

Tarih: Ocak 2009

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

İnceleme Kurulu
BAŞKAN
Barbaros YALÇIN
ÜYE

Hüseyin YUNAK
ÜYE

Ali N. YÜCEL
ÜYE

Feridun ÖZÜNAL
ÜYE

Güneş 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

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

Institute Cargo Clauses (1.1.2009)	4
Asya'nın Uyanan İki Devi-Çin ve Hindistan	9
Subprime Krizi, Kurumsal Risk Yönetiminin İşe Yaramadığını Kanıtladı Diyebilir miyiz?	18
Retrosesyon	21

Reasürör Gözüyle

Çeyrek asırdan fazla bir süredir yürürlükte bulunan ve piyasamız da dâhil olmak üzere çok geniş bir coğrafi alanda kullanılmakta olan İngiliz Enstitü Yük Klozları, zaman içerisinde riskin niteliğindeki gelişmelere, piyasa şartlarında ve taşımacılıkta meydana gelen değişikliklere bağlı olarak artık ihtiyaçlara gerektiği ölçüde cevap verememeye başlamıştır. Bu durum üzerine başlatılan ve piyasanın görüşleri de alınarak yapılan çalışmalar sonunda hazırlanan yeni kloz takımları 1 Ocak 2009 tarihinden itibaren kullanıma sunulacaktır. Dergimizin bu sayısında, Sayın Mehmet Yazıcı tarafından hazırlanmış ve 1.1.1982 tarihli Yük Klozları ile yeni klozları karşılaştırmalı olarak inceleyen bir çalışma yer almaktadır. Uluslararası alanda yoğun bir şekilde kullanılmakta olan yeni klozlara ilişkin mukayeseli çalışmanın, bu klozların kullanıldığı piyasamızdaki nakliyat sigortacıları açısından son derece faydalı olacağı düşüncesindeyiz.

Dergimizin bu sayısındaki diğer bir çalışmanın başlığında Çin ve Hindistan, Asya'nın uyanmakta olan iki dev ülkesi olarak ifade edilse de, bu iki ülke sadece Asya'nın değil dünyanın uyanmakta olan iki devidir ve önümüzdeki on yıllık süre sonrasında bu iki ülke dünyanın en büyük ekonomik ve askeri güçleri haline gelecek, uluslararası siyasi, ekonomik, ticari ve askeri ilişkiler bugünkünden çok farklı bir görünüm arz edecektir. Önümüzdeki yıllarda ülkemizin dış ilişkilerinde çok daha ağırlıklı bir konuma kavuşması muhtemel bu iki ülkenin, aslında çok daha uzun ve kapsamlı çalışmalarla analiz edilmesi gerekmektedir. Dergimizin bu sayısında yer alan ve Sayın Esra Kulan tarafından yapılan çalışmada, her iki ülkenin sigortacılık sektörleri sosyoekonomik göstergeler, ekonomik durum gibi bilgiler çerçevesinde incelenmiş ve eldeki istatistikî verilere göre sigortacılık açısından riskli alanları hakkında kısaca bilgi verilmiştir.

Yabancı Basından Seçmeler Bölümünde ise, 2008 yılının son aylarında yaşanmış mali kriz ve sonrasında girmiş bulunduğumuz ve uzun süreceği tahmin edilen ekonomik krizin nedenlerine "Kurumsal Risk Yönetimi" çerçevesinde yaklaşan bir çalışmanın çevirisi bulunmaktadır. Aslında geçmişi uzun yıllara dayanan, ancak son dönemlerde üzerinde en fazla durulan "Kurumsal Risk Yönetimi"nin önemi belirgin bir şekilde ortaya çıkmıştır. Bankacılığın düzenleme ve denetiminden sorumlu uluslararası uzman bir grup tarafından hazırlanmış bir rapor, başarılı finans kuruluşları ile mali sıkıntılar yaşamış finans kuruluşlarını mukayeseli olarak inceleyerek, "Kurumsal Risk Yönetimi" uygulamaları arasındaki farklılıkları belirlemektedir. Bu bölümdeki diğer bir çalışma ise, daha çok reasürans şirketlerini ilgilendiren retrosesyon konusu üzerinedir. Retrosesyon piyasasının doğası ve işleyiş biçimi, özellikle en son meydana gelen büyük doğal afetlerin sonuçları çerçevesinde incelenmektedir.

Institute Cargo Clauses (1.1.2009)

Institute Cargo Clauses'un kullanılmaya başlamasından bu yana 25 yılı aşkın bir süre geçti. Klozları piyasalar ve akademisyenler beğenmişti¹; fakat sigortacıların karşı karşıya kaldıkları rizikolarındaki değişimler (özellikle terör), bunun yanı sıra piyasa koşullarında ve taşımacılıktaki gelişmeler, klozların gözden geçirilmesini gerektirmiştir.

Yenileme çalışmaları 2006 yılında LMA (Lloyds Market Association) tarafından hazırlanıp ilgililere gönderilen ve Institute Cargo Clauses hakkındaki görüşlerin araştırıldığı soru formu ile başlamıştır. JCC (Joint Cargo Committee) elde edilen bu yanıtları değerlendirmek üzere, ertesi yıl bir çalışma grubu oluşturmuştur. Çalışma grubu elde edilen yanıtların değerlendirildiği rapor ve önerilerini 2008 yılında JCC'ne sunmuştur. Çalışma grubunun rapor ve önerilerini inceleyen JCC, Institute Cargo Clauses'ın yenilenmesini kararlaştırmıştır. Gözden geçirilen ve yenilenen Intitute Cargo Clauses taslakları 23 Mayıs 2008 tarihinde piyasalar ve ilgililerin görüşüne sunulmuş-

tur. Piyasalar ve ilgililerin teklif ve görüşleri dikkate alınarak gözden geçirilen Institute Cargo Clauses taslakları 3 Ekim 2008'de tekrar ilgililere ve piyasaya sunulmuş, son görüşleri istenmiştir. Bu çalışmalar 31 Ekim 2008 tarihinde sona ermiş ve hazırlanan Intitute Cargo Clauses (A), (B), (C) ve Institute War Clause (Cargo) ve Institute Strikes Clauses (Cargo) son düzeltmeler de yapıldıktan sonra 1.1.2009 tarihinde kullanıma sunulacaktır.

Aşağıda, yapılan değişiklikler Institute Cargo Clauses (A), (B) ve (C) 1.1.82 ile karşılaştırılmış ve özetlenmiştir. Hemen belirtmek gerekir ki çalışma grubu Institute Cargo Clauses'ı gözden geçirmiş, bazı eklemeler, değişiklikler yapmış fakat yeni kloz düzenlememiştir. Bu nedenle "Institute Cargo Clauses" başlığı değiştirilmemiştir.

Institute Cargo Clauses taslaklarında "Risks Covered (Sigorta Edilen Rizikolar)", "Exclusions (İstisnalar)", "Duration (Süre)" vb. gibi bölüm başlıkları olduğu gibi korunmuştur. Klozların sağ yanında bulunan başlıklar ise alt başlık olarak kullanılmıştır. Fakat bu alt başlıklarda 2. ve 8. maddeler dışında "clause" sözcüğü kullanılmamıştır. Farklı

yorumlara neden olduğu için 6. War Exclusion Clause ve 7. Strikes Exclusion Clause'un² yan başlıkları kaldırılmıştır.

Institute Cargo Clauses (A) (1.1.2009)

Sigorta Edilen Rizikolar

Risks (Rizikolar)

1. Sigorta kapsamına dâhil edilen rizikoların belirlendiği bu maddede anlam ve içeriği daraltacak ya da genişletecek herhangi değişiklik yapılmamıştır. Yalnız maddedeki "as provided in (koşuldaki gibi)" sözcüğü "as excluded by the provisions (hükümleri tarafından istisna edildiği gibi)" ibaresi ile değiştirilmiştir.

General Average (Müşterek Avarya)

2. Müşterek Avarya rizikosu hakkındaki maddede anlam ve içeriğe ilişkin herhangi bir değişiklik yapılmamıştır; fakat maddedeki "the contract of affreightment (navlun sözleşmesi)" terimi "the contract of carriage (taşıma sözleşmesi)" olarak değiştirilmiş ve hükmün

¹ Robert Grime, *Insuring Cargoes in the 1990's, The Modern Law of Marine Insurance, Vol. 1, LLP 1996 Ed. D. Rhidian Thomas.*

² Bkz. *Miller v. Law Accident (1903) davası; O'May "Marine Insurance" Sweet&Maxvel 1993 at s. 286.*

sonundaki “or elsewhere in this insurance (bu sigortanın bir başka yerinde)” ibaresi kaldırılmıştır.

“Both to Blame Collision Clause” (Her ikisi de Kusurlu Çatışma Klozu)

3. Navlun sözleşmelerinde bulunması olası “Both to Blame Collision Clause” hakkındaki maddede anlam veya içeriğe ilişkin herhangi bir değişiklik yapılmamıştır; fakat maddedeki “shipowner (gemi sahibi)” terimi “carriers (taşıyan)” ve “underwriters (sigortacılar)” terimi de “insurers (sigortacılar)” terimi ile değiştirilmiş ve daha kolay anlaşılmasını sağlamak için değişik bir biçimde yazılmıştır.

İstisnalar

Bu bölümdeki 4. Genel İstisnalar, 5. Denize Elverişsizlik ve Yüke Uygun Olmama, 6. Savaş ve 7. Grev istisnaları ile ilgili maddelerin yan başlıkları farklı yorumlara neden olduğu için kaldırılmış ve bazıları yeniden yazılmıştır.

4. Riziko olarak kabul edilmeyen olgular veya sigorta kapsamından istisna edilen riziko ve olguların belirlendiği madde 1., 2., 3., 4., 5., 6. ve 7. fıkralardan oluşmaktadır. Bu fıkralarda belirlenen riziko veya olgular nedeniyle oluşan zıya, hasar veya masrafın bu sigortanın kapsamı dışında olduğu

yani istisna edildiği maddenin giriş tümcesinde hükme bağlanmıştır.

4.1. ve 4.2. fıkralarında herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

4.3. fıkrası ise yeniden yazılarak yetersiz, kötü paketleme veya hazırlama istisnasına açıklık getirilmiştir. Bir başka deyişle, fıkradaki kötü ambalaj ve paketleme hazırlıklarına ilişkin istisna hükmü aşağıdaki seçeneklerle sınırlandırılmıştır:

- (1) Ne zaman yapılmış olursa olsun, sigortalı veya onun adamları tarafından yapılan kötü ambalajlama veya hazırlama.
- (2) Riziko başlamadan önce yapılan kötü ambalaj veya hazırlama.

Böylece paketleme (ambalaj) ile konteyner içine yapılan istifleme eş olarak kabul edilmiş ve bir tutulmuş, fıkra içindeki istisna içindeki istisna da kaldırılmıştır³.

Ayrıca “yetersiz veya uygun olmayan ambalaj veya hazırlama” ibaresi, fıkraya eklenen “to withstand the ordinary incidents⁴ of the insured transit (sigortalı sefer boyunca olağan olaylara direnmesi)” ibaresiyle açıklığa kavuşturulmuştur. Şöyle ki ibarenin içer-

³ Bkz. *The New Institute Cargo Clauses (1986) LMCLQ s. 438.*

⁴ “ordinary incidents” terimi için bkz. *Soya v. White ve Mayban General Insurance BHD v. Alstom Power Plant Ltd. (2004) davaları.*

diği “the ordinary incidents (olağan olaylar)” terimi ile sigorta edilen şeyin sigortalı sefere uygun, bu sefer sırasında karşılaşılabilecek biçimde paketlenmesi veya hazırlanması gereği vurgulanmaktadır.

“Liftvan” terimi de artık pek kullanılmadığı için fıkradan çıkartılmış ve eski bir sözcük olan “servants (hizmetliler)” terimi yerine eş anlamlısı “employee (çalıştırılan)” ile değiştirilmiş, ancak “employee” teriminin bağımsız yükleniciyi (müteahhit) kapsamadığı belirtilmiştir.

4.4. Sigorta edilen şeyin nitelikleri ya da ayıbı hakkındaki istisnada herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

4.5. Gecikme hakkındaki istisnada da herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

4.6. Gemi sahibi, idareciler, kiracılar veya gemiyi işletenlerin ödeme gücünü yitirmesi, mali yükümlülüklerini yerine getirememeleri hakkındaki istisna yeniden yazılmış ve bu olgu, yapılan bir ekleme ile koşula bağlanmıştır. Bir başka deyişle fıkradaki istisna, sigortalının ve fıkrada belirtilen kişilerin ödeme gücünü yitirmesi, mali yükümlülüklerini yerine getirememeleri nedeniyle seferin yapılmasının engelleneceği konusunda, sigorta edilen şeyin gemiye yüklenmesi sırasında, haberleri var ise veya işi icabı

bunu bilmeleri gerekiyorsa geçerli olacaktır.

Ayrıca, fıkraya, istisnanın bu sigorta ciro edildiği zaman, malı satın alan veya satın alma konusunda anlaşmaya varmış olan iyi niyetli kişilere uygulanmaması da eklenmiş ve bu yönde açıklık getirilmiştir.

4.7. Nükleer ayrışma ve birleşme istisnasına “directly or indirectly caused by (doğrudan veya dolaylı neden olduğu)” ibaresi ile “device (cihaz)” terimi eklenmiştir. Dolayısıyla istisna “Extended Radioactive Contamination Cl. (1.11.02)” ve “Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause (10.11.03)” ile uygun duruma getirilmiştir.

5. Sigorta edilen şeyi taşıyan geminin denize elverişsiz olması ve yükü güvenli taşımaya ya da kara taşıtları veya konteynerin yükü güvenli taşımaya uygun olmaması istisnasının kapsam ve içeriğinde herhangi bir genişleme veya daraltma yapılmamış, yalnız anlaşılır olması için madde yeniden yazılmıştır.

5.1. fıkra, biri gemi ve diğer deniz taşıtları, diğeri de konteyner ve kara taşıtları için olmak üzere ikiye ayrılmış, böylece oldukça karmaşık olan denize elverişsizlik veya yüke

uygun olmama durumu açıklığa kavuşturulmuştur.

5.1.1. Sigorta edilen şey, gemi veya diğer deniz taşıtlarına yüklendiği sırada, gemi veya diğer deniz taşıtlarının denize elverişli olmaması veya yüke uygun olmamasından doğan zıya, hasar veya masraflar, sigortalı tarafından bilinmesi koşuluyla, istisna edilmektedir.

5.1.2. Konteyner veya kara taşıtlarının sigortalı şeyi güvenli taşımaya uygun olmamalarından doğan zıya, hasar veya masraf, bu sigorta başlamadan önce sigorta edilen şeyin bunlara yüklenmeleri sırasında, sigortalı veya adamlarının bu uygunsuzluktan haberi olmaları koşuluyla, istisna edilmiştir.

5.2. Sigorta bir başkasına ciro edildiği zaman malı satın alan veya satın alma konusunda anlaşmaya varmış olan iyi niyet içindeki kişilere bu istisna uygulanmaz. Bu istisna yeni eklenmiş olup, böylece bu fıkra ile 4.6. fıkra hükmü arasında uyum sağlanmaktadır.

5.3. Sigortacı, sigorta edilen şeyi varna yerine taşıyan geminin denize elverişliliği ve yüke uygunluğuna ilişkin örtülü yükümlülükten vazgeçmiştir.

6. Savaş istisnası ve **7.** Grev istisnalarına ilişkin maddelerde değişiklik yapılmamıştır.

Süre

Transit Clause (Taşıma Klozu)

8. madde, olağan bir seferde sigortanın başlaması, sürdürülmesi ve sona erdirilmesi “Transit Clause” adı altında daha açık bir anlatımla yeniden yazılmıştır.

8.1. Fıkroda olağan bir sigortalı seferin başlaması, sürdürülmesi ve sona ermesi durumu düzenlenmiştir. Fıkra girişinde sigorta edilebilir menfaat hakkındaki 11. maddeye gönderme yapılarak iki hüküm arasında bağlantı kurulmuştur. Böylece fıkroda sigortanın başlayabilmesi için sigortalının sigorta ettirilebilir menfaate sahip olması gerektiği, Transit Clause’un sigorta edilebilir menfaat ile birlikte ele alınıp yorumlanacağına işaret edilmektedir.

Fıkra hükmüne göre sigorta, sigorta edilen şeyin bulunduğu, sigorta sözleşmesinde yazılı, depodan veya istif yerinden taşıt aracına yüklenmek üzere hareket ettirilmesi ile başlamakta ve seferin olağan yolu boyunca, o sefer sırasında sürmektedir. Bir başka deyişle “yükleme ve boşaltma” sigorta kapsamına dâhil edilmiştir.

Sigortalı sefer, kısaca sigorta, aşağıdaki seçeneklerden herhangi birinin gerçekleşmesi ile, bunlardan hangisi daha önce meydana gelirse, ona göre sona ermektedir. Fıkradaki sona erme seçenekleri şöyledir:

8.1.1. Sigorta sözleşmesinde yazılı en son varma yerindeki depo veya istif yerinde kara taşıt aracı veya diğer araçtan boşaltılmanın tamamlanması ile.

8.1.2. Sigorta sözleşmesinde yazılı en son varma yerindeki depo veya istif yerinde veya daha önce bir yerde, sigortalı veya adamlarının kullanma için seçeceği, seferin olağan yolundan başka istif yeri veya ayırım ya da dağıtım yerinde kara taşıt aracı veya diğer araçtan boşaltılmanın tamamlanması ile.

8.1.3. Sigortalı veya adamları, seferin olağan yolundan başka bir yerde, kullanmak veya istif için kara taşıt aracı veya diğer araç ya da konteyner seçtiğinde.

8.1.4. En son varma yerinde açık deniz gemisinden boşaltılmasından itibaren 60 günün sona ermesi ile.

Görüleceği gibi olağan bir seferde sigortanın sona ermesine ilişkin seçeneklerde herhangi bir değişiklik olmayıp, fıkra daha açık ve anlaşılır biçimde yazılmıştır.

8.2. Sigorta sona ermeden önce, sigorta edilen şeyin bir başka varma yerine gönderilmesi hakkındaki bu fıkra “goods (emtia)” terimi yerine bütün mal türünü kapsayabilecek “subject-matter insured” terimi kullanılmış, başka herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

8.3. Sigortalının denetimi al-

tında olmayan sapma, zorla boşaltma, tekrar yükleme ve aktarma ile gemi sahibi, kiracı ya da işleticiye taşıma sözleşmesinde verilen izinden dolayı seferin değiştirilmesi hakkındaki bu fıkra da herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi

9. Sigortalının denetimi dışında meydana gelen koşullardan dolayı varma yerinden bir başka yerde ya da yük boşaltılmadan önce taşıma sözleşmesinin sona ermesi durumunda sigortanın sona ermesi, istendiği takdirde sigortanın sürdürülmesi hakkındaki maddede “delivery of the goods (emtianın teslimi)” ibaresi yerine “before unloading of the subject-matter (sigorta edilen şey boşaltılmadan önce)” ibaresi kullanılmış, başka herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Seferin Değişmesi

10. Seferin değişmesi hakkındaki madde içerdiği “Held Covered (Teminat Altındadır)” teriminin yanlış olarak garanti gibi anlaşılması nedeniyle⁵ sigortalıların anlayabileceği biçimde yeniden yazılmıştır.

10.1. fıkrası hükmüne göre: sigorta başladıktan sonra seferin sigortalı tarafından değiştiril-

mesi durumunda, sigortalının, hemen, üzerinde uyulabilecek fiyat ve koşullar için sigortacıya bildirim yapması, ziya veya hasar olmadan önce de, makul pazar koşulları ve pazar fiyatı ile sigorta etmek olası ise anlaşmaya varılması gerekmektedir.

10.2. fıkrasında da sigorta edilen şey, 8.1. fıkrasındaki gibi, sigortada yazılı sefere başlar fakat sigortalı veya adamlarının bilgisi olmaksızın gemi bir başka varma yerine doğru yola çıkarsa, bu sigortanın böyle bir seferi kapsadığı düşünülemez hükmü yer almaktadır. Kısaca poliçede yazılı varma yeri değiştirildiği anda sigorta bu yeni seferi kapsayacak biçimde genişletilemez. Görüleceği gibi bu hükmün geçerli olabilmesi için sefer başlamış olmalı ve sigortalı da bu konuda bilgi sahibi olmalıdır. Taslağın sonundaki “Note” da bu 10. madde ile ilgilidir.

Tazminat

Sigorta Edilebilir Menfaat

11. Sigorta edilebilir menfaat ile ilgili maddede hiç bir değişiklik yapılmamıştır.

Gönderme Masrafları

12. madde, sigorta kapsamındaki herhangi bir rizikonun gerçekleşmesi nedeniyle seferin bir ara yer veya limanda sona er-

⁵ Bkz. *Liberian Insurance Agency Inc. v. Mosse (1977) davası.*

mesi durumunda sigorta edilen şeyin boşaltılması, depo edilmesi, varna yerine gönderilmesi masraflarının sigorta kapsamında olduğuna ilişkindir. Maddede “underwriters” terimi “insurers (sigortalılar)” olarak değiştirilmiş ve ilk tümcenin sonundaki “hereunder” sözcüğü de kaldırılmıştır. Klozun ikinci tümcesindeki “servants” terimi de “employees” olarak değiştirilmiştir. Klozun anlam ve içeriğinde herhangi bir değişiklik olmamıştır.

Hükmi Tam Zıya

13. Hükmi Tam Zıyanın tanımlandığı maddede hiç bir değişiklik yapılmamıştır.

Artan Değer

14. madde sigorta edilen şeyin değerinin artması durumunda ortaya çıkan noksan sigorta durumu ve sigortanın Artan Değer Sigortası olarak düzenlenmesi hakkındadır. Maddede “the cargo (yük)” terimi “the subject-matter insured (sigorta edilen şey)” ile “underwriters” terimi “insurers” ile ve “herein (burada)” sözcüğü de “under this insurance (bu sigorta kapsamında)” ibaresiyle değiştirilmiştir. Kısaca maddenin anlam ve içeriğinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Sigortadan Yararlanma

15. madde, sigortadan veya sigortalı adına sigorta yaptırı-

lan kimseden başka herhangi birinin yararlanamayacağına ilişkindir. Maddedeki “inure” sözcüğü sözlüklerdeki değişik yazılımdan doğan anlam karmaşası ve oldukça eski bir sözcük olması nedeniyle çıkarılmış ve yerine “extend to or otherwise” terimi konulmuştur. Böylece madde daha anlaşılır ve açık duruma getirilmiştir.

15.1. Bu sigorta sigortalı, adına sigorta yaptırılan kişi veya sigortanın ciro edildiği kişileri kapsar.

15.2. Bu sigorta taşıyanlar veya diğer emanetçi kişilerin yararına genişletilemez.

Zararın En Aza İndirilmesi

Sigortalının Görevi Klozu

16. Dava ve Say masraflarına ilişkin maddede “servants” terimi “employees” ve “underwriters” terimi de “insurers” olarak değiştirilmiştir. Dolayısıyla maddenin anlam ve içeriğinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Feragat Klozu

17. Sigortalının sigorta edilen şeyi koruması, kollamasına ilişkin maddedeki “underwriters” terimi “insurers” olarak değiştirilmiştir. Dolayısıyla maddenin anlam ve içeriğinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Gecikmeden Sakınma

18. Sigortalının, denetimi altında olan her durumda makul hareket etmesi gereğine ilişkin bu maddede herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Yasa ve Uygulama

19. Bu sigortanın İngiliz yasa ve uygulamasına bağlı olduğu hakkındaki maddede herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

Institute Cargo Clause’ların sonunda bulunan Not, “Held Covered” terimi yanlış algılanmayı önlemek için yeniden yazılmıştır:

Not: Taşıma sözleşmesinin sona ermesi hükmüne göre sigortanın sürdürülmesi (madde 9) veya seferin değiştirilmesi hükmüne göre varna yerinin değiştirilmesi istendiğinde (madde 10), sigortacılara hemen bildirim notu vermek bir yükümlülüktür. Bu istemin karşılanması, yükümlülüğün yerine getirilmesine bağlıdır.

Mehmet YAZICI

Bu çalışma “final draft” esas alınarak yapılmıştır. Muhtemel revizyonlar hakkında takip eden sayılarda okuyucularımıza bilgi verilecektir.

Asya'nın Uyanan İki Devi-Çin ve Hindistan

A. Çin

Tarihe bakıldığında Batı dünyasının sürekli uzak yerleri keşif, fetih ve sömürme heyecanı içinde olduğu görülmektedir. Bunun nedeni, temelde, ekonomik refahı fethedilmiş yeni topraklardan elde etme fikridir. İspanyol ve Portekiz gemilerinin Atlantik'i aştığı dönemler bu duruma güzel bir örnektir. Ancak Doğu'daki Çin İmparatorluğu'nda durum çok farklıdır. Ülkenin kuzeyinde ve batısında yer alan çöller ve dağlar, güneyindeki ormanlar ve doğusundaki okyanus, savaşmayı genelde savunma amaçlı tercih eden Çin için doğal bir kalkan olmuştur. Dışındaki dünyanın hep farkında olan Çin, yüzyıllardır eko-

nomik refahı ülke içinde sağlamayı tercih etmiştir ve kendi içinde yaşamıştır.

Çin'de batıya açılma deneyiminin 20. yüzyılın sonlarında Deng Xiaoping'in başta olduğu döneme rastladığı görülmektedir. Günümüzde sanayileşme yönünde önemli adımlar atan ülke, kendi bünyesinde bulamayacağı kaynaklara ihtiyaç duymaktadır. Gelişen sanayileri için gerekli kaynaklara ve enerjiye ulaşmak ve bu amaçla yeni pazarlar aramak, yüzyıllardır kendine yetmiş ve dış dünyaya kapalı yaşamış bir ülke için yepyeni bir tecrübedir. Bu bağlamda dünyaya gözünü yeni açan Çin, aynı zamanda dünya için de keşfedilen yepyeni bir Çin'dir. Zira Çin her ne kadar kendini dünyaya aç-

mış olsa da, halen muhafazakâr bir ülkedir ve aynı zamanda gizli bir güçtür.

Bu bölümde, Batılı güçlerin yakın takibe aldığı ve aslan olarak nitelendirdiği Çin'in önce sosyo-ekonomik ve ekonomik verileri gösterilecek, sonra da ülkenin sigorta açısından durumu irdelenecektir.

1. Sosyo-Ekonomik Göstergeler

Çin, yüzölçümü bakımından Rusya, Kanada ve ABD'den sonra 4. büyük ve en fazla nüfusa sahip ülkedir. 2007 yılı sonu itibarıyla 1.3 milyar kişi olan Çin nüfusu, dünya nüfusunun %20'sini temsil etmektedir. Ancak bu kalabalık nüfusun sadece %20'si 15 yaşın altında olduğu için bir anlamda Çin, dünyanın en hızlı yaşlanan ülkesi durumundadır. Çin'in büyük nüfusu ve geniş coğrafyası, önde gelen yabancı yatırımcıların ilgisini çekmektedir. Ülkeye yapılan yatırımlarda yer alan direk yabancı yatırımcı sayısı ve yoğun oldukları ilk 5 sektör sıralaması Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1:
Direk Yabancı Yatırımcı Sayısı ve İlk 5 Sektör Dağılımı (2007)

Sektör	Şirket Sayısı
Üretim/İmalat	19.193
Toptan Satış&Perakende	6.338
Leasing ve İş Dünyası	3.539
Gayrimenkul	1.444
Bilimsel Araştırma, Teknik Hizmetler ve Jeolojik Maden Araştırma	1.716

Kaynak: National Bureau of Statistics of China

2. Ekonomik Durum

Çin, GSYİH verilerine göre dünyanın 4. büyük ekonomisine sahip ülkedir ve 2007 yılında kaydettiği %11,4 oranındaki büyüme ile dünyanın en hızlı gelişen ekonomisi haline gelmiştir (Tablo 2). Ancak kişi başına düşen gelir rakamları incelendiğinde, Çin'deki gelir seviyesinin halen oldukça düşük olduğu görülmektedir. IMF'nin tahminlerine göre 2007 yılında Çin'de kişi başına düşen GSYİH rakamı cari fiyatlarla 2.460,79 USD'dir.

Küresel ekonominin, 2007 yılının yaz döneminde yavaş-

reformlar, Rusya veya Orta Avrupa'da uygulananlardan biraz farklıdır. Çin her ne kadar pazarlarını dünyaya açmış olsa da, bunu seçici olarak yapmaktadır. Bu sebeple yabancı girişimciler yerli şirketlerle birleşme eğilimine girmişlerdir.

Ülkenin ekonomik büyümesi, üretim amacıyla duran varlıklara yapılan yatırımlar ve ihracat odaklı gerçekleşmiştir. Amaç, dünya pazarlarına ucuz fiyatlarla daha çok ürün sunmak olmuştur. Ayrıca Çin hükümetinin enerji ve tarım alanlarına verdiği destek de duran varlıklara yapılan yatırımları

bulunan malların çok fazla para tarafından aranması'dır. Çin'in 11. Beş Yıllık Planı'nda bu sorunların çözümü olarak önerilenler arasında şunlar yer almaktadır:

- Üretimin endüstriden hizmet sektörüne kaydırılması,
- İç tüketici talebine daha çok güvenilmesi,
- Büyümenin daha eşit paylaşılması.

İlk iki seçeneğin gerçekleştirilmesi Çin'in finansal hizmetlerini geliştirebilme yeteneğine bağlıdır. Sigorta açısından bakıldığında, finansal hizmetlerin sınır dışına açılması nakliyat ve havacılık gibi özellikli risklerin azaltılması bakımından özellikle önemlidir.

3. Sigorta Sektörü

Çin ekonomik anlamda dünyanın en hızlı büyüyen ülkesi olup, sigorta sektörü de bu büyümeye ayak uydurmaktadır. Swiss Re'nin en son yayınladığı Sigma verilerine göre Çin sigorta sektörü, 2007 yılında 92.487 milyon USD (703,6 milyar Yuan) olan toplam prim üretimi ile dünyada 10. sırada, Asya kıtasında 3. sırada yer almaktadır ve 2006 yılına göre USD bazında %30,75'lik, Yuan bazında %24,7'lik prim artışı kaydetmiştir.

Toplam prim üretiminin branş bazında dağılımına bakıldığında Sigma verilerine

Tablo 2:
GSYİH Rakamlarına Göre İlk 5 Ülke Dağılımı (2007) (Milyar USD)

Ülke	GSYİH (2007)	Reel Değişim (Yıllık %)
ABD	13.844	2,2
Japonya	4.408	1,6
Almanya	3.326	2,5
Çin	3.214	11,4
İngiltere	2.773	3,1

Kaynak: Swiss Re Sigma Report No. 3/2008

lama eğilimine girmesi, küresel ısınmanın etkisiyle gıda fiyatlarında görülen artışla birlikte petrol fiyatlarının da hızla yükselmesi, tüm dünyada ancak özellikle gelişmekte olan ekonomilerde enflasyon oranlarını ciddi oranda arttırmaya başlamıştır. Küresel ekonomideki yavaşlamanın Çin'e etkilerini anlamak için, Çin'in ekonomik politikasını gözden geçirmek yerinde olacaktır. Çin'de uygulanan ekonomik

arttırmıştır. Bu sebeple Çin, artan enerji ve işçilik maliyetlerine karşı savunmasız kalmıştır. Ülkede zengin ve fakir arasında, özellikle kırsal kesim ile kentsel kesim arasında gelir bakımından büyük bir fark oluşmuştur. İhracatın ithalatın önüne geçmesi ülkedeki döviz rezervlerini ve dolayısıyla para miktarını arttırmıştır. Bu da enflasyonun artmasını tetiklemiştir. Zira enflasyonun bir tanımını da "piyasada az sayıda

Tablo 3: 2007 Yılı Toplam Prim Üretimi Sıralaması (Milyon USD) ve Yıllık Artış Oranı

	2007	2006	% Değişim (Nominal)
Çin	92.487	70.737	30,75
İngiltere	463.686	361.790	28,16
Japonya	424.832	439.385	-3,31
Amerika	1.229.668	1.174.556	4,69
Almanya	222.825	202.397	10,09

Kaynak: Swiss Re, Sigma No. 3/2008

Tablo 4: 2007 Yılı Sigorta Yaygınlığı: Primlerin GSYİH İçindeki % Payı

Ülkeler	Toplam	Hayat	Hayat Dışı
Çin	2,9	1,8	1,1
İngiltere	15,7	12,6	3,0
Japonya	9,6	7,5	2,1
Amerika	8,9	4,2	4,7
Almanya	6,6	3,1	3,6

Kaynak: Swiss Re, Sigma No. 3/2008

Tablo 5: 2007 Yılı Sigorta Yoğunluğu: Kişi Başına Düşen Prim (\$)

Ülkeler	Toplam	Hayat	Hayat Dışı
Çin	69,6	44,2	25,5
İngiltere	7.113,7	5.730,5	1.383,2
Amerika	4.086,5	1.922,0	2.164,4
Japonya	3.319,9	2.583,9	736,0
Almanya	2.662,1	1.234,1	1.427,9

(Kaynak: Swiss Re, Sigma No. 3/2008)

göre hayat branşının payı %63,4 iken hayat dışı branşların payı %36,6'dır. 2007 yılında Amerika'nın prim üretimi artışının 2006 yılına göre %4,69, aynı oranın Japonya için -%3,31, Almanya için %10,09 ve İngiltere için %28,16 olduğu göz önüne alındığında, Çin sigorta sektörünün hızla geliştiği görülmektedir (Tablo 3).

Sigorta yaygınlığı verilerine bakıldığında, Çin sigorta sektörünün büyüme potansiyelinin çok yüksek olduğu görülmektedir. (Tablo 4) Özellikle Çin'in nüfusu ve ülkede yapılan yatırımların büyüklüğü göz önüne alındığında sektörün ne kadar çekici olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin Cenevre Birliği (Genova Association) Ocak 2008 tarihli çalışma raporunda, "Çin nüfusunun hızla yaşlandığını ve buna uygun bir emeklilik sistemi yaratmada hükümetin özel firmaların etki-

li rolünü fark ettiğini" belirtmektedir. Ancak kişi başına düşen prim tutarları, Tablo 5'de de görüleceği üzere oldukça düşüktür.

Çin sigorta sektöründe hayat branşında yaşanan gelişmenin nedeni olarak ev halkı gelirleri ile bireysel kazançların artması ve hayat sigortası şirketlerinin farklı müşteri kesimlerine ulaşabilme başarısı gösterilmektedir. Hayat dışı branşlarda ise güçlü ekonomik gelişim ile birlikte Temmuz 2007'de mecburi trafik sigortasının uygulanmaya başlanması etkili olmuştur. Zira, hayat dışı branşlarda yazılmış primlerin %70 gibi büyük bir oranı Oto Sigortaları'na aittir. (Bkz. Grafik)

Bir önceki bölümde de bahsedildiği üzere Çin'in 11. Beş Yıllık Plan'ında "üretim endüstriden hizmet sektörüne kaydırılması" yer almaktadır, ancak hükümetin finansal hizmetler sektöründe bu konuya halen tutucu yaklaştığı görülmektedir. Şöyle ki; finansal bankı ortaklık oranı en fazla %49'dur. Yabancı hayat sigortası şirketlerinin ortaklıktaki (joint venture) payları %50, yerli şirketlerden hisse alma limiti ise %25 ile sınırlıdır.

CIRC (China Insurance Regulatory Commission) tarafından yayımlanan sektör verilerine bakıldığında, yerli sigorta şirketlerinin toplam prim üretimindeki payının hayat dışında %98,8 olduğu görülmektedir. Aynı oran hayat bran-

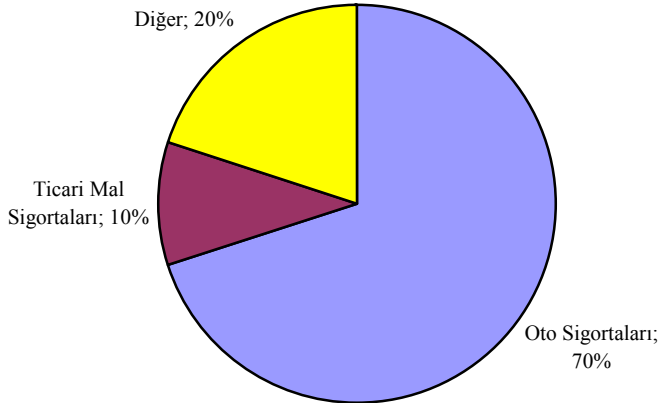
şında %91,9'dur. Sektörde yerli sigorta şirketleri baskın durumdadır. Çin sigorta sektöründe 2007 yılı sonu itibarıyla hayat branşında faaliyet gösteren toplam 42 sigorta şirketinin 18 adedi, hayat dışı branşlarda faaliyet gösteren 42 şirketin 27'si Çin sermayeli sigorta şirketleridir. Her iki branşta da prim sıralamasında yer alan ilk 5 şirket %100 Çin sermayeli olup, bunların 2007 yılı toplam prim üretimindeki payları hayat branşında %84,2,

likle, devlet reasürans şirketleri dışındaki reasürörlerde, lider veya en yüksek paya sahip olanlar için Standard&Poor's ve A.M. Best'den en az A-rating derecesine, geri kalanları için de asgari kredi notu olarak S&P'den BBB, A.M. Best'den B++ rating derecesine sahip olmaları istenmektedir.

4. Ülkenin Risk Analizi

Raporumuzun giriş bölü-

Grafik: Hayat Dışı Branş Prim Üretiminin Sigorta Türüne Göre Dağılımı (2006)



Kaynak: China Insurance Yearbook 2007

hayat dışında ise %77,55'dir. 2007 yılı itibarıyla Çin'de şube açarak yerel olarak faaliyet gösteren yabancı reasürör şirket sayısı 6'dır (Swiss Re, Munich Re, General&Cologne Re, Hannover Re, Scor Re ve Lloyd's).

CIRC'nin 2007 yılı sonlarında açıkladığı bir yönetme-

münde bahsedildiği üzere; Çin'in coğrafyası her ne kadar ülkeyi savaşlarda doğal bir kalkan gibi korumuş olsa da, doğal felaketlerden koruyamadığı ortadadır. Çin'in maruz kaldığı doğal rizikolar, sık sık yaşanan tayfunlar (güney ve doğu kıyılarında yılda en az 5

kere), büyük tahribat yaratan seller, tsunami ve depremler ile kuraklık olup, çoğu kümülatif ve (maddi/manevi) ciddi hasar oluşturabilecek türden risklerdir.

Benfield tarafından hazırlanan Ağustos 2008 tarihli Çin raporuna göre:

- Çin topraklarının %80'i, ülkedeki büyük şehirlerin %60'ı ve nüfusu 1 milyon ve üzeri olan kentlerin %70'i sismik bölgede yer almaktadır.
- Yakın tarihte dünyanın şahit olduğu en şiddetli deprem, 28 Temmuz 1976 tarihinde Çin'de meydana gelen Tangshan depremidir. Bu depremde 240.000'in üzerinde insan hayatını kaybetmiştir.
- Çin nüfusunun %85'inden fazlası nehir kenarlarında yaşamaktadır.
- Pasifik kıyılarında meydana gelen tayfunlar, dünya çapında meydana gelen tayfunların yaklaşık %38'ini teşkil etmektedir.
- Ülkenin güney ve doğu kıyılarında yılda ortalama 5 adet tayfun meydana gelmektedir.

Ayrıca, 1994-2003 yılları arasında dünyada meydana gelen doğal felaketler sonucu yaşanan küresel ekonomik kaybın %25'i Çin'e aittir. Ancak aynı felaketler nedeniyle Çin sigorta sektörünün kaybı dünya sigorta piyasalarının yaşa-

dığı kaybın sadece %0,35'ine denk gelmektedir. Bu kadar düşük bir pay, söz konusu risklerin genelde teminat dışı bırakıldığını göstermektedir. Nitekim, Benfield raporunda, ülkede bir "doğal rizikolar havuzu" kurulması için güçlü bir çaba ve istek olduğu belirtilmektedir. Bu noktada, Çin sigorta şirketlerindeki teknik bilgi eksikliği ile kalifiye eleman azlığının vurgulanması özellikle anlamlı olacaktır. Ayrıca, ülkede faaliyet gösteren fabrika ve endüstrilerin risklerden korunma anlamında yeterli olmadıkları belirtilmektedir. Kanaatimizce sektörün bilinçlenmesi ve hem hükümet hem de sigorta sektörü için faydalı ve etkili bir havuzun kurulması konularında, bölgeden iş alan büyük reasürans şirketlerine büyük bir görev düşmektedir.

B. Hindistan

18 Temmuz 1947 tarihinde tam bağımsızlığını kazanan Hindistan, kelimenin tam anlamıyla uç noktaların ülkesidir. Dünyada çok az ülke Hindistan kadar eski ve farklı bir kültüre sahiptir. Toplam 15 adet resmi dilin kullanıldığı ülkede, din ve ırklarda da yoğun bir çeşitlilik yaşanmaktadır. Her konuda uç noktalarda bulunan ve tüm bu farklılıklara rağmen uyum içerisinde yaşamaya çalışan doğunun bu gizemli ülkesi, özellikle bilgi işlem teknolojisi ve araştırmalarındaki ge-

lişmişliğin yanı sıra, birçok alanda sahip olduğu potansiyel sayesinde 21. yüzyılın en önemli ülkelerinden biri olmaya adaydır.

Bu bölümde, bu gizemli ülkenin önce sosyo-ekonomik ve ekonomik verileri gösterilecek, sonra da ülkenin sigorta açısından durumu irdelenecektir.

1. Sosyo-Ekonomik Göstergeler

Yüzölçümü bakımından ABD'nin üçte birinden biraz büyük olan Hindistan, 2007 yılı sonu itibarıyla 1.169 milyon kişi olan nüfusu ile dünya nüfusunun yaklaşık %17'sini temsil etmektedir. Population Reference Bureau tarafından yapılan tahminlere göre Hindistan nüfusunun, 2050 yılına kadar, günümüzde dünyanın en kalabalık nüfusuna sahip Çin'i geçmesi beklenmektedir. Bunun sebebi olarak ülke nüfusunun %33 gibi yüksek bir oranının 15 yaş altı çocuklardan oluşması, diğer bir deyişle çok genç olması gösterilmektedir.

Hindistan, kalabalık ve genç nüfusunun yanı sıra sahip olduğu zengin doğal kaynaklar (dünyanın en büyük 4. kömür rezervleri, ekilebilir geniş araziler, pırlanta ve değerli taşlar vs.) ve büyük yatırım ihtiyaçları (yollar, limanlar, köprüler vs.) nedeniyle dünyanın en çok ilgisini çeken gelişmekte olan ülkelerinden biridir. Ekonomik yatırımlar bakımından büyük

gelişmeler kaydeden ülke, halen nüfus patlaması, politik anlaşmazlıklar, ülke genelinde görülen aşırı yoksulluk ile etnik ve dini kavgalar (özellikle Hindu ve Müslüman kesim arasında) gibi sorunlarla mücadele etmektedir.

Kişi başına düşen gelir rakamları incelendiğinde, Hindistan'daki gelir seviyesinin oldukça düşük olduğu görülmektedir. IMF tarafından yayımlanan istatistiklere göre 2007 yılında Hindistan'da kişi başına düşen GSYİH rakamı cari fiyatlarla 1.100 USD'dir. Ancak Asia Insurance Review tarafından 21 Temmuz 2008 tarihinde yayımlanan bir habere göre Hindistan'da yaşayan milyoner sayısı 2007 yılında 2006 yılına göre %22,7 oranında artarak 123.000 kişiye ulaşmıştır. Tek başına bu haber bile ülkede fakir ile zengin arasındaki mali gelir uçurumunu ve fakir nüfusun ne kadar büyük olduğunu açıkça gözler önüne sermektedir.

2. Ekonomik Durum

Hindistan, GSYİH verilerine göre Asya kıtasının en büyük 3. ekonomisine sahip ülkesidir. 2003 yılından itibaren yıllık %9 civarında büyüme oranları yakalayan Hindistan ekonomisi, ihracata bağlı gelişen diğer Asya ülkelerinin aksine yurtiçi tüketime dayalıdır ve nispeten dışa kapalıdır. Hindistan ekonomisindeki büyümenin en temel kaynağı olarak hizmet

sektörü, özellikle bilgi ve iletişim teknolojileri ile işletmelere sunulan “outsourcing” hizmetleri gösterilmektedir. Hindistan, sahip olduğu nitelikli ve İngilizce bilen iş gücünü yazılım hizmetleri sektöründe kullanarak dünyanın önde gelen yazılım hizmetleri ve iş gücü ihracatçısı durumuna gelmek yolunda ilerlemektedir. Nitekim hizmet sektörünün GSYH’deki payına bakıldığında %50’nin üzerinde olduğu, ancak iş gücünün sadece üçte birini istihdam ettiği görülmektedir.

Hindistan’daki iş gücünün yaklaşık beşte üçü gibi büyük bir oranı tarım sektöründe çalışmaktadır. Bu sebeple Hindistan hükümeti, kırsal kesimdeki yaşam standartlarını yükseltmek ve ekonomik gelişimi desteklemek amacıyla ekonomik reform programına temel altyapının geliştirilmesi ve kırsal kesimlerdeki yoksulluğun azaltılması maddelerini eklemiştir.

Hindistan hükümetinin belirlediği ekonomik hedeflerden bir diğeri de ekonomideki serbestleştirmeye ağırlık verilmesidir. Bu sebeple dış ticaret ve yatırımlarda var olan kontroller azaltılmaktadır. Ancak ekonomik reformların aşamalı uygulanması, tarım gibi hassas kategorilerde halen katı tarifelerin var olması ve özellikle politik anlaşmazlıkların negatif ve yavaşlatıcı etkisi, Hindistan’ın büyük ve gelişen pazarlarına yabancı yatırımcıların girmesini engellemeye devam etmektedir. Bölgesel komünist partiler, ya-

bancı yatırımlar ve endüstriyel yapılanmalar için toprak vermek istememekte, var olan toprakları tarım amacıyla kullanmayı desteklemektedirler.

Hindistan ekonomisi her ne kadar yüksek büyüme oranları kaydetmiş olsa da, IMF tarafından belirlenen rakamlara göre ülkenin mali bütçesi 2005 ve sonrası açık vermektedir ve bu bütçe açığının GSYH’ya oranının 2008 yılında -%3’e yaklaşması (2007 yılında -%1,4) beklenmektedir. Ayrıca yüksek gıda ve enerji fiyatları nedeniyle ülkede enflasyon hızla artmaktadır. Hükümet, tarımı teşvik amacıyla gübre yardımlarını artırarak tarımcıların borçlarını affetmiştir. Aynı zamanda yakıt yardımlarından da indirim gitmeyeceğini açıklamıştır. Bu durumda tüm maliyet tüketiciler üzerine, bir diğer deyişle halka yüklenecektir.

Tüm bu olumsuzluklara rağmen orta vadede Hindistan ekonomisindeki büyümenin %7 civarlarında olması beklenmektedir. Ayrıca ülkenin dışa çok fazla bağımlı olmaması nedeniyle, global yavaşlamadan ciddi oranlarda etkilenmeyeceği düşünülmektedir.

3. Sigorta Sektörü

Hindistan sigorta sektörü, Swiss Re tarafından yayımlanan son verilere göre 2007 yılında 54.375 milyon USD olan toplam prim üretimi ile dünyada 15. sırada, Asya kıtasında 5. sırada yer almaktadır ve 2007

yılında sadece %4,7 olan sigorta yaygınlığı (insurance penetration) ile keşfedilmeyi bekleyen, serbest piyasa deneyimi az ancak müthiş potansiyele sahip, çok bakir bir pazardır. Ekonomik Durum bölümünde bahsedildiği üzere, Hindistan ekonomisi nispeten dışa kapalı bir ekonomidir. Aynı tutuculuğun sigorta sektöründe de yaşandığı görülmektedir. Durumu daha net anlayabilmek için Hindistan sigorta sektörünün geçmişine kısaca bakmak uygun olacaktır.

Hindistan sigorta sektörü, 2000 yılına kadar devlete ait iki sigorta şirketinin tekelinde tarifeli bir dönem yaşamıştır. Kamulaştırma işlemi, hayat branşında 1956 yılında LIC (Life Insurance Company) şirketinin ve 2 adet bağlı ortaklığının kurulmasıyla, hayat dışı branşlarda ise 1973 yılında GIC (General Insurance Company) şirketinin ve 4 adet bağlı ortaklığının kurulmasıyla gerçekleştirilmiştir. Söz konusu bağlı ortaklıkların isimleri ise şöyledir:

LIC’ye Bağlı Ortaklıklar:

- LIC Housing Finance Limited
- LIC Mutual Fund

GIC’ye Bağlı Ortaklıklar:

- National Insurance Company Limited
- The New India Assurance Company Limited

- The Oriental Insurance Company Limited
- United India Insurance Company Limited

2000 yılından itibaren, Hindistan sigorta sektöründe serbestleştirme anlamında ilk adımların atıldığı yepyeni bir dönem başlamaktadır. 19 Nisan 2000 tarihinde yürürlüğe giren 1999 tarihli IRDA (Insurance Regulatory and Development Authority) Yasası, Hindistan sigorta sektöründe serbestleştirmeyi teşvik ederek özel şirketlerin de faaliyet gösterebilmesini sağlamıştır. Daha önce çıkarılmış olan, 1938, 1956 ve 1972 tarihli yasalarda yapılan değişikliklerle, hayat dışı branşlarda GIC şirketi ile bağlı ortaklıklarının, hayat branşında ise LIC şirketi ve bağlı ortaklıklarının tekelliği ortadan kaldırılmıştır. 1999 tarihli IRDA yasası ile 19 Nisan 2000 tarihinde Hindistan sigorta sektörünü denetleme yetkisi IRDA'ya verilmiştir.

Son olarak GIC, Kasım 2000'de Hindistan'ın yerel reasürans şirketi olarak ilan

edilmiş ve 21 Mart 2002 tarihinde GIC'nin bağlı ortaklıkları ile arasındaki holding bağı ortadan kalkmıştır. GIC, sektörde faaliyet gösteren hayat dışı sigorta şirketlerinden %10 oranında yasal olarak zorunlu sesyon almaya devam etmektedir ancak bu zorunluluğun kademeli olarak azaltılması planlanmaktadır.

Bahsedilen tüm bu yasal düzenlemelerden sonra Hindistan sigorta sektöründe rekabet başlamıştır. Ekim 2008 tarihi itibarıyla hayat branşında kayıtlı 21 adet şirket (LIC dâhil), hayat dışı branşlarda ise kayıtlı 20 adet şirket (GIC'den ayrılarak bağımsız faaliyet gösteren 4 kamu sigorta şirketi dâhil) bulunmaktadır. Ayrıca sektör prim üretiminin hızla özel sigorta şirketlerine kaydığı görülmektedir. (Tablo 6)

Hindistan sigorta sektöründe hayat branşının toplam prim üretimindeki payının oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Sigma verilerine göre 2007 yılında hayat branşının payı %87 iken hayat dışının payı sadece %13'dür. Hayat branşındaki

yıllık büyüme oranı 2007 yılında son yıllara göre nispeten azalmış olsa da, özel sigorta şirketleri piyasaya sürdükleri yeni ürünler sayesinde ve dağıtım kanallarını genişletmek suretiyle sektör paylarını arttırmaya devam etmektedirler. Örneğin banka sigortacılığı hızla yaygınlaşmaktadır.

Hayat dışında belirtilmesi gereken en önemli konu, yıllardır uygulanmakta olan tarife sisteminin 2007 yılında Oto, Yangın ve Mühendislik dallarında kaldırılmış olmasıdır. Söz konusu uygulama kaldırıldıktan sonra sektörde bekleneceği üzere aşırı fiyat rekabeti başlamıştır. Sektörde yazılan primlerin %40 kadarı Oto Sigortaları'na aittir ve Mecburi Trafik Sigortası uygulaması mevcuttur. Ayrıca, tarifelerin kaldırılmasını müteakip, ticari araçları kapsayan bir Trafik Sigortası Havuzu oluşturulmuştur.

Hindistan sigorta sektörü her ne kadar serbestleştirilmiş ise de, yabancı yatırımcılar için sektörde faaliyet göstermek bazı ciddi kısıtlamalara bağlıdır. Örneğin bir yabancı sigorta şirketinin, yerli bir sigorta şirketindeki payı en fazla %26 olmalıdır. Söz konusu oranın %49'a çıkarılacağı açıklanmış olmakla birlikte, Hindistan hükümeti halen ilgili düzenlemeyi çıkarmamıştır.

4. Ülkenin Risk Analizi

Nüfusunun büyük çoğunluğu nehir yataklarına yakın yer-

Tablo 6: Hindistan Sigorta Sektörü Prim Üretiminde Özel ve Kamu Şirket Paylarının Branş Bazında 3 Yıllık Karşılaştırması (%)

	2004	2005	2006
Hayat			
LIC (Kamu)	90,67	85,75	81,92
Özel Şirketler	9,33	14,25	18,08
Hayat Dışı			
Kamu Şirketleri	81,00	74,87	66,65
Özel Şirketler	19,00	25,13	33,35

Kaynak: IRDA tarafından yayımlanan sektör verileri

Tablo 7: 1980-2005 Yılları Arasında Hindistan'da Meydana Gelen Katastrofik Hasarlar

	Olay Sayısı	Etkilenen İnsan Sayısı	Hasar Tutarı (USD)
Sel	167	676.372.850	10.365.781.000
Fırtına	136	82.279.340	8.773.500.000
Kuraklık	21	1.391.841.000	1.898.721.000
Dalga/Büyük Dalga	2	647.599	1.500.000.000
Deprem	24	24.966.300	524.900.000
Aşırı Sıcaklık	38	0	144.000.000
Toprak Kayması	38	222.300	4.500.000
Büyük Yangınlar	2	0	2.000.000
Salgın	62	264.277	0

Kaynak: Asia Insurance Review Haziran 2008 sayısı

lerde ve devamlı siklonlara maruz kalan kıyı şeritlerinde yerleşmiş olan Hindistan, katastrofik hasarlar bakımından dünyanın riskli ülkelerinden biridir. Ülkenin Himalayalar bölgesi deprem bölgesi sayılmakta, doğu sahil şeridi ise tsunamileri ile ünlüdür. Hindistan'da sürekli maruz kalınan bir diğer katastrofik risk ise seldir. Özellikle ayın konumuna bağlı olarak ortaya çıkan aşırı yağmurlar sonucu oluşan yıkıcı seller, ülke genelinde görülmektedir ve pek çok can almaktadır.

Doğanın sebep olduğu yıkıcı hasarların dışında, Hindistan'da insanların da kasten veya istemeden sebep oldukları felaketler yaşanmaktadır. Terörizm nedeniyle veya dinsel amaçlı toplantılarda ortaya çıkabilen hasarlar bu tarz felaketlere güzel örneklerdir. Bu noktada ülkede terörizm için bir sigorta havuzu oluşturulduğunu belirtmek yerinde olacaktır.

Asia Insurance Review der-

gisinin Haziran 2008 sayısında yer alan bir makale, konuyla ilgili olarak Hindistan Hükümeti tarafından yayımlanmış bir yayına geniş yer vermiştir. Buna göre ülkenin sahip olduğu katastrofik riskler şu başlıklar altında özetlenmiştir:

Depremler:

- Toprakların %59'u bu riske açık durumdadır.
 - Toprakların %10,9'unda ciddi derecede yıkıcı deprem (şiddeti MSK* IX ve üzeri) olasılığı vardır.
 - Toprakların %17,3'ünde Latur/Uttarkashi depremine benzer derecede (MSK VIII) deprem olasılığı vardır.
 - Toprakların %30,4'ünde Jabalbur depremine ben-

* MSK (Medvedev-Sponheur-Karnik): Deprem büyüklüğünü gösteren bir ölçüdür. Maksimum XII büyüklük derecesini kapsamaktadır.

zer derecede (MSK VII) deprem olasılığı vardır.

- Ülkenin en şiddetli depremleri Himalayalar bölgesinde (Kuzeydoğudan başlayarak Kashmir ve Kuchchh bölgelerine kadar) yaşanmaktadır.

Siklonlar:

- Toprakların %8,5'u bu riske açık durumdadır.
- Doğu kıyılarında 1877-2005 yılları arasında 106 adeti şiddetli toplam 203 adet siklon meydana gelmiştir.
- Batı kıyılarında daha az şiddette siklonlar görülmektedir (1877-2005 yılları arasında 35 adet)
- Her biri 10.000 ve üzeri sayıda ölümle sonuçlanan 19 adet katastrofik siklon olayı.

Seller:

- Toprakların %5'i nehir kenarında görülen sellere karşı savunmasızdır.
- Indo-Ganjetik-Brahmaputra ovalarında her yıl seller meydana gelmektedir.
- Seller sebebiyle her yıl ortalama birkaç yüz insan hayatını kaybetmekte, milyonlarca evsiz kalmakta ve binlerce hektar arazideki ürünler ziyan olmaktadır.

Kuraklıklar:

- Ekili arazilerin %68'inin kuraklığa maruz kalma olasılığı oldukça yüksektir.

1980-2005 yılları arasında Hindistan'da meydana gelen kayıtlı felaketler incelendiğinde, ülkede sayıca en çok yaşanan ve mali anlamda da en yıkıcı olan iki katastrofik olayın seller ve fırtınalar olduğu görülmektedir. Etkilenen kişilerin sayısı açısından bakıldığında ise, en etkili katastrofik risk kuraklık olmuştur. (Tablo 7)

Hindistan sigorta sektöründe geçmişe dönük istatistikler yok denebilecek düzeyde olduğu için, ülkede meydana gelen katastrofik olayların yüzde kaçının sigortalı olduğu kesin olarak bilinmemektedir. Cenevre Birliği'nin yayınlamış olduğu bir raporda, Hindistan hükümetinin bu konudaki tahmininin %15 civarında olduğu belirtilmektedir. Sigortalıların oranının bu kadar düşük olmasının sebebi olarak, Hindistan halkının kaderci yaklaşımı ve ülkede yaygın Karma inancında var olan "başımıza gelen her türlü felaketin sebebi geçmiş hayatlarımızdaki ruhlarımızın günahlarının sonucudur" düşüncesi gösterilmektedir.

Yararlanılan Kaynaklar:

- *Asia Times*; "China's Massive Wrench: Part 1"; Francesco Sisci; 4 Temmuz 2008
- *Population Reference Bureau*; "2007 World Population Data Sheet"; Ağustos 2007
- *National Bureau of Statistics of China*; "China Statistical Yearbook 2007"
- *National Bureau of Statistics of China*; "Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2007"; 28 Şubat 2008
- *Central Intelligence Agency*; "The World Factbook"; 19 Haziran 2008
- *Deloitte Touche Tohmatsu*; "Economist's Corner: Potential problems for firms with China operations"; Sunil Rongala; 29 Mayıs 2008
- *IMF*; "World Economic Outlook Database"; Nisan 2008, Ekim 2008
- *Swiss Re Sigma No. 3/2008*; "World Insurance in 2007: Emerging Markets Leading The Way"; 2008
- *Working Paper Series of The Geneva Association*; "Barriers to Global Insurance Business Operations: The Situation in Brazil, China, India, Mexico and Russia"; Julian Arkell; Ocak 2008
- *China Insurance Regulatory Commission website* www.circ.gov.cn
- *China Insurance Regulatory Commission*, "China Insurance Yearbook 2007", 2007
- *Emphasis 2008/2*; "China and India: Becoming Giants in Life"; Adrian Liu, Mark Saunders ve Dion Russell
- *Benfield*; "China Insurance Market Overview"; Ağustos 2008
- *Asia Insurance Review*; "Large Losses Do Happen - Event in China"; Rob van Horssen; Temmuz 2008
- *Hindistan Büyükelçiliği web sitesi*: www.indembassy.org.tr
- *Central Statistical Organisation (CSO) the Ministry of Statistics and Programme Implementation*; "India in Figures 2008"; Eylül 2008
- *Atradius*; "Atradius Country Report-India"; Eylül 2008
- *Asia Insurance Review eWeekly News*; "Wealth Management Sector in Asia on a Roll"; Vol. VIII No. 29; 21 Temmuz 2008
- *Asia Insurance Review Haziran 2008 sayısı*; "Guest Editorial-Incredible India!"; Haziran 2008
- *The Review Mayıs 2008 sayısı*; "Cap in hand"; 01 Mayıs 2008
- *IRDA (Insurance Regulatory and Development Authority of India) web sitesi*: www.irdaindia.org
- *GIC (General Insurance Corporation of India)*; "35th Annual Report 2006-07"
- *Asia Insurance Review Haziran 2008 sayısı*; "Technical Feature-Assessing Catastrophe Risks in India-Understanding the Risks from All Perils is Key"; Haziran 2008
- *P.C. James*; "Hindistan-Tehlikenin Tanımlanması, Riskin Değerlendirilmesi ve Önlenmesinde Sigortacılığın Rolü, Doğal Afet Riskinin Azaltılması"; I. Uluslararası Sigorta Sempozyumu "Doğal Afet Riskleri için Sigorta ve Reasürans"; 08/09.12.2005; İstanbul

N. Esra KULAN
Millî Reasürans T.A.Ş.

Yabancı Basından SEÇMELER

Subprime Krizi, Kurumsal Risk Yönetiminin İşe Yaramadığını Kanıtladı Diyebilir miyiz?

Emniyet kemerlerinin otomobil kazalarındaki ölümcül yaralanmaları azaltmadaki etkileri her fırsatta vurgulanmaktadır. Oysa sürücü ve yolcuların emniyet kemeri takmaları konusundaki yaptırımlara rağmen, ABD’de her yıl 40.000 kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmektedir. Bu durumda, emniyet kemerlerinin yeterince işe yaramadığı sonucu çıkarılabilir.

Ancak başlık geçilip, hikâyenin tamamı okunduğunda, ölümlerin %60’ında bireylerin emniyet kemeri takmadığı görülmektedir. Tüm araçlara emniyet kemeri yerleştirmek ve kullanılmasını şart koşturmak ye-

terli değildir; bireylerin emniyet kemerini fiilen kullanması gerekmektedir!

ERM için de benzer bir durum söz konusudur. Birçok kişi, uzun süredir ERM’nin savunuculuğunu yapan bankaların, risklerini kötü yönetmiş olmaktan ötürü geçtiğimiz yıl içerisinde büyük bir mücadele içerisinde girdiklerini gözlemlemiştir. Hikâyenin daha da derinlerine inildiğinde, tıpkı emniyet kemeri örneğindeki gibi, ERM’nin etkili olabilmesi için, gerektiği gibi kullanılmasının zorunlu olduğu görülmektedir.

Yukarıdaki bölüm, bankacılığın düzenleme ve deneti-

minden sorumlu uluslararası bir grup tarafından, 2008 yılı baharında çok başarılı bir şekilde hazırlanmış raporun* sonuç kısmıdır. Grup, 2007 yılında 11 banka ve menkul değerler şirketinin en son mali piyasa çalkantısının henüz başlarında yaşadıkları tecrübeleri ve ERM uygulamalarını analiz etmiştir. Rapor, 2007 yılı boyunca başarılı olmuş bankalarla, nispeten zorluklar yaşamış olan bankaları birbirleri ile karşılaştırmak suretiyle, ERM uygulamalarındaki farklılıkları

* Son Piyasa Çalkantısı Strasındaki Risk Yönetim Uygulamaları Üzerine Gözlemler, 6 Mart 2008.

araştırmaktadır.

Uygulamalarda dört farklılık ortaya çıkmıştır. Daha iyi performans gösteren bankalarda;

1. Risk ve sorumluluklara ilişkin bilgi, operasyon birim personeli, risk yönetim personeli ve üst yönetim arasında hızlı ve kapsamlı bir şekilde paylaşılmıştır. Bu durum, ortaya çıkan sorunlara, diğer bankalardan 12 ay önce tepki verilebilmesini sağlamıştır.
2. Risk pozisyonlarının değerlendirilmesine yönelik olarak, tüm faaliyet birimleri arasında tutarlı, titiz dâhili uygulamalar ve modeller kullanılmıştır.
3. Önemli miktarda yedek rezerv gerektiren faaliyetlerin engellenmesi veya sınırlandırılması ve bu tür faaliyetleri operasyon birim yönetimi için cazip olmaktan çıkarmak üzere önlemlerin ortaya konulması suretiyle, nakit planlamasının merkezî olarak koordine edilmesi söz konusu olmuştur.
4. Birden fazla risk değerlendirme ve ölçme aracı kullanılmıştır ve genellikle çok kolay adapte edilebilir risk modelleri bulunmaktadır. Bu sayede, net ve

brüt durumlarının yanı sıra, teorik değerler ile piyasa değerlerinin de sürekli takip edilmesi mümkün olabilmiştir.

Peki, sigortacıların bankaların bu deneyiminden çıkarmaları gereken sonuç nedir?

Her şeyden önce, ERM'nin kendi kendine başarısızlığa uğramadığı açıktır; kötü performans sergileyen bankalarda ERM etkin şekilde tatbik edilmemiştir. Emniyet kemerini takmayan veya takmış gibi görünen sürücü gibi, bu ban-

Gevşek bir ERM programı olumlu piyasa koşullarında yeterli gibi görünebilir, ancak şartlar kötüye gittiğinde arzu edilen faydayı sağlamayacaktır.

kalar ERM güvenlik mekanizmasını gerektiği gibi hayata geçirememişlerdir. Gevşek bir ERM programı olumlu piyasa koşullarında yeterli gibi görünebilir, ancak şartlar kötüye gittiğinde arzu edilen faydayı sağlamayacaktır.

Bu rapor ışığında, sigortacıların özellikle dikkat etmesi gereken hususlar şöyle özetlenebilir:

- Operasyon birimlerinin, üst yönetime sık aralıklarla bilgi vermeksizin, risk yoğun-

laşmalarını belirgin şekilde arttırmaya yetkilendirilmiş olması,

- Faaliyet birimlerinin birbirinden farklı risk modelleri uygulaması,
- Risk onaylama sürecinin bazen tamamen başkalarının doğru analiz yapmış olduğu düşüncesine dayanması,
- Beklenmeyen risklerin genellikle tanımlanamaması,
- Risk modellerinin esnek olmaması ve dolayısıyla gündeme gelecek değişikliklerin en az bir yıl önceden planlanma yapmayı gerektirmesi,
- “Stres testlerine zaten kimsenin inandığı yok, dolayısıyla bunlarla fazla zaman kaybetmeyelim” düşüncesi.

Sigortacıların kullandığı risk yönetim programlarının aşağıda sıralanan özellikleri taşıması önemlidir:

- Operasyon birimleri, risk yönetim personeli ve üst yönetim arasında açık iletişim,
- Büyük risk kümülasyonları için kurumsal seviyede karar alabilme,
- Sistemli bir dâhili risk değerlendirme,
- Şirket dışı risk değerlendirme sonuçlarına fazla itibar etmeme,

- Beklenmeyen riskleri tanımlama ve planlama,
- Operasyon birimlerini beklenmeyen riskleri minimize etmeleri için teşvik etme,
- Birden fazla risk yönetim ve ölçme aracı,
- Esnek ve kolay adapte edilebilir risk modelleri,
- Beklenen hasarların yanı sıra, net ve brüt sorumluluklara ilişkin kümül oluşturulması,
- Üst yönetimin aksiyon almasını sağlayacak ölçüde güvenilir stres testi uygulaması.

Rapor, 2007 yılında daha iyi sonuçlar elde etmiş banka-

lar ile zorluk yaşamış bankalar arasındaki bir diğer önemli farklılığa daha dikkati çekmektedir. Daha iyi performans gösteren bankalar en hızlı büyüdükleri alandaki risklere gösterdikleri özeni faaliyet seviyeleri ile orantılı olarak sürdürmeyi başarabilmişken, daha kötü performans sergileyen bankalarda faaliyetler artarken risk tetkik seviyesi aynı düzeyde arttırılmamıştır. Bu, muhakkak ki, risk yönetiminin en zor tarafıdır ve üst yönetimin yalnızca desteğine değil, belirgin şekilde yönlendirmesine de ihtiyaç duymaktadır. Şirket faaliyetlerinin yüksek büyüme gösterdiği alanlarla ilgili ola-

rak aşılması gereken zorluklar yalnızca üst yönetimin üstesinden gelebileceği türdendir.

Subprime Krizi, ERM'nin işe yaramadığını kanıtladı diyebilir miyiz? Hayır. Bu rapor ortaya koymaktadır ki, ERM'yi gerektiği gibi kullanarak bir anlamda emniyet kemerlerini bağlamış olan bankalar, bunun faydasını daha az zarara uğratarak görmüşlerdir.

Willis Briefing
Eylül 2008

Çeviren: Burcu AYTEN

Retrosesyon

Ariel Re'nin CEO'su Don Kramer'a göre retrosesyon temini giderek zorlaşırken maliyeti artmaktadır. 2008'de meydana gelen Ike ve Gustav Kasırgalarının neden olduğu toplam zararın 15-20 milyar dolar civarında gerçekleşeceği öngörülmektedir. Bu tutar tek başına retro piyasalarında sarsıntı yaratabilecek bir miktar değilken, küresel mali krizin etkileriyle birleştiğinde ciddi bir sorun yaratmaktadır. Don Kramer, Ike Kasırgasından kaynaklanan maddi zararın mali krizin yansımaları ve bunları takip edecek sermaye maliyetinde artışla birleşerek "mükemmel fırtınanın" malzemelerini oluşturacağını belirtmektedir.

Nakit darlığı çeken bir piyasada, orta ölçekte katastrofik hasarlar bile retrosesyon maliyetlerini arttıracaktır. Retrosesyon piyasasının önemli isimlerinden biri olan Guy Carpenter'dan Adrian Stewart'a göre bu gelişme, son iki yıldır piyasada gözlenen gevşemenin fiyatlarda süregelen bir düşüşe neden olduğu göz önünde bulundurulursa, tam da zamanında gerçekleşmiştir. Retrosesyon piyasası kötü geçen herhangi bir yıl sonrasında sonuç-

ları telafi etmek üzere fiyat ve şartlar açısından geçici bir toparlanma içine girse bile, kısa bir süre sonra bu disiplin hep kaybolmakta ve eski rekabetçi alışkanlıklarına geri dönmektedir. Ancak şimdi, sadece sermaye maliyeti açısından değerlendirilse bile, retrosesyon fiyatlarında son iki yıldır gözlenen düşüşün devam edeceği şüphelidir; yükümlülüklerin yüksek miktarlara ulaştığı kimi belli başlı bölgelerde ise primlerin mecburen yükseltilmesi gerekecektir.

Retrosesyonun Doğası

Reasürans şirketlerinin reasüransı olan retrosesyon, temelde uç risklerin devrini konu alır. Retrosesyon sayesinde ya bu tür riskler için ayrılması gereken sermaye miktarı azalacak ya da daha fazla iş kabul etmek mümkün olabilecektir. IPC'nin CEO'su Jim Bryce'a göre retrosesyon bir anlamda kiralık sermaye olarak değerlendirilebilir. Bir şirketin başka bir şirketin sermayesinin kullanımını daha etkin ve "riskleri kendi başına üstlendiği duruma göre" daha az maliyetle satın alması mümkün müdür?

Bu piyasa, doğası gereği dışarıya kapalı bir topluluktur. Carvill London'ın Yöneticisi David Sowrey, retrosesyon piyasasında bağlantıların belli bir gizlilik içinde yürütüldüğünü ve bunun değişeceğine inanmadığını dile getirmektedir. Bu gizlilik piyasa birebir ilişkiler üzerinde şekillenmiş olduğu için korunabilmiştir. Bir başka deyişle, herhangi bir reasürans alıcısının ihtiyaç duyduğu teminat tek bir retrosesyoner tarafından karşılandığı zaman, piyasada faaliyet gösteren diğer şirketlerin söz konusu anlaşmayla ilgili bilgileri olmaz.

Geçmişte geleneksel anlamda retro teminatı sağlayan şirketlerin sınırlı sayıda olması yüksek bir risk olarak değerlendirilmiş, özellikle Lloyd's'ta yaşanan ve Mayer Brown'un ortaklarından Ian McKenna'nın tanımıyla "pahalı bir yakar top oyunu" olarak değerlendirilen LMX Döngüsü, yükümlülüklerin son derece sınırlı sayıda reasürörde yoğunlaşması durumunda ne denli vahim sonuçlarla karşılaşılacağına bir örnek olmuştur. Bu sıkıntı günümüzde de devam etmekle beraber, 2005 Katrina Kasırgası sonrasında piyasa, içlerinde

sermaye piyasası yatırımcıları da olmak üzere, bir dizi yeni katılımcının girişine şahit olmuştur.

Günümüz retrosezyon piyasasında risklerin geçmişe kıyasla çok daha geniş bir alana dağıtıldığı gözlenmektedir. Munich Re'nin Kurumsal Retrosezyon Sorumlusu Hans Joachim Thoenes'e göre artık retrosezyon piyasasını münferit bir piyasa halinde değerlendirmek imkânsız hale gelmiştir. Günümüzde konularında son derece uzmanlaşmış olan retro müşteri ve satıcıları, ikincil piyasalar, katastrofik tahviller ve side-car'lar da dâhil pek çok risk azaltıcı mali enstrümandan yararlanma şansına sahiptir. Bu şartlar, sektörü daha evvel reasürans (ve retrosezyon) piyasasıyla ilgilenmemiş yatırımcılar için de cazip kılmakta, camiayı genişletmektedir.

Katrina ve Sonrası

Katrina 29 Ağustos 2005'te New Orleans'ı altüst ederken, hem öngörülenden çok daha büyük bir zarar yaratmış, hem de zaten oldukça yoğun geçen bir kasırga mevsimi sonrasında meydana geldiği için etkisi daha yıkıcı olmuştur. Hasara ilişkin ilk tahminler aşağı yukarı 40 milyar dolar olarak açıklandığında, hasarın retro ödemelerine konu olması kesinleşmiştir. Nitekim hasar ödemeleri reasürans anlaşmalarının üst dilimlerinden taşar-

rak, neredeyse tüm retro programlarını tüketmiştir. Piyasa bu gelişmeye derhal daralarak tepki vermiş; kimi retrosezyonerler piyasayı terk ederken, teminatın hala mevcut olduğu branşlarda veya bölgelerde fiyatlar neredeyse %100 artmıştır.

Jim Bryce retrosezyon kapasitesinin her hâlükârda bulunabileceğini, asıl meselenin maliyet olduğunu ifade etmektedir. "Kaliforniya Deprem Kurumu'nun reasürans programının plasmanı sırasında fiyatlar o kadar cazipti ki, İsviçreli yatırımcıların ellerinde kumbaralarıyla sıraya girdiklerine yemin edebilirim. Tabii ki retrosezyonerler için cazip fiyatlar derken; İsviçreli, Hintli yatırımcılar ve Berkshire Hathaway dışında herkes için son derece yüksek fiyatları kastediyorum."

Katrina sonrası artan fiyatlar, reasürörleri bazı hayati seçimler yapmaya zorlamıştır. Rating şirketlerinin sermaye yükümlülüklerini arttırmaları ve katastrofik modellerin yeniden gözden geçirilmiş olması da durumu düzeltememiştir. Özellikle ABD'deki mal sigortalarına ilişkin katastrofik işleri yazan reasürörler, sorumluluk miktarları değişmemiş olmasına rağmen, birdenbire daha fazla sermayeye gereksinim duymaya başlamışlardır. Kimileri yükümlülüklerini azaltma yoluna giderken, diğerleri sermayeleri yeniden yapılandırmış; şirketlerin konservas-

yon miktarının arttırılmadığı durumlarda ise, eskiyle kıyaslandığında daha düşük miktarlarda da olsa, retrosezyon satın alınmıştır. Retrosezyon piyasasında 2005 öncesi mevcut olan "blanket (geniş)" teminatlar ortadan kaybolmuş ve alt limitler dikkat çekecek şekilde yukarı çekilmiştir. "Worldwide" teminatlar da giderek azalmış; bulunabilenler ise ABD ve Karayipler için mutlaka farklı alt limitler içerir hale gelmiştir.

Retro alıcıları için mevcut seçeneklerin azaldığı bir anda piyasaya giren yeni sermaye, daralan kapasite sorununun çözümü olarak değerlendirilmiştir. Adrian Steward açıklamasında Katrina sonrasında kimi yatırımcıların piyasadan çekildiklerini kabul etmekle beraber, bunların yerlerinin derhal yeni yatırımcılar tarafından doldurulduğunu belirtmektedir. Reasürans şirketlerinin geliştirdikleri bir diğer yöntem ise, karşılıklı teminat esasına dayanan ve side-car olarak tabir edilen, bir anlamda "kullan-at reasürörler" aracılığıyla retrosezyon korunması edinmek olmuştur. Katastrofik tahviller ve sektörel hasar garantileri de, özellikle ABD Deprem ve Fırtına hasarları gibi uç risklerin güvence altına alınmasını sağlamıştır. Tüm bu oluşumlar, söz konusu risklere bağlı olarak belirlenen zaman çizelgeleri ve tetikleme noktaları gibi değişik parametreler içermektedir.

Ancak bu enstrümanlar ge-

ne de geleneksel retro piyasasının yerini tamamen doldurmamış; genellikle her iki teminat türü bir arada kullanılır hale gelmiştir. Alışılacağı retro teminatlarının alt limitleri genellikle daha düşük seviyelerde kalırken –50 yıldan az geri dönüş süresi– , katastrofik tahvillerin alt limitlerinin konu aldığı hasarlar 80 yılda bir geri dönüş süresinin altına inmemektedir. Fakat zaman içinde tahvillerin teminat noktaları da geleneksel retro teminatlarına yaklaşılmaya başlamıştır. Örneğin yakın bir geçmişte piyasaya sürülen Blue Coast tahvilinin alt limiti 80 yılda bir geri dönüş süresine sahip hasar miktarına denk gelmektedir.

Finansal enstrümanların yanı sıra, geleneksel retro korunması sağlayan şirketlerin sayısı da 2005'ten bu yana artış göstermiştir. Lancashire örneğindeki gibi "start-up" olarak tanımlanan yeni şirketler ve DE Shaw ve Aeolus Re gibi sermayesi Hedge Fonları ve özel tahviller tarafından karşılanan oluşumlara, Everest Re ve Renaissance Re gibi yerleşik reasürörler eşlik etmiştir. Benfield'in 2008 Ocak yenilemeleri raporunda "Sektöre aktarılan sermayedeki artışın, 2006 ve 2007 yılında son derece düşük seviyede kalan katastrofik hasar maliyetleriyle birleşmesi sonucu fiyatlar düşüş eğilimi göstermektedir; bu da 2008 yılında retro teminatlarının genişleyeceği ve fiyatların daha düşük seviyeye ine-

ceği anlamına gelmektedir." şeklinde bir yorumda bulunulmuştur.

Side-car'lar Bu Kadar Kısa Sürede İnişe Geçebilir mi?

Sıcak para, fırsatçı doğası gereği Katrina sonrasında hızla girdiği yüksek fiyat ve daralan teminatların hâkim olduğu retro piyasasını, şartlar yumuşamaya başlayınca aynı hızla terk etme eğilimi göstermiştir. Munich Re'den Hans Joachim Thoenes'e göre reasürans piyasasında pek çok kişi side-car'ları sermaye darlığı ve yüksek fiyatların hakim olduğu dönemlerde kapasite sorununa kısa vadede çözüm getirebilecek etkin bir araç olarak değerlendirmiştir. Bu nedenle, reasürörlerin bilançoları güçlenir, reasürans ürünlerinin fiyatları düşer ve mevcut retro kapasitesi genişlerken, bazı side-car oluşumlarının yok olması şaşırtıcı değildir.

Yaşamakta olduğumuz mali krizin öngörülemediği olması da bu kadar çok sayıda side-car'ın piyasadan çekilmesinin ana nedenlerinden birini oluşturmaktadır. Carvill'den David Sowrey açıklamasında "Monte Carlo'da sürekli bu konu konuşuluyordu. Bu durum retrosesyonları oldukça heyecanlandırmış görünüyor; side-car'ların birer birer yok olması, retro kapasitesine duyulan ihtiyacı daha da arttırırken, fiyatları yükseltecek" şeklinde bir yorum yapmıştır. Bu çer-

çevede 1 Ocak yenilemelerinde, retrosesyon fiyatlarında tahmin edildiği gibi artışa yönelik bir talep söz konusu olduğu takdirde, piyasada yenden nakit sıkışıklığı ve kapasite darlığı yaşanması söz konusu olabilecektir.

Mali kriz ve 2008 yılı hasarlarının etkileri birleştiğinde, piyasaya yeni sermaye girişi mümkün görünmemektedir. Adrian Stewart'a göre "rating şirketlerinin denetimine tabii olmayan" finansal piyasa yatırımcıları, aktardıkları sermayenin maliyeti ve daha farklı alanlarda yatırım seçeneklerini göz önünde bulundurarak, şartlarını yeniden değerlendirme eğilimi içine girmişlerdir. Öz kaynak kârlılığı açısından 2007'nin 2006'dan, 2008 yılının da –hele hele side-car'lara da yansıyan bazı hasarlar da olduğu göz önünde bulundurulursa– 2007'den daha kötü olduğu düşünüldüğünde, 2009'da kimi yatırımcıların reasürans piyasasının kendileri için uygun yatırım ortamı olmadığına karar vermeleri normal karşılanmalıdır.

Yaşanan ekonomik ortamın yansımalarının sadece side-car'larla sınırlı kalacağı düşünülmektedir. Makalenin kaleme alındığı tarihle yıl sonu arasında ihraç edilmesi beklenen yaklaşık 2 milyar dolarlık miktar da dâhil, 2008 yılı içinde piyasaya 5 milyar dolar civarında katastrofik tahvil sürüleceği öngörülmektedir. Bu miktar 2007 yılı rakamından

düşük olmasına karşın, 2006 ile aynı seviyededir. Munich Re'nin Yönetim Kurulu Başkanı Nikolaus von Bombard'ın iddiasına göre katastrofik tahvillere yönelik talep azalmamıştır; ayrıca bu tahviller diğer yatırım enstrümanları ile bağlantılı olmadıkları için mali krizden etkilenmeyeceklerdir.

Ancak Jim Bryce katastrofik tahvillerle ilgili kötü bir deneyim yaşanmamış olmasına rağmen, yatırımcıların mevcut likidite darlığında paralarını bir tahvile bağlamak istemeyeceklerini düşünmektedir. Standard and Poor's'un geçtiğimiz Eylül'de dört katastrofik tahvilin kredi notunu düşürmesi piyasanın bir bölümünde tedirginlik yaratmıştır. Kredi notu düşürülen Ajax Re, Carillion, Newton Re ve Willow Re tahvillerinin tümü takas aracıları olarak Lehman Brothers Special Financing'i kullanmışlardır. Gelişmeler karşısında yatırımcıların, özellikle de Hedge Fonların, nasıl bir tepki vereceği henüz kesin olmamakla beraber, Don Kramer iyimserliğini korumakta; Lehman'ın batması ve bazı katastrofik tahvillerin dayandığı teminatların şaibeli olmasına rağmen, sermaye piyasalarının az da olsa kapasite sağlayacağına inandığını belirtmektedir.

Sermaye Sıkıntısı

Normal şartlarda büyük bir hasar olarak değerlendirileme-

yecek Ike Kasırgası yüzünden retro maliyetlerinde bir artış olduğu takdirde, bu gelişmenin tek nedeni piyasadaki likidite darlığı olacaktır. Lloyd's Franchising Sorumlusu Rolf Tolle, AM Best'in Londra'da düzenlediği "Review and Preview" isimli toplantısında son gelişmelerin piyasayı tümenden değiştirecek bir dönem mi, yoksa geçici bir kriz mi olduğuna karar veremediğini söylerken; piyasada herkesin Ike'a ait toplam hasar tahminleri 8 milyar dolar civarında gerçekleşince şaşırıldığını; hasar çok orantısız dağıldığı için kimi reasürörler üzerinde reel etkisinin 15-20 milyar dolarlık hasarlar ölçeğinde gerçekleştiğini belirtmiştir. Tolle "Ike Fırtınası çok geniş bir alana yayıldı ve bu yüzden 4. kategori ölçeğinde hasar yarattı" şeklinde bir açıklama yapmıştır.

Ike, her ne kadar Katrina ile kıyaslanacak büyüklükte bir hasar olmasa da, eriyen sermayenin telafisinin kolay olmadığı günümüz ortamında etkisi çok daha fazla hissedilmiştir. David Sowrey'e göre mevcut ekonomik durum Katrina sonrası dönemden çok daha farklıdır. O dönemde piyasaya side-car'lar, yeni retrosesyonerler, sektörel hasar garantileri (ILW) ve Hedge Fonları aracılığıyla sermaye akmaktayken, şu anda sermaye sıkıntısıyla karşı karşıya kalmıştır. Bu durum kaçınılmaz olarak fiyatları etkileyecek ve yeni retrosesyon alter-

natiflerinin araştırılmasını gerektirecektir. Sowrey "Piyasada retrosesyon kapasitesi için yeterli sermayenin bulunup bulunamayacağı şüphelidir. Retro alıcılarının alternatif veya tamamlayıcı yapılara yönelmeleri gerekecektir; bu bağlamda katastrofik tahvillerin çözüm olabileceğini düşünmüyorum. Yüksek maliyetli olmalarının yanı sıra yapılandırılmaları çok uzun zaman almakta" diyerek devam etmiştir.

Tüm piyasanın hemfikir olduğu tek konu önümüzdeki dönemde fiyatların yükseleceğidir. Jim Bryce karşılaşılabilecek maliyetin ne kadar olacağını kestirmek için çok erken olmakla beraber, fiyatların çok daha yüksek olacağını belirtmektedir. Retro piyasasının doğası gereği artış, tüm piyasaya anında yansımaktadır. Retro alıcıları piyasadaki fiyat eğilimini daha başında fark edip hızlı davranabilirlerse, geriye dönüp bu artışı reasürans piyasasına yansıtarak, aldıkları primlere yükleme yapabileceklerdir.

Reinsurance, Kasım 2008

Çeviren: Güneş
KARAKOYUNLU