

**Tarih: Ocak 2017**

Millî Reasürans T.A.Ş.  
adına sahibi

**H. Hulki YALÇIN**

İnceleme Kurulu  
BAŞKAN

**Y. Kemal ÇUHACI**  
ÜYE

**Özlem CİVAN**  
ÜYE

**Kaan ACUN**  
ÜYE

**Muhittin KARAMAN**  
ÜYE

**Güneş KARAKOYUNLU**

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü  
**Burcu AYTEN**

Basın Yayın Koordinatörü  
**Yasemin TAHMAZ**

Dizgi  
**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

Oto Sigortalarının Geleceği.....	4
Terör Riskine Yönelik Ulusal Ölçekte Uygulamalar.....	10
İklim Değişikliğinin Toplum ve Sigorta Sektörü Üzerindeki Etkileri .....	18
İhtiyaca Özel Reasürans - Bir 2017 Trendi .....	21

## ***Reasürör Gözüyle***

*Yakın zamanda otomobil üretiminde kaydedilen teknolojik gelişmeler neticesinde, araç kullanımında yeni bir evreye girildiği ve bu teknolojiler sayesinde sürücülerin artık sürüş esnasında verdikleri kararlarda sorumluluğu daha büyük oranda kullandıkları araca aktarabilecekleri bir dönemin başladığı görülmektedir. Özellikle gelişmiş sürücü destek sistemlerinin ve ülkemizde de uygulama alanı bulacak “Akıllı Yol” uygulamalarının, trafik kazalarının azaltılmasında önemli bir rol üstlenecek olması, umut verici bir gelişme olarak değerlendirilmektedir. Bu gelişmeler ışığında, Oto sigortalarını ve Oto sigortacılarını gelecekte bekleyen fırsat ve tehditlerin değerlendirilmesi ve gerekli hazırlıkların yapılması büyük önem taşımaktadır. Dergimizin bu sayısında, Sayın Burcu Ayten, “Oto Sigortalarının Geleceği” başlıklı yazısında sözü edilen teknolojik gelişmelerin, Oto Sigortalarına yönelik bakış açısını nasıl değiştireceği ve bu anlamda sigorta şirketlerini bekleyen tehlike ve fırsatların neler olabileceği hakkında bilgiler vermektedir.*

*Terörizm, en geniş anlamda siyasi, dini, etnik veya benzeri amaçlar doğrultusunda, toplumlarda şiddet yoluyla korku, endişe ve belirsizlik iklimi yaratma girişimlerini ifade etmektedir. Terörist saldırılar, doğrudan neden oldukları can ve/veya mal kayıplarının yanı sıra, toplumda giderek derinleşen ve yaygınlaşan kaygı ve huzursuzluğa; yatırımlar, ekonomi ve ticaret içinse belirsiz ve tehlikeli bir ortama yol açmak amacındadır. Devletlerin, gerek “terörizm” tanımı içinde yer alan eylem ve sonuçların net olarak belirlenmesi, gerekse bu riskin sigorta ve reasürans sektörü tarafından üstlenilmesinde devamlılık sağlanabilmesi açısından terör teminatının kapsamı, risk transferinin şekli, uygulaması ve istisnalarına dair alt yapı ve düzenlemelerin oluşturulmasında büyük bir sorumluluk taşıdığı, hatta bazı ülkelerde örnekleri görüldüğü gibi, önemli tutarlara ulaşabilecek terör hasarlarının karşılanmasında nihai garantör rolü üstlendiği bilinmektedir. Dünya genelinde birçok ülkede, terörist saldırılar neticesinde ortaya çıkabilecek sigortalı hasarın sigorta/reasürans şirketlerinin mali bünyeleri üzerindeki yıkıcı etkisini azaltmak ve sektör tarafından sunulan terör teminatının makul maliyetlerle sürekliliğini sağlamak üzere devlet girişimiyle terör sigortası uygulamaları oluşturulduğu görülmektedir. Sayın Güneş Karakoyunlu, “Terör Riskine Yönelik Ulusal Ölçekte Uygulamalar” başlıklı yazısında terör sigortası uygulamalarına ilişkin dünya genelindeki bu örnekleri genel hatlarıyla incelemektedir.*

*Yabancı Basından Seçmeler Bölümü’nde ise, iklim değişikliğinin etkilerinin artmasına bağlı olarak oluşan teminat açığının kapatılması konusunda sigorta sektörünün üstlenebileceği rollerin değerlendirildiği bir makalenin çevirisi ile, 2017 yılı itibarıyla reasürans piyasalarında şirketlerin ihtiyaçlarına özel reasürans koruması inşa edilmeye başlanması sonucunda, reasürans şirketlerinin bu yeni eğilimden nasıl etkilendiğini ortaya koyan bir makalenin çevirisi yer almaktadır.*

## Oto Sigortalarının Geleceği

**Y**akın zamanda otomobil üretiminde kaydedilen teknolojik gelişmeler sayesinde, yeni sürücü destek teknolojilerinin araç kullanımında bir çığır açmakta olduğu şüphesizdir. Bu teknolojiler vasıtasıyla, sürücüler artık sürüş esnasında verdikleri kararlar için geçmişe oranla çok daha büyük sorumluluğu, kullandıkları araca aktarma imkânına kavuşmaktadır.

Günümüzde, şerit koruma destek sistemi (Lane Keeping Assistance System-LKAS) veya acil durum fren desteği (Brake Assist) gibi gelişmiş sürücü destek sistemleri (Advanced Driver Assistance Systems-ADAS) barındıran araçların gittikçe daha yaygın hale geldiği görülmektedir. Otomobil endüstrisindeki bu köklü atılımlar, yaşadığımız ekosistemin her geçen gün daha da hareketli bir hale geldiği gerçeği ile birleştiğinde, gerek sigorta şirketleri, gerekse otomobil üreticileri için fırsatların yanında, zorlukları da beraberinde getirmektedir.

Dünya Sağlık Örgütü, trafik kazalarının her yıl 1,2 milyon

insanın ölümüne yol açtığını, bununla birlikte ülke ekonomilerine de gayri safi milli hasılların %1'i ile %3'ü oranında ilave yük getirdiğini tahmin etmektedir. Sözü edilen maliyetler başlıca şu nedenlerden kaynaklanmaktadır:

- Yaralanan ve/veya kaza sonucunda sakat kalan insanların tedavisi,
- Kaza sonucunda zarar gören insanlarla ilgilenmek amacıyla çalışma süresini kısaltmak zorunda kalan aile bireylerinin azalan üretkenliği,
- Hasarlanan araçların yenilenmesi veya tamiri,
- Kaza soruşturması ile ilgili masraflar,
- Yol bakım masrafları. Örneğin ciddi trafik kazaları sonucunda yol altyapısında meydana gelen hasarların giderilmesi için katlanılan masraflar ile tamir ve/veya bakım esnasında katlanılan işçilik ücretleri.

Trafik kazalarının doğurduğu maliyetlerin kaynağı bu açılardan dikkate alındığında,

sigortanın rolünün hiç de azımsanacak boyutta olmadığı anlaşılmaktadır. Diğer yandan, oto sigortası primlerine ilişkin büyümenin geçtiğimiz on yılda gelişmiş ve gelişmekte olan piyasalar açısından farklı bir tablo çizdiği görülmektedir.

Gelişmekte olan piyasalarda oto sigortası primleri çok büyük oranlarda ve hızlı bir şekilde artarken, daha gelişmiş, diğer deyişle doymuş piyasalarda neredeyse durgunluk seviyesindedir. Gelişmiş ekonomilere ilişkin beklentinin ise olumlu olduğu ve bu ekonomilerde oto sigortaları primlerinin ekonomik büyüme hızıyla doğru orantılı bir toparlanma içerisine gireceği düşünülürken, gelişmekte olan piyasalarda bir miktar yavaşlama kaydedileceği, buna karşın büyüme performansının yine de gelişmiş piyasalara kıyasla daha iyi seviyede olmayı sürdüreceği tahmin edilmektedir.

Her ne kadar otomobiller son dönemde karmaşık bilgisayar ortamlarına dönüşmüş olsalar da, halen çok büyük oranda başka bir cihaz veya sisteme bağlı olmama (unconnected)

özelliklerini sürdürmektedirler. Ne var ki, bu durum otomobilleri internet bağlantısı ile donatma arzusunda olan otomobil üreticileri sayesinde artık değişmektedir.

Türkçeye “internet bağlantılı araçlar” olarak çevirebileceğimiz “connected car” terimi toplumun sözcük dağarcığında yerini almış olmasına karşın, 2014 yılında yapılan bir araştırmaya göre, toplumun sadece %15’lik bir kesiminin terimin gerçekte ne anlama geldiğinin ve buna göre, bu özelliğe sahip araçların neler yapabildiğinin farkında olduğu saptanmıştır.

Bağlantı kavramı bu araçlarda iki şekilde karşımıza çıkabilmektedir: “yerleşik bağlantı” (embedded) ve internete erişimi bulunan ancak araçla bir ilişkisi olmayan başka bir cihaz üzerinden sağlanan “kablo bağlantısı” (tethered). Araçta yerleşik bağlantı bulunması halinde bağlantı aracın içerisine yerleştirilmiş bir alıcı cihaz (receiver unit) tarafından sağlanmaktadır. Mobil telefonlarda kullanılan ön ödemeli kontör kartlarına benzer bir abonelik sistemi, bu tür otomobillerin üreticilerinin benimsediği iş modelidir.

Eğer kablo bağlantısı söz konusu ise, bu durumda araç internete üçüncü bir sistem aracılığıyla, örneğin akıllı telefonlar veya diğer elektronik cihazlar vasıtasıyla bağlanabilmektedir. Bu durumda ise, sürücünün internet erişimi için elektronik cihazın mobil veri

aktarım sistemini kullanması söz konusu olmaktadır.

Mobil telefonlar vasıtasıyla elde edilen araç bağlantısı, gerçek zamanlı navigasyon veya kullanım bazlı sigorta (usage based insurance) gibi bağlantılı diğer hizmetlere erişim imkânı sunmaktadır. Yerleşik bağlantı sayesinde, araçların içlerindeki algılayıcılar tarafından üretilen veriyi bilişim aygıtları arasında ortak bilgi paylaşımını sağlayan bulut bilişim sistemlerine (cloud computing) aktarması mümkün olmakta, böylece daha gelişmiş bağlantılı hizmetlerin, örneğin gelişmiş sürücü destek sistemlerinin, kısaltılmış adıyla “ADAS” fonksiyonunun, işlerlik kazanması için gereken bağlamsal verinin buluttan canlı şekilde alınması sağlanmaktadır.

Uzun vadede, otomobillerin, bir nesnenin elektronik çip, devreler ve nano teknolojik maddeler aracılığıyla bilgisayarlar arasında veri aktarımı yapması anlamına gelen “nesnelerin interneti”ne (internet of things-IoT) de erişim sağlaması, bu sayede araçtan araca (vehicle to vehicle-V2V) ve araçtan çevre altyapıya (vehicle to surrounding infrastructure -V2I) iletişim olanaklarını kullanabilmesi mümkün olacaktır. 2020 itibariyle, dünya genelinde satışı yapılan araçların üçte ikisinin belirli bağlantı opsiyonlarına sahip olacağı tahmin edilirken, aynı tarih itibarıyla trafiğe çıkacak internet

bağlantılı araç sayısının 260 milyona ulaşması beklenmektedir.

Eski otomobillerle kıyaslandığında, modern otomobiller yalnızca bağlantı opsiyonlarına değil, aynı zamanda akıllı olma özelliğine de sahiptir. Bu özelliğe katkı sağlayan teknolojilerden biri de gelişmiş sürücü destek sistemleridir. Gelişmiş sürücü destek sistemleri, araç sistemlerini otomatikleştirme ve uyumlu hale getirmenin yanı sıra, yol güvenliğini de artırmayı hedeflemektedir.

Piyasadaki gelişmiş sürücü destek sistemlerinin en yaygın örnekleri çarpışmayı önleme ve sürücü yardımı konularına odaklanmaktadır. Çarpışmayı önleme konusunda çarpışma uyarı sistemi (Forward Collision Warning-FCW) ve kör nokta uyarı sistemi (Blind Spot Information-BSI) ön plana çıkarken, sürücü yardımı konusunda da park yardımı (Park Assist), hız sabitleyici (Cruise Control), aktif uzun far kontrol sistemi (Automatic High Beam Control-AHBC) gibi özellikler dikkat çeken yeni teknoloji ürünleri olmaktadır.

Otomobillerin bağlantı özelliklerinin, gerçek zamanlı verinin sürücüye aktarılması özelliğinin de devreye girmesi ile, gelişmiş sürücü destek sistemlerini daha da iyileştirmesi beklenmektedir. Bu özellik piyasada “bağlantılı gelişmiş sürücü destek sistemleri” (connected ADAS) adıyla bilinmekte ve

araç kullanımı ile ilgili süreçlerin büyük bölümünün otomatik hale getirileceği ve nihayetinde sürüş eyleminin tamamen otomatik şekilde gerçekleştirileceği teknolojik gelişim evresinde kilit bir aşama olarak görülmektedir.

2020 itibarıyla Kuzey Amerika, Avrupa, Çin ve Japonya'nın küresel boyutta gelişmiş sürücü destek sistemi uygulamalarına ilişkin üretimin %92'sini elinde bulunduracağı

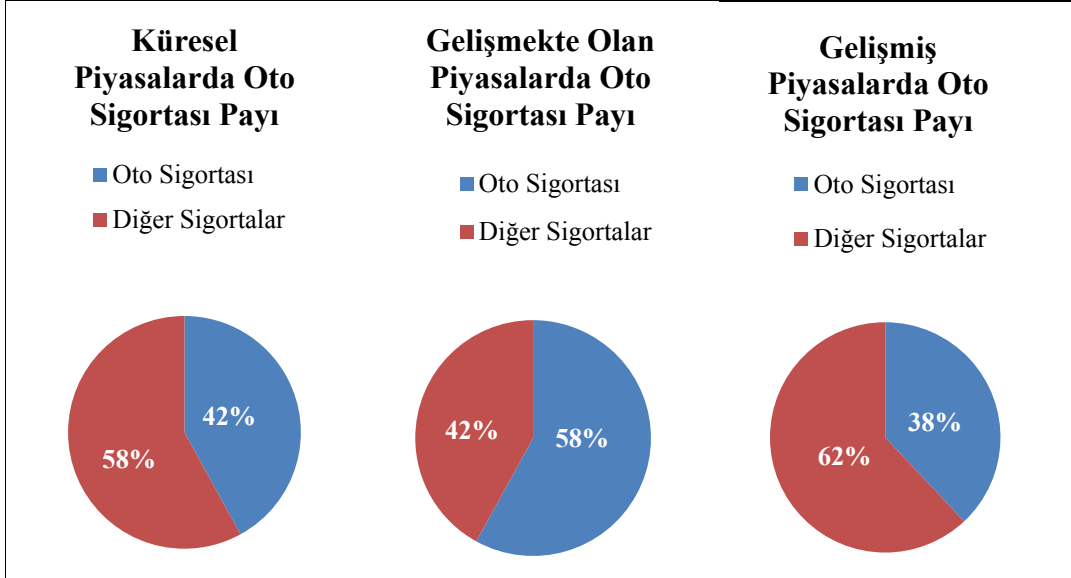
temler için para harcama arzusunda olan müşteri sayısının belirgin artış gösterdiği bilinmektedir.

### **Sigorta Piyasası İçin Fırsatlar:**

Sürücüsüz araçların katedeceği gelişim sürecinin, zamanla insan kontrolünün yerini alması beklenen otomasyon süreci ile paralel bir gelişme gösterdiğine şüphe yoktur. Sözü

esnasındaki davranışlarının sigorta şirketleri tarafından izlenmesi fikrine olumlu baktığını ortaya koymuştur. Ne var ki, sürücü davranışlarının izlenmesi, kişilerin özel hayatına müdahale anlamı taşıyabileceğinden, özellikle mevzuat açısından üzerinde hassasiyetle durulması gereken bir konudur.

Son dönemde piyasada telematik ve kullanım bazlı sigorta ürünlerinin satın alınmasında



ve yine bu ülkelerin bu sistemlerin üretiminden elde edilecek cironun %93'üne sahip olacağı tahmin edilmektedir.

Gelişmiş sürücü destek sistemlerine yönelik müşteri ilgisi de yine artış gösteren bir başka konu olmaktadır. Avrupa, Amerika Birleşik Devletleri ve Çin'de gelişmiş sürücü destek sistemlerine yönelik müşteri ilgisinin ve bu sis-

tilen gelişim, teknik yeterliklerin geliştirilmesinde elde edilecek başarıya ne kadar bağlı ise, otomatik sürüş özelliklerinin sürücülere sağlayacağı konforun ne oranda olacağı konusuna da bir o kadar bağlıdır.

Yapılan bir araştırma, sürücülerin %65'inin, karşılığında prim indirimi elde edeceklerini bilmeleri nedeniyle, sürüş

artış olacağına dair birtakım sinyaller varsa da, araç bağlantısının sigorta sektörüne yapacağı etkilerin büyüklüğünü tam olarak tahmin etmek güçtür. Bireysel ve kurumsal oto sigortası alanında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin büyük bir bölümü, en azından önümüzdeki on yılda piyasada sözü edilen konularla ilgili büyük bir değişim olmasını

beklemediklerini ifade etmektedirler.

Sigorta şirketlerinin yöneticileri, nesnelerin internetinin (internet of things -IoT) şirketlerinin geleceğe bakışını şekillendirmede başvuracakları önemli bir faktör olduğunu düşünmektedir. Yöneticilerin en az dörtte biri ise yaratılacak etkinin ne olacağı hakkında fikir bildirmek için erken olduğunu dile getirmektedir.

Belirsizlik olmasına karşın, hiçbir şey yapmadan beklemenin de sürdürülebilir bir yaklaşım olmadığı, dolayısıyla sigorta şirketlerinin, verilerin yönettiği bir sigorta çağında başarılı olmak amacıyla, stratejik kararlarını şimdiden almaları gerektiği vurgulanmaktadır. İş modellerini adapte ederken gecikmeler yaşamaları, sigorta şirketlerinin büyük veri işleme ve analitik konularında aktif olan ilişkili sektörlerle veya yazılım odaklı şirketlerle rekabet etmekte zorlanmaları ihtimalini doğurabilecektir.

Bazı araştırmacılar, yeniliklerin adapte edilmesi sürecinin geçmişte çok daha uzun zaman aldığını, ancak günümüzde dijital alanda katedilen gelişmeler sayesinde dönüşüm sürecinin nispeten kısaldığını ifade etmektedir.

Sigorta şirketlerine sözü edilen alanlarda rakip olabilecek şirketlerin listesi oldukça uzundur. Bu liste, kurulu veya gelişmekte olan yazılım ve bilişim şirketleri de dahil,

geleneksel oto yedek parça üreticilerine kadar, oldukça geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır. Otomobil üreticilerinin, ellerinde bulundurdukları veriyi sigorta şirketleri ile paylaşmak yerine, kendi düzenleyecekleri poliçeler için kullanmak istemeleri, sigorta şirketlerinin karşılaşmak durumunda kalacakları rekabet olgusuna güzel bir örnektir.

Yapılan bir araştırmanın sonuçlarına göre, sigorta şirketlerinin %58'i orijinal cihaz üreticilerinin oto sigortalarının başlıca dağıtım kanalı haline dönüşeceğine inanırken, sigorta şirketlerinin %40'ı köklü teknoloji firmalarının sigortanın yeni dağıtım kanalları arasında yerini alacağını düşünmektedir.

Araç bağlantısında kaydedilen gelişmeler açısından, sigorta şirketleri için ortaya çıkmış en önemli fırsat, kullanım bazlı sigortadır. Sigortalıların araçlarını ne sıklıkta, nerede ve nasıl kullandıklarını temel alan bu ürün, sigorta şirketlerinin riskleri çok daha doğru şekilde fiyatlamasını sağlamakta, bu sayede de daha az risk oluşturan sigortalıların daha düşük primlere kavuşmasının önünü açmaktadır.

Diğer yandan, sigortacılar için bu alandaki fırsatlar araç içi ile de sınırlı kalmamaktadır. Sigorta şirketleri, araçtan elde edilen verinin akıllı telefonlar veya toplu taşıma sistemleri gibi kaynaklardan gelen bilgi ile birleştirilmesi

sonucunda, sürücünün yalnız sürüş esnasında değil, hareket halinde olduğu tüm zamanlar boyunca benimsediği davranışlarla ilgili bilgi sahibi olabilmektedir. Bu sayede, yalnız sürüş anına ilişkin olarak değil, diğer tüm zamanları kapsayacak çok daha kapsamlı sigorta ürünlerinin geliştirilmesi mümkün olabilecektir.

Bağlantılı araç (connected car) sayısındaki artış, oto sigortalarının satışına yönelik farklı dağıtım kanallarının doğmasına ve hatta farklı sigorta ürünlerinin çapraz satışına olanak tanımaktadır. Araç içi telematik sistemler üzerine yoğunlaşmak suretiyle, sigorta şirketlerinin müşterileri ile ilgili daha derinlemesine bilgi edinmeleri ve bu sayede gerek çapraz satış ürünlerini, gerekse de tamamlayıcı diğer ürünlerin satışını arttırmaları mümkün olabilecektir. Buna ek olarak, son dönemde otomobil üreticilerinin sigorta dağıtım kanallarından biri haline dönüşmeye yönelik özel bir ilgi duyduğunu da ifade etmek gerekmektedir.

Otomobil üreticileri, araç içerisindeki telematik cihazlar vasıtasıyla, sürücü ve araç ile ilgili bilginin toplandığı merkez konumunda olduklarından, bu konumlarının kendilerine, gerek sigorta dağıtım faaliyetleri, gerekse de elde ettikleri verinin sigorta şirketlerine satılması ile ilgili mükemmel fırsatlar sunduğunun bilincindedirler. Bazı otomobil üreticileri

ise, otomobillerini telematik cihazlarla donatırken sigorta şirketleriyle bizzat iş birliği içinde hareket etmektedirler.

Araçlardaki bağlantı opsiyonları, sigorta şirketlerine riskleri elde edilen veriler üzerinden daha doğru fiyatlandırılmaları için olanaklar sunarken, bir yandan da sigorta poliçelerinin sunduğu hizmetlerin sağlanmasını kolaylaştırmaktadır. Sözü edilen telematik sistemler sayesinde, sigorta şirketleri, müşterilerine, çalınan araçları izleme, otomatik acil durum çağrısı yapabilme, araç tanıma, arıza bildirimini, yakıt verimliliği, güvenli sürüş bilgileri ve benzeri konularda da hizmetler sunabilmektedirler. Sigorta ürünlerinin sahip olduğu bu tür özellikler, bir sigorta şirketinin diğerlerinden ayrışmasına olanak tanımakta ve böylece müşterilerin hizmet aldıkları şirkete sadık kalmasında etkili rol oynamaktadır.

Yeni teknolojiler sonucunda, sahte sigorta hasarlarında düşüş kaydedilmesi ve hasar elleçleme süreçlerinin etkin hale getirilmesi ile elde edileceği düşünülen maliyet avantajı, şirketler arasındaki olası rekabete karşın teknik karlılığı besleyecek bir unsur olarak görülmektedir.

Araç bağlantı özellikleri, sürücü destek teknolojileri ve otomatik sürüş özelliğinin yol güvenliği konusuna da katkı sağlaması beklenmektedir. Özellikle, araçtan araca veya araçtan çevre altyapıya

veri aktarımı özelliği sayesinde, sürücülerin normal şartlarda farkında olmayacakları olası tehlikeler hakkında önceden uyarılabilecek olmaları, tehlikenin kaçınmalarına olanak sağlayacaktır.

Araç bağlantısının ve gelişmiş sürücü destek sistemlerinin sigorta şirketlerinin hasar beklentisine yapacağı olumlu katkı sonucunda, sigortalılara yansıtılan primlerde de indirim sağlanması beklenmektedir. Yapılan bir araştırmanın sonucuna göre, sigorta şirketi yöneticilerinin %45'i, sürücüsüz araçların bireysel oto sigortalarının primlerini düşürmeye yönelik bir etki yaratacağını düşünmektedir. Ne var ki, sigorta şirketleri otomasyonun getireceği öngörülemez yeni büyük hasarlar konusunda yine de temkinli olmaya devam etmelidirler.

Hareket eden bir aracın büyük miktarlarda veri üretmekte olduğu şüphesizdir. Söz edilen verinin yerleşik bağlantı sistemleri ile veya akıllı telefonlar aracılığıyla toplanıp toplanmadığı, telematik veya kullanım bazlı sigorta programlarının henüz tam gelişmiş aşamada olmadığı gerçeğini değiştirmemektedir. Ne var ki, bu sistemler, tam gelişmemiş halleri ile bile, kaza esnasındaki zaman, sürüş hızı ve ani fren konuları gibi kısıtlı bir alanda analiz yapılmasını olanaklı kılmaktadır.

Sonuç olarak, Oto Sigortaları, gelişen teknoloji ürünleri

sayesinde bir dönüşüm evresine girmiş bulunmaktadır. Araç bağlantı özelliklerinin ve gelişmiş sürücü destek sistemlerinin uzun vadede maruz kalınan riski azaltacağı ve bu sayede de trafik kazalarının büyük ölçüde önüne geçileceği düşünülmektedir. Ülkemizde de hayata geçirilmesi öngörülen Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemi ile;

- Tüm yolların fiber optik altyapı ile internete bağlanması,
- İşaret ve tabelaların akıllı hale getirilmesi,
- Araç içinde sürücüyü hata yaptığında uyarı veren akıllı sistemlerin getirilmesi,
- Kara kutu özelliğinin zorunlu hale getirilmesi,
- Her ilde Trafik Yönetim Merkezleri kurulması ve bunun sonucunda karayolu üzerindeki kameralar ve algılayıcılar tarafından toplanan bilgilerin bu merkezlere iletilmesi, bu bilgilerin sürücülerle ve yolcularla paylaşılması,
- Bir yolda yapım çalışması veya sürücünün uyarılması gereken bir durum olduğunda bu uyarıların değişebilen levhalar üzerinden mesaj işaretleriyle sürücülerle paylaşılması,
- Şehir içi ulaşımda araç yoğunluğuna göre trafik sinyalizasyonunu düzenleyen akıllı kavşak kontrol sistemleri ile trafik akışının hızlandırılması,

- Araçlar için “e-call” cihazı zorunluluğu getirilmesi ve bu cihaz sayesinde olası bir kaza durumunda olay yeri bilgisinin acil durum ekiplerine gönderilmesi,
- Mobil uygulamaların yaygınlaştırılması ve sürücünün evden çıkmadan önce kullanılacağı güzergaha dair trafik yoğunluğu, kaza, yol onarımı-bakımı, hava durumu ve benzeri bilgileri edinebilmesi,
- Sürücüyü destekleyen araç içi kontrol ve güvenlik sistemlerinin belirlenip, bunlardan hangilerinin piyasaya

yeni girecek araçlarda zorunlu hale getirileceğinin tespit edilmesi hedeflenmektedir.

Değişen ve gelişen teknolojiler ışığında, sadece dünyanın gelişmiş ülkelerinde değil, ülkemizde de “akıllı yol”, “akıllı otomobil” kavramlarına yönelik yeni atılımlar içinde olunması, elbette ki, son derece memnuniyet vericidir. Tüm bu gelişmeler, meydana gelen trafik kazalarının tamamen önüne geçemese de kaza sayısının ve şiddetinin azaltılmasında bir rol oynayacak olması dahi

ülkemiz için önemli bir adımdır. Bu aşamadan sonra, sözü edilen teknoloji ürünlerinden, sigortalıya daha geniş bir yelpazede farklı sigorta ürünleri sunulması ve sigorta fiyatının tespitinde düşük riskli sigortalıların, yüksek riskli sigortalılardan ayrıştırılması konularında faydalanılması görevi sigorta şirketlerine düşmektedir.

**Burcu AYTEN**  
**Millî Reasürans T.A.Ş.**



## *Terör Riskine Yönelik Ulusal Ölçekte Uygulamalar*

**T**erörizm en geniş anlamda siyasi, dini, etnik veya benzeri amaçlar doğrultusunda, toplumlarda şiddet yoluyla korku, endişe ve belirsizlik iklimi yaratma girişimlerini ifade etmektedir. Terörist saldırılar doğrudan neden oldukları can ve/veya mal kayıplarının yanı sıra, gelecekte benzer eylemlerin olasılığını da içerdiğinden toplum katmanlarında giderek derinleşen ve yaygınlaşan kaygı, huzursuzluğa; yatırımlar, ekonomi ve ticaret için belirsiz ve tehlikeli bir ortama yol açmaktadır.

Terör riski günümüzde ulaşım ve iletişim araçlarının hızlı gelişimi, yeni silahlar ve teçhizatın geliştirilmesini sağlayan teknolojik imkânların artması, terör örgütleri arasındaki istihbarat, eğitim, lojistik, finansman ve eylem yöntemleri konusunda organik bağların ve işbirliğinin giderek güç kazanması nedeniyle uluslararası nitelik kazanarak küresel bir tehdit haline gelmiştir.

Özellikle son yıllarda yaşanan gelişmeler, terör eylemlerinin en güçlü devletlerin en sağlam güvenlik sistemlerini bile aşabildiğini, sadece askeri tedbirlerle önüne geçilemeyecek, sınırlar ötesi bir olgu haline geldiğini ve jeopolitik risk taşıyan veya taşımasının hiçbir ülkenin bu tehditten muaf olmadığını göstermektedir.

Küresel terör, “seçilmiş hedef” ve “sınırlı şiddet” içeren saldırılardan, “rastgele hedeflere” yönelik “sınırsız şiddet” taşıyan, kimi zaman kimyasal, biyolojik, radyoaktif veya nükleer yöntemlerin de söz konusu olabileceği kitlesel tahribat eylemlerine, siber saldırılara veya orta ölçekli ancak belirli bir bölge veya toplum kesimini sıklıkta etkileyen eylemlere doğru evrilmektedir. Değişen dünya dengeleri ve uluslararası ilişkilerdeki farklılaşmalar da göz önünde bulundurulduğunda, terör hasarlarının neden olabileceği insani ve maddi kayıpların boyutunun ülke ekonomileri ve sigortacılık

sektörü üzerinde yıkıcı etkisi olabileceği görülmektedir.

Bu noktada devletlerin rolü, saldırıları engellemek veya etkilerini azaltacak önlemler almakla sınırlı kalmamaktadır; terör saldırıları sonucu ortaya çıkabilecek maddi zararın vatandaşlara ve ekonomiye etkisinin, ulusal ve/veya uluslararası finansal kurum, enstrüman veya kaynaklar kullanılarak telafi edilebilmesi için gerekli alt yapı, yasal ve idari düzenlemelerin sağlanması da büyük önem kazanmaktadır.

Terörizm, doğası gereği çok boyutlu, frekans ve şiddeti açısından yüksek oranda belirsizlik taşıyan bir olgudur. Dolayısıyla devletler, gerek “terörizm” tanımı içinde yer alan eylem ve sonuçların net olarak belirlenmesi, gerekse bu riskin sigorta ve reasürans sektörünce teminat altına alınmasında devamlılık sağlanabilmesi açısından terör teminatının kapsamı, risk transferinin şekli, uygulaması ve istisnalarına dair alt yapı ve düzenlemelerin

sağlanmasında büyük sorumluluk taşımakta, hatta bazı ülkelerde görüldüğü gibi, önemli tutarlara ulaşabilecek terör hasarlarının karşılanmasında nihai garantör “last resort” rolü üstlenmektedir.

OECD bünyesinde oluşturulmuş “Uluslararası Terör Riski Sigortaları Platformu” (OECD International Platform on Terrorism Risk Insurance) tarafından yayımlanan rapora göre, 34 OECD üyesi ülkenin 10’unda terör riskine bağlı hasarların finansmanında devletin aktif şekilde yer aldığı; uygulama açısından ülkelerin özel şartlarına göre farklılıklara rağmen, bu ülkelerin 9’unda kamu ve özel sektör ortaklığına dayalı bir sistem olduğu görülmektedir.

Dünya genelinde de birçok ülkede, ulusal ekonomiyi korumak amacıyla terörist saldırılar neticesinde ortaya çıkabilecek ekonomik zararın sigorta/reasürans şirketlerinin mali bünyeleri üzerindeki yıkıcı etkisini azaltmak ve bu sektör tarafından sunulan terör teminatının makul maliyetlerle sürekliliğini sağlamak üzere devlet girişimiyle terör sigortası programları oluşturulduğu ve devletlerin ellerinde buldukları yasal ve idari yetkiler ve mali kaynaklar sayesinde terör riskine karşı dayanışmanın önemli bir parçası olarak rol üstlendikleri görülmektedir.

Kimi ülkelerde terör teminatı ağırlıklı olarak Mal Sigor-

tarları poliçelerine ek bir prim karşılığında otomatik olarak dâhil edilerek zorunlu hale getirilmiştir. Böylece terör riski sektörün geneline paylaştırılırken, ödenecek prim görece sınırlı seviyede tutulmaktadır. Bazı ülkelerde ise mevcut primler üzerinden belirli bir vergi alınmak suretiyle terörist eylemler sonucu ortaya çıkabilecek hasarlara karşı bir fon oluşturulmuştur. Bu sayede terör riski için özel bir rezerv ayrılmış olup, hem sigorta/reasürans sektörünün, hem de devletin büyük belirsizlik taşıyan terör hasarlarına karşı hazırlıklı olması sağlanabilmiştir. Bir diğer uygulama ise, devlet ve/veya özel sektörden oluşan temsilciler tarafından yönetilen Terör Havuzlarıdır. Bu uygulamada terör riskinin kademeli olarak paylaştırılması “multi-layered approach” öngörülmektedir. Terör hasarlarıyla ilgili yükümlülüklerin belli bir oranı, hasarı engellemek veya azaltmaya yönelik gerekli önlemlerin etkin şekilde alınmasını da teşvik etmek amacıyla sigortalılarca üstlenilmekte; poliçe sahiplerinin sorumluluğunda kalan kısmı (deductible-tenzili muafiyet) takiben, belli bir ölçüye kadar sigorta şirketlerine aktarıldıktan sonra, yine sigorta şirketlerinin katılımıyla oluşturulmuş Terör Havuzu tarafından kabul edilmekte ve havuz üyelerine dağıtılmaktadır. Bu sayede riskin sektör geneline, sektörün mali dengesini bozmayacak

şekilde dağılımı söz konusu olmaktadır. Havuzun sağladığı teminatı aşan tutarlar ise reasürans şirketleri, küresel piyasalar ve/veya devlet tarafından karşılanmaktadır.

Söz konusu uygulamaların büyük bir kısmı 11 Eylül 2001 saldırıları sonucu terör teminatının neredeyse sağlanamaz duruma geldiği dönemde gündeme gelmiştir. Ancak tarihinde siyasi şiddet olayları süregelen birkaç ülkede benzer oluşumların bu dönem öncesinde de mevcut olduğu bilinmektedir.

Arka sayfadaki tabloda, terör riskleri için 23 ülkede oluşturulmuş havuz veya reasürans sistemi özetlenmektedir. Diğer ülkelerde terör riskine ilişkin sorumluluklar yerel ve uluslararası sigorta ve reasürans piyasalarının sağlanan çözümlerle karşılanmaktadır.

Tabloda yer alan programlardan ortak kriterlere sahip 16’sı detaylı şekilde incelendiğinde, Avustralya, Belçika, Danimarka, Fransa, Almanya, Hollanda, İngiltere ve ABD’deki uygulamalarda terör riskinin devlet ve özel sektör (yerel ve uluslararası sigorta/reasürans şirketleri) tarafından paylaşıldığı, İsrail ve İspanya’da tamamen devlet tarafından üstlenildiği, Avusturya, Bahreyn, Hindistan, Rusya, İsviçre ve Güney Afrika’da ise devletin programın oluşturulması ve gerekli yasal ve idari alt yapının sağlanması dışında, riskin paylaşılması aşamasında

**Tablo: Terör Riskleri İçin Oluşturulmuş Havuz veya Reasürans Sistemine Sahip 23 Ülke, Mevcut Program, Kuruluş Tarihi ve Katılım Şekilleri**

Ülke	Terör Havuzu veya Reasürans Mekanizması	Kuruluş Tarihi	Sigortalı Katılımı
<b>ABD</b>	Terrorism Risk Insurance Program Reauthorization Act of 2015(TRIPRA)	2002	Tercihe Bağlı
<b>Almanya</b>	Extremus Versicherungs-AG	2002	Tercihe Bağlı
<b>Avustralya</b>	Australian Reinsurance Pool Corporation (ARPC)	2003	Tercihe Bağlı
<b>Avusturya</b>	Österreichischer Versicherungspool zur Deckung von Terrorrisiken (the Austrian Terrorpool)	2002	Tercihe Bağlı
<b>Bahreyn</b>	Arab War Risks Insurance Syndicate (AWRIS)	1981	Tercihe Bağlı
<b>Belçika</b>	Terrorism Reinsurance & Insurance Pool (TRIP)	2007	Mal Sigortalarında Büyük Riskler İçin Tercihe Bağlı
<b>Danimarka</b>	Danish Terrorism Insurance Scheme	2010	Tercihe Bağlı
<b>Endonezya</b>	Indonesian Terrorism Insurance Pool (MARIEN)	2001	Tercihe Bağlı
<b>Finlandiya</b>	Finnish Terrorism Pool	2008	Tercihe Bağlı
<b>Fransa</b>	Gestion de l'Assurance et de la Réassurance des risques Attentats et actes de Terrorisme (GAREAT)	2002	Zorunlu
<b>Güney Afrika</b>	South African Special Risk Insurance Association (SASRIA)	1979	Tercihe Bağlı
<b>Hindistan</b>	Indian Market Terrorism Risk Insurance Pool (IMTRIP)	2002	Tercihe Bağlı
<b>Hollanda</b>	Nederlands Herverzekeringsmaatschappij voor Terrorisemeschaden (NHT)	2003	Tercihe Bağlı
<b>Hong Kong-Çin</b>	The Motor Insurance Bureau (MIB)	2002	Tercihe Bağlı
<b>İsrail</b>	The Victims of Hostile Actions (Pensions) Law and the Property Tax and Compensation Fund Law	1970 1961	Zorunlu
<b>İngiltere</b>	Pool Reinsurance Company (POOL RE)	1993	Tercihe Bağlı
<b>İspanya</b>	Consortio de Compensación de Seguros (CCS)	1941	Zorunlu
<b>İsviçre</b>	Terrorism reinsurance Facility	2003	Tercihe Bağlı
<b>Kuzey İrlanda</b>	Critical Damage Compensation Scheme Northern Ireland	1972	Tercihe Bağlı
<b>Namibya</b>	Namibia Special Risk Insurance Association (NASRIA)	1987	Tercihe Bağlı
<b>Rusya</b>	Russian Anti-Terrorism Insurance Pool (RATIP)	2001	Tercihe Bağlı
<b>Sri Lanka</b>	Strike, Riot, Civil Commotion and Terrorism Fund - Government	1987	Tercihe Bağlı
<b>Tayvan</b>	Taiwan Terrorism Insurance Pool	2004	Tercihe Bağlı

*Kaynaklar:*

*2016 Terrorism Risk Insurance Report. (2016, Temmuz) Insights, Marsh  
http://www.oecd.org/daf/fin/insurance/terrorism-risk-insurance.htm*

herhangi bir rolü olmadığı görülmektedir.

Terör riskinin aşamalı olarak poliçe sahipleri, sigorta şirketleri, program kapsamında biriken rezervler veya fonlar, reasürans şirketleri ve en nihayet devlet tarafından paylaşıldığı kademeli programların ilk aşamasında genel olarak sigorta piyasası devreye girmektedir. Sigorta şirketleri, terör hasarlarının sigortalının üstlendiği bölümünü aşan miktarının önceden belirlenmiş toplam sektörel hasar tutarına veya her bir sigorta şirketi için öngörülmuş farklı seviyelerdeki üst limitlere ulaşılan kadarki bölümünden sorumlu olup, söz konusu limitler ülkelerin özel koşullarına ve sigorta sektörünün mali gücüne bağlı olarak ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir.

Ara kademeler program kapsamında birikmiş rezervler veya fonlar ile özel sektör tarafından sağlanan reasürans teminatı veya bazı örneklerde bu iki kaynağın birleştirildiği bir mekanizmadan oluşmaktadır. Kullanılacak rezervler ve/veya reasürans korumasının temini, genel olarak programa veya terör havuzuna katılan sigorta şirketlerince yapılan prim ödemeleriyle oluşturulan fon tarafından sağlanmaktadır. Detaylı olarak incelenen örneklerden Avustralya ve İngiltere’de program rezervleri ve reasüransın aynı kademe içinde kullanıldığı; program rezervlerinin bir kısmının alınacak

reasürans teminatının alt limiti olarak devreye girdiği, takiben reasürans programı teminatının kullanıldığı ve teminatın aşıldığı durumlarda rezervlerin geri kalanının tahsis edildiği görülmektedir. Öte yandan Belçika, Fransa, Almanya ve Hollanda’daki uygulamalarda, ara kademe terör riskinin tamamı programdan reasürans teminatına aktarılmaktadır. ABD’deki TRIPRA Programında ise, reasürans teminatı ara kademe içinde tanımlanan mekanizmada yer almamaktadır. Programda 120 milyon ABD Doları ile 100 milyar ABD Doları aralığında kalan sektörel terör hasarlarını kapsayan ara kademe, sigorta şirketlerinin bir önceki yıl içindeki kazanılmış primlerinin % 20’sine tekabül eden alt limiti aşan tutarların sigorta şirketleri ve federal hükümetçe % 16-% 84 oranında (2016 yılı için) paylaştırıldığı bir mekanizma söz konusudur. Dolayısıyla sigorta şirketleri terör hasarlarının öngörülen alt limite kadar olan bölümünün yanı sıra, devlet ile koasürans yapılan bölümünden de sorumludur. Ancak sigorta şirketleri, yükledikleri risklerin bir kısmını reasürans yoluyla uluslararası piyasalara devretme serbestisine sahiptir.

Son aşamada ise, mevcut kademelerin tüketilmesi durumunda sektöre mali destek sağlanması amacıyla devletin garantör rolü üstlendiği görülmektedir. Ulusal terör riski

programlarında devletin katkısı, mahiyet ve tutar olarak ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. ABD, Avustralya, Belçika, Danimarka, Almanya ve Hollanda’da devlet, önceden belirlenmiş bir tutar ile sınırlı sorumluluğa sahipken; Fransa’da nihai garantör olarak sınırsız sorumluluk taşımaktadır. İngiltere’deki terör programı da sınırsız devlet kredisi kullanma hakkına sahiptir; ancak bu krediyi programa fon sağlayan şirketlerden ileride tahsil edeceği prim gelirleri vasıtasıyla geri ödemekle yükümlüdür.

Kendilerine özgü siyasi riskler nedeniyle benzer uygulamaları 11 Eylül 2001 terör saldırılarının çok daha öncesinde geliştirmiş olan İspanya ve İsrail’de ise devlet, miktarı ne olursa olsun, tüm terör hasarlarını üstlenmektedir. İspanya’da Ekonomi ve Rekabet Bakanlığına bağlı bir kamu kuruluşu tarafından yönetilen program kapsamında, sigorta şirketleri olağan riskler ve terör ve doğal afet içeren olağanüstü teminatlar için ayrı prim tahsil etmekte ve olağanüstü riskler için alınan primleri söz konusu programa devretmektedir. Sigorta sektörü olağan riskler için teminat vermekteyken; olağanüstü risklere ilişkin primler ileriki dönemlerde ortaya çıkabilecek terör ve doğal afet hasarlarının karşılanması amacıyla oluşturulmuş fonda biriktirilmekte, böylece sigorta şirketleri söz konusu hasarlarla

ilgili herhangi bir sorumluluk taşımamaktadırlar. Biriktirilen fonun tükenmesi durumunda, devlet nihai garantör olarak devreye girmektedir.

İsrail’de ise Maliye Bakanlığına bağlı bir kamu kurumu, vergi daireleri aracılığıyla emlak vergisi ve diğer vergiler üzerinden bir tazminat fonu oluşturmak suretiyle terör hasarlarını tazmin etmekle yükümlüdür. Herhangi bir terör saldırısı sonucunda mal sahiplerinin uğradığı zarar, devlet tarafından görevlendirilmiş eksperler tarafından belirlenerek tazminat tutarları hesaplanmakta; söz konusu hasarlara ilişkin tüm mali sorumluluk, birikmiş fonlar da kullanılarak İsrail Devleti tarafından karşılanmaktadır.

Devletin ilgili terör programının oluşturulması ve gerekli yasal ve idari alt yapının sağlanması dışında herhangi bir rol üstlenmediği ülkeler arasında program yapısı ve işleyişi açısından büyük farklılıklar görülmektedir. Hindistan

ve Güney Afrika gibi bazı ülkelerde terör hasarları sigorta şirketleri, program veya uygulama kapsamında biriken rezervler veya fonlar ve reasürans şirketlerinin rol aldığı kademel bir yapı tarafından üstlenilmekte, ancak program bir kamu kurumu tarafından yönetilmektedir. Hindistan’da sigorta şirketleri terör havuzuna üye olmak için belirli bir prim ödemekte ve havuzun sağladığı teminat ancak üye şirketlerce üstlenilen alt limit aşıldıktan sonra devreye girmektedir. Ayrıca program yöneticisi tarafından oluşturulan terör tarifi devlet tarafından onaylanmaktadır.

Avusturya, Bahreyn, Rusya ve İsviçre gibi ülkelerde ise sigorta şirketleri kendi aralarında bir üst yapı oluşturarak terör hasarlarını ortak bir havuz kapsamında, devletin mali veya idari desteği olmaksızın tazmin etme yoluna gitmektedirler. Avusturya ve Rusya’daki terör havuzları bu ülkelerdeki sigorta birlikleri

tarafından yönetilmektedir.

Aşağıdaki tablolarda, sözü geçen uygulamalarla ilgili ortak kriterler çerçevesinde detaylı verilere yer verilmektedir.

Teknoloji, ulaşım ve iletişimdeki gelişmelerin yanı sıra, değişen dünya dengeleri ve uluslararası ilişkilerdeki farklılaşmalarına paralel olarak, hedef, yöntem ve eylemleri hızla değişiklik gösterebilen ve büyük belirsizlik taşıyan küresel terörizm tehdidi karşısında devletlerin, yalnızca siyaset ve güvenlik alanlarında değil, ekonomik olarak da hazırlıklı olması büyük önem taşımaktadır. Ortaya çıkabilecek kayıpların yıkıcı etkilerinin ülke ekonomileri ve sigortacılık sektörü için azaltılması yönünde alınan tedbirler, mevcut mekanizmaların mümkün olduğu kadar esnek bir yapıya sahip olması ve güncel dinamiklere göre sıklıkla gözden geçirilmesi, sistemlerin etkinliğini şüphesiz artıracaktır.

# REASÜRÖR

Ülke	Avustralya	Belçika	Danimarka	Fransa	Almanya	Hollanda	İngiltere	ABD
Program Adı	Australian Reinsurance Pool Corporation	Terrorism Reinsurance and Insurance Pool	Terrorism Insurance Pool for Non-Life Insurance "	Gestion de L' Assurance et de la Reassurance de Risques Attentats et Actes de Terrorisme	"Extremus Versicherung AG"	Nederlandse Hervetzekerings-maatschappij voor Terrorismesch aden N.V.	"Pool Reinsurance Company Ltd."	Terrorism Risk Insurance Program
Kuruluş Yılı	2003	2008	2010	2002	2002	2003	1993	2002
Hasar Geçmiş	Var	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Var	Yok
Fonlama	Primler, ücret, Devletin ödediği tazminatın ek primle tazmini (recoupment)	Primler ve ücretler	Primler, ücretler ve vergiler	Primler ve ücretler	Primler ve ücretler	Primler	Primler ve krediler	Primler, Devletin ödediği tazminatın ek primle tazmini (recoupment)
Devlet Desteği	Sınırlı	Sınırlı	Sınırlı	Sınırsız	Sınırlı	Sınırlı	Kredi Limiti	Sınırlı
Sigortacının Programına İştiraki	İsteğe bağlı	İsteğe bağlı	Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik teminat veren sigortacılar için zorunlu, diğerleri için isteğe bağlı	İsteğe bağlı	İsteğe bağlı	İsteğe bağlı	İsteğe bağlı	Zorunlu
Programın Yönetimi	Devlet	Özel	Devlet	Özel	Özel	Özel	Özel	Devlet
Reasürans Piyasaları	Dahil	Dahil	Dahil	Dahil	Dahil	Dahil	Dahil	Hariç
Teminat Tutarı (ABD Doları)	8.9 Milyar	1.2 Milyar	2 Milyar	2.8 Milyar üzeri sınırsız teminat	12.7 Milyar	1.2 Milyar	7.8 Milyar üzeri sınırsız kredi	100 Milyar
Finansal Devlet Katkısı	Geçici	Daimi	Geçici	Geçici	Geçici	Geçici	Daimi	Geçici
Teminat Verilen Riskler	Ticari, sinai riskler, inşaat teminatları ve tarıma bağlı kar kaybı teminatı	Belçika'daki mal sigortaları	Yalnızca Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik teröre mal, bina, muhteviyat, kar kaybı, motorlu taşıt, tren ve gemi teminatı	Tüm mal sigortaları ve kar kaybı teminatı	Ticari ve Sinai riskler için maddi hasar ve kar kaybı teminatı	Mal, hayat, sağlık ve cenaze masrafları teminatı	Ticari riskler için mal, kaza, işveren mesuliyet teminatı	Ticari riskler için mal, kaza, işveren mesuliyet teminatı
Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik Teminat	Biyolojik ve Kimyasal dahil	Bakteriyolojik, Kimyasal ve Radyolojik dahil	Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik dahil	Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik dahil	Hariç	Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik dahil	Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik dahil	Eğer sigorta sözleşmesinde teminat verildiyse Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik dahil

# REASÜRÖR

Ülke	Avusturya	Bahreyn	Hindistan	Rusya	İsviçre	Güney Afrika
<b>Program Adı</b>	Österreichische her Versicherungspool zur Deckung von Terrorrisiken	Arab War Risks Insurance Syndicate	Indian Market Terrorism Risk Insurance Pool	Russian Anti Terrorism Insurance Pool	Swiss Insurance Association	South African Special Risk Insurance Association
<b>Kuruluş Yılı</b>	2002	1980	2002	2001	2003	1979
<b>Hasar Geçmişi</b>	Yok	Veri mevcut değil	Var	Var	Yok	Var
<b>Fonlama</b>	Primler	Primler	Primler	Primler	Primler	Primler ve ücretler
<b>Devlet Desteği</b>	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok	Yok
<b>Şigortacının Programa İştiraki</b>	İsteğe bağlı	İsteğe bağlı	Zorunlu	İsteğe bağlı	İsteğe bağlı	İsteğe bağlı
<b>Programın Yönetimi</b>	Devlet	Özel	Devlet	Özel	Devlet	Devlet
<b>Reasürans Piyasaları</b>	Dahil	Dahil	Dahil	Hariç	Dahil	Dahil
<b>Teminat Tutarı (ABD Doları)</b>	240 Milyon	Veri mevcut değil	Veri mevcut değil	89 Milyon	73 Milyon	278 Milyon
<b>Finansal Devlet Katkısı</b>	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil	Daimi
<b>Teminatı Verilen Riskler</b>	Mal Sigortaları	Sabotaj ve terör riskleri için mal sigortaları, nakliyat ve tekne, hava araçları, gemi inşa, kara taşımacılığı emtea ve politik riskler	Mal sigortaları ve sınai riskler için terör teminatı	Mal sigortaları ve diğer branşlarda terör ve sabotaj teminatı	Ticari riskler için maddi hasar ve kar kaybı teminatı	Terör, Kargaşalık ve Savaş rizikolarından doğan mal sigortaları
<b>Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik Teminat</b>	Hariç	Veri mevcut değil	Hariç	Veri mevcut değil	Veri mevcut değil	Hariç

**Tablo 3. Terör Teminatının Tamamının Devlet Tarafından Sağlandığı Ülkeler**

Ülke	İsrail	İspanya
Program Adı	Property Tax and Compensation Fund Law	Consortio de Compensación de Seguros
Kuruluş Yılı	1941	1954
Hasar Geçmişi	Var	Var
Fonlama	Vergiler	Primler
Devlet Desteği	Sınırsız	Sınırsız
Sigortacı	Devlet	Devlet (Terör ve Doğal Afet riskleri için zorunlu teminat)
Programın Yönetimi	Devlet	Devlet
Reasürans Piyasaları	Hariç	Hariç
Teminat Tutarı (ABD Doları)	Sınırsız	Sınırsız
Finansal Devlet Katkısı	Daimi	Daimi
Teminatın Verilen Riskler	Savaş ve terör için mal sigortaları	Motorlu taşıtlar, raylı araçlar dahil mal sigortaları, kar kaybı, terör ve doğal afet kaynaklı hayat olay teminatı
Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik Teminat	Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik dahil	Nükleer, Biyolojik, Kimyasal ve Radyolojik dahil

**Kaynaklar:**

- *Terrorism Risk Insurance- GAO-16-316, Report to Congressional Committees*
- *2016 Terrorism Risk Insurance Report. (2016, Temmuz). Insights, Marsh*
- *Technical Insurance Review, AIRMIC TECHNICAL, Willis, 2013*
- <http://www.oecd.org/daf/fin/insurance/terrorism-risk-insurance.htm>
- <http://www.stratejikanaliz.com/harp-ve-strateji/terorizm-ve-terorizmin-ozellikleri>
- *Boulden, Jane, Terrorism and the UN, Before and After September 2011, Indiana University Press, 2004*

**Güneş KARAKOYUNLU**  
**Millî Reasürans T.A.Ş.**



# Yabancı Basından SEÇMELER

## *İklim Değişikliğinin Toplum ve Sigorta Sektörü Üzerindeki Etkileri*

**C**limateWise, iklime ilişkin risklerin artan etkisine bağlı olarak oluşan teminat açığı konusunda uyarıların yer aldığı iki rapor yayınlamıştır.

Sürdürülebilir Liderlik Enstitüsü öncülüğünde ve sigorta sektöründen 29 şirketin biraraya gelmesiyle kurulan ClimateWise tarafından “Investing for Resilience” (Toparlanma Sürecine Yatırım) ve “ClimateWise Principles Independent Review 2016” (ClimateWise Prensipleri Bağımsız Raporu - 2016) başlıklarını taşıyan bu iki raporda, yıllık

tutarı 100 milyar ABD Doları'nı bulan iklim değişikliğine bağlı risklerde gittikçe artan teminat açığı konusunda acil çözümler yaratılması hakkında uyarılarda bulunmaktadır.

7 Aralık 2016 tarihinde, aralarında ClimateWise üyelerinin de bulunduğu sigorta sektöründen yüz kadar temsilcinin katılımı ile gerçekleşen toplantıda her iki rapor da ilk kez tanıtılmıştır. 1950'li yıllardan günümüze hava koşullarına bağlı doğal afetlerin, rüzgarlar ve seller dahil, altı katına çıktığı gözlemlenmektedir. İklimle ilgili risklerin gittikçe artan

sıklıkta ve öngörülebilir ölçüde gerçekleşmesi nedeniyle, geçmişte sigortalanabilir varlıklar artık sigortalanamaz hale gelmekte ve daha önce sigortalanmış olanların teminatlarının yenilenmesi ise tehlikeye girmektedir.

Bu tür doğal afetlerin ekonomik etkileri hızlı bir şekilde büyümüş, 1980'li yıllardan bu güne toplam ekonomik kayıplar beş kat artmış ve 170 milyar ABD Doları'na ulaşmıştır. Aynı zamanda Swiss Re çalışanı olan bir ClimateWise üyesinin analizine göre, söz konusu zaman diliminde, ortalama

yıllık teminat açığı katlanarak 23 milyar ABD Doları'ndan, 100 milyar ABD Doları'na ulaşmıştır.

Enstitü tarafından derlenen ve raporları kaleme alan ClimateWise girişiminin Başkanı ve Aviva'nın Global Sigorta Birimine de başkanlık eden Maurice Tulloch, sigorta sektörünün risk yöneticisi olarak rolünün tehlikeye girdiğini belirtmekte ve "Sektörümüz, iklimle ilgili risklerin toplum üzerindeki etkilerini yönetmekten ziyade, bu risklerin önüne geçebilecek çözümler üretmelidir. Aksi takdirde, oluşan teminat açığını azaltmakta zorluklarla karşı karşıya kalmamız söz konusu olacaktır. Riski üstlenen ve yöneten sigorta sektörünün, diğer sektörlerle yol gösterici özelliğinin bulunduğu, teminat açığını kapatmada yadsınamaz oranda ve henüz kullanmadığı imkanlara sahip olduğu bilinmektedir," şeklinde görüş bildirmiştir.

ClimateWise'in "Investing for Resilience" isimli raporunda; sigorta şirketlerinin, finansal piyasalar yoluyla toparlanmaya yönelik yatırımları desteklemek amacıyla varlık yönetimi, iş yazımı ve risk yönetimi faaliyetlerini uyarlayabilecekleri yöntemlerin önemi

vurgulanmaktadır. Öneriler arasında yeşil/sürdürülebilir tahvil olarak da bilinen ve bir takım ekosistemlerin güçlendirilmesi, kıyıların korunması, su duvarı vb. gibi ufak çaplı altyapı çalışmaları için mali destek yaratılması amacıyla Amerika'da ortaya çıkmış bir devlet tahvili türü olan "resilience impact bond" ve yeniden toparlanmayı hızlandıracak altyapı yatırımları yer almaktadır.

Zurich Insurance Group, Zurich Global Corporate Risk Genel Direktörü ve "Investing for Resilience" isimli rapora başkanlık eden John Scott, sigorta sektörünün kaçınılmaz olarak iklim değişikliğinin beraberinde getirdiği fiziksel, dönüşümsel riskler ile sorumluluk risklerinden etkileneceğini belirtmekte ve süregelen iklim değişikliğine bağlı kaçınılmaz değişiklikler karşısında toplumun uyum sağlamasına ve dirençli kalabilmesine yardımcı olabilecek, uygulanabilir önlemler alınmasının hayati önemine vurgu yapmaktadır.

Ayrıca raporda, esnekliğin ölçümlendiği bir sistemin yaratılarak varlık yöneticileri ve düzenleyici otoritelerin yatırım portföylerinde esnekliği de dikkate almaları konusunda çağrıda bulunmaktadır.

ClimateWise, sigorta sektörünün, iş yazımı ve varlık yönetimi birimlerinin daha yakın bir işbirliği içinde bulunarak, iklim değişikliğine bağlı risklerin çözüm üretiminde daha etkin bir rol oynaması gerekliliğine inanmakla birlikte, artan risk seviyelerine, yeniden fiyatlama, risk transferi veya bazı risklerden kaçınmak gibi geleneksel çözümler ile toplumun risk yöneticisi olarak başrolde kalmaya da devam edeceğini belirtmektedir.

ClimateWise Program Yöneticisi Tom Herbstein, 2016 yılında yürürlüğe giren Paris İklim Anlaşması'nda bahsi geçen zorluklarla sektör yöneticilerinin mücadele edebilecek imkanlarının artık bulunduğunu ve sadece hali hazırda iş yazım risklerini sabit seviyelerde tutmak için çaba harcamak yerine, özellikle sermaye akışının, iklim değişikliği risklerine karşı dirençli varlıklara ve hasar sonrası toparlanma sürecini arttıracak yatırımlara yönelmesine yardımcı olmaları gerekliliğini dile getirmektedir.

ClimateWise üyeleri, 2009 yılından beri teminat açığına getirdikleri çözümleri, altı maddeden oluşan ClimateWise Prensipleri ile karşılaştırmaktadır. Bu yıl ki karşılaştırmanın

sonuçları “ClimateWise Principles Independent Review 2016” ismini taşıyan raporda sunulmaktadır. Sürdürülebilirlik ve İklim Değişikliği Birimi Lideri, PwC şirket ortağı ve The FSB Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) üyesi Jon Williams, iklim değişikliğinin sigorta şirketleri açısından bir çok fırsat ve tehdidi birarada barındırdığını söylemekte ve bu seneki ClimateWise’in raporunda, sigorta şirketlerinin kendi yatırım faaliyetleri açısından iklim değişikliğine bağlı hasarlarla mücadele konusunda daha fazlasını yapabileceğinin ortaya konduğunu ifade etmektedir.

ClimateWise ayrıca Societal Resilience Programme ismini taşıyan Toplumsal Esneklik Programı vasıtasıyla da sektördeki yenilik hareketlerine de destek vermektedir. Bu programda yer alan komiteler ile sigorta sektörünün riskin

üstlenilmesi ve yatırım faaliyetlerinin nasıl daha etkin kılınabileceğine yönelik çözümler bulunması amacıyla araştırmalar yapılmaktadır. Ayrıca teminat açığının giderilmesi için girişimde bulunularak, mevzuat, finansal piyasalar, şehir düzeyinde esnekliğe odaklanmak suretiyle, danışmanlık gibi faaliyetlerle sektörün nasıl farklı değer yaratarak bunu ticarete dönüştürmek yoluyla kazanımda bulunabileceği de incelenmektedir.

**ClimateWise Hakkında:** 2007 yılında kurulan ClimateWise, İklim değişikliğinin toplum ve sigorta sektörü üzerindeki etkilerinin en aza indirgenmesi amacıyla oluşturulmuş, aralarında lider sigorta, reasürans, broker ve sektördeki servis sağlayıcılarının yer aldığı yirmidokuz şirketin yer aldığı ve gittikçe genişleyen uluslararası boyutta bir iletişim ağıdır. Gönüllülük esasına dayanan girişim, doğrudan The

Cambridge Institute for Sustainability Leadership (CISL) tarafından yönetilmekte ve desteklenmektedir.

**The Cambridge Institute for Sustainability Leadership (CISL) Hakkında:** Sürdürülebilirlik ve bu konuda karşılaşılan zorluklar konusunda çözümler üretilmesi için iş çevreleri, hükümetler ve akademik çevreleri bir araya getirmektedir. CISL ClimateWise girişiminin yazmanlığını üstlenmektedir, ancak ClimateWise tarafından alınan kararlar Cambridge Üniversitesi veya CISL’in prensiplerini veya sosyal pozisyonunu doğrudan temsil etmemektedir.

**ClimateWise Principles  
Independent Review 2016  
Çeviren:Ceren DEMİRTAŞ**

## *İhtiyaca Özel Reasürans - Bir 2017 Trendi*

*“Sedanların risk algısındaki gelişme şirkete özel programlara olan ihtiyacı da artırmaktadır.”*

**R**easürans kapasitesi tüm zamanların en yüksek seviyesindedir ve alternatif sermaye de dahil 585 milyar ABD Doları toplam sermaye tutarı ile, 2008 yılındaki seviyenin %70 üzerine çıkmış durumdayken denenmiş, güvenilir reasürans tekniklerinin geçerliliği de artmaktadır.

Reasürans piyasasını hâlihazırda geleneksel yaklaşımlar ayakta tutuyor olsa da, sigorta şirketlerinin artık farklı beklentileri olduğu görülmektedir. Özellikle ihtiyaca özel reasürans konusundaki talep büyüme eğilimindedir.

Sigorta şirketlerinin reasürans alımlarının içeriği gitgide daha sofistike hale gelirken birden çok yıla yayılan kapasite anlaşmalarının cazibesi de artmaktadır.

Swiss Re'ye göre (Sigma),

stratejik reasürans programları daha etkili risk koruması sağlamak için şirketlere özel hale getirilmektedir. Aynı zamanda sigortacıların sermaye getirisini artırmak ve sermaye maliyetini azaltmak yoluyla sermaye yapılarını optimize etmelerini de sağlamaktadır.

Sermaye maliyetinin düşürülmesi hâlihazırda mevzuat, düşen fiyatlar ve yatırım zorlukları nedeniyle karlılık konusunda sıkıntı yaşayan sedanlar için çok önemlidir.

Lloyds Bank'ın uluslararası sigorta grubunun başındaki Bill Cooper'e göre önde gelen sigorta şirketlerinin karlılığı üzerinde önemli bir baskı gözlemlenmektedir. Bu kısmen yatırım kazançlarındaki düşüşten, kısmen de birçok branştaki fiyat gerilemesinden kaynaklanmaktadır.

Cooper'e göre bu baskıya göğüs germenin yollarından biri birleşme ve satın alma yoluyla portföy çeşitliliğinin sağlanmasıdır. Arch'ın, AIG'in ABD'deki mortgage şirketi olarak UGC'yi satın alması

buna iyi bir örnektir. Arch pazarındaki en büyük şirketi olarak bir anda liderliğe sıçramıştır.

Bu birleşme ve satın alma yoluyla portföyün hızlı bir şekilde çeşitlendirilebileceğini göstermektedir.

Birleşme/satın alma uygulamalarının bir diğer faydası da birleşme görüşmeleri sırasında yapılan bilgi paylaşımları nedeni ile şirketlerin büyük miktarda veriye erişimini sağlamasıdır.

Yine Cooper, Arch örneği üzerinden giderek bu iki büyük işletmenin faaliyet alanları arasında korelasyon bulunmasının sermaye modeli üzerindeki nihai etkisinin verilerin değerlendirilmesi ve bu verilerin iç sermaye modelinde kullanılması ile tespit edilebileceğini belirtmektedir.

Büyük çok uluslu ve portföy çeşitliliği olan sigorta şirketlerinden bazılarının veri toplama ve işleme konusunda çok iyi oldukları ve bunu reasürans alımlarında bir pazarlık konusu olarak kullandıkları bilinmektedir.

Şirket birleşmeleri ve satın almaları nedeni ile ortaya çıkan bazı özel durumlarda sigortacılar stratejik olarak reasüransı kurumsal risk yönetimi (ERM) süreçlerine dâhil etmektedir.

Cooper'e göre grup reasürans programlarına daha fazla önem verildiği gözlemlenmektedir. Sedanlar reasürans alımını merkezileştirerek portföyün branş ve coğrafi yaygınlığından faydalanarak daha az reasürans satın alabilmektedir. Tabii bu durum reasürans pazarı üzerinde ciddi bir baskı yaratmaktadır.

Bu yaklaşım bütün risklerin birarada dağıtılmasına yol açması nedeni ile buna uygun bir risk transferi çözümünü gerektirmektedir. Bu aynı zamanda alternatif sermayenin entegre etmeyi ve daha fazla katastrofi kapasitesi yaratmayı sağlamaktadır.

Gerçekten de bu, Sompo Japan'ın Bermuda'daki reasürans şirketlerinden olan Endurance'ı, satın almasının ardındaki temel faktörlerden biri olmuştur. Sompo CEO'su Kengo Sakurada, düzenlediği basın toplantısıyla satın almadaki asıl amaçlarının ERM yaklaşımı doğrultusunda Endurance'ın beceri ve deneyim

havuzuna sahip olmak olduğunu açıklamıştır.

Sahip oldukları beceri ve deneyimi Sompo'nun küresel erişimi ile eşleştirmenin faydaları üzerine konuşan Endurance CEO'su John Charman ise şu yorumu yapmaktadır; "ABD'deki sigorta ürünlerimizdeki dikeyleşme şu anda çok çabuk bir şekilde global ölçekte yayılarak giderilebilir. Evvelce beceri ve deneyim birikimine sahip olsak da küresel erişim ve lisanslara sahip değildik. Sompo ise dünya çapında tam olarak kullanmadığı büyük bir lisans kapasitesine sahip. Bu sayede biz önümüzdeki üç ila beş yıl arasında küresel anlamda süratle genişleyebileceğiz."

Reasürörler stratejik hedefler için olduğu gibi, büyüme hedeflerine ulaşmak için de sedanlarla uzun süreli işbirliklerine gidebilmektedirler.

Swiss Re yayınladığı daha güncel bir Sigma raporunda, hayat dışı için bu tür bir büyüme yolunun esnek, talebe özel sermaye desteği sağlama ve sermaye verimliliğini artırmaya odaklanmış olduğunu bildirmektedir. Aynı zamanda sedanlar reasürörlerin teknik ve pazar deneyimlerinden de faydalanabilmektedir.

Reasüransın ERM kapsamına dahil edilmesi, reasürans alımını merkezileştirerek başka süreçlerle uyumlu hale getirmektedir. Reasürans anlaşmaları bu durum nedeniyle daha geniş kapsamlı ve detaylı hale gelmektedir.

Swiss Re, yayımladığı Sigma raporunda bu kavramı şöyle desteklemektedir: "Küresel sigorta şirketlerinin reasürans alımını branş ve coğrafi bölge bazında merkezileştirme eğilimi, daha yüksek limitlerin ve daha yüksek saklama paylarının ortaya çıkmasına yol açmakta ve yerel reasürans anlaşmaları yerini daha karmaşık ve geniş çözümlere bırakmaktadır."

Bu merkeziyetçi yaklaşım reasürörler için zorlukları da beraberinde getirmektedir. Cooper'a göre reasürörler daha yüksek seviyelerde kapasite sağlarken, taşıdıkları riske göre daha az prim geliri elde etmektedirler. Üstelik bu gruplara erişimleri de tüm grup bazında olmaktadır. Mevcut veriler değerlendirildiğinde bunun branş bazlı reasüranstan tamamen farklı olduğu ifade edilebilir.

**Global Reinsurance  
Winter 2016  
Çeviren: Selçuk ÜNAL**