

Bu sisteme göre;

- Kazaya karışan araçların ikiden fazla olmaması (motorlu bisikletler ve tarım makineleri kapsam dışında),
- Kazaya karışan sürücülerin kazanın gerçekleşmesine ilişkin koşullar üzerinde tamamen mutabık olması,
- Araçta gerçekleşen maddi zararlar için bir sınır uygulanmamakla birlikte, kişinin maruz kaldığı bedensel zararların 15.000 Euro'dan az olması (2004 yılından itibaren)

koşullarının gerçekleşmesi halinde, trafik kazası

sonrasında zarar gören sigortalı uğradığı zararı kendi sigorta şirketinden tazmin etme hakkına sahiptir.

Doğrudan tazmin sisteminde köklü değişiklikler öngören DPR 254/2006 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi 18 Temmuz 2006 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak 1 Ocak 2007 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Kararname’ye göre;

- Kazaya karışan araçların ikiden fazla olması,
- Kazanın İtalya’da gerçekleşmiş olması,
- Araçların İtalya plakasına sahip olması,
- Araçların geçerli zorunlu mali sorumluluk sigortasına sahip olması,
- Araçta gerçekleşen maddi zararlar için bir sınır uygulanmamakla birlikte, kişinin en fazla %9 sürekli sakatlık oranına sahip olması halinde, doğrudan tazmin sistemi uygulanmaktadır.

Kişinin maruz kaldığı sürekli sakatlık oranının %9’dan daha yüksek olması halinde, araçta gerçekleşen maddi zararlar için doğrudan tazmin sistemi kapsamında zarar gören sigortalının kendi sigorta şirketine başvurması gerekirken, bedensel zararlar için kusurlu tarafın sigorta şirketine başvurması gerekmektedir.

Gönüllülük esasına dayanan eski sistemde doğrudan tazmin sistemi sigorta şirketleri arasında imzalanan özel anlaşmalara dayalı olduğu için, sigortalı zararının tazmini için kendi sigorta şirketine veya kusurlu tarafın sigorta şirketine başvurmakta serbestti. 2007 yılında yürürlüğe alınan yeni sistemde (CARD), sigorta şirketlerinin doğrudan tazmin sistemine katılımı zorunlu olduğu gibi, sistemin kapsamında olan zararlar için zarar gören kusursuz sigortalıların da kendi sigorta şirketlerine başvurma zorunluluğu bulunmaktadır.

1978 yılında uygulamaya alınan sistem ile 2007 yılında yürürlüğe alınan sistem arasındaki en önemli farklardan biri de mahsuplaşma metoduna ilişkindir. 2007 yılında yürürlüğe giren değişiklik öncesinde, zarar gören sigortalının

hasarları kendi sigorta şirketi tarafından karşılandıktan sonra kusurlu sigortalının sigorta şirketi tarafından zararı tazmin eden sigorta şirketine gerçekleşen hasar tutarı ödenmekteydi. Rekabet Kurumu (AGCM) tarafından bu metot, suiistimale oldukça açık olması ve rekabet eden sigorta şirketleri arasında çok yoğun bir bilgi alışverişine sebebiyet vermesi yönüyle sıklıkla eleştirilmiştir. Değişiklik sonrası yeni sistemde, ödenen hasar tutarı her ne olursa olsun, kusurlu sigortalının sigorta şirketi tarafından doğrudan tazmin sistemi teknik komitesinin ortalama hasar maliyetleri üzerinden belirlediği sabit bir tutar ödenmektedir. Sigorta şirketleri tarafından yeni sistem, hasar maliyetlerinin kontrolünün kaybedilmesi ve bu nedenle primlerin yükselmesine sebebiyet vermesi yönüyle eleştirilmektedir.

Sigorta şirketleri arasındaki mahsuplaşmalar CONSAP tarafından yönetilmektedir. Teknik komite her yıl CONSAP’tan alınan verileri inceleyerek araç türü (iki tekerlekli ve diğerleri) ve hasar türü (maddi hasar ve bedeni hasar) bazında hasar frekansları ile hasar maliyetlerini değerlendirerek sabit mahsuplaşma tutarları belirlemektedir. Mahsuplaşma tutarları şehirler arasında farklılık göstermekte olup, ortalama hasar maliyetleri bakımından şehirler 3 gruba ayrılmıştır;

- Grup 1: Ülkenin ortalama hasar maliyetine göre %10’dan daha fazla hasar maliyetine sahip olan şehirler.
- Grup 2: Ülkenin ortalama hasar maliyetine göre +/- %10 sapma gösteren hasar maliyetine sahip olan şehirler.
- Grup 3: Ülkenin ortalama hasar maliyetine göre %10’dan daha az hasar maliyetine sahip olan şehirler.

İspanya

Trafik kazalarından doğan tazminat taleplerinin hızlı ve verimli bir şekilde tazmin edilebilmesi amacıyla 1988 yılında doğrudan tazmin sistemi uygulanmaya başlamıştır. Sigorta şirketleri arasında isteğe bağlı özel anlaşmalar (CIDE) çerçevesinde uygulanan doğrudan tazmin

sistemine göre; sadece iki aracın trafik kazasına karışması ve araçların geçerli zorunlu mali sorumluluk sigortasına sahip olması halinde, zarar gören sigortalı aracında meydana gelen maddi zararların tazmini için kendi sigorta şirketine başvurabilmektedir. Maddi zararlar için herhangi bir limit uygulaması bulunmamakta olup, bedensel zararlar sistemin kapsamı dışındadır.

15 Temmuz 2015 tarihinde yayımlanarak 1 Temmuz 2016 tarihinde yürürlüğe giren 20/2015 sayılı Kanun değişikliği ile sigorta şirketlerinin doğrudan tazmin sistemine katılımı zorunlu hale getirilmiştir. Diğer taraftan, zarar gören sigortalı trafik kazasından doğan zararının tazmini için kendi sigorta şirketine başvurabileceği gibi, kusurlu sigortalının sigorta şirketine de başvurma hakkı devam etmektedir.

Zarar gören kişinin (kusursuz taraf) zararını kendi sigorta şirketinden tazmin etmesini takiben zararı tazmin eden bu şirket ile hukuken sorumlu olan kusurlu tarafın sigorta şirketi arasında gerçekleştirilecek mahsuplaşmalar TIREA tarafından yönetilen CICOS yazılım modülü üzerinden takip edilmekte olup, mahsuplaşmalar ödenen hasar tutarı ne olursa olsun önceden belirlenmiş sabit tutarlar üzerinden gerçekleştirilmektedir.

Portekiz

1 Aralık 1991 tarihinde uygulanmaya başlanan doğrudan tazmin sistemi sigorta şirketleri arasında isteğe bağlı olarak düzenlenen özel protokoller (IDS) vasıtasıyla işletilmektedir. Protokolün amacı, sadece araçta oluşan maddi zarara ilişkin taleplerin sonuçlandırılmasını hızlandırmak, zarar gören taraf ile kendi sigorta şirketi arasındaki iletişimi geliştirmek ve sunulan hizmet kalitesini artırmaktır.

Doğrudan tazmin sistemi kapsamında;

- Kazaya sadece iki aracın karışması,
- Kazanın Portekiz’de gerçekleşmesi,
- Kazaya karışan araçların geçerli zorunlu sorumluluk sigortasına sahip olması,
- Kaza neticesinde oluşan maddi zararın 15.000 Euro’yu geçmemesi

halinde, zarar gören sigortalı uğradığı maddi zararı kendi sigorta şirketinden tazmin edebilmekte olup, bedensel zararlar bu sistemin kapsamı dışındadır.

Sigorta şirketleri arasındaki mahsuplaşma işlemleri Portekiz Sigorta Şirketleri Birliği (APS) tarafından ortalama hasar maliyetleri göz önünde bulundurularak önceden belirlenmiş sabit tutarlar üzerinden gerçekleştirilmektedir.

Yunanistan

1 Mayıs 2000 tarihinde uygulanmaya başlanan doğrudan tazmin sistemi sigorta şirketleri arasında isteğe bağlı olarak düzenlenen özel anlaşmalar çerçevesinde işletilmektedir. Sistem sadece iki aracın karıştığı trafik kazalarında kazaya karışan araçların geçerli zorunlu mali sorumluluk sigortasına sahip olmaları halinde geçerlidir.

Sigorta şirketlerinin sisteme katılımının gönüllülük esasına dayandığı sistemde, hak sahiplerinin kusurlu tarafın sigorta şirketine başvurma hakkı da sınırlandırılmamaktadır.

Maddi zararlar için 6.500 Euro sınırı uygulanmakta olup, 1 Eylül 2005 tarihinde kapsama alınan bedeni zararlar için kişi başına 12.000 Euro, kaza başına ise 30.000 Euro sınırı uygulanmaktadır.

Sigorta şirketleri arasındaki mahsuplaşma işlemleri Yunanistan Sigorta Şirketleri Birliği tarafından, hasar büyüklüklerine göre değişen önceden belirlenmiş sabit mahsuplaşma tutarları üzerinden gerçekleştirilmektedir.

Rusya

1 Temmuz 2003 tarihinde Motorlu Araç Sahipleri için Üçüncü Şahıs Zorunlu Sorumluluk Sigortası Kanunu’nun yürürlüğe girmesinin akabinde, söz konusu Kanun’da 1 Aralık 2007 tarihinde yapılan değişiklik ile doğrudan tazmin sistemi 1 Mart 2009 tarihinde uygulanmaya başlamıştır.

Sigorta şirketlerinin katılımının zorunlu olduğu sistemde hak sahiplerinin kusurlu tarafın sigorta şirketine başvurma hakkı sınırlandırılmamaktadır. Sadece iki aracın karıştığı trafik

kazaları için araçların geçerli zorunlu sorumluluk sigortasının bulunması durumunda maddi zararlar doğrudan tazmin sistemi kapsamında karşılanmakta olup, bedensel zararlar sistemin kapsamı dışındadır. Maddi zararlar için herhangi bir limit uygulaması bulunmamaktadır.

Sigorta şirketleri arasındaki mahsuplaşmalar coğrafi bölgelere göre değişen önceden belirlenmiş sabit tutarlar üzerinden gerçekleştirilmektedir.

Polonya

1 Nisan 2015 tarihinde yürürlüğe alınan doğrudan tazmin sistemi (BLS) sigorta şirketleri arasında isteğe bağlı olarak düzenlenen anlaşmalar çerçevesinde yürütülmektedir.

Doğrudan tazmin sistemi kapsamında sadece maddi zararlar yer almakta olup;

- Bedensel zararlar,

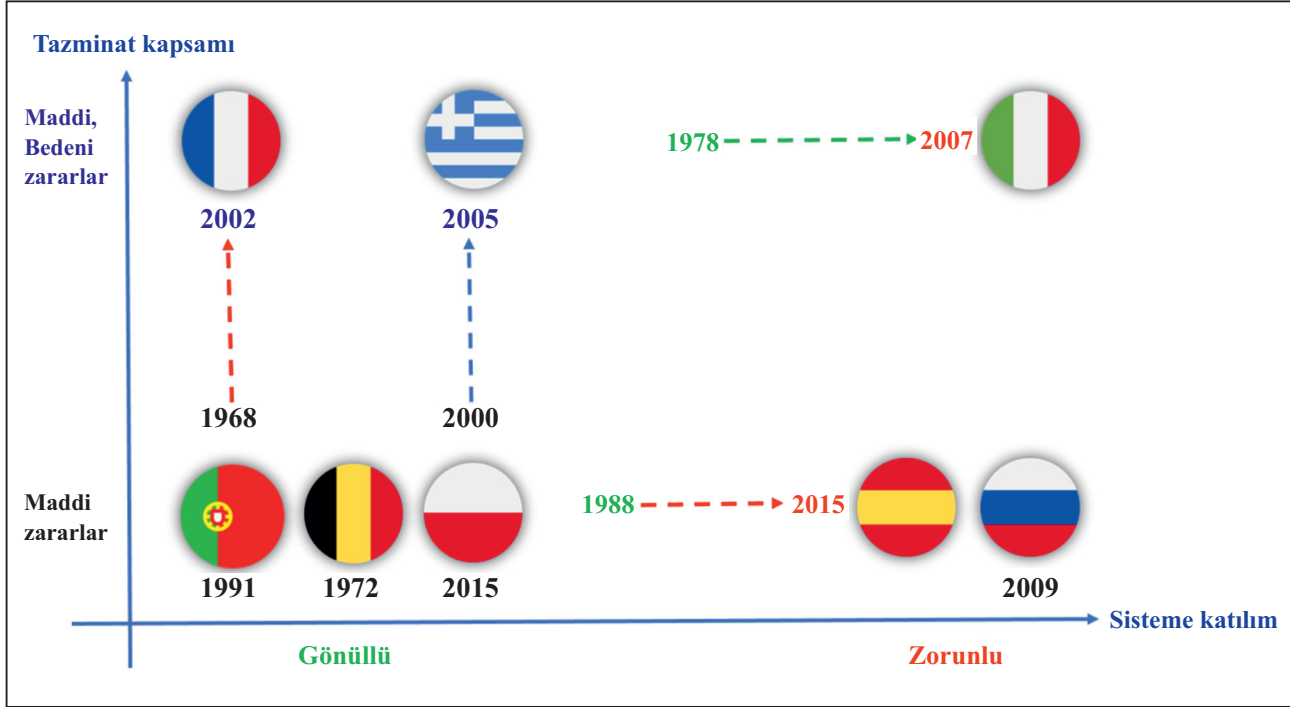
kapsamındaki zararları için kendi sigorta şirketlerine başvurabileceği gibi kusurlu tarafın sigorta şirketine de başvurma hakkına sahiptir.

Kusursuz tarafın sigorta şirketi ile kusurlu tarafın sigorta şirketi arasında gerçekleştirilecek mahsuplaşma işlemlerinde;

- 3.600 Euro'ya kadar olan maddi zararlar için önceden belirlenmiş sabit mahsuplaşma tutarı,
 - 3.600 Euro'yu aşan zararlar için ise gerçekleşen hasar tutarı
- esas alınmaktadır.

Doğrudan Tazmin Sistemi Yurt Dışı Uygulamalarına Genel Bakış

Yukarıda ayrıntılı olarak yer verilen doğrudan tazmin sistemini uygulayan ülkelerin sisteme katılım serbestisi ve sistemin kapsamında yer alan zararlar bakımından farklılıkları ve yıllar



- Polonya'da gerçekleşmeyen trafik kazaları,
- 30.000 Zloty'yi (yaklaşık 7.000 Euro) aşan zararlar

sistemin kapsamı dışındadır.

Zarar gören sigortalı doğrudan tazmin sistemi

içerisinde değişimlerini gösterir görsel yukarıda yer almaktadır.

Görselde görüldüğü üzere, İtalya ve Rusya'da sigorta şirketlerinin doğrudan tazmin sistemine katılımı zorunlu olup, İspanya'da uygulamanın

başlangıcından yaklaşık 27 yıl sonra sisteme katılım zorunlu hale getirilmiştir. Diğer 5 ülkede (Fransa, Belçika, Yunanistan, Portekiz ve Polonya) sisteme katılıp katılmamak sigorta şirketlerinin isteğine bırakılmıştır.

Bununla birlikte, yukarıda da izah edildiği üzere, sistemin kapsamında yer alan hasarlar bakımından zarar gören hak sahiplerinin kendi sigorta şirketine başvurma zorunluluğu sadece İtalya'da uygulanmaktadır.

Diğer taraftan, sistemin uygulamaya başlanması tarihi itibarıyla Fransa, Portekiz, Polonya, İspanya, Rusya, Belçika ve Yunanistan'da sadece maddi zararlar sistemin kapsamında yer almakta-yken, sistemin başlangıç tarihinden Fransa'da yaklaşık 34 ve Yunanistan'da 5 yıl sonra bedensel zararlar sınırlı şartlarda sistemin kapsamına dahil edilmiştir. Günümüz itibarıyla bedensel zararların da kapsamda olduğu ülkelerin (Fransa, Yunanistan ve İtalya) tamamında sadece hafif dereceli sakatlıkların sisteme dahil edildiği dikkat çekmektedir. Trafik kazası sonucunda gerçekleşen maddi zararlara ilişkin belirli parametreler çerçevesinde (örneğin; coğrafi bölgeler, araç türleri gibi) homojen gruplar oluşturulması mümkün olabiliyorken, bedensel zararların kişinin yaşı, cinsiyeti, geliri, maruz kaldığı sakatlık seviyesine göre değişkenlik düzeyinin oldukça yüksek olması sebebiyle bedeni zararların ülkelerin bazılarında sistemin kapsamına alınmadığı, bazılarında ise uzun yıllar süren analizler sonrasında ve sadece sınırlı şartlarda kapsama dahil edildiği gözlenmektedir.

İlave olarak, sigorta şirketleri arasında gerçekleştirilecek mahsuplaşma işlemleri de ülkeler arasında farklılık göstermektedir. Örneğin; İtalya, Portekiz, İspanya, Rusya ve Yunanistan'da ödenen hasar tutarı ne olursa olsun önceden belirlenmiş sabit tutarlar üzerinden mahsuplaşma yapılmaktadır; Fransa, Belçika ve Polonya'da hibrit yöntem, diğer bir ifadeyle belirli bir tutara kadar önceden belirlenmiş sabit tutarlar üzerinden, belirli tutarı aşan hasarlarda ise ödenen hasar maliyetleri üzerinden mahsuplaşma yapılmaktadır.

Genel olarak bakıldığında, ülkelerin gönüllülük esasına dayanan ve dosya maliyetleri arasındaki standart sapmaların nispeten daha az olduğu maddi zararların (bazı ülkelerde belirli bir tutara kadar) kapsama dahil edildiği bir sistem kurguladıkları, verilerin aktüeryal olarak analiz edilerek gerek zorunlu trafik sigortacılığı sisteminin sürdürülebilirliği gerekse sistemin araç sahipleri ve trafik kazalarında zarar gören hak sahiplerine etkileri göz önünde bulundurularak sistemin yıllar içerisinde yeniden şekillendirildiği değerlendirilmektedir.

E. Erdem ORMAN
Grup Başkanı
Sigortacılık ve Özel Emeklilik
Düzenleme ve Denetleme Kurumu

Kaynakça

- <https://www.index-assurance.fr/pratique/sinistre/convention-irsa>
- <https://www.index-assurance.fr/pratique/sinistre/convention-irca>
- <https://www.datassur.be/fr/services/rdr>
- <https://www.assuralia.be/fr/home/33-infos-secteur/conventions/190-convention-rdr-et-expertise>
- <https://www.ivass.it/consumatori/rc-auto/sinistri/index.html>
- <https://www.boccadutri.com/compensation-for-road-accident-damage-in-italy/>
- <https://www.consap.it/stanza-di-compensazione/risarcimento-diretto/>
- Spedicato, G. A. (2011). *Solvency II Premium Risk Modeling Under the Direct Compensation CARD Scheme* (Doktora Tezi).
- Galli G. ve Savino C. (2007). *Direct Reimbursement in Motor Liability Insurance*. *Giornale dell'Istituto Italiano degli Attuari*.
- Fersini P. ve Melisi G. (2015). *Best Estimate of the Motor Liability Claims Reserve Under the Direct Reimbursement Scheme*. *Insurance Markets and Companies*.
- Fersini P. ve diğerleri (2019). *A Stochastic Model to Evaluate Pricing Distortions in Indemnity Insurance Methods for MTPL Insurance*. *Decisions in Economics and Finance*.
- <https://www.ofesauto.es/en/known-the-spanish-direct-compensation-agreement-cide-to-determine-which-vehicle-is-the-responsible/>
- <http://www.dgsfp.mineco.es/es/Regulacion/Paginas/>
- <https://www.ofesauto.es/en/lps/>
- <https://www.mapfre.pt/particulares/seguros-automovel/protocolo-ids/>
- <https://www.fvseguros.pt/manual-de-normas-acidente-automovel/>
- <https://www.gov.gr/en/sdg/vehicles/mandatory-motor-vehicle-insurance/general/bank-of-greece-frequently-asked-questions>
- <http://www1.eaee.gr/filikos-diakanonismos>
- <https://www.alfastrah.ru/en/private/cmtpl/>
- <https://autoins.ru/en/>
- *Russian Federation Federal Law on Compulsory Third-Party Liability Insurance of Motor Vehicle Owners*.
- *Swiss Re Bodily Injury Landscape Europe - Poland* (2018).
- *Polish Financial Supervision Authority Guidelines on Motor Vehicle Insurance Claims Settlement* (2014).
- Szymanska A. Ve Kijek A. (2017). *Discounts and Increases against the Base Premiums Increases in the Motor Third Liability Insurance in Poland*. *Entrepreneurship and Management*.
- Gasinska M. (2016). *Determinants of Development of Third Party Liability Insurance: Selected Approaches, Experience and Trends in Poland*. *Foundations of Management*.

Finansal Kayıplar (Kâr Kaybı ve İş Durması) için Hasar Hesaplamalarında Makul Durma Süresi

Son dönemde dünya genelinde çok ciddi bir üretim-tedarik krizi yaşanmaktadır. Tedarik zincirinin kırılması sigorta sektörünün finansal riskleri ölçebilmesinde büyük bir belirsizlik yaratmaktadır. Başta enerji sektörü olmak üzere tüm sektörlerde etkili olan bu belirsizliğin, firmaların ciro hedeflerini yakalamak amacıyla artırdıkları kâr marjları ve yenileme maliyetlerinin kâr kaybı ve iş durması teminatları üzerinde artarak devam eden etkileri olacaktır. Bu krize ek olarak Türk Lirası'nda meydana gelen değer kaybı da belirsizliği iyiden iyiye artırmakta, sigorta bedellerinin tespiti, hasar hesaplama yöntemlerinin değerlendirilmesi ve teminatlarda öngörülebilirlik sorunları gibi birçok ikincil durum ortaya çıkmaktadır. Sigortalılar ve sigorta şirketleri, bu risklerin doğru değerlendirilmesini sağlamalı, yetersiz kalacak teminatlar ve artan hasar maliyetleri sebebiyle poliçe şartlarını mutlaka gözden geçirmeli, yeni tanımlamalar yapmalıdır.

Özellikle 2020 yılı itibariyle hayatımıza giren pandemi şartları ve artan eve kapanmalar nedeni ile birçok sektörde artan tüketim sonrasında üretim-tedarik krizinin ilk belirtileri gözlemlenmiştir. Devam eden pandemi etkisi ve ortaya çıkan yeni varyantlar sebebiyle üretimin aksaması, emtia fiyatlarının artması ve hammadde bulunamaması, çip krizi ve nakliyat sorunları tedarik zincirini kopma noktasına getirmiştir. Tüm bu olumsuzlukların bileşimi ise günümüz itibariyle kırılma noktasını oluşturmuş durumdadır.

Üretim ve tedarik zincirindeki kırılmalar sigorta sektöründe iki ana etki yaratmaktadır. Bunlardan ilki mal sigortaları hasar onarım maliyetlerindeki olağandışı artıştır. Üretim tedarik zincir sorunları nedeniyle hasar onarım maliyetlerindeki artışa ek olarak hasar frekansında artış da görülmektedir; risk her açıdan değişmiştir. Örneğin; artan bakım maliyetleri bakımların ertelenmesine, dolayısıyla hasar frekansının artmasına neden olmaktadır. Benzer şekilde artan maliyetlerin yatırım maliyetlerini doğrudan etkilemesi de kalitesiz ekipman kullanma eğilimini, dolayısıyla hasar frekanslarını da artırmaktadır. Diğer ve daha önemlisi ise kırılan tedarik zinciri sebebiyle kâr kaybı ve iş durması gibi finansal kayıpların miktarlarını doğrudan etkileyen durma sürelerinin belirgin bir şekilde uzamasıdır. Durma sürelerinin uzamasında yedek parça temin sürelerinin uzun olmasının yanı sıra yurt dışından beklenen montörlerin de sahaya geç gelmesi, onarım süreçlerinde karar alma aşamalarının çok uzun sürmesi ve sözleşme sorunları ana etmenler olarak ortaya çıkmaktadır. Yakın bir zamanda tarafımızca incelenmekte olan somut bir olayı örneklemek gerekirse;

- Yeni kurulan bir rüzgar enerji santralinde santralin henüz ilk işletme yılında, herhangi bir ani, harici, beklenmedik dış etki olmaksızın türbine ait dişli kutusu hasar görmüştür.
- Yapılan kök neden incelemelerinde söz konusu hasarın, dişlilerin hatalı imal edilmesi

sebebiyle meydana geldiği tespit edilmiştir. Üretici firma sorumluluğunu kabul etmektedir.

- Hadise meydana geldikten 60 gün sonra sigorta şirketine başvurulmuş ve hasar dosyası açtırılmıştır. Bu sürenin uzamasında ana etken, sigortacıya başvurulmadan önce hasarın kök nedenin üretici firma tarafından incelenmesinin gerekmesi, bu faaliyetin de uzun sürmesidir. Bu durum üretici firmanın ticari riskini yönetmesi ile ilgilidir. Sigortacının ya da eksperin durma gün süresinin sınırlandırılması açısından aksiyon alma ihtimali ortadan kalkmıştır. Sürecin takibi açısından hasar olduğunda ivedilikle sigortacıya bilgi verilmesi önem arz etmektedir.
- Üretici firma ile sigortalı firma arasında imzalanan satış sözleşmesinde toplam 6 türbin jeneratör setten oluşan santral için %85 oranında emre amadelik tanımlanmıştır. Bu tanım santralin fizibilitede belirtilen ilk yıl enerji üretim beklentisinin %85 oranında olduğunu ifade etmektedir. Ancak ve ancak 1 yıl içerisinde bu oranın altında enerji üretimi olur ise üretici firma bu zararı karşılamayı taahhüt etmektedir.
- Hasar santralin ilk yılı dolmak üzereyken meydana gelmiş ve bu zamana kadar %90'ın üzerinde enerji üretim beklentisi karşılanmıştır. Dolayısıyla hasara konu türbinin onarımı için üretici firma açısından hızlı müdahale gerektirecek bir yükümlülük kalmamıştır.
- Sadece saha incelemeleri, onarım yöntemine karar verilmesi ve malzeme siparişi için aradan geçen süre 90 günü bulmuştur.
- Üretici firmanın elinde stok bulunmadığı, üretim ve tedarik sorununun bulunduğu, bu nedenle yurt dışından yedek parça tedariği yapılacağı belirtilmiş ve öngörülen toplam onarım süresi 180 gün olarak ifade edilmiştir.
- Bu süre içerisinde sigortalı işletmenin üretilmediği enerji sebebiyle toplam gelir kaybı 300.000 ABD doları seviyesindedir. Bu bedel CMI 1303 klozu kapsamında talebe konu

edilmektedir.

Yaptığımız piyasa araştırmaları ile geçmiş dönem hasar tecrübelerimize göre söz konusu hasarın normal şartlar altında 20-25 gün aralığında onarılması beklenmektedir. Bu durumda sigortalı firmanın gelir kaybı sadece 40.000 ABD doları seviyelerinde olacaktır.

Özetle finansal zararın artmasında ana etken durma süresidir. Durma süresi;

- Üretim-tedarik zincirinin kırılması,
- Sözleşmesel yükümlülükler sebebiyle uzamıştır.

Bu durumda sigorta şirketi üretici firmanın geç müdahalesi, yedek parça temin süresinin olduğandışı uzaması sebebiyle oluşan ek 160 günlük süreden sorumlu olacak mıdır? Oluşan kayıp veya bir bölümü için rücu edilebilir mi? Finansal kayıplar için artan maliyetten kim sorumludur?

Bu problem “Makul Durma Süresi” ile “Sözleşme Mühendisliği” kavramını ortaya çıkarmaktadır. Makul durma süresi kavramı poliçelerde belirtilen tazminat süreleri ile farklı kavramlardır. Esas olan bir durma süresinin, -riskin- ne şekilde sınırlandırıldığı, yönetildiği ve ölçülebildiğidir. Özellikle içerisinde bulunduğumuz kriz dönemlerindeki gibi basit bir hasar nedeniyle uzun süre duran işletmeler için verilen teminatların satın alma garantisi gibi algılanmasının ve kullanılmasının, yani kötü niyetli taleplerin ortadan kaldırılması sağlanmalıdır.

Sigortalı firmaların sözleşme ile dışardan hizmet alımı yoluyla üretici firmalardan uzun süreli bakım ve onarım hizmeti satın almış olması sebebiyle arıza tespiti, onarım yöntemi, maliyeti ve süresinde hiçbir etkisi olamaz. Bazı durumlarda muafiyet sebebiyle sigortalı arıza olmamasını, şayet gerçekleşiyor ise en kısa sürede giderilmesini talep etmekte ve hatta baskı kurarak hızlı onarım konusunda ısrarcı da olmaktadır. Ancak; üretici firmalar kendisi açısından bir maliyet yönetimi yapacağından malzeme ve personel konusunda kendi tercihlerini esas alarak hasar tutarlarının artmasına neden olmaktadır. Üretici firma; satıcı ile alıcı arasındaki sözleşmede rücu ve sorumluluğu

ortadan kaldırdığından maliyet yönetiminde süre konusunda tamamen kendi menfaatleri doğrultusunda çalışmaktadır. (Ucuz işgücü, adam saat planlamaları, kalifiye personel v.b). Bu durumun da olağan olduğunu belirtmek gerek. Sorun; kâr kaybı sigorta poliçesinin lehtarının (sigortalı), sigortacı menfaatleri bakımından tamamen aykırı bir sözleşme ile yapılanmış olmasıdır. Bu sebeple; kâr kaybı hasarında süreci yönetmek isteyenlerin sigortalı ile görüşerek sürece dahil olmaları olanaklı değildir. Arıza tespit ve hasar giderme operasyonlarında her aşama üretici ile sürdürülmelidir ya da süreç yönetimi için tarafların makul göreceği bir uygulama protokolü hazırlanmalıdır.

Sigortalının kendi menfaati için üreticiye yaptığı baskıya rağmen söz konusu süreçteki gecikmelerin tamamını (zaman-operasyonların) makul görmek zorunlu mudur? Poliçede aksi açıkça belirtilip limitlendirilmedikçe zorunludur...! Teminat verilirken bu durum kabul edilse dahi herhangi bir hasar anında sınırsız olasılık içeren durma gün süreleri yerine, poliçede makul sürelerin tazminat hesabında dikkate alınacağına ilişkin bir şarta yer verilmelidir.

Diğer taraftan; poliçeye konu kıymetler için üreticilerden malzeme türüne göre hasarlanma istatistikleri istenmelidir. Ekipmanların zamanla ortaya koyacağı performansları, arızaları, hasarları, mutad değişen malzemeler ve periyodları, birbirine olan etkiler ve yapışık riskler incelemesi için bu bilgilerin alınması elzemdir. Alınan verilere göre muafiyet, durma ve makul süreler, üretici sorumlulukları v.b. değerlendirilebilir. Aksi halde rücuyu ortadan kaldırmak tüm süreçleri olumsuz etkileyecektir.

Sözleşmeden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmiş olmasının yarattığı konfor ile tedarik zincirindeki aksamalar bir araya geldiğinde olağandışı şekilde artan durma süreleri üretici firmalar için artan herhangi bir maliyete neden olmaktadır. Bu nedenle üretici firmaların esnek çalışma kurgusunda herhangi bir zaman baskısı bulunmadığı gibi kritik ekipmanlar için stok

bulundurma zorunluluğu da ortadan kalkmaktadır. Artan maliyetin tamamı sigorta poliçesine transfer edilmiş olacaktır. Bu durum sigortacılığın temel prensiplerine tamamen aykırıdır. Çünkü durum beklenmedik risk tanımından tamamen çıkmakta ve hasarı veya artan maliyeti oluşturan sadece tarafların tercihi olmaktadır.

Kâr kaybı hesaplamalarında onarım için “Makul Süre” tespitine esas konular özetle şu şekilde olmalıdır:

- Durma süresi boyunca gerekçesi bulunmadan gecikmeye neden olan günler kâr kaybı poliçesinin konusu değildir.
- Sigortalı ile tedarikçiler arasında yapılan sözleşmeler bağlayıcı değildir. Bir hasarın onarımında her durum için makul maliyet ve temin süreleri esastır.
- Primi ödenen ve teminat altına alınan risk sigortalıya ait kıymetlerde meydana gelebilecek fiziki hasara bağlı finansal kayıplardır. Sözleşme yükümlülükleri ile tedarikçilerin tedarik, gümrük, nakliyat vb. riskleri teminat altında değildir. Farklı bir teminatın konusunu oluşturmaktadır.
- Onarım için gerekli parçaların stoklu olduğu varsayılır ve talep edildiği gün içerisinde nakliye işlerinin başlayabileceği kabul edilir. Tedarikçilerin ticari riski üstlenilemez.
- Durma süresini azaltacağından mümkün ve ekonomik ise ekspres nakliye araçları kullanılmalı ve/veya süreci yönetenlerin alacağı kararlar ile hangisi optimum fayda sağlayacak yöntem seçilir.
- Onarım maliyeti ile kâr kaybı maliyetleri göz önünde bulundurularak daha ekonomik olması durumunda onarım için hızlı ulaşımına bağlı artan tedarik masraflarına katlanılarak durma süresi sınırlandırılmalıdır. (Fazla mesai, ek vardiya, pazar günü çalışma-hızlı taşıma yapılması vb.)
- Onarım için yurtdışından uzman gelecek ise makul koşullar belirlenmelidir. Makul olmayan uzman bekleme süreleri (uzmanların resmî tatilleri, izinli olmaları vb.) makul

durma süresinin konusu değildir.

- Sigortalılar ile üreticiler arasında yapılan sözleşmeler sigorta sözleşmesi için bağlayıcı değildir. Hasar maliyetlerinin sınırlandırılmasında makul süre ve durumlar dikkate alınabilir.

Poliçelerde minimum yukarıdaki koşullar ile makul süre tanımının açıkça yapılması ağır finansal kayıpların tüm taraflarda yarattığı etkiyi ortadan kaldıracaktır. Bu yöntemler işletme sahibi yatırımcının tedarikçilerle olan sözleşme ve tedarik koşullarının iyileştirilmesine de fayda sağlayacaktır.

Darboğaz oluşturan güncel şartlar çerçevesinde sigorta şirketleri ve reasürörler için riskin yönetilmesi hasar-prim oranları açısından büyük

önem arz etmektedir. Aksi durumda dünya genelinde oluşan ticari risklerin mal ve finansal zarar teminatları ile üstlenilmesi makro dengelerin bozulmasına neden olacaktır. Sigorta sektörünü doğrudan etkileyen bu durumun sigortalıların da riskini yönetmesini sağlayacağı gibi risk yönetimi, hasar/prim ve maliyet optimizasyonu bakımından da önem taşıdığı düşünülmektedir.

IGC Danışmanlık
Efe EROĞLU
Makine Mühendisi,
Kök Sebep Analisti

2021 Yılında Türkiye Reasürans Piyasası ve Millî Reasürans

2021 yenilemelerinde global ölçekte gündemi bulaşıcı hastalık ve siber risklere ilişkin teminat ve istisnalar oluştururken, 2022 yenilemelerinde kapasite, risk iştahı, yükümlülükler ve fiyat gibi daha temel konuların ön plana çıktığı gözlenmiştir. İklim değişikliği ile buna bağlı artış gösteren birincil ve tali doğal afetlerin yanı sıra çekirdek enflasyon ve sosyal enflasyonun etkisi, pek çok bölge ve branşta fiyatlarda süregelen artışların devamlılığı konusunda reasürörlerin talepleriyle birleşerek reasürans yenilemelerindeki en önemli etkenler arasında yer almıştır. Pek çok reasürörün fiyat ve şartlar açısından tatmin edici düzeyde bulmadıkları bazı bölge ve programlara ayırdıkları kapasitelerde azaltmaya gittiği, hatta bazı programlardan tamamen çıktığı görülmüştür. Reasürörlerin kapasite ve fiyat konusundaki yaklaşımlarında müşteri, program ve branş özelinde farklılaşma eğilimlerinin daha da artarak 2022 yılı yenilemelerinde de devam ettiği kaydedilmiştir. Kotasyon süreçlerinin uzadığı, kotasyon vermeye istekli reasürörlerin azaldığı, bu gelişmelerin reasürans yenilemelerinde sarkmalara neden olduğu ve yenileme hisselerinin genellikle 2021 yılı yenilemelerinde teklif edilen hisseler yerine sedan şirketler tarafından bir önceki yıl tahsis edilen hisseler seviyesinde gerçekleştiği gözlenmiştir. Bu nedenle 2022 yılı Ocak yenilemeleri alışılagedenden uzun sürmüştür.

Ülkemiz reasürans piyasası da programların teknik marjlarının gerek sigorta sektöründe süregelen rekabetçi koşullar ve artan hasar maliyetleri, gerekse kur hareketleri ve enflasyon nedeniyle düşüş göstermesi neticesinde global konjonktürden olumsuz şekilde etkilenmiştir. Plasman açısından önem taşıyan bazı reasürörlerin ciddi ölçüde kapasite azaltılması veya programlardan çıkması, yenileme sürecinin uzamasına ve kimi

programlarda -reasürörler lehine revizyonlar yapılmasına rağmen- plasman zorluğuyla karşılaşılmasına neden olmuştur. Plasman açıklarının mevcut reasürörlerle kapatılması sayesinde yenilemeler tamamlanabilmiştir.

2021 yılında ülkemizde meydana gelen şiddetli sel ve orman yangınlarına bağlı hasarlar, reasürans anlaşmaları üzerinde önemli etki yaratmamakla beraber doğal afetler, özellikle de iklim değişikliğine bağlı olanlar açısından kümüllerin kontrolü konusunda duyarlılığı artırmıştır. Bu gelişme, frekans ve şiddeti artarak devam eden risk hasarlarının sonuçlar üzerindeki etkisi, ekonomi ve döviz kurları konusundaki belirsizlikler paralelinde global reasürörlerin azalan iştahıyla birleşerek 2022 yılı yenilemelerinde plasman, fiyat ve şartlar üzerinde baskı yaratmıştır.

2022 yılı bölüşmeli reasürans anlaşmalarına devredilen primlerde ekonomi ve sektör dinamikleri çerçevesinde Türk Lirası cinsinden büyüme öngörülse bile bu büyüme Türk Lirası'nın değer kaybıyla Euro cinsinden daralmaya işaret etmektedir. Sektör genelinde trete kapasiteleri ve olay limitleri, portföy yapısı, doğal afet sorumluluklarındaki seyir ve büyüme beklentileri gibi unsurlara bağlı olarak belirlenmiş; bölüşmeli reasürans anlaşmaları kapsamındaki olay limitlerinin sektör bazında toplamı, faaliyete yeni başlayan şirketlerin eklenmesine rağmen kurun da kümüller üzerindeki etkisiyle, 2021 yılına göre nispi bir düşüş göstermiştir. Sonuçlarındaki olumsuz seyir devam eden bazı tretelerin komisyonlarında reasürörler lehine revizyon yapılırken, son yıllarda hasar frekans ve şiddetinde belirgin bir artış kaydedilen hidroelektrik ve rüzgâr enerji santralleri, elektrik dağıtım hatları gibi risklerin yanı sıra, piyasa genelinde olumsuz sonuçlar üreten Makine Kırılması branşında treteler üzerindeki hasar yükünün azaltılması

amacıyla azaltılması amacıyla piyasa genelinde bazı muafiyetlerde değişiklikler yapılmıştır. Kur ve enflasyonun baskısına ek olarak frekans açısından da artış gösteren hasarların yanı sıra trete primlerinin döviz karşılığı tutarlarında görülen düşüş, büyük bir kısmı Euro olan limitler karşısında trete dengelerinde bir miktar bozulmaya sebep olmuş; global reasürans kapasitesinin bölüşmeli anlaşmalara olan iştahının daha da azalmasına ve “müşteri odaklı” yaklaşımların artarak devam etmesine yol açmıştır.

Piyasa geneli itibarıyla 2022 yılı yenilemeleri sonrasında bölüşmeli esasta reasürans koruması alan 23 şirketin plasmanında yer alan Millî Reasürans, 18 şirketin reasürans anlaşmasında lider konumunda olup, %27 seviyesinde piyasa payına sahiptir.

Sektörde faaliyet gösteren şirketlerin büyük bir bölümü 2022 yılında da risk portföylerini bölüşmeli esaslı buke eksedan anlaşmalarıyla korumaya devam ederken, Millî Reasürans, risk korumalarını Hasar Fazlası esasıyla düzenleyen 8 şirketten 6'sının programına iştirak etmektedir.

Millî Reasürans'ın katılımında bulunduğu bölüşmeli anlaşmalara Ocak yenilemeleri öncesinde 2022 yılında devredilmesi öngörülen prim gelirinde %30'un üzerinde artış beklenmektedir. Bu artışın bir kısmı yeni kurulan şirketler ve yeni tretelerden yapılan kabullerden kaynaklanırken, diğer kısmı ekonomik gelişmeler ve piyasa dinamiklerinin bölüşmeli reasürans anlaşmalarının primlerine yansması beklentisi ve sigorta bedelleri üzerindeki kur ve enflasyon hareketlerinin özellikle Yangın ve Mühendislik branşlarının primlerine olabilecek etkisini içermektedir. Bölüşmeli reasürans anlaşmalarının prim dağılımında Yangın branşının ağırlığı bir miktar yükselmiştir. Sektör genelinde bölüşmeli anlaşmalara devredilen prim dağılımının; Yangın %59, Mühendislik %21, Nakliyat %10,5 ve Oto-dışı Kaza %9,5 olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

Bölüşmesiz anlaşmalarda 2022 yılı için alınan doğal afet teminatları her bir şirketin kümül ve

model sonuçlarındaki seyir, kur hareketi ve portföylerdeki büyüme beklentilerini yansıtacak şekilde belirlenmiş; kimi durumlarda program yapıları gerek kur karşısında alt limit ve toplam teminatların seviyesi, gerekse maliyet göz önünde bulundurularak optimize edilmiştir. 2021 yılının son çeyreğinde Türk Lirası'nın bölüşmesiz teminatların büyük bölümünün para birimi olan Euro'ya karşı önemli ölçüde değer kaybı, anlaşmaların prim gelirlerinde Euro cinsinden düşüşe yol açarken, bu durum aynı zamanda yükümlülük takibi, modelleme, yapılandırma ve fiyatlandırma için kullanılan kur tahminlerinde de piyasa genelinde büyük farklılıklara neden olmuştur. Sektör genelinde geçtiğimiz yıla göre bir miktar yükselen toplam doğal afet teminatı karşısında reasürörlere ödenen primlerde nominal olarak %10 civarında bir artış görülmektedir. Riske göre ayarlanmış maliyetlerdeki değişikliğin saptanması, kurlardaki değişkenliğin piyasa genelinde farklı değerlendirmelere yol açması nedeniyle hayli zor hale gelmiştir. Buna rağmen riske göre ayarlanmış maliyet artışının, dilim veya sedan açısından farklılık göstermekle beraber, piyasa genelinde %5'e yakın seviyede gerçekleştiği söylenebilir. Bölüşmesiz tretelerde de plasmanlarda bir miktar zorluk yaşandığı görülse de plasman sürecinin bölüşmeli tretelere göre görece daha hızlı ve sorunsuz şekilde tamamlandığı gözlenmiştir. Millî Reasürans'ın katastrofik hasar fazlası anlaşmalarındaki sorumluluğu ise 2022 yılı reasürans yenilemeleri itibarıyla %9 oranındadır.

Millî Reasürans'ın katılımında bulunduğu bölüşmeli reasürans anlaşmalarınca sağlanan yaklaşık 4,8 milyar Euro tutarındaki deprem olay limiti ile katastrofik hasar fazlası anlaşmalarına ilişkin toplam 3,96 milyar Euro teminat bir arada düşünüldüğünde, (DASK ve reasürans şirketleri hariç) Türkiye sigorta piyasasının 9 milyar Euro'ya yakın deprem teminatına sahip olduğu görülmektedir.

Güneş KARAKOYUNLU
Millî Reasürans T.A.Ş.

Gelişmekte Olan Sigorta Piyasaları ve 2022 Yılı Ocak Ayı Yenilemeleri

Giriş

Gelişmekte olan ülkelerin sigorta piyasaları, artan aşılama oranıyla birlikte pandeminin yol açtığı belirsizliklerden kurtulmaya başlasa da fiyat rekabeti, kapasite bolluğu ve sigorta sektörünü etkileyen yasal düzenlemeler ile dikkat çekmeye devam etmektedir. Bu yazımızda şirketimiz tarafından iş kabulü yapılan söz konusu sigorta piyasalarına dair güncel bilgilere ve reasürans yenilemeleri hakkında bölge bazında değerlendirmelere yer verilecektir.

Orta Doğu ve Kuzey Afrika (MENA)

Orta Doğu Bölgesi, 2021 yılının ikinci yarısında güçlü bir ekonomik toparlanma sürecine girmiş olup bazı ekonomilerdeki üretim pandemi öncesi seviyesine gelmekle birlikte Bölge genelindeki ekonomik performans pandeminin şiddeti ve etkisine göre farklılık göstermiştir. 2020 yılında %3,8 oranında daralan bölge ekonomisinin 2021 yılında %2,8; 2022 yılında da %4,4 oranında büyüme kaydetmesi beklenmektedir. Rusya-Ukrayna savaşının yarattığı küresel kriz ve belirsizlik ortamıyla birlikte petrol fiyatlarındaki artış, petrol üreticisi Körfez ülkelerinin ekonomik toparlanma beklentilerini artırmıştır. Bu ülkelerdeki ekonomik iyileşmenin dolaylı olarak sigorta ürünlerine olan talebi artırıp sigorta piyasası için büyüme fırsatları yaratması beklenmektedir. Bununla birlikte Bölge ülkelerinin bir kısmındaki sosyal huzursuzluk, yüksek borç yükü ve jeopolitik sorunların Bölge'deki ekonomik faaliyetleri etkileyebileceği tahmin edilmektedir. Ayrıca, iklim değişikliğine bağlı olarak doğal afetlerdeki artış, Orta Doğu Bölgesi'ni de tehdit etmektedir.

Orta Doğu Bölgesi'ndeki sigorta piyasaları, son on yılda güçlü bir büyüme kaydetmekle birlikte büyük ölçüde karantina önlemlerinden kaynaklı küresel ekonomik yavaşlama ve düşük petrol talebi büyüme hızını son 2 yılda yavaşlatmıştır. Brüt prim üretimi açısından Bölge'nin en büyük 3 sigorta piyasası sırasıyla Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar'dır. 2021 yılı, Bölge'nin en büyük sigorta piyasası olan Suudi Arabistan'da birçok sigorta şirketi için oldukça zorlu geçmiştir. Ülkedeki 28 sigorta şirketinin brüt prim üretimi geçen yılın aynı dönemine oranla %7,7 artarak 8,5 milyar ABD dolarına ulaşmış ancak sektörün net kârı, 2021'in ilk dokuz ayında bir önceki yılın aynı dönemine göre %49 oranında keskin bir düşüş göstererek 241 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Bölge'nin en büyük ikinci sigorta piyasası konumundaki Birleşik Arap Emirlikleri'nde ise 2021'in ilk yarısında brüt prim üretimi bir önceki yıla oranla %5,3 artarak 4,02 milyar ABD dolarına yükselmiştir. Birleşik Arap Emirlikleri sigorta piyasasının kârlılığı ise 2021'in ilk yarısında bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla, hasar oranı %56'dan %61'e artış göstermesine rağmen, %16 oranında artarak 300 milyon ABD dolarına ulaşmıştır. 2021 yılının üçüncü çeyrek sonuçları, Körfez İş Birliği Konseyi (KİK) ülkeleri sigorta piyasalarının teknik kârlılıkları üzerindeki baskının arttığını göstermektedir. Ortalama net birleşik oran artış göstererek %98,1 ile pandemi öncesi seviyesine yaklaşmıştır. Bölge'de sermaye güçlendirme çabaları devam ederken bir kısmı 2021 yılında tamamlanan birleşme ve satın alma faaliyetlerinin devam etmekte olduğu gözlenmektedir.

Orta Doğu'daki sigorta piyasaları gelişmeye devam etmekle birlikte düşük sigorta yaygınlık oranı nedeniyle sektör büyük ölçüde zorunlu sigorta branşlarına bağımlı kalmaktadır. Kara Araçları ve Sağlık branşları prim üretiminin önemli bölümünü oluştururken, Kaza ve Mal sigortaları branşlarında üretilen sigorta priminin büyük oranda reasürörlere devredildiği görülmektedir. Enerji, Mühendislik, Yangın ve Nakliyat gibi branşlarda ise reasüransa devredilen prim miktarının daha da fazla olduğu gözlenmektedir. Orta Doğu piyasaları, hisse senedi ve emlak piyasalarındaki dalgalanmalar, mevzuata ilişkin düzenlemeler, jeopolitik gerilimler; enflasyonist baskılar, tedarik zincirindeki aksaklıklar ve Körfez İş Birliği Konseyi üyeleri dışındaki ülkelerin para birimlerindeki değer kaybı gibi önemli zorluklarla mücadele etmektedir. Söz konusu zorlukların Bölge'deki sigorta piyasalarına yansımalarının sürmesi, kısa ve orta vadede belirsizlik yaratmaya devam etmesi beklenmektedir.

Gevşek piyasa koşulları ve kapasite arzının bol olması Bölge'de faaliyet gösteren reasürörlerin işini zorlaştırmaktadır. Bölge'deki mevcut reasürans kapasitesi; küresel reasürörler, Bölge'de yerleşik şirketler ile Asya ve Afrika Bölgesi reasürans şirketleri gibi birçok farklı kaynaktan sağlanmaktadır. Doğal afet riskinin düşük olması Bölgeyi portföy çeşitliliği arayan reasürörler için cazip hale getirmekle birlikte son yıllarda bazı bölgesel ve uluslararası reasürörlerin düşük kâr marjları nedeniyle çekildikleri görülmüştür. Bununla birlikte, ağırlıklı olarak uluslararası reasürörler tarafından sunulan reasürans kapasitesi yeterli düzeydedir.

Covid 19 kaynaklı hasarların etkisi sigorta şirketlerinin güçlü sermaye yapıları sebebiyle sınırlı kalmıştır. 02 04 Ekim 2021 tarihleri arasında Umman Körfezi'nde meydana gelen Shaheen Siklonu, bu yıl gerçekleşen tek büyük doğal afet hasarı olmuştur. Umman'ın kuzey kıyılarından karaya ulaşan Shaheen Siklonu, önemli bir afete dönüşmüş olup kayıtlara göre karaya ulaşan ilk tropik siklon olmuştur. Siklonun sebep olduğu

şiddetli yağışlar, Umman'da önemli hasarlara ve ciddi bir ekonomik kayba yol açmıştır. Bununla birlikte bu hasarın sigorta sektörüne olan etkisi sınırlı kalmıştır. 2022 yılı Ocak ayı yenilemelerinde, Orta Doğu Bölgesi'nde yeterli miktarda bölüşmeli ve bölüşmesiz reasürans kapasitesi olduğu gözlenmiştir. Kârlı olan bölüşmeli reasürans programlarının komisyon oranları büyük ölçüde aynı kalırken olumsuz seyreden programların komisyon oranlarında ise bazı indirimler yapılmıştır. Hasarlı bölüşmesiz katastrofik programların fiyatları %5 ila %20 artış gösterirken, hasarsız programların fiyatlarında %7,5'e varan oranda artış kaydedilmiştir. Risk programlarında hasarlı programların fiyatları %5 ila %15 artarken, hasarsız programların fiyatlarında ise azami %5 oranında artışlar gözlenmiştir.

Kuzey Afrika Bölgesi'nin gayri safi milli hasılası, 2021 yılını Covid 19 pandemisi öncesi seviyelerine yaklaşarak %4 civarında bir büyüme ile tamamlamıştır. 2020 yılında pandemiye bağlı kısıtlamalar, petrol fiyatlarındaki sert düşüş ve azalan turizm gelirleri sebebiyle zorlanan Bölge ekonomisi, pandeminin etkilerini hafifletmek amacıyla alınmış hızlı önlemler neticesinde 2021 yılında toparlanma sürecine girmiştir. Bölge ifadesini tarat, özel isim.

Ekonomik canlanmaya paralel olarak, %4 ile daha sınırlı bir büyüme kaydeden Cezayir dışındaki Kuzey Afrika Bölgesi sigorta piyasaları 2021 yılında %8 ila %10 büyüme oranları yakalamıştır. Söz konusu büyümedeki en önemli faktörün çift haneli artış gösteren hayat sigortaları branşı olduğu dikkat çekmektedir. Bununla birlikte, her ne kadar arz talep dengesizliği söz konusu olsa da ivmelenen ekonomiye bağlı olarak Hayat dışı sigorta branşlarının da gelecek dönemlerde daha hızlı büyümesi beklenmektedir.

2021 yılı hasar frekansı açısından sakin geçmesine rağmen Bölge piyasaları, dünya reasürans piyasalarındaki sıkışmanın etkilerini hissetmiş olup, Bölge'ye yönelik reasürans kapasitesindeki görece daralmanın özellikle yüksek

limitli program fiyatlarının artmasına yol açtığı gözlenmiştir.

Hint Yarımadası

Hindistan ekonomisi, Covid 19 pandemisinin etkisiyle 2020 2021 mali yılında %7,7 oranında daralmış olup 2019 2020 mali yılında kaydedilen %4,1 oranındaki büyüme hızının gerisinde kalmış olmakla birlikte aşılamanın yaygınlaşması ve olumlu hükümet politikaları ekonomide yaşanan olumsuzluğu azaltmıştır.

Hindistan sigorta piyasası prim üretimi açısından dünyada 14. ve Asya Kıtası'nda 4. sırada yer almaktadır. Bununla birlikte ülkenin sigorta yaygınlık oranı sadece %1 olup Hayat dışı branşlarda kişi başına düşen prim üretimi 19 ABD doları ile sınırlıdır.

Hindistan sigorta piyasasının son 20 yıldaki ortalama büyüme oranı %17'nin üzerinde kaydedilmiştir. Söz konusu yüksek büyüme hızının önümüzdeki yıllarda da devam etmesi beklenmektedir. Özel şirketlerin Hayat dışı branşlarda piyasa payı 2021 yılında %49,3 olarak kaydedilmiştir. Hayat dışı toplam prim üretimi ise Sağlık, Yangın ve Tarım branşlarının katkısıyla 2020 yılına göre %5,2 oranında artış göstermiştir.

Covid 19 pandemisinin başlamasıyla birlikte Hindistan Hayat dışı sigorta piyasasının da görünümü değişmeye başlamıştır. Sigorta yaygınlık oranında kaydedilen artışın yanı sıra pandemi nedeniyle meydana gelen değişiklikler sonucunda oluşan ihtiyaçlar, ürün çeşitliliği ile sigorta farkındalığını artırırken özellikle Sağlık sigortalılarına olan talebin artmasına da katkı sağlamıştır.

2021 yılı Nisan ayı yenilemelerinde, hasarlı bölüşmesiz katastrofik programların fiyatları %5 ila %7,5 artış gösterirken, hasarsız programların fiyatlarında %5'e varan oranda azalış kaydedilmiştir. Bazı şirketlerin doğal afet programlarında özellikle deprem limitlerinde artışlar yaşanmıştır. Risk programlarında ise hasarlı programların fiyatları %7,5'e varan oranlarda artarken, hasarsız programların fiyatlarında ise azami %2,5 oranında gerileme gözlenmiştir. Bölüşmeli reasürans programlarında ise GIC Re tarafından

yürürlüğe konulan minimum fiyat ve PML uygulamasının özellikle Yangın branşı üzerindeki olumlu etkisiyle kayda değer prim artışları gerçekleşmiş olup, bu durum yenilemelerde reasürörlerin söz konusu tretelere olan ilgisini artırmıştır.

Devlet şirketlerindeki bölüşmeli programların saklama payı, limit ve doğal afet limitleri aynı kalırken bazı özel şirketlerin limit ve doğal afet limitlerinde artışlar kaydedilmiştir. Devlet şirketlerinin bölüşmeli tretelerindeki komisyon oranları sabit kalırken; bazı özel şirketlerin anlaşmalarında sedanlar lehine iyileştirmeler olmuştur.

Bölge'nin bir diğer önemli piyasası olan Pakistan'da ise ülke ekonomisi 2021 yılında hızlı bir toparlanma sürecine girmiş ve 2020 yılında yaşanan Covid 19 pandemisi kaynaklı daralmanın ardından %5,37 oranında bir büyüme kaydetmiştir. İnşaat, küçük ölçekli imalat ve hizmet alanında 2022 yılında gelişme beklenmekte ve tarımın da büyümeyi desteklemeye devam edeceği öngörülmektedir.

Federal hükümetin ülkenin yerel reasürans şirketi olan Pak Re'deki hisselerinin bir kısmını satma kararı almasından sonra Özelleştirme İdaresi %20 oranındaki hissenin satışı için onay vermiştir.

Pakistan sigorta piyasası 2021 yılının 3. çeyreğinde 250 milyar Pakistan rupisi (yaklaşık 1,5 milyar ABD doları) prim üretmiş olup, 2020 yılının aynı dönemine kıyasla %20 oranında büyüme kaydetmiştir. Sağlık, Kara Araçları ve Yangın branşlarına olan yoğun talep bu güçlü büyüme hızının yakalanmasındaki başlıca unsur olmuştur.

2022 yılı Ocak ayı yenilemeleri, Yangın ve Mühendislik branşlarında görülen küçük fiyat artışları dışında sakin geçmiş, teminat kapsamı ve kapasite anlamında da bir değişiklik gözlenmemiştir. Şirketlerin teknik sonuçlarını etkileyecek bir doğal afet hasarı meydana gelmezken Yangın branşını etkileyen büyük bir risk hasarı dışında kayda değer hasar söz konusu değildir. Mevcut reasürörlerin piyasaya olan ilgisi devam etmiştir.

Rusya

Azalan yurt içi talep, Rusya'nın 2021 yılı gayrisafi milli hasılasının büyümesinde yavaşlamaya neden olmuştur. Bununla birlikte Rusya ekonomisi yılın ikinci yarısında, enerji ürünlerine yönelik talepteki artışa bağlı olarak ihracatın büyümesiyle, artan Covid-19 pandemisi vakalarının sebep olduğu önlemlerin sıkılaşmasına rağmen bir ivme kazanmıştır. Rusya'nın 24 Şubat 2022 tarihinde Ukrayna'ya yönelik hava, kara ve denizden başlattığı işgal hareketi ABD ve Avrupa Birliği ülkeleri başta olmak üzere birçok ülkenin Rusya'ya karşı finansal kısıtlamalar ve yaptırımlar uygulamasına sebebiyet vermiştir. Ukrayna işgali, Rus rublesinin de ilk etapta %30'a varan oranda değer kaybetmesine sebep olmuştur. Rusya'nın en büyük 7 bankasının Swift olarak bilinen bankalar arası küresel haberleşme sisteminden çıkarılması ise ülkenin uluslararası ödeme işlemleri gerçekleştirmesini zorlaştırmıştır. Ukrayna işgalinin başladığı 24 Şubat tarihinden itibaren havacılık, otomobil, enerji, eğlence, finans, lojistik, teknoloji ve imalat gibi alanlarda faaliyet gösteren yüzlerce şirket Rusya'dan çekilme ya da ülkedeki faaliyetlerini dondurma kararı almıştır. Bu durum ülkedeki işsizlik oranının ve yükselen enflasyon oranı nedeniyle de mal ve gıda fiyatlarının yükselmesine sebep olmuştur. Ekonomistlerin ön değerlendirmelerine göre Rusya ekonomisinin 2022'de %15, 2023 yılında ise %3 oranında daralarak ülke gayri safi yurt içi hasılasının 15 yıl önceki seviyesine dönmesi beklenmektedir.

Ülke sigorta sektöründe 2021 yılında gerçekleşen en önemli gelişme ülkenin sigorta piyasasının düzenlenmesinden sorumlu Rusya Merkez Bankası'nın 01 Temmuz 2021 tarihinden geçerli olmak üzere yeni bir yönetmelik yayınlamasıdır. Bu yeni yönetmeliğin daha önce uygulamada olan Solvency I benzeri yapıya göre daha sıkı bir düzenleme içerdiği dikkat çekmektedir. Söz konusu yeni yönetmelik ile asgari sermaye şartı yükseltilmiş olup buna bağlı olarak birçok sigorta şirketinin sermaye yeterliliği oranlarında

azalma meydana gelmiştir.

Rusya sigorta piyasası 2021 yılında %8 oranında bir büyüme kaydederek toplam prim hacminde 2 trilyon Ruble (yaklaşık 23 milyar Euro) seviyesine ulaşmıştır. Rusya Merkez Bankası'nın hedefleriyle uyumlu bir büyüme kaydeden sektör, söz konusu büyüme baskısını her branşta görmüştür. Bununla birlikte 2021 yılındaki hızlı toparlanmanın da katkısıyla hiçbir branşta daralma gözlenmemiştir.

Bununla birlikte Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin özellikle sermaye piyasalarında yol açtığı çalkantı ve belirsizlik ile savaşın yol açabileceği yaygın siber saldırı potansiyeli göz önüne alındığında, yakın ve orta vadede yalnızca Rusya sigorta piyasasının değil küresel sigorta endüstrisinin de önemli ölçüde etkilenmesi beklenmektedir. Savaşın başlamasından bu yana, ülkede yerleşik ya da faaliyet gösteren birçok yabancı reasürans ve sigorta şirketi ülkeden çekilme kararı almışlardır. Uluslararası derecelendirme kuruluşları da Rus sigorta şirketlerinin kredi derecelendirme notunu düşürmüştür. Bu gelişmelere ek olarak 14 Mart 2022 tarihinde Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin, ülkedeki sigorta şirketlerinin "dost olmayan" ülkeler listesinde yer alan sigorta, reasürans ve aracı şirketler ile iş yapmasını yasaklayan bir yasayı imzalamıştır. Söz konusu liste ABD, Kanada, İngiltere ve Avrupa Birliği ülkeleri gibi birçok ülkeyi kapsamaktadır.

Yaptırımlar sonrası uluslararası platformlara reasürans devri yapılamayan özellikle enerji ve altyapı gibi büyük rizikoların da ülkede reasüre edilmesi devlet reasürans şirketi Russian National Re (RNRC)'nin daha çok sorumluluk üstlenmesine ve bu durumun da ülkede yüksek risk konsantrasyonuna yol açması beklenmektedir. Ayrıca Rus rublesindeki değer kaybının devam etmesinin hasar maliyetleri ve rezervlerin yeterliliği üzerinde de olumsuz etki yaratması beklenmektedir.

Hasarlar açısından değerlendirildiğinde, 2021 yılının Rusya için sakin geçtiği gözlenmiştir. Piyasayı etkileyen kayda değer bir hasar

gerçekleşmemiş olmakla birlikte Rusya sigorta sektörü de küresel reasürans piyasalarında görülen sıkılaşımdan etkilenmiştir. Bu doğrultuda reasürörler tarafından uygulanan daha disiplinli iş kabul politikalarına bağlı olarak fiyat artışları 2022 yenilemelerinde de devam etmiştir. Hasarsız hasar fazlası risk programlarının fiyatları ağırlıklı olarak sabit kalırken, hasarlı hasar fazlası risk programlarının fiyatlarında ise %20 ile %30 arasında artışlar kaydedilmiştir.

Orta ve Doğu Avrupa

Pandemi sürecinde yaşanan iyileşmeye bağlı olarak dünya çapında ekonomik görünümün güçlenmesi neticesinde Doğu Avrupa Bölgesi'nin 2021 yılı toplam gayrisafi yurt içi hasılasındaki artış beklenenin üzerinde gerçekleşmiştir. Söz konusu toparlanma ağırlıklı olarak endüstriyel üretim, ihracat ve devlet harcamaları ile tetiklenmiş olup bireysel tüketim, tamamıyla kaldırılmamış olan kısıtlamalar ve belirsizlikler sebebiyle Covid 19 pandemisi öncesindeki düzeye henüz ulaşmamıştır. Bölge ekonomisinde iyileşme gözlenmekle birlikte dünya genelinde izlenen ve Rusya - Ukrayna savaşının da tetiklediği yüksek enflasyon sorunu Orta ve Doğu Avrupa Bölgesi'nde de görülmekte olup 2022 Mart ayı için "EuroZone" enflasyonu %7,5 ile rekor seviyeye çıkmıştır. Bu doğrultuda, Bölge'de daha sıkı bir para politikası izlenmesi beklenmektedir.

2021 yılında Doğu Avrupa sigorta piyasalarının büyük çoğunluğu olumlu bir hava yakalamış olup bazı piyasalarda çift haneli büyüme oranları dahi kaydedilmiştir. Prim üretimi açısından kayda değer bir büyüme görülen piyasalarda, bir önceki yıl meydana gelen doğal afetlerden etkilenen Yangın branşı ile araç satışlarındaki artışın

etkisiyle büyüme gösteren Kara Araçları branşları etkili olmuştur. Bununla birlikte, büyümedeki en büyük pay Hayat branşına aittir.

2021 yılı katastrofi hasarları bakımından özellikle Çekya, Macaristan, Romanya gibi Doğu Avrupa ülkelerinin de dâhil olduğu Kıta Avrupası için aktif bir yıl olmuştur. Haziran ayında gerçekleşen ve yıkıcı etkileri olan fırtınalar sebebiyle önemli ölçüde mal kayıpları yaşanmış olup söz konusu afetlerden kaynaklanan sigorta hasarının 4,5 milyar ABD doları civarında olduğu tahmin edilmektedir.

Doğu Avrupa sigorta piyasasında afet teminatı içeren hasarlı ve hasarsız hasar fazlası anlaşmalar arasında fiyat farklılıkları kaydedilmiştir. Hasarsız anlaşmaların fiyat değişiklikleri sabit maliyet veya riske göre ayarlanan cüzi maliyet artışları ile sınırlı kalırken hasarlı anlaşmalarda ise uygun bir sürede hasarların telafi edilmesi amacıyla riske göre ayarlanmış ve nominal bazda çift haneli oranlara varan fiyat artışları gözlenmiştir.

Reasürörler ilişki yönetimi doğrultusunda risk bazındaki hasar fazlası anlaşmalarında daha esnek davranmış; hasarlı anlaşmalarda riske göre ayarlanmış maliyet artışları görülmekle birlikte yenilemeler ağırlıklı olarak bir önceki yılın şartları paralelinde tamamlanmıştır. Diğer yandan, bölüşmeli anlaşmalarda komisyonlar çoğunlukla sabit kalmış; reasürörlerin gerek bölüşmeli gerekse bölüşmesiz anlaşmalara olan ilgisinde kayda değer bir azalma gözlenmiştir.

Gökhan AKTAŞ
Millî Reasürans T.A.Ş.

Güneydoğu Asya Piyasalarında 2022 Yılı Ocak Ayı Yenilemeleri

2020'den bu yana etkisini sürdüren pandemi üçüncü yılına girerken zaten önemli zorluklarla karşı karşıya olan sigorta/reasürans piyasaları açısından daha da fazla belirsizlik ve istikrarsızlık yaratmaktadır. Pandemi kaynaklı sigortalı hasarların bir süredir sabit seviyede seyretmesi ve tazminatların ödenmeye başlamış olması dahi pandemiye bağlı öngörülememiş yeni hasarların ortaya çıkıp çıkmayacağı veya bu hasarların ne yönde gelişim gösterebileceğine ilişkin belirsizliği ortadan kaldırmamaktadır. Asya Pasifik Bölgesi'nde 2021 yılında pandemiye ek olarak bir dizi şiddetli fırtına ve sel meydana gelmiştir. Bu afetlerden kaynaklanan sigortalı hasarlar son yılların ortalamasına göre daha düşük seviyede kalırken, bu durum piyasanın daha ziyade Japonya'yı etkileyen tayfunlar nedeniyle rekor seviyede hasarla karşılaştığı 2018 ve 2019 yıllarının ardından artık her yıl olağan hale gelen doğal afet hasarlarının etkisiyle mücadeleye devam ettiği gerçeğini değiştirmemektedir.

Bölge piyasalarında bulaşıcı hastalık ve siber risk istisnaları genel olarak kabul görürken, anlaşma koşullarının reasürörler lehine sıkılaştırıldığı izlenmiştir. Fiyat ve diğer özel şartların belirlenmesi ise alıcı ve satıcıların uzun süren yenileme mücadelesi içinde daha zorlu şekilde gerçekleşmiştir. Öte yandan bölgenin bazı kesimlerinde reasürans kapasitesi ve reasürörlerin risk iştahında artışlar gözlenmiştir.

Çin'de yaz boyunca birkaç büyük sel meydana gelmiştir. Rekor seviyede yağış nedeniyle ger-

çekleşen Henan Selleri, yol açtığı hasar itibarıyla, bu afetler arasında en kayda değer olanıdır. Bu hasarlara rağmen çoğu bölüşmeli programın komisyonlarında sadece küçük indirimler kaydedilmiş, hasar fazlası anlaşmalarda fiyat artışları tek hanede kalmıştır.

Hong Kong piyasasında Grev, Lokavt, Kargasalık, Halk Hareketleri (GLKHH) teminatı ancak belirli limitlerle sınırlandırılmak suretiyle sağlanmaya devam etse de reasürörler açısından tedirginlik yaratan bir teminat olmayı sürdürmüş; trete şartlarında reasürörler lehine yapılan düzenlemelere rağmen plasmanların tamamlanması uzun zaman almıştır. Bulaşıcı hastalık ve siber risk istisnaları ise genel olarak kabul görmüştür.

Tayvan'da meydana gelen birkaç büyük risk hasarından etkilenen programların fiyatlarında önemli artışlar gerçekleşmiştir. Bölgede bir dizi küçük deprem meydana gelirken, 2021 yılında hiçbir tayfun hasarıyla karşılaşılmamıştır. Olumlu sonuçlara rağmen hasar fazlası anlaşmaların riske göre ayarlanmış fiyatlarında %5 ile %15 arasında artışlar olmuş ve sıklıkla plasman fazlası ile karşılaşılmalıdır. Tayvan piyasasında düzenleyicilerinin telkiniyle hem pandemi hem de siber risk istisnaları tüm branşlarda anlaşmalarda yer almaya devam etmiştir.

Güney Kore'de 2021 yılında gerçekleşen birkaç önemli risk hasarını takiben bölgedeki programların fiyatlarında %5 ile %10 arasında artışlar gerçekleşmiş, bölüşmeli tretelerde komisyon indirimlerine gidilmiştir. Pandemi istisnası genel

olarak kabul edilirken, çoğu sigorta şirketi mevcut Elektronik Veri istisnalarını siber istisnalarıyla değiştirme durumunda kalmıştır.

Güneydoğu Asya'da meydana gelen birkaç tafauna ek olarak bazı büyük yangın hasarları da yaşanmıştır. Ancak hasarların etkisi sadece belirli programlarda görülmüş ve piyasa geneline yansımamıştır. Öte yandan 2021'in ilk aylarında Malezya'da meydana gelen sellerin 2022'in başında da tekrar etmesi, bu bölgede ileriye dönük daha yüksek fiyat artışlarının olacağının sinyalini vermektedir. Ocak yenilemelerinde ise bölüşmeli trelere komisyonlarında sınırlı indirimler, bölüşmesiz programların fiyatlarında reasürörler lehine tek haneli iyileştirmeler gerçekleşmiştir. Bulaşıcı hastalık ve siber risk istisnaları genel olarak kabul görmüştür.

Bölgenin Ocak ayı yenilemeleri genelde beklentilerle uyumlu şekilde gerçekleşirken, reasürörlerin geçen yıllarda olduğu gibi daha seçici şekilde kapasite tahsis etmeye devam ettikleri gözlenmiştir.

Asya Pasifik, pandemiye bağlı küresel yavaşlamadan bir miktar etkilenmesine rağmen, hızla büyüyen ekonomileri ve sigortacılık sektörüyle son derece cazip bir piyasa olmaya devam etmektedir.

Lydia Koh Kok Teck
Milli Re Singapore
Çeviren: Güneş Karakoyunlu

Yabancı Basından SEÇMELER

Sigorta ve Reasürans Alıcılarının Birçoğu Süregelen Fiyat Artışlarından Şikayetçi

Howden tarafından yayımlanan güncel rapora göre, ticari sigorta poliçesine sahip sigortalılar, özellikle de risk yönetimi politikalarında yaptıkları değişikliklerle teminat konusu risklerin uğrayabileceği hasarları azaltma yönünde tedbirler almış olanlar, son yıllardaki fiyat artışları nedeniyle giderek artan şekilde hayal kırıklığı yaşamaktadır. Bu hayal kırıklığı reasürans teminatı alan şirketlere de sirayet etmeye başlamıştır.

Gallagher Re'nin raporuna göre ise 2022 yılı Ocak reasürans yenilemeleri reasürörlerin fiyat artışı talepleri, sedan şirketlerin ise söz konusu artış taleplerine direnmeleri nedeniyle oldukça sıkı pazarlıklara sahne olurken, "bazı uzun vadeli ilişkilerin ciddi şekilde gerilmesine" yol açmıştır. Guy Carpenter'a göre her ne kadar nihai şartlar belirlendikten sonra yenilemeler sorunsuz tamamlanmışsa da sedan şirketler portföylerinin hasar durumuna paralel olarak geçmiş dönemlere nazaran çok daha geniş bir farklılaşma gösteren fiyat ve kapasite yaklaşımlarıyla karşı karşıya kal-

mıştır. Gallagher Re Küresel İcra Kurulu Başkanı James Kent yaptığı açıklamada, reasürörlerin geçtiğimiz on sekiz aylık süreçte reasürans fiyatlarını özellikle hasarlı portföyler için kendi lehlerine iyileştirmeyi başardıklarını ancak bu durumun sedan şirketler ile mevcut ilişkileri germiş olması nedeniyle uzun vadede olumsuz etkilere yol açabileceğini ifade etmiştir. Kent ayrıca 2022 yenileme döneminin geçmişteki birçok yenileme döneminden daha zorlu geçtiğini belirtmekle beraber makul bir netice elde edildiğini eklemiştir. "Gallagher Re 1st View Mixed - Markets" raporuna göre 1 Ocak 2022 yenilemelerine girerken, 2021 yılına ilişkin kar beklentisi taşıyan reasürörlerin özellikle tali doğal afetlerin yol açtığı katastrofik hasarlar nedeniyle yıllık doğal afet bütçelerini aştıkları görülmüştür. Bu durum reasürörlerin üst yönetimlerinin özellikle daha kırılgan ve karlılığı düşük anlaşmalarda fiyat artırımını konusunda ısrarcı bir tutum sergilemesine neden olmuştur. Bazı durumlarda iş kabul birimleri üzerindeki merkezi kontrollerin daha da

sıkılaştığı; bu gelişmenin yenileme müzakerelerinin uzamasına ve kapasite azaltmalarına neden olduğu görülmüştür. Aynı rapora göre reasürörlerin fiyat artışı konusundaki ısrarı her piyasa için geçerli değildir. Örneğin, poliçe fiyat ve şartlarında son yıllarda üst üste sigortacılar lehine iyileşmeler kaydedilen doğal afet teminatı içermeyen kot-par anlaşmalarına olan ilgi artış göstermiştir. ABD’deki mesleki sorumluluk ve kaza veya global özel nitelikli sigortalar (specialty lines) gibi branşlara teminat sağlayan kot-par trete plasmanlarında, sedanlar portföye konu olan poliçe prim ve şartlarında süregelen iyileştirmeler, trete devirlerinin düşürülmesi ve/veya kapasite arzındaki artış nedeniyle komisyon oranlarında artışlar elde edebilmiştir. Reasürörlere bu tür karlı tretelerden sağlanan hisselerin birçok durumda sedan şirketlerin portföylerinde yer alan (Kaza Hasar Fazlası, Siber, Yangın - Mühendislik Risk ve Katastrofi teminatları gibi) daha sorunlu branşlara ilişkin treteler açısından plasman kolaylığı sağladığı görülmüştür.

Howden’in “Times are a-changin” başlıklı raporunda sigorta ve reasürans fiyatlamalarının piyasa genelinde şirketlerin risk algılarına göre şekillendiğine değinilmektedir. Piyasa döngüsünün içinde bulunduğumuz evresinde farklı stratejilerin gözlemlendiği; çoğu reasürörün fiyatını uygun bulmadığı alanlarda temkinli davrandığı, diğerlerinin ise daha agresif kapasite tahsisıyla fiyat artışlarının kaldıraç etkisinden mümkün olduğu kadar faydalanmayı tercih ettikleri belirtilmiştir. Raporda ayrıca yenilemeler öncesi sektöre sermaye girişinin yavaşlaması ve derecelendirme şirketleri ile düzenleyici kurumların doğal afetlerin yükselen frekans ve şiddetlerinin şirket sonuçları üzerindeki etkisine ilişkin artan müdahalelerinin de reasürörlerin özellikle hasarlı branşlarda fiyat artışları konusunda ısrarcı tutumlarını güçlendiren faktörler olduğu vurgulanmaktadır. Sonuç itibarıyla, mal sigortalarında yenileme süreci beklenenden daha uzun sürede sonuçlanmış, 2021 Ocak yenilemelerine göre daha yüksek fiyat artışları kaydedilmiş, hasar fazlası korumalarının

alt kademeleri ve toplam hasar teminatları için sağlanan kapasitelerde reasürörlerin yüksek frekanslı hasarlara maruz teminatlardan uzak durma eğilimi paralelinde azalma görülmüştür.

Howden Analytics’in Başkanı David Flandro’ya göre son anda meydana gelen tali doğal afetlerin yol açtığı karmaşaya ek olarak, iklim değişimi, enflasyonist ortam ve pandemiye ilişkin bilindik belirsizliklerin de etkisiyle yenilemeler alışılmadık bir şekilde uzamıştır. Flandro yine de mevcut durumda rekor seviyedeki sermaye gücü, artan fiyatlar ve risk farkındalığı ile sektörün tüm bu belirsizlikleri yönetebilecek direnç ve sermaye yapısına sahip olduğunu düşündüğünü belirtmiştir. Howden’a ek olarak Gallagher ve Guy Carpenter da Ocak yenilemelerinin uzun sürdüğünden söz etmektedir.

Guy Carpenter “An Evolving Market Leads to Divergent Outcomes.” başlıklı raporunda mal sigortaları yenilemelerinin alışıldık sürecinin 14 gün kadar uzadığı ve bu durumun yılın (iş günlerinin sayısının da kısıtlı olduğu) son iki haftasında büyük bir telaş yarattığına değinmektedir. Raporda ayrıca yenilemelerin daha uzun sürmesindeki en önemli etkenlerin, fiyatlandırma modelleri ve kapasite tahsisi açısından belirleyici faktör olan risk algısındaki değişim, hasarlar karşılığında tutulan mevcut teminat tutarları/güncel hasar tahminlerine yönelik belirsizlik ve retrosesyon yenilemelerinde yaşanan ciddi gecikmeler olduğu belirtilmektedir. Gallagher Re’den yapılan açıklamada da reasürörlerin müşteri ve portföy özelinde farklı yaklaşımları nedeniyle yenilemelerin oldukça geç ve değişken sonuçlar göstererek tamamlanabildiği ifade edilmiştir.

**Source: Guy Carpenter
Gallagher Re and Howden
Çeviren: Hakan Efe Özçelik**

