

Tarih: Ekim 2024

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

İnceleme Kurulu
ÜYE
Özlem CİVAN

ÜYE
Kaan ACUN

ÜYE
Erdem TORGUL

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Selçuk ÜNAL

Basım Yayın Koordinatörü
Hanzade ŞENOL

Dizgi Sorumluları
Simay BAŞ
İlayda SELİMOĞLU

Kapak Dizaynı
Umut SİLE

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

Yönetim Yeri:
Merkez
İş Kuleleri, Kule 3, Kat: 20-21-22
34330 Levent, Beşiktaş / İstanbul

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

Yayın Türü: Yerel süreli yayın

3 ayda bir yayımlanır.

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

İÇİNDEKİLER

İklim Değişikliği ve Türkiye.....	4
Osmanlı İmparatorluğu'nda Yangın Sigortası ve Levhaları.....	11
Yüksek Riskli Sürücülerin Sigortalanmasına İlişkin Özel Mekanizmalar:	18
Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Örnekleri	
İklimin Elektrik Şebekeleri Üzerindeki Etkisi.....	23

Değerli Okurumuz,

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

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

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

Reasürör Gözüyle

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de olumsuz etkilerine her geçen gün daha fazla tanık olduğumuz iklim değişikliğinin hem sigorta sektörü hem de ülke gündemindeki önemi gitgide artmaktadır. Bu alanda uzun yıllara yayılan önemli çalışmaları bulunan Boğaziçi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Fizik Bölümü Öğretim üyesi Prof. Dr. Levent Kurnaz, dergimizde yer alan yazısında iklim değişikliğine neden olan faktörleri ve iklim değişikliğinin Türkiye coğrafyasında neden olabileceği doğal afetler ile kuraklığın yanı sıra verim kaybı, çatışma ve sağlık alanlarında yaşanması muhtemel pek çok riski değerlendirmekte; ayrıca, sigortacıların gelecekte karşılaşılabileceği iklim değişikliği kaynaklı riskler ve çözüm önerilerine dikkat çekmektedir.

Sigorta şirketlerinin ülkemizde olduğu gibi birçok ülkede yüksek riskli olarak değerlendirdikleri sürücülere zorunlu trafik sigortası teminatının sağlanmasında güçlükler yaşanması veya bu tür sürücülerden daha yüksek primler talep etmeleri sık karşılaşılan bir durumdur. T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Uzmanı Sayın Ethem Erdem Orman, çalışmasında yüksek riskli sürücülere zorunlu sorumluluk sigortası teminatı sağlanması konusunda farklı ülke uygulamaları hakkında değerli bilgiler vermektedir.

Uzun yıllar boyunca Munich Re İstanbul Ofisi'nin müdürlüğünü yapmış olan Sayın Klaus Karius'un Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın doğuşunu anlattığı ve o dönemde kullanılan yangın levhalarının görselleriyle zenginleştirdiği çalışmasında, bugün David Kohen, Garo Kürkman ve Millî Reasürans koleksiyonlarında bulunan yangın levhalarının görselleri de sunulmuştur. Şirketimizin koleksiyonunda bulunan 80 adet yangın levhası ile ilgili detaylı bilgiye çalışmanın sonunda ayrıca yer verilmiştir.

Yabancı basından seçmeler bölümümüzde iklim değişikliği sürecinin elektrik dağıtım şebekeleri üzerindeki etkilerini inceleyen bir çalışmanın çevirisine yer verilmiştir.

İklim Değişikliği ve Türkiye

Küresel iklim değişikliği; dünya genelinde sıcaklıkların artmasına, hava olaylarının şiddetlenmesine ve ekosistemlerin bozulmasına neden olan bir olgudur. İklim değişikliğinin ana nedenleri arasında fosil yakıtların yakılması, sanayi faaliyetleri, tarım ve arazi kullanımı gibi unsurlar yer almaktadır. Doğal süreçler iklimi etkileyebilse de son yüzyılda gözlemlenen hızlı değişimin neredeyse tamamen insan kaynaklı olduğu bilimsel olarak kanıtlanmıştır.

Küresel iklim değişikliğinin en büyük nedeni fosil yakıtların (kömür, petrol ve doğal gaz) yakılmasıyla atmosfere salınan karbondioksit (CO_2) ve diğer sera gazlarıdır. Fosil yakıtlar; enerji üretimi, ulaşım, sanayi ve ısınma gibi modern yaşamın birçok alanında yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu süreç, atmosferdeki karbondioksit miktarını hızla artırarak, dünyanın ısıyı tutma kapasitesini yükseltmektedir. Karbondioksit, sera etkisi yaratarak yeryüzünden yayılan ısının uzaya kaçmadan atmosferde hapsolmesine neden olmakta ve böylece gezegenin ortalama sıcaklığının yükselmesine yol açmaktadır.

Sanayi Devrimi ile birlikte, insan faaliyetleri sera gazı salımlarını ciddi oranda artırmıştır. Özellikle ağır sanayi ve enerji üretiminde kullanılan kömür ve petrol gibi fosil yakıtlar, atmosferdeki sera gazı birikimini hızlandırmış, sanayinin gelişmesi, daha fazla enerji talebine yol açarak hem karbondioksit salımlarını hem de hava kirliliğini artırmıştır. Ayrıca, çimento üretimi gibi bazı endüstriyel süreçler de kömür, petrol veya doğal gaz yakılmadan da atmosfere doğrudan sera gazı salımı yapmaktadır.

Tarım, özellikle büyük ölçekli tarımsal üretim ve hayvancılık, iklim değişikliğinin en önemli sebeplerinden biridir. Tarımda kullanılan gübreler, toprağa karışarak atmosfere nitröz oksit (N_2O) gibi güçlü sera gazlarının salımına neden olmak-

tadır. Ayrıca, büyükbaş hayvancılık ve pirinç üretiminden kaynaklanan metan (CH_4) gazı da önemli bir sera gazıdır. Metan, karbondioksite kıyasla daha güçlü bir sera gazı olup ısının atmosferde daha fazla tutulmasına neden olmaktadır. Tarım ve hayvancılığın genişlemesi ayrıca ormanların tahribatına ve doğal karbon yutaklarının azalmasına da yol açmaktadır.

Ormanlar, büyük miktarda karbonu tutarak atmosferdeki karbondioksit seviyelerinin denetlenmesine yardımcı olan doğal karbon yutaklarıdır. Ancak ormansızlaşma, bu dengeyi bozarak, daha fazla karbondioksitin atmosfere salınmasına neden olmaktadır. Ağaçların kesilmesi veya yakılması, bir yandan karbon depolama kapasitesini azaltırken, diğer yandan da yakılan ağaçların saldığı karbondioksit miktarını artırır. Ormansızlaşma, tropikal bölgelerde özellikle endişe vericidir, çünkü bu bölgelerde büyük miktarda biyokütle bulunur ve kesilen her ağaç büyük karbon salımlarına neden olmaktadır.

Tarım, sanayi ve konut alanları için doğal arazilerin tahrip edilmesi, karbon depolama kapasitesini azaltırken sera gazı salımlarını artırmaktadır. Özellikle şehirleşme, enerji tüketimini ve araç kullanımını artırarak, fosil yakıt kullanımını tetiklemekte, bu da atmosfere daha fazla sera gazının salınmasına neden olmaktadır.

Karbondioksit, metan ve nitröz oksit dışındaki bazı florlu gazlar da küresel ısınmaya sebep olmaktadır. Bu gazlar, karbondioksite kıyasla çok daha az miktarda salınsa da ısıyı daha etkin bir şekilde tutar ve atmosferde daha uzun süre kalabilirler. Özellikle soğutma sistemlerinde kullanılan florlu gazlar, iklim değişikliğine büyük ölçüde sebep olmaktadır. Ancak tüm küresel ısınma etkisinin %75'i karbondioksit gazı nedeniyle oluşmakta iken diğer gazların etkisi buna oranla çok daha küçüktür.

Küresel iklim değişikliği, insan faaliyetleri sonucu atmosfere salınan sera gazlarının birikmesiyle tetiklenmektedir. Fosil yakıtların yanması, sanayi faaliyetleri, tarım, ormansızlaşma ve şehirleşme gibi faktörler bu süreci hızlandırmaktadır. İklim değişikliğini yavaşlatmak ve etkilerini azaltmak için küresel çapta koordineli eylemlere ihtiyaç vardır.

Küresel iklim değişikliği, Türkiye ve çevresindeki ülkeler üzerinde ciddi sosyal, ekonomik ve çevresel etkilere yol açmaktadır. Akdeniz Havzası'nda yer alan Türkiye, iklim değişikliğinden en fazla etkilenecek bölgelerden biri olarak kabul edilmektedir. Bu etkiler, özellikle sıcaklık artışları, yağış düzenlerindeki değişiklikler, su kaynaklarının azalması ve tarımsal üretimin bozulması gibi alanlarda kendini göstermektedir. Türkiye'nin yanı sıra, Yunanistan, Bulgaristan, Gürcistan, Azerbaycan, İran, Irak ve Suriye gibi çevre ülkeler de benzer etkilerle karşı karşıyadır.

Türkiye ve çevresindeki ülkelerde küresel iklim değişikliği ile birlikte sıcaklıklar hızla yükselmektedir. Özellikle yaz aylarında yaşanan aşırı sıcaklar, tarım, enerji talebi ve insan sağlığı üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır. Türkiye'de 21. yüzyılın sonuna kadar ortalama sıcaklıkların en az 2-4°C artacağı öngörülmektedir. Bu artış, kuraklık riskini artırarak tarımsal üretim kapasitesini tehdit ederken, şehirlerde ısı adası etkisi yaratmakta ve özellikle yaşlılar ve hassas gruplar için ciddi sağlık riskleri doğurmaktadır.

Türkiye, su stresi yaşayan bir ülke olarak kabul edilmekte olup iklim değişikliği bu durumu daha da kötüleştirmektedir. Yağış düzenlerindeki değişiklikler ve kuraklık, su kaynaklarının azalmasına yol açmakta; tarım, sanayi ve içme suyu temininde sıkıntılara neden olmaktadır. Güneydoğu Anadolu ve Ege Bölgesi gibi tarımsal üretimin yoğun olduğu bölgelerde, su kaynaklarının azalması, verim kayıplarına ve ekonomik zararlara yol açabilir. Ayrıca, komşu ülkelerle paylaşılan su kaynakları üzerindeki baskı, özellikle Fırat ve Dicle nehirleri gibi sınır aşan su kaynakları üzerinde çatışmalara yol açma potansiyeline sahiptir.

Türkiye ve çevresindeki ülkelerde tarım sektörü, iklim değişikliğinin en fazla etkileyeceği alanlardan biridir. Artan sıcaklıklar, değişen yağış rejimleri ve su kıtlığı, tarımsal üretimde verim kayıplarına yol açacaktır. Özellikle Güneydoğu Anadolu ve Akdeniz Bölgesi'nde zeytin, narenciye ve pamuk gibi ürünlerin üretimi risk altındadır. İklim değişikliği ayrıca, zararlı böceklerin ve hastalıkların yayılmasına neden olarak tarımsal üretimi daha da zorlaştıracaktır. Türkiye'nin yanı sıra, Yunanistan ve Suriye gibi çevre ülkelerde de benzer tarımsal kayıplar yaşanabilir.

Küresel ısınma nedeniyle buzulların erimesi ve deniz seviyesinin yükselmesi, Türkiye'nin kıyı şehirlerini tehdit etmektedir. Özellikle İstanbul, İzmir, Antalya gibi önemli liman kentlerinde deniz seviyesinin yükselmesi, kıyı erozyonuna, altyapı hasarlarına ve yerleşim alanlarının su altında kalmasına yol açabilir. Ayrıca, deniz seviyesindeki yükselmenin Karadeniz ve Ege Denizi'ndeki ekosistemler üzerinde de olumsuz etkiler yaratması beklenmektedir.

Artan sıcaklıklar ve kuraklık, Türkiye'de ve çevresindeki ülkelerde orman yangınlarının sıklığını ve şiddetini artırmaktadır. Son yıllarda Türkiye, büyük çaplı orman yangınlarıyla mücadele etmek zorunda kalmış olup bu durum biyoçeşitlilik kaybına ve doğal habitatların yok olmasına neden olmuştur. Aynı durum Yunanistan ve Bulgaristan gibi ülkelerde de gözlemlenmektedir. Orman yangınları, ekosistemlerin bozulmasına, tarımsal alanların zarar görmesine ve ekonomik kayıplara yol açmaktadır.

Küresel iklim değişikliği, Türkiye ve çevresindeki ülkeler üzerinde önemli sosyal, ekonomik ve çevresel etkiler yaratmaktadır. Sıcaklık artışları, su kaynaklarının azalması, tarımsal üretimin tehdit altında olması ve deniz seviyesinin yükselmesi gibi sorunlar, bölgeyi daha savunmasız hale getirmektedir. İklim değişikliğinin etkilerini hafifletmek ve adaptasyon stratejileri geliştirmek, bu ülkelerin sürdürülebilir bir geleceğe ulaşmaları için kritik öneme sahiptir.

Türkiye'de iklim değişikliğine bağlı olarak artan sıcaklıkların sigorta sistemi üzerindeki etkileri, doğrudan ve dolaylı yollardan sigorta primlerini, risk yönetim stratejilerini ve tazminat taleplerini şekillendirmektedir. Sıcaklık artışları, özellikle sağlık, tarım ve iş durması gibi branşlarda ciddi riskler yaratmakta ve sigorta sisteminin adaptasyonunu zorunlu kılmaktadır.

Artan sıcaklıklar, özellikle sıcak hava dalgalarıyla birlikte, insan sağlığı üzerinde ciddi riskler yaratmaktadır. Yüksek sıcaklıklar kalp rahatsızlıkları, solunum problemleri ve ısı çarpması gibi sağlık sorunlarını artırmakta, özellikle yaşlılar, kronik hastalığı olanlar ve çocuklar gibi hassas gruplar bu durumdan daha fazla etkilenmektedir. Bu artışlar, sağlık sigortası taleplerinin çoğalmasına ve sigorta şirketlerinin maliyetlerinin yükselmesine neden olurken, sağlık sigortası primleri de bu artan talepler karşısında yükselmek zorunda kalacaktır.

Ayrıca, aşırı sıcakların yaygınlaşması, mevsimsel hastalıkların daha erken ve yoğun yaşanmasına neden olabilir. Bu durum, hastanelerin ve sağlık hizmeti sağlayıcılarının kapasitesine baskı yapacak ve sağlık sigortası poliçelerinin kapsamını genişletmeyi gerektirecektir. Sonuç olarak sigorta şirketleri, sıcaklık artışlarına bağlı riskleri hesaba katarak poliçe kapsamlarını genişletmek zorunda kalabilecektir.

Artan sıcaklıklar, tarımsal üretim üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır. Yüksek sıcaklıklar, bitkilerin büyümesini etkileyip verimliliğini düşürürken, su kaybı ve kuraklık risklerini artırmaktadır. Türkiye gibi sıcaklık artışlarına hassas olan ülkelerde, bu durum tarım sigortalarının kapsamını ve maliyetini etkileyebilecek, sigorta şirketleri daha sık kuraklık ve yüksek sıcaklık dönemleriyle karşı karşıya kalacağı için tazminat taleplerinde ciddi bir artışla başa çıkmak zorunda kalabilecektir.

Özellikle yüksek sıcaklıklara bağlı olarak ürünlerin hasat dönemlerinde gözlemlenen değişiklikler tarımsal zararlıların daha geniş alanlara yayılmasına zemin hazırlayabilecek, bu durum, çiftçilerin daha sık zarar görmesine ve sigorta taleple-

rinin artmasına neden olacaktır. Sonuç olarak, tarım sigortası primlerinde artış görülürken küçük çiftçilerin de sigorta sistemine erişimi zorlaşabilecektir.

Artan sıcaklıklar, enerji talebini artırarak, özellikle yaz aylarında enerji altyapısı üzerinde büyük bir baskı yaratabilecektir. Yüksek sıcaklıklar, soğutma sistemlerinin aşırı kullanımıyla enerji tüketimini artırırken, elektrik kesintilerine veya altyapı bozulmalarına yol açabilmektedir. İş durması sigortaları, bu tür kesintilere karşı işletmeleri korurken, artan sıcaklıklara bağlı kesintiler bu poliçelere olan talebi artırabilecektir.

Özellikle inşaat, tarım, imalat gibi açık havada faaliyet gösteren sektörlerde çalışanların aşırı sıcaklıklar nedeniyle işi bırakmaları veya yavaşlatmaları riski bulunmaktadır.

Yüksek sıcaklıklar, altyapıya ve konutlara zarar verebilmekte, aşırı sıcaklar, asfalt erimeleri, bina yapılarında bozulmalar ve çatlama gibi risklere yol açabilmektedir. Bu durum, konut sigortalarının maliyetini artırırken sigorta şirketlerini risk değerlendirmelerinde sıcaklık artışlarını göz önünde bulundurmaya zorlayabilir.

Artan kuraklık ve su kaynaklarının azalması da sigorta sektörü üzerinde ciddi ve geniş çaplı etkiler yaratmaktadır. Bu durum, özellikle tarım, konut, iş durması ve altyapı sigortaları gibi alanlarda riskleri artırarak sigorta şirketlerinin hem maliyetlerini hem de risk yönetim stratejilerini yeniden şekillendirmelerini zorunlu kılmaktadır.

Türkiye'nin pek çok bölgesi, özellikle İç Anadolu, Güneydoğu Anadolu ve Ege Bölgeleri, kuraklık ve su kıtlığına karşı hassas bölgeler arasında yer almaktadır. İklim değişikliği nedeniyle yağış düzenlerindeki değişiklikler ve sıcaklık artışları, bu bölgelerde daha sık ve şiddetli kuraklıklar yaşanmasına yol açabilmektedir. Tarım sigortaları, çiftçilerin kuraklık nedeniyle ürün kayıplarını telafi etmek amacıyla başvurdukları önemli bir koruma mekanizmasıdır. Ancak, kuraklıkların artması ve su kaynaklarının azalmasıyla birlikte tarım sektöründeki riskler de önemli ölçüde yükselmiştir.

Bu durum, tarım sigortalarında tazminat taleplerinin artmasına neden olacak ve sigorta şirketlerinin bu risklere karşı daha yüksek primler talep etmesine yol açacaktır. Kuraklık nedeniyle tarımsal verimin azalması, çiftçilerin daha fazla sigorta tazminatı talep etmesi anlamına gelir ve bu da sigorta şirketlerinin maliyetlerini artırır. Aynı zamanda, bu prim artışları küçük çiftçilerin sigortaya erişimini zorlaştırarak kırsal alanlarda ekonomik istikrarsızlığa yol açabilir.

Ayrıca geçtiğimiz on yıl içerisinde Konya Kapalı Havzası'ndan başlayarak hem doğuya hem de batıya uzanan bir hat boyunca oluşan obrukların sayısı artmaktadır. Kuraklığa bağlı olarak aşırı yeraltı suyu kullanımı nedeniyle oluşan söz konusu obruklar bugüne kadar sadece tarımsal alanlarda görülmüş olup bunun dışında önemli bir hasara neden olmamıştır. Ancak yakın gelecekte bu durumun değişmesini ve obrukların yerleşim alanlarına yakın bölgelerde de oluşmasını görmek bilimsel açıdan bir sürpriz olmayacaktır. Bu nedenle oluşabilecek hasarların da göz önünde bulundurulması elzemdir.

Kuraklık, konut ve altyapı sigortaları üzerinde de dolaylı etkiler yaratabilir. Özellikle su kıtlığı, tarımsal alanlarda ve kırsal bölgelerdeki yerleşim yerlerinde altyapının zarar görmesine ve konutların su temininde sorunlar yaşamasına yol açabilmektedir. Kuraklık aynı zamanda toprak erozyonu, toprak çatlaması ve zemin kaymalarına neden olarak, yapıların temellerinde bozulmalar meydana getirebilir. Bu durum, konut sigortaları kapsamında daha fazla hasar talebinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Bunun ötesinde, su kaynaklarının azalması nedeniyle, suya erişim zorlaşmakta ve bu durum yerel su temin sistemleri üzerinde baskı yaratmaktadır. Altyapının yenilenmesi veya su şebekelerinin genişletilmesi gibi maliyetler, yerel yönetimler üzerinde bir yük yaratırken, sigorta şirketleri de bu altyapı risklerini poliçelerinde göz önünde bulundurmak zorunda kalacak. Bu durum, özellikle kırsal bölgelerde altyapı sigortalarının primlerinde artışa neden olabilir.

Kuraklık ve su kaynaklarının azalması, işletmelerin operasyonel süreçlerini de olumsuz etkileyebilecektir. Özellikle suya dayalı sanayi kollarında, su kıtlığının üretim süreçlerini kesintiye uğratması nedeniyle iş durması sigortalarına olan talep artabilecektir. Gıda, tarım ve enerji üretimi gibi sektörler, suyun kesintisiz teminine dayandığı için, su kaynaklarındaki azalma bu işletmelerin iş yapma kapasitesini sınırlayabilir. İş durması sigortası, bu tür risklere karşı koruma sağlarken, kuraklık ve su kıtlığının artması bu poliçelerin maliyetlerini ve taleplerini artıracaktır.

Deniz seviyesindeki yükselmenin sigorta sistemi üzerindeki etkileri, özellikle kıyı bölgelerinde ciddi riskler yaratmaktadır. Deniz seviyesinin yükselmesi konut, ticari sigortalar, altyapı sigortaları ve doğal afet sigortaları üzerinde büyük bir baskı oluşturmaktadır. Sigorta şirketleri, bu yeni riskleri göz önünde bulundurarak risk yönetim stratejilerini ve poliçe yapılarını yeniden şekillendirmek zorunda kalacaktır.

Deniz seviyesindeki yükselme, kıyı bölgelerdeki konut ve mülklerin sel ve taşkın riski altında kalmasına neden olabilecektir. Marmara, Ege ve Akdeniz gibi denize kıyısı olan bölgelerdeki yerleşim alanları, bu risklere karşı daha savunmasızdır. Deniz seviyesinin yükselmesi, kıyı erozyonuna, taşkınlara ve su baskınlarına yol açabilir, bu da konut ve mülkiyet sigortalarında tazminat taleplerinin artmasına neden olacaktır.

Kıyı bölgelerinde bulunan konut sahipleri, deniz seviyesindeki yükselmeye birlikte mülklerinin zarar görme riskini daha fazla taşıyacaklardır. Sigorta şirketlerinin, artan riskler nedeniyle primlerini yükseltmesi, söz konusu bölgelerde yaşayanların sigorta primlerini karşılamasını zorlaştırabilecektir. Aynı zamanda, bu tür yüksek riskli bölgelerde bazı sigorta şirketleri, konut sigortası sağlama konusunda daha çekimser davranabilmekte veya teminat kapsamalarını daraltabilmektedir.

Deniz seviyesinin yükselmesi, sadece bireysel mülkiyetleri değil, kıyı ekonomilerini de olumsuz etkilemektedir. Turizm, balıkçılık ve liman

ticareti gibi denizle bağlantılı sektörlerde faaliyet gösteren işletmeler, bu durumdan doğrudan etkilenebilir. Kıyı bölgelerinde faaliyet gösteren oteller, restoranlar ve turistik tesisler, deniz seviyesindeki yükselme nedeniyle hasar görebilir ve iş durmaları yaşanabilir. Bu tür işletmelerin iş durması ve ticari sigorta taleplerinde artış olacaktır.

Sigorta şirketleri, deniz seviyesindeki yükselmenin işletmeler üzerindeki risklerini hesaba katarak poliçelerini yeniden değerlendirebilir ve prim oranlarını yükseltebilir. Kıyı bölgelerinde faaliyet gösteren işletmeler için bu durum, sigorta maliyetlerinin artmasına ve sigorta kapsamlarına erişimin zorlaşmasına neden olabilir. Özellikle limanlar ve kıyı altyapıları, su baskınlarına karşı daha kırılgan hale gelebilir ve bu altyapıların sigortalanması maliyetli hale gelebilir.

Deniz seviyesinin yükselmesi, altyapı sigortaları üzerinde de ciddi etkiler yaratacaktır. Türkiye'nin kıyı bölgelerinde bulunan yollar, su kanalları, enerji tesisleri ve diğer altyapı unsurları, deniz yükselmesine karşı savunmasızdır. Bu durum, altyapı hasarlarının artmasına ve bu bölgelerdeki altyapının yeniden inşa edilmesi veya korunması için büyük maliyetlerin ortaya çıkmasına neden olabilecektir.

Kıyı bölgelerindeki altyapının zarar görmesi, sigorta şirketleri için yüksek tazminat ödemelerine yol açacak ve bu da altyapı sigortası poliçelerinin primlerinin yükselmesine neden olacaktır. Özellikle yerel yönetimler ve kamu kurumları, kıyı bölgelerindeki altyapılarını sigortalarken daha yüksek maliyetlerle karşı karşıya kalabilirler. Bu durum, devlet ve özel sektör işbirliği ile kıyı bölgelerindeki altyapının korunması için daha stratejik ve uzun vadeli planlamalar yapılmasını gerektirebilir.

Deniz seviyesindeki yükselme, sel ve taşkın risklerini artırarak doğal afet sigortalarına olan talebi de artırmaktadır. Kıyı bölgelerinde daha sık yaşanacak taşkınlar, sigorta şirketlerinin risk değerlendirmelerini yeniden gözden geçirmesini zorunlu kılacak ve doğal afet sigortalarının kapsamı genişletilecektir. Ancak bu da sigorta maliyetleri-

nin artmasına ve kıyı bölgelerinde yaşayan insanların sigorta teminatlarına erişimlerinin zorlaşmasına neden olabilecektir.

Artan orman yangınlarının sigorta sistemi üzerindeki etkileri oldukça geniş çaplı ve karmaşıktır. Özellikle son yıllarda Akdeniz, Ege ve Marmara bölgelerinde meydana gelen orman yangınları, sigorta şirketlerini ciddi şekilde etkilemekte ve risk değerlendirme stratejilerinin yeniden gözden geçirilmesine neden olmaktadır. Orman yangınları, konut sigortaları, ticari sigortalar, tarım sigortaları ve doğal afet sigortaları üzerinde doğrudan ve dolaylı etkilere sahiptir.

Orman yangınları, kırsal ve ormanlık alanlara yakın yerleşim bölgelerinde ciddi tehditler oluşturmaktadır. Yangınların hızla yayılması, evlerin, iş yerlerinin ve mülklerin büyük zarar görmesine veya tamamen yok olmasına neden olabilmektedir. Türkiye'de özellikle Ege ve Akdeniz bölgelerindeki kırsal yerleşim alanları bu risklere daha fazla maruz kalmaktadır. Bu durum, konut sigortası taleplerinin artmasına ve sigorta şirketlerinin yangın branşı hasar ödemelerinin artmasına neden olmaktadır.

Yangınların sıklıkla yaşandığı bölgelerde sigorta şirketlerinin, risk değerlendirme süreçlerini yeniden yapılandırmak zorunda kalmasıyla bu bölgelerdeki konut sigorta primleri yükselebilmekte ve yangın riskinin yüksek olduğu bölgelerdeki mülk sahiplerinin sigorta teminatlarına erişimi zorlaşabilmektedir. Bazı sigorta şirketleri, yüksek risk taşıyan bölgelerde konut sigortası poliçelerini daraltabilecek veya yangın risklerine karşı ek primler talep edebilecektir.

Orman yangınları, sadece bireysel mülkiyetleri değil, aynı zamanda ticari işletmeleri de doğrudan etkilemekte, turizm, tarım ve ormancılık gibi sektörlerde faaliyet gösteren işletmeler, orman yangınları nedeniyle büyük kayıplar yaşayabilmektedir. Yangınlar; otellerin, tarım işletmelerinin ve diğer ticari yapıların zarar görmesine yol açarken, bu işletmelerin faaliyetlerini sürdürmemesi de ekonomik kayıpları artırmaktadır.

Bu tür ticari zararlar, iş durması sigortaları

üzerindeki talepleri artırır. İşletmeler, yangınlar nedeniyle oluşan zararı ve iş kayıplarını karşılamak için sigorta taleplerinde bulunabilir. Bu durum; sigorta şirketlerinin tazminat yükümlülüklerini artırırken, iş durması sigortası primlerinin de yükselmesine neden olurken kıyı ve turizm bölgelerinde faaliyet gösteren işletmeler, orman yangınlarına karşı daha yüksek prim ödemek zorunda kalabilirler.

Orman yangınları, tarımsal üretim üzerinde de doğrudan etkiler yaratmaktadır. Tarımsal alanların yangın riski altında kalması, ürün kayıplarını artırmakta ve tarım sigortalarına olan talebi yükseltmektedir. Yangınlar nedeniyle tarlalar, zeytinlikler, üzüm bağları ve diğer tarımsal alanlar büyük zarar görebilmekte, Türkiye'nin Ege ve Akdeniz bölgelerinde yoğunlaşan tarımsal faaliyetler, bu yangınlardan olumsuz etkilenmektedir.

Orman yangınları, doğal afet sigortalarının da kapsamına giren önemli bir risktir. Türkiye'de artan orman yangınları, sigorta sistemini zorlayan başlıca afetlerden biridir. Doğal afet sigortaları kapsamında yangın poliçelerinin sayısında artış görülebilir. Bu durum sigorta şirketlerinin yangın riskini daha iyi yönetebilmek için prim oranlarını yeniden düzenlemek ve yangına karşı korunma önlemleri almak zorunda kalmasına yol açacaktır.

Türkiye'de iklim değişikliğine bağlı olarak artması beklenen kitlesel göçlerin sigorta sistemi üzerindeki olası etkileri, özellikle sosyal ve ekonomik yapının değişmesiyle birlikte önemli riskler oluşturacaktır. Göç hareketleri, sigorta sektörünü doğrudan ve dolaylı olarak etkileyebilir, özellikle konut, sağlık, işsizlik ve hayat sigortaları gibi alanlarda yeni zorluklar doğurabilir. Ayrıca, söz konusu göçlerin sonuçları, sigorta primlerinin artmasına ve risk değerlendirme stratejilerinin yeniden yapılandırılmasına neden olabilir.

Kitlesel göçler, özellikle göç alan şehirlerde nüfus yoğunluğunun artmasıyla birlikte, konut talebini artırır. Bu durum, sigorta şirketlerinin göç alan bölgelerdeki konut sigortası taleplerini karşılamak için risk değerlendirme süreçlerini

yeniden gözden geçirmesine yol açacaktır. Yoğun nüfus artışı, kentsel alanlarda daha fazla bina ve konut inşa edilmesini zorunlu kılarken, bu yeni yapıların sigortalanması da gerekecektir. Ancak, hızlı nüfus artışı ve kentleşme, yapıların yangın, sel ve deprem gibi risklere karşı daha savunmasız olmasına neden olabilecektir.

Göçmenlerin yerleştiği bölgelerde altyapı yetersizliği, özellikle sigorta maliyetlerini artırabilir. Kentsel dönüşüm projeleri ve yeni konut inşaatları, sigorta şirketleri için yeni fırsatlar yaratırken, aynı zamanda göçmenlerin yerleşim bölgelerinde risklerin daha yüksek olmasına neden olabilecek, bu da konut sigortası primlerinin artmasına yol açabilecektir.

Göçlerin en önemli etkilerinden biri, sağlık hizmetlerine olan talebin artmasıdır. Göçmen nüfusun genellikle hizmetlere erişimin uzak olduğu bölgelere yerleşmesi, sağlık hizmetlerine ulaşım da zorluklar yaratırken bu durum, sağlık sigortası poliçelerine olan talebi artıracaktır. Yaşadıkları sağlık sorunları nedeniyle daha fazla sağlık sigortasına ihtiyaç duyacak olan, ancak düşük gelir gruplarına dahil olan bu nüfusun sigorta primlerini karşılaması zor olabilecektir.

Sigorta şirketleri, göçmen nüfusun sağlık hizmetlerine erişimini kolaylaştırmak için daha esnek sağlık sigortası poliçeleri geliştirmek zorunda kalabilir. Ancak bu durum, sağlık sigortası sistemine ek maliyetler getirecek ve sigorta primlerinde artışa neden olabilecektir. Özellikle göçmen nüfusun yoğun olduğu bölgelerde, sigorta sisteminin sürdürülebilirliği için sağlık sigortası planlarının yeniden düzenlenmesi gerekebilir.

Kitlesel göçler, özellikle ekonomik istikrarsızlık yaratarak işsizlik oranlarını artırabilir. Göçmen nüfusun yoğun olduğu bölgelerde, iş gücü piyasasında rekabet artacak, işsizlik oranları yükselebilecek ve sigorta şirketlerinin sağladığı işsizlik sigortası teminatına olan talep artacak, bu da primlerin yükselmesine neden olacaktır.

Kitlesel göçler, sigorta sisteminde sosyal ve ekonomik eşitsizliklerin derinleşmesine yol açabilmektedir. Göçmen nüfus, düşük gelir düzeyleri

nedeniyle sigorta primlerini karşılamakta güçlük çekmesiyle sigorta sistemine dahil olmada zorluk yaşayabilmektedir. Bu durum sigorta sisteminin kapsayıcılığını sınırlandırırken göçmenler için sosyal güvenlik açıklarını artırabilmektedir.

Genel olarak bakıldığında Türkiye, iklim değişikliğinden dolayı oluşabilecek çeşitli hasar türlerinin birlikte görülebileceği ve bu birlikteliğin de oluşabilecek sorunları artırabileceği bir konumda bulunmaktadır. Bundan dolayı hepimizin, ama özellikle de sigorta sektörünün iklimdeki değişiklikleri ve bunun getirdiği riskleri yakından takip etmesi bir gerekliliktir. Bu bağlamda karşımıza çıkacak olan sorunların temelinde içinde

yaşadığımız toprakların binlerce yıldır böyle var olduğu, işimizin de benzer şekilde şu anda yapıldığı gibi yapılmakta olduğu düşüncesi yatmaktadır. Ancak bu düşüncenin iklim değişikliği karşısında değişmesi gerekmektedir. Artık bu gezegen bizim alıştığımız gezegen değildir dolayısıyla da iş yapış şekillerimizi bu yeni gezegene uyarlamamız gereklidir.

Prof. Dr. Levent KURNAZ

Boğaziçi Üniversitesi

Fen Edebiyat Fakültesi Fizik Bölümü

Osmanlı İmparatorluğu'nda Yangın Sigortası ve Levhaları

Bölüm I: Tarihçe

İlk sigortanın 1182 yılında İtalya Lombardiya'da yaptırıldığı ve Nicholar Barbon tarafından ilk itfaiye bürosunun 1666 yılındaki büyük yangın sonrasında İngiltere'de kurulduğu göz önüne alındığında Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın tarihinin çok eskiye dayanmadığı söylenebilir.

Ticari faaliyetlerin yoğunlukla Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerle, özellikle de İtalya ve Fransa ile yapılması nedeniyle sigorta dili büyük oranda İtalyanca ve Fransızca idi. Örneğin Türkçe karşılığı sigorta olarak kullanılan versicherung (Alm.) sözcüğünün kökeni İtalyanca sicurta teriminden gelirken diğer terimler arasında bilancio (bilanço), conoscimento (konşimento) ve manifesto (manifesto) bulunmaktadır. Ayrıca Fransızca'dan gelen bordereau (bordro), depot (depozito), reassurance (reasürans), bureau (büro), expertise (ekspertiz) gibi birçok teknik terim bugün hala Türkiye'de sigorta sektöründe yaygın olarak kullanılmaktadır.

1838 tarihli Baltalimanı Ticaret Antlaşması'nın imzalanmasından sonra artan deniz ihracatı ve Fransa ile İngiltere'nin malların sevkiyatları için sigorta güvencesi altına alınması konusunda ısrarcı olmaları, özellikle İstanbul, İzmir, Trabzon ve Selanik gibi liman şehirlerinden başlayarak nakliyat sigortasının yaygınlaşmasına yol açmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz nakliyatı sigortalarına ilişkin ilk sigorta düzenlemesi 28 Temmuz 1850 tarihli Ticaret Kanunu ile 21 Ağustos 1863 tarihinde kabul edilen Nakliyat Sigortası Kanunu'nda yer almaktadır.

Sürecin devamında özellikle liman şehirlerinde itfalatın artmasıyla birlikte refahın da yükselmesi sonucunda çoğunlukla ahşaptan inşa edilen ba-

rınma yerlerinde ve depolarda çıkan çok sayıda yangın sebebiyle yangın sigortasına olan talepte artış yaşanmıştır. İlerleyen dönemde, yangın ve nakliyat kadar yaygın olmasa da hayat ve kaza branşlarında da gelişme kaydedilmiştir.

1851 yılında Londra'da düzenlenen büyük sergi¹ ziyaretinin ardından sigorta fikri daha da güçlenmiş de asıl atılım 1870 yılında İstanbul'un çok varlıklı bir semti ve şehrin kalbi olan Pera'da meydana gelen büyük yangından sonra gerçekleşmiştir. Bu yangının ardından yangın sigortası branşında kaydedilen gelişmeye bağlı olarak itfaiye teşkilatlarının modernizasyonu, ahşap ev inşa etmenin yasaklanması, risk tespiti için yangın risk haritalarının hazırlanması (1906, Charles E. Goad ve 1920'lerde Jaques Pervititch), yangın poliçelerinin oluşturulması ve istatistik kaydı gibi iyileşmeler meydana gelmiştir.

¹ Sanayi devrimi sonrası Avrupa Devletleri'nde üretimin artması, yeni pazar ve hammadde ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. Bu ihtiyacın giderilebilmesi için sanayi ürünlerinin ve üretim araçlarının tanıtılması amacı ile uluslararası sergiler düzenlenmeye başlanmıştır. Ayrıca bu sergilerle ülkelerin bilim, sanayi, teknoloji ve tarım alanındaki gelişme ve yeniliklerinin herkese duyurulması amaçlanmıştır. Öncülüğünü Fransa ve İngiltere'nin yaptığı sanayi sergileri, ilgili ülkelerin sömürgelerinden gelen hammadde ve bu hammaddelerden üretilen sanayi ürünlerinin pazarlanmasına yönelik olarak yapılmıştır. Başlangıçta sanayi ve ticari amaçla başlatılan sergiler, Avrupa ile Avrupa dışında bulunan devletlerin kültür ve yerel sanatları arasında etkileşime de sebep olmuştur. 18. yüzyılın sonlarından itibaren Fransa'da ulusal düzeyde ve 19. yüzyılın ilk yarısında çeşitli Avrupa ülkelerinde düzenlenen benzer etkinliklerin doruk noktası olan Londra sergisi ilk uluslararası sergi olarak kayda geçmiştir. 1851 yılında Londra'da açılan sergi bundan sonra düzenlenen diğer uluslararası sergilere de ilham kaynağı olmuştur. Söz konusu sergiye Osmanlı İmparatorluğu da katılım göstermiştir (<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/464787>).

Osmanlı İmparatorluğu'nda kurulduğu belgelenen ilk sigorta şirketi 1848 yılından itibaren faaliyet göstermiş olan Neos Triton şirkettir. Ne yazık ki bu şirketin bir yangın sigortası levhası olup olmadığı bilinmemektedir.

Bölüm II: Sigortanın Gelişimi

İlk bölümde Osmanlı İmparatorluğu'nda sigortacılığın tarihi ve nasıl ortaya çıktığı aktarılırken, bu bölümde ise 1848 yılında ilk sigorta şirketi Neos Triton'un faaliyetine başlamasından 1923 yılında modern Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna kadar olan gelişimin izi sürülmektedir.

1848 yılında kurulan ilk sigorta şirketi Neos Triton'u, 1849'da kurulan Hocabey ve 1853'te kurulan Trieste sigorta şirketleri izlemektedir. Ticaret faaliyetleri arttıkça başka şirketler de kurulmuş, bazı şirketler Osmanlı İmparatorluğu'ndaki faaliyetlerine hükümetin onayı ve resmi izni olmadan başlamışlardır. Eczacı Yorgaki Anastayadi Efendi'nin 4 Ağustos 1887 tarihli bir raporu bu konuda bilgi vermektedir. Avrupa'da yaptığı seyahatler sayesinde şirketlerin nasıl kurulduğu ve teşkilatlandığı hakkında bilgi toplayan ve izlenimler edinen Yorgaki Anastayadi Efendi, raporunda diğer Avrupa ülkelerindeki sigorta şirketlerinin kurulmak için resmi onay almak ve şirketin işletme sermayesine bağlı olan bir teminat sağlamak zorunda olduğunu belirtmektedir.

Buna rağmen o tarihlerde İstanbul'da 36 şirket, resmi makamlardan onay almadan faaliyet göstermekte olup bunlardan sadece 16'sının işletme sermayesi olduğu bilinmektedir. Nihayet 1887 ve 1906 yıllarında kabul edilen ilgili kararnameler ve yasal yükümlülükler, çözüm ve gerekli düzenlemeleri beraberinde getirmiştir. Şirketler faaliyete başlamadan önce gerekli resmi onayları almakla yükümlü kılınmış, böylelikle piyasada belli bir güven temelinin oluşması da sağlanmıştır. 1887 ve 1906 yıllarında kabul edilen sigorta düzenlemeleri, o dönemdeki yabancı büyükelçiliklerin itirazlarına rağmen 1914 yılındaki kapitülasyonların kaldırılmasından sonra nihayet etkisini göstermeye başlamıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde Os-

manlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren şirket sayısı doruk noktasına ulaşmıştır. 1914 yılında İmparatorluk sınırları içinde faaliyet gösteren sigorta şirketi sayısı 170'e ulaşırken, bu şirketlerden 99'u yangın, 76'sı deniz ve 72'si ise hayat branşında hizmet vermiştir. Yine bu dönemde en büyük sigorta şirketlerinden Münchener Rückversicherung'un Orel adlı sigorta şirketinin acentelik aracılığıyla İstanbul'da temsil edildiği bilinmektedir.

1071 acentesi bulunan söz konusu şirketlerin 56'sı İngiliz, 43'ü Alman, 20'si Fransız, 13'ü Avusturya ve 9'u İtalyan sermayesiyle kurulmuştur. Bunun dışında bu dönemde Amerikan, Rus ve Yunan sermayeli üçer, iki İspanyol, iki Romen, bir Bulgar, bir Danimarka ve bir İsveç sermayeli şirket faaliyet göstermiştir.

43 Alman şirketinin yanı sıra, 29'u sadece deniz sigortası branşında faaliyet gösteren 191 acente bulunmaktadır. İngiltere, 56 şirket ve 304 acente ile en fazla sayıda şirket tarafından temsil edilmekte olup bunların 59'u ağırlıklı olarak yangın branşında hizmet vermiştir. Fransa 20 şirket ve 158 acente ile üçüncü sırada yer alırken 13 şirket ile hayat branşına odaklanmıştır. Bu noktada bir kez daha Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet gösteren ve şube açan sigorta şirketlerinin neredeyse tamamının yurtdışında kurulduğunu ve yabancı sermaye ile finanse edilmiş şirketler olduğunu belirtmek gerekir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda kurulan ilk yerel şirket, 19 Mayıs 1892 tarihinde İstanbul'da faaliyete başlayan Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiyesi'dir. Hissedarları Osmanlı Bankası, Tütün Rejisi² ve Düyun-u Umumiye İdaresi olup bunu 1911

² Memalik-i Şahane Duhanları Müsterekül Menfaa Reji Şirketi veya kısaca "Reji", Osmanlı Devleti, Düyun-u Umumiye ve üç bankacılık grubu (Die Österreichische Kreditanstalt - Viyana, Banker S. Bleichröder - Berlin ve Bank-ı Osmani-i Şahane - İstanbul) arasındaki görüşmeler sonucunda 27 Mayıs 1883 tarihli sözleşmeyle yabancı sermaye ile kurulan tütün ticareti tekel ayrıcalıkları olan bir özel kâr ortaklığı şirkettir (1883-1925). (diğer isimleri: fr. Société de la Régie Cointeressée des Tabacs de l'Empire Ottoman, os. Müsterek-ül Menfaa İhisarı Duhanı Devlet-i Aliye-i Osmaniye - عثمانیة علیة ذرلة دخان انجمنار المنفعة مشترک). (https://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCt%C3%BCn_Rejisi)

yılında İhtiyat-ı Milli Hayat Sigorta Osmanlı Anonim Şirketi izlemektedir.

1917 yılında İtibar-ı Milli Bankası'nın, Osmanlı Umum Sigorta Şirketi'ni satın almasının ardından 1918 yılında Osmanlı Milli Sigorta Şirketi Umumiyesi adı altında sigortacılık faaliyetlerine başlanmıştır. Şirket 11 Mayıs 1920 tarihinde adını İstanbul Umum Sigorta Şirketi olarak değiştirmiştir. Türk Milli Sigorta Şirketi de 1917 yılında kurulmuş olup bunu 1918'de İttihad-ı Milli Osmanlı Sigorta Şirketi izlemiştir.

Osmanlı İmparatorluğu sigorta piyasasında yaşanan söz konusu gelişmeler sadece yönetici sınıfının değil aynı zamanda ticaretin artması, özel mülkiyetin büyümesi ve buna bağlı olarak edinilen yeni serveti koruma isteği nedeniyle yerel Müslüman ve gayrimüslim nüfusun da artan ilgisini yansıtmaktadır.

Bölüm III: Şirketler ve Yangın Sigortası Levhaları

Bu bölümde Osmanlı İmparatorluğu'nda çoğunlukla İstanbul'da, sigorta yaptırılan evlerde bulunan ve bugün David Kohen, Garo Kürkman, Klaus Karius ve Millî Reasürans koleksiyonlarında yer alan, bazı önemli yangın sigortası levhaları hakkında bilgi verilmektedir.

Faaliyet yılları kesin olarak bilinmeyen sigorta şirketlerinin levha açıklamaları “?” ile belirtilmiştir.

2008 yılında Rus yangın sigortası levhaları hakkında Borzykh ve A. Razuvaev tarafından yayımlanmış olan kitap, sadece Rusça yazılmış çoğu renkli olmak üzere birçok yangın sigortası levhası içermesi bakımından ilginçtir. Kitabın başlığı “Rus İmparatorluğu'ndan Yangın Sigortası Tabelaları” olarak çevrilmiştir. Ciltli olarak kuşe kâğıda özenle basılan kitap, 222 sayfa olup 330'dan fazla tabela görseli içermektedir. Kitapta ayrıca tabelaların bulunma süreci de birkaç resimle belgelenmiştir. Rus özel yangın sigortası şirketleri ve levhaları 19. yüzyılın başından beri mevcuttur ancak 1917'deki devrimle birlikte ortadan kaybolmuştur. Daha sonra Sovyetler Birli-

ği'nde sadece devletin tekelinde bir sigorta şirketi olan Gosstrach kalır; o da levhalar çıkarmıştır ancak söz konusu levhalar kitapta yer almamaktadır. (Görsel-1)

Görsel-1



İtalya'nın Piedmonte Bölgesi'ndeki Biella'da 2011 yılında açılan Yangın Sigortası Tabelası Müzesi'nde sergilenen levhalar 2010 yılında vefat eden İtalyan koleksiyoncu Paolo Raspino'nun koleksiyonundan oluşmaktadır. Morena Monai tarafından eşi Paolo Raspino anısına kurulan müzede paneller üzerine dekoratif olarak monte edilmiş acente tabelaları da dahil olmak üzere İtalya ve diğer ülkelerden toplanan yaklaşık 300 tabela sergileniyor. Biella kentindeki bir kültür merkezinde yer alan müze randevu ile gezilmekte olup ziyaret etmek için morenamonai@alphabroker.it adresinden iletişime geçilebilmektedir. (Görsel-2)

Görsel-2



REASÜRÖR



COMPAGNIE ROSSIA, (1881-1918?).



CENTRAL LONDON, (1902-1907). Şirketin adı 1907 tarihinden itibaren Liverpool & London & Globe olarak değişmiş olup Wright'a göre şirketin 1901 yılında kurulduğu tahmin edilmektedir.



PATRIOTIC ASSURANCE COMPANY, (1824-1972). Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk kullanımının 1880 yılından sonra olduğu tahmin edilmektedir.



RIUNIONE ADRIATICA, (1838-?). David Kohen'e göre şirket 1830 yılında kurulmuş olup 1862 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk kez adı geçmektedir.



LONDON & LANCASHIRE FIRE, (1861-1961). Şirket'in adı 1961 tarihinden itibaren Royal Insurance olarak değişmiştir.



NORWICH UNION FIRE, (1797-?). Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyete başlama tarihi, acente tabelası olup olmadığı, kopya veya tenekeye baskı olup olmadığı bilinmemektedir.



LANCASHIRE, (1852-1901). Şirket'in adı 1901 tarihinden itibaren Royal Insurance olarak değişmiş olup Bulau'ya göre 1825 yılında kurulduğu tahmin edilmektedir.



NORDDEUTSCHE HAMBURG, (1857-1909). Hanseatische FVG ve Norddeutsche FVG birleştikten sonra 1907 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyete başlamış olması muhtemeldir. David Kohen'e göre Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet başlangıcı 1878'dir.



IMPERIAL, (1803-1902). Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet başlangıcına dair kayıt bulunmamaktadır.



ALLIANZ VERSICHERUNG, (1890-?). 1905 yılından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılmıştır.



HELVETIA, (1861). Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet başlangıcı yılı 1869'dur.

REASÜRÖR



UNION NATIONALE, 1918 yılından itibaren İttihad-ı Milli Osmanlı Sigorta adını almıştır.



NATIONAL PR STETTIN, (1845-1969). 1969 tarihinden itibaren Colonial Versicherungs Gesellschaft adını almış, 1887 yılından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet göstermiştir.



LA CONFIANCE, (1844-?). 1851 yılından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nda faaliyet göstermiştir.



LIVERPOOL & LONDON & GLOBE, (1864-1919). 1919 tarihinden itibaren Royal Insurance olarak adı değişmiş olup Osmanlı İmparatorluğu'nda 1872 yılında faaliyete geçtiği düşünülmektedir.



L'UNION (1828-?) İstanbul'da bulunan şirketin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki faaliyet başlangıç yılı bilinmemektedir.



MANCHESTER INSURANCE, (1824-1904). 1904 yılından itibaren Atlas Insurance Coy. adını almış olup Osmanlı İmparatorluğu'ndaki faaliyet süresine ilişkin bir kayıt bulunmamaktadır (Nadir bir levhadır).



SOCIETE GENERAL D'ASSURANCE OTTOMANE. (1906-1918).



ROYAL EXCHANGE, (1720-1968). 1968 yılından sonra Guardian National Insurance Coy. adını almış olup 1870 tarihinden sonra deniz aşırı ülkelerde ve Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılıp kullanılmadığı bilinmemektedir.



SOCIETE GENERAL D'ASSURANCE OTTOMANE. (1906-1918).



BULGARIA, (1891-1918?). O dönemde sadece Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanıldığı tahmin edilmektedir.

Bu çalışmada yer alan yangın levhaları Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılanlara dair sadece küçük bir fikir vermektedir. Bunların dışında daha sayısız levha mevcuttur. Levhaların tümüne yer vermek çalışmanın kapsamını aşacaktır.

Bölüm IV: İstanbul'da Faaliyet Gösteren Sigorta Şirketleri

Bu bölümde yıkılışına kadar Osmanlı İmparator-

luğu'nda faaliyet gösteren ve bugün Karaköy, Kadıköy, Galata gibi İstanbul'un tarihi bölgelerinde ofisleri bulunan sigorta şirketleri ve acenteler hakkında bilgi verilmektedir. Aşağıda belirtilen listenin eksiksiz olduğu iddia edilmemekle birlikte, o zamanki sigorta dünyası hakkında bir fikir vermektedir. Sigorta dilinin Fransızca olduğu sigorta şirketlerinin listesi şu şekildedir:

- La Continentale, Agence Generale, Galata
- The Palatine Insurance
- L'Agent Generale, Karaköy
- London ve Lancashire
- Royal Insurance, Agent a Constantinople, Galata
- Societe General D'Assurance de Ottoman, Galata, Stamboul
- Norddeutsche Compagnie D'Assurance, Agent General, Stamboul
- Imperial Insurance, Agent General, Stamboul
- La Fonciere, Compagnies D'Assurances, Agent General, Galata
- The Mutual, Compagnie D'Assurances sur la Vie, Agence Generale, Karaköy
- La Bulgaria, Agence Generale pour tout l'Orient, Galata
- Norwich Union Fire Office, Agent General, Galata
- Royal Exchange Assurance, Agents Generaux, Stamboul
- Guardian Assurance
- Agents, Stamboul
- Patriotic Assurance
- LA New - York Compagnie D'Assurance sur la Vie, Galata
- National of Ireland, Agent General, Galata
- The Netherlands Compagnie D'Assurance, Agent Generale, Stamboul
- Riunione Adriatica di Sigurta, Agente Generale, Galata
- Assicurazioni Generali de Trieste, Agent General, Galata
- La Victoria De Berlin, Agence General pour l'Orient, Stamboul
- La Mannheim Compagnie D'Assurances, Agent General pour la Turque, Stamboul
- Lancashire Compagnie Anglaise D'Assurances, Agents Generaux, Galata

Klaus KARIUS

Almanca aslından çeviren: Tuğçe ÖREN

Yangın Levhaları

1666 yılında Londra'nın üçte ikisini yakıp kül eden "Büyük Yangın" dan sonra yangın sigorta şirketleri kurulmaya başlanmış ve Londra'da devlete ait herhangi bir itfaiye kuruluşu olmadığından yangın sigorta şirketleri kendi itfaiyelerini oluşturmuşlardı.

1800'lü yıllardan önce İngiltere'deki evleri teşhis etmek, üzerinde bir numara bulunmadığından çok zordu.

Sigorta şirketleri, hangi evi sigortaladıklarını belirlemek ve bir yangın durumunda itfaiyelerini o eve yönlendirmek amacıyla, genellikle isimleriyle özdeşleştirdikleri amblemlerini sigortaladıkları binanın ön yüzüne, sokaktan rahatça görülecek bir şekilde ve hırsızların erişemeyeceği bir yüksekliğe asmaya başlamışlardı.

Yangına karşı sigortalanan mülkü işaretledikleri için "Fire Mark / Yangın Levhaları" olarak adlandırılan ilk metal levhalar, bir kalıba kurşun dökülerek yapılırken poliçe numaraları genelde amblemin altındaki dikdörtgenin içine boyanıyor ya da damgalanıyordu.

18. yüzyılın sonunda ve 19. yüzyılın başında, Napolyon Savaşları'nın kurşun fiyatlarında artışa sebep olması nedeniyle bu levhalar bakır veya diğer madenlerden yapılmaya başlanmış, binaları teşhis etmek kolaylaştıkça da levhaların üzerine poliçe numaraları koyulmasından vazgeçilmişlerdir.

Zamanla sigorta şirketleri itfaiyelerini tek bir teşkilat altında birleştirmeye başlamışlar, 1866 yılında ise Londra Belediyesi tüm şehrin yangınla mücadelesini üstlenmiştir.

Dolayısıyla, şirketlerin itfaiyecilerine binaları teşhiste kolaylık sağlamak amacıyla hazırlanmaya başlanan "Yangın Levhaları" 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren reklam amaçlı olarak kullanılmaya başlanmıştır.

İngiltere'de başlayan ve İngiliz şirketlerinin gerek kendi şubelerini gerekse kardeş şirketlerini kurarak diğer ülkelere yayılmasını sağladıkları bu levhalar, Cumhuriyet'in ilanına kadar Türkiye'de de kullanılırken, bir müddet sonra diğer ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de işlevlerini yitirmişlerdir.

Editörün Notu

Kaynakça

- David M. Kohen, *Mal Canın Yongasıdır, İstanbul*
- Kemal Kürklü, *Destek Re, İstanbul*
- Barbaros Yalçın, *Milli Re, İstanbul*
- Garo Kürkman *Koleksiyonu*
- Klaus Karius *Kollektion [Klaus Karius Koleksiyonu]*
- Brian Wright, *The British Fire Mark [İngiliz Yangın Tabelası]*
- William Evenden, *German Fire Marks [Alman Yangın Tabelaları]*
- Alwin E. Bulau, *Footprints of Assurance [Güvencenin İzleri]*
- *Quelle: David Kohen Sergisi, Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık, Mart 2009*
- Aziz Tekdemir, "1851 Londra Sergisi Ve Osmanlı Devleti'nin Katılışı," *Akademik İncelemeler Dergisi*, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/464787> (Erişim Tarihi: 21.03.2018).
- *Vikipedi. "Tütün Rejisi". 21 Mayıs 2024. https://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCt%C3%BCn_Rejisi.*

Yüksek Riskli Sürücülerin Sigortalanmasına İlişkin Özel Mekanizmalar: Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Örnekleri

Karayolları motorlu araçlar mali sorumluluk sigortasının (trafik sigortası) motorlu araç işletenleri için zorunlu tutulması bu sigortanın bulunabilirliği ve ödenebilirliği tartışmalarını gündeme getirebilmektedir.

Bu sigortanın bulunabilirliğine ilişkin tartışmalar mercek altına alındığında, ülkelerin; düzenleyici ve denetleyici otoriteler tarafından sigorta şirketlerine zorunlu sigortalara ilişkin sözleşme yapma zorunluluğunun getirilmesi veya getirilmemesi bakımından ayrıştığı göze çarpmaktadır. Örneğin; Almanya, Lüksemburg, Norveç, İsveç ve Finlandiya’da sigorta şirketleri zorunlu trafik sigortasını talep eden her bir sürücüye teklif sunmak zorunda iken, Avusturya, İsviçre, İspanya, Fransa, İngiltere, Yunanistan, İrlanda, Portekiz ve Amerika Birleşik Devletleri’nde (ABD) böyle bir zorunluluk bulunmamaktadır.

Sözleşme yapma zorunluluğunun bulunduğu ülkelerde trafik sigortasının piyasada bulunabilirliğine ilişkin tartışmalar gündeme gelmemekle birlikte, sözleşme yapma serbestisinin zorunlu sigortalarda da uygulandığı ülkelerde bilhassa yüksek risk profiline sahip araç sürücüleri kamu otoritesi tarafından yaptırmakla mükellef tutuldukları trafik sigortasına serbest piyasada erişmekte sorun yaşayabilmektedir. Burada tartışmaların odak noktası, kamu otoritesinin, zorunlu olarak ihdas ettiği sigortaya her bir sürücünün ulaşmakta zorluk yaşamadığı piyasa şartlarını tesis etmekle yükümlü olup olmadığı ve piyasaya ne şekilde müdahale etmesi gerektiği hususları etrafında yoğunlaşmaktadır.

Pek çok hukuk sisteminde, sigortaya erişim sorununu hafifletmek amacıyla sigortalınması zor olan ve hatta serbest piyasada sigortalanamaz olarak kabul edilen risklerle başa çıkmak için politi-

ka yapıcılar veya sigorta şirketleri tarafından özel mekanizmalar kurgulanmaktadır.

Bu makalede, ABD ve bazı Avrupa ülkelerinin konuya yaklaşımı ve zorunlu trafik sigortasında yüksek riskli olarak nitelendirilebilecek sürücülerin bu sigortaya erişebilmesini teminen geliştirdikleri özel sigortacılık mekanizmaları incelenecektir.

Amerika Birleşik Devletleri

Sigorta şirketlerinin sürücülere zorunlu trafik sigortası sözleşmesi sunma zorunluluğunun bulunmadığı ABD’de sigortacıların gönüllü olarak risk üstlenmediği piyasa “artık piyasa” (residual market) olarak adlandırılmaktadır.

Zorunlu trafik sigortasına ilişkin artık piyasa mekanizmalarından ilki 1938 yılında New Hampshire eyaletinde kurulmuştur. Bugün ABD’de 50 eyalet ve 1 federal bölgenin (Washington DC) tamamında trafik sigortası yaptırmakla mükellef olan sürücülerin teminatsız kalmamalarını teminen dört farklı mekanizmadan biri uygulanmaktadır.

- **Otomobil Sigorta Planları (Automobile Insurance Plans):** 42 eyalet ve Washington DC federal bölgesinde uygulanan ve en yaygın tür olarak kullanılan otomobil sigorta planları, genellikle eyalet tarafından oluşturulan veya desteklenen bir ofis aracılığıyla, ruhsatlı sigorta şirketlerini temsil eden bir kurul tarafından yönetilmektedir. Sigorta aracıları gönüllü piyasada başvuru sahibi sürücü için trafik sigortası teminatı bulamadıklarında başvuruyu eyaletin risk planı ofislerine iletmektedir. Bu başvurular, tüm sigorta şirketleri arasında gönüllü piyasadaki pazar payları nispetinde rasgele dağıtılmaktadır. Örneğin; belirli bir günde eyalet risk planı ofisine gönüllü piyasada yüksek riskli olarak nitelendirilmesinden dolayı

teminat bulamayan 100 adet başvurunun iletilmesi halinde, %10 pazar payına sahip olan sigorta şirketine 10 adet başvuru atanır. Bu sigorta şirketi, kendisine atanan 10 başvuruyu poliçeleştirme ve riskin gerçekleşmesi halinde zarardan sorumlu olma görevini üstlenir. Burada prim ve hasar diğer sigorta şirketleri ile paylaşılmaz, poliçeyi düzenleyen sigortacı hasardan tamamen sorumludur. Otomobil sigorta planları uygulaması çerçevesinde sunulan sigortalar genellikle gönüllü piyasada sunulan sigortaya göre daha dar kapsamlı olup daha düşük teminat limitlerine ve önemli ölçüde yüksek primlere sahip olabilmektedir.

• **Ortak Sigorta Birlikleri (Joint Underwriting Associations):** Florida, Hawaii, Michigan ve Missouri eyaletlerinde bulunan ortak sigorta birlikleri, ruhsatlı tüm sigorta şirketlerinin kâr, zarar ve masrafları paylaştığı ve eyaletin zorunlu kıldığı havuz mekanizmalarıdır. Poliçelerin dağıtım sürecini basitleştirmek için sigorta araçları genellikle başvuruları ortak sigorta birliği ofislerine iletmekte ve buradan da hizmet veren az sayıda özellikli sigorta şirketlerine dağıtılmaktadır. Poliçeleştirme ve hasar tazmini bu sigorta şirketleri tarafından gerçekleştirilmekle birlikte, oluşan kâr, zarar ve tüm masraflar ruhsat sahibi tüm sigorta şirketleri arasında pazar payları nispetinde paylaşılır. Bu mekanizmayla sağlanan teminatlar, gönüllü piyasada sunulan sigorta ile aynı kapsama sahip olup daha düşük teminat limitleri ve daha yüksek primlerle sunulmaktadır.

• **Reasürans Anlaşmaları (Reinsurance Facilities):** North Carolina, New Hampshire ve Massachusetts eyaletlerinde kâr amacı gütmeyen ve tüzel kişiliği olmayan reasürans havuzları bulunmaktadır. Sigortacılar poliçeyi düzenledikten sonra poliçeyi üzerinde mi tutacağına yoksa reasürans havuzuna mı aktaracağına karar verir. Sigortacının düzenlediği poliçenin belirli bir yüzdesini bu havuzlara devretmesine, kalan kısmı ise kendi üzerinde tutmasına da izin verilmektedir. Diğer bir deyişle, poliçeyi düzenleyen sigorta şirketi riskin tamamını veya bir kısmını (örneğin;

%25-50-75 gibi) reasürans havuzuna devredebileceği gibi riskin tamamını kendi üstünde tutmaya da karar verebilir. Prim tahsilatı ve hasar ödemeleri poliçeyi düzenleyen sigorta şirketleri tarafından gerçekleştirilirken, reasürans havuzuna devredilen riskler bakımından oluşan kâr veya zarar eyaletteki ruhsatlı sigorta şirketleri tarafından pazar payları oranında paylaşılır.

• **Eyalet Fonu (State Fund):** 1973 yılında Maryland eyaletinde kurulan Maryland Otomobil Sigortası Fonu (Maryland Automobile Insurance Fund) teminat bulamayan sürücülere zorunlu trafik sigortası sunmaktadır. Fon, sürücünün son trafik sigortası poliçesinin sigorta primini ödememesinden dolayı iptal edilmesi durumu hariç, hiçbir sürücünün teminat talebini reddetmemektedir. Fonun varlıkları fona yapılan başvurular sonucunda sunulan teminatlar karşılığında alınan sigorta primleri, primlerin yatırıma yönlendirilmesinden elde edilen kazançlar ve sigortasız sürücülere uygulanan idari para cezalarının bir kısmından oluşmaktadır. Sigorta şirketleri Maryland Otomobil Sigorta Fonu'na doğrudan katılmamakla birlikte, yasa gereği poliçe tanziminden hasar tedvirine kadar tüm süreçten kaynaklanan her türlü zararı sübvans etmekle yükümlü olup masraflar kendi poliçe sahiplerinden tahsil edilmektedir.

İrlanda

İrlanda'da kara araçları sorumluluk sigortalarında, ruhsat sahibi tüm sigorta şirketlerinin katıldığı Reddedilen Vakalar Anlaşması (Declined Cases Agreement) hükümleri uygulanmaktadır. Sigorta teminatı arayan motorlu araç sahibi en az 3 sigortacıya başvurması ve teminat alamaması halinde Reddedilen Vakalar Komitesine başvurma hakkına sahiptir. Komite genellikle teminat almaya çalışılan ilk sigorta şirketinden araç sahibi adına fiyat teklifi almaktadır. Anlaşmaya göre, Komitenin fiyat teklifi talep ettiği sigorta şirketinin teklifi reddetme hakkı bulunmamaktadır. Teklif için ilk başvuru alan sigortacının tespit edilememesi halinde, belirli bir rotasyon sistemi

içerisinde Komite tarafından rasgele seçilen sigorta şirketine başvurulmaktadır. Ayrıca, Komite bir fiyat teklifinin teminat sunmayı reddetme anlamına gelecek kadar yüksek veya şartların ağır olup olmadığını tespit etmeye de yetkilidir.

İspanya

İspanya'da yüksek riskli görülen sürücüler Ekonomi Bakanlığına bağlı, tüzel kişiliğe sahip ve kamuya ait bir kuruluş olan Sigorta Tazminatı Konsorsiyumu (Consortio de Compensación de Seguros) üzerinden zorunlu trafik sigortası teminatı alabilmektedir. Motorlu araç sürücüsünün, trafik sigortası talebinin 2 sigorta şirketi tarafından reddedilmesi halinde Konsorsiyuma başvurma hakkı bulunmaktadır. Konsorsiyumun bir diğer önemli görevi de sigortasız araçların sebebiyet verdiği, sürücünün tespit edilemediği trafik kazalarında mağdurlara tazminat ödemek ve iflas eden sigorta şirketlerini tasfiye etmektir.

Avusturya

Avusturya'da acil durum sigortası (Versicherungsnotstand) olarak bilinen yapı tüm riskler için sigorta teminatı sağlamaktadır. En az 3 sigortacı tarafından reddedilen bir sürücü, kendisini daha sonra teminat sağlamakla yükümlü bir sigortacıya yönlendirecek olan bu yapıya başvurabilmektedir. Görevlendirilen sigortacı, kendi genel tarifesine göre primin yüzde 50 fazlasını alma hakkına sahiptir.

Fransa

Fransa'da, araç sürücüsünün trafik sigortası teminatı alamamasından dolayı Merkezi Fiyatlandırma Bürosuna (Bureau Central de Tarification) başvurması halinde Büro, teminat sunmakla zorunlu bir sigorta şirketi atamakta ve söz konusu poliçenin primini belirlemektedir.

Portekiz

Portekiz'de sigorta şirketi sözleşme yapmayı reddederse, bu reddin gerekçesini gösteren bir form doldurmak zorundadır. En az 3 sigorta şir-

keti tarafından reddedilen kişi, Sürücü Denetim Organına (Instituto de Seguros de Portugal) başvurabilmektedir. Bu kurum da sürücüyü, riski toplu olarak üstlenmek zorunda olan sigorta şirketleri grubuna yönlendirmektedir. Bu grup, sözleşme düzenlemeyi reddeden ilk 3 şirket ve rotasyon esasına göre rasgele seçilen 3 diğer şirketten oluşmaktadır.

Belçika

Sigortasız sürücü sayısını azaltmak amacıyla kurulan Oto Fiyatlandırma Bürosu (Tariferingsbureau Auto) 2003 yılında faaliyete başlamıştır. Zorunlu trafik sigortası yaptırmakla yükümlü olan sürücü en az 3 sigorta şirketinin kendisine sigorta teklif etmeyi reddetmesi veya yalnızca yüksek prim veya muafiyet karşılığında teminat sağlamayı kabul etmesi durumunda Büroya başvurabilmektedir. Primin yüksek olup olmadığı ise sigorta şirketinin benzer risk profili (yaş, bölge, basamak vb.) için teklif ettiği en düşük primin 5 katı olarak elde edilen eşik değerle karşılaştırılarak tespit edilmektedir. Muafiyetin yüksek olup olmadığı ise benzer yöntem ile 3 kat eşik değerle karşılaştırılarak tespit edilmektedir. Büro prensip olarak, geçerli bir sürücü belgesine sahip olunmaması veya sürücünün araç kullanamaya çağının tıbbî olarak kanıtlanması gibi istisnai haller hariç, kendisine yapılan başvuruyu kabul etmekle yükümlüdür. Büro tarafından düzenlenen sigorta sözleşmelerinin yönetimi yetkilendirilmiş sınırlı sayıda sigorta şirketine devredilmiştir. Bu sigorta şirketlerinin primleri Büro tarafından tespit edilmekte, ilgili sigorta sözleşmelerinden kaynaklanan zararları ise Motor Sigortaları Ganti Fonu (Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds) tarafından karşılanmaktadır. Trafik sigortaları branşında faaliyet gösteren tüm sigorta şirketleri bu Fona katılmak ve pazar payları oranında mali katkıda bulunmak zorundadır.

Hollanda

Terminus isimli yapı 1966 yılında sigorta şirketleri tarafından serbest piyasada sigortalanamayan

riskleri teminat altına almak üzere kurulmuştur. Daha sonra bu yapının ismi 1999 yılında Rialto ve 2016 yılında De Veerende olarak değiştirilmiştir. De Veerende tarafından sunulan teminatlar genel olarak belirli bir miktarda muafiyet içermektedir.

Sonuç ve Değerlendirme

Düzenleyici ve denetleyici otoritelerin, hasar geçmiş olumsuz seyreden yüksek riskli sürücülerin motorlu aracın işletilmesinden doğan hukuki sorumluluklarının ilgili mevzuatla belirlenen çerçevede teminat altına alındığı zorunlu trafik sigortasına erişim problemine yaklaşım tarzı ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir.

Zorunluluk esasının tek taraflı işletildiği, diğer bir deyişle, sürücülerin trafik sigortasını yaptırmakla zorunlu tutulduğu ancak, ilgili sigorta şirketlerinin bu sigortayı her sürücüye sunmakla zorunlu tutulmadığı ülkelerde kamu idaresi tarafından veya sigorta şirketlerinin kendi inisiyatifleri

çerçevesinde geliştirilen mekanizmalarla yüksek riskli sigortalıların sigortaya belirli şartlarda erişiminin sağlandığı görülmektedir. Sigortasız araç sayısının azaltılması hedefinin de benimsendiği bu sistemlerin çalışma prensipleri arasında, yüksek risk ihtiva eden poliçelerin genel olarak sigortacılık piyasasındaki şirketler arasında paylaşım esasının hâkim olduğu dikkat çekmektedir. Başka bir ifadeyle, riskin tekil olarak bazı şirketler üzerinde yoğunlaşmasından imtina edilerek, sigortaya erişmekte çeşitli sorunlar yaşayan yüksek riskli sigortalıların sigortacılık sektörü içerisinde paylaştırılarak sorunun çözüme kavuşturulduğu değerlendirilmektedir.

E. Erdem ORMAN
T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı
Uzman

Kaynakça

- Amundson, R. "Residual Market Pricing" (1994)
- Colton, R. "Provider of Last Resort: Lessons from the Insurance Industry" (1998)
- De Mot, J., Faure, M. *Special Insurance Systems for Motor Vehicle Liability. Geneva Pap Risk Insur Issues Pract* 39, 569-584 (2014).
- Grabowski, H., Viscusi, W. K., & Evans, W. N. (1989). *Price and Availability Tradeoffs of Automobile Insurance Regulation. The Journal of Risk and Insurance*, 56(2), 275-299.
- James, W. Newman, Jr. "Insurance Residual Markets: Historical and Public Policy Perspectives" (2010), *The Florida Catastrophic Storm Risk Management Center*
- Machetti, I. (2006), *The Spanish Experience in the Management of Extraordinary Risks, Including Terrorism*, in *Catastrophic Risks and Insurance*, OECD Publishing, Paris.
- Meyer, U. (2005) *Final Report for the Project Car Insurance Tariffs Part III, Motor Liability Insurance in Europe, Comparative Study of the Economic-Statistical Situation*
- Regan, L., Tennyson, S. and Weiss, M. (2009) 'The relationship between auto insurance rate regulation and insured loss costs: an empirical analysis', *Journal of Insurance Regulation* 27 (1): 23-46.
- *Residual Markets*, Insurance Information Institute (2006)
- <https://vezekeren.verende.nl/>
- <https://www.lastenvrij.nl/autoverzekering/begrippen/de-verende/>
- <http://nl.bt-tb.be/auto/>
- <https://www.pv.be/dossiers/auto/auto-verzekeren/gemeenschappelijk-motorwaarborgfonds>
- <https://www.consortseguros.es/en/inicio>
- <https://www.bureaucentraldetarifcation.fr/>
- <https://www.service-public.fr/particuliers/>
- <https://www.insuranceireland.eu/consumer-information/general-non-life-insurance/motor>
- <https://www.iii.org/fact-statistic/facts-statistics-auto-insurance>
- <https://www.insuranceireland.eu/consumer-information/general-non-life-insurance/declined-cases-agreement>
- <https://www.consortseguros.es/en/ambitos-de-actividad/seguros-de-automoviles>
- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1987-13914>

Yabancı Basından SEÇMELER

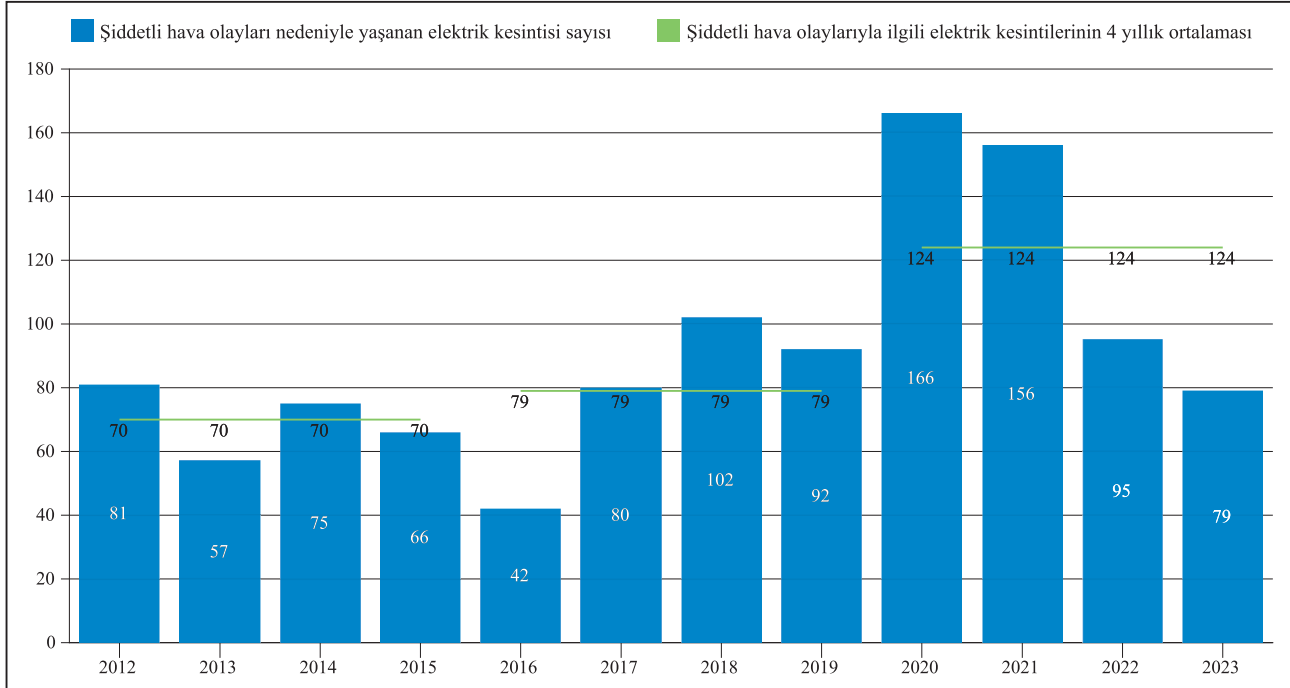
İklimin Elektrik Şebekeleri Üzerindeki Etkisi

Şebekeler, elektriğin dolaşımını sağlayan arterler ve damarlar gibidir. Elektrik santralleri, trafo merkezleri, transformatörler, iletim ve dağıtım hatlarından oluşan şebeke, elektrik arzını taleple buluşturur. Karmaşık ve içe içe geçmiş bir ağ yapısına sahip olan şebeke, birçok doğal ve insan kaynaklı riske açıktır.

Bu risklerden biri de iklim değişikliğidir. ¹Swiss Re Institute tarafından, aşırı sıcaklıklar, sel, ku-

raklık, fırtınalar ve deniz seviyesinin yükselmesi gibi hava koşullarına bağlı tehlikeleri daha iyi anlamak amacı ile 2012-2023 yılları arasında ABD'deki elektrik kesintilerine ilişkin veriler incelenmiş olup bu elektrik kesintilerinin üçte birinden fazlasının şiddetli hava olaylarıyla ilişkili olduğu anlaşılmıştır. Ayrıca, hava koşullarına bağlı elektrik kesintilerinin, dört yıllık dönemler boyunca artış gösterdiği görülmektedir (Grafik 1).

Grafik 1: ABD'de Şiddetli Hava Olayları Nedeniyle Yaşanan Elektrik Kesintileri (2012-2023)



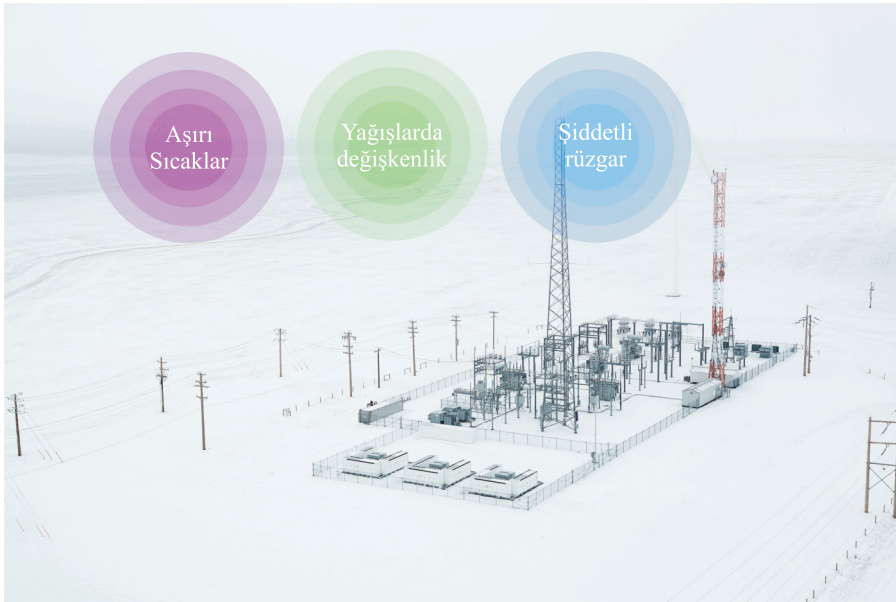
Kaynak: Swiss Re Institute analizi, Amerika Birleşik Devletleri Enerji Bakanlığı verilerine dayanılarak hazırlanmıştır.

Şebekelerin risk maruziyetinde de artış kaydedilmektedir. Uluslararası Enerji Ajansı (International Energy Agency- IEA), 2030 yılına kadar elektrik talebinde %25-30 oranında bir artış yaşanacağını öngörmektedir. ²Sıfır emisyona ulaşmak için, arz artışının büyük bir kısmı yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlanmalıdır. IEA, yenilenebilir enerji payının 2021 yılındaki %28 seviyesinden 2030 yılına kadar %49'a çıkması gerektiğini, bu durumun ılımlı olarak nitelendirilen "Açıklanan Politika Senaryosu"nun (Announced Policy Scenario-APS) bile altında olduğunu belirtmektedir.

Bununla birlikte, elektrik şebekeleri bir darboğaz olmaya devam etmekte, dünya genelinde yaklaşık 3.000 GW'lık yenilenebilir enerji, şebekeye bağlanmayı beklemektedir. Şebekelerin geliştirilmesinde, politik ve planlama sorunlarından kaynaklanan gecikmelerin yanı sıra, yatırım eksikliği ve transformatör gibi şebeke bileşenlerinin tedarikinde yaşanan yetersizlikler de dahil olmak üzere çeşitli faktörler bulunmaktadır. İklim değişikliği ve artan doğal afetler arasındaki kesişim dinamikleri de bu denklemde önemli bir unsur olarak yer tutmaktadır.

Doğal afetlerin elektrik şebekesi üzerindeki etkilerini gösteren pek çok örnek mevcuttur. 2022 yılında Ian Kasırgası, Florida'da 2,6 milyon kişiyi elektriksiz bırakırken, 2021 yılında Ida Kasırgası nedeniyle yaşanan elektrik kesintisi, Louisiana'da 1 milyon kişiyi etkilemiş, elektrik kesintisi bazı bölgelerde 5 günü aşmıştır. 2021 yılında Kış Fırtınası Uri'nin ardından, Teksas'tan Kuzey Dakota'ya kadar en az 5 milyon kişi elektriksiz kalmıştır. ³Aynı yıl, kış fırtınaları Teksas'ı aşırı soğuk hava ve yaygın elektrik kesintilerine sürüklemiştir. ⁴Güç kablolarının izolasyonu, aşırı yüksek sıcaklıklar altında termal hasara maruz kalabilmektedir. Örneğin, 2021 yılında Kuzeybatı ABD'de sıcak hava dalgası sırasında, sıcaklıkların 40 derece Santigrat'ın üzerine çıkmasıyla güç kabloları erimiştir. ⁵Bu yıl (2024) Ingunn Fırtınası, Norveç'te hava iletim hatlarının arızalanmasına neden olmuş; ⁶Sydney'deki ani su baskınları ise trafo merkezlerini su altında bırakarak elektriğin kesilmesine sebep olmuştur. ⁷Doğal afet hasarları yanında, deniz seviyesinin yükselmesi gibi iklim değişikliğinin kronik etkileri de giderek daha fazla gözlemlenmektedir. Bu tehlikeler Görsel 1'de açıklanmaktadır.

Görsel 1: İklimin Elektrik Şebekesi Üzerindeki Etki Unsurları



Kaynak: Swiss Re Institute analizi, literatür incelemesine dayanarak derlenmiştir.

21. Yüzyılın Sonuna Kadar Küresel Sıcaklıkların Yükselmesi Muhtemeldir

⁸Küresel bazda ortalama yüzey sıcaklıkları, 1850 yılından bu yana halihazırda 1,1 Santigrat derece yükselmiştir. İklim modellemelerine göre söz konusu artış nedeniyle ⁹sıcak hava dalgalarının daha sık ve şiddetli hale gelmesinin muhtemel olduğu öngörülmektedir. Ayrıca, iklim değişikliğinin Dünya'nın kutuplarını çevreleyen düşük basınçlı soğuk hava alanı olan kutup girdabını zayıflatabileceği ve şiddetli rüzgâra sahip kuşak olarak ifade edilen kutup jet akımını daha da etkileyebileceği tahmin edilmektedir. Jet akımı ve kutup girdabındaki değişkenlikler hava koşullarını etkileyerek soğuk hava dalgalarına yol açabilmektedir. Bu durum, soğuk Arktik havasının güneye hareket etmesine, sıcak hava dalgalarına, kuraklıklara ve yoğun yağış olaylarına neden olabilmektedir. ¹⁰Ayrıca söz konusu hava koşulları, aşağıda açıklandığı üzere elektrik şebekesinin çeşitli bileşenleri üzerinde zincirleme etkiler yaratabilmektedir.

Termoelektrik jeneratörler, sıcaklık farkını (sıcak buhar ile soğuk ortam havası veya su arasındaki) elektrik voltajına dönüştürerek çalışmaktadır. İklim değişikliği nedeniyle artan ortam sıcaklıkları üretim kapasitesini azaltarak santral verimliliğini düşürebilmektedir. ¹¹Yüksek sıcaklıklar, güneş enerjisi üretimi ile enerji depolama için de sorun teşkil etmekte olup ¹²batarya soğutma sistemlerini etkileyerek muhtemel termal kaçak ve yangınlara neden olabilmektedir. ¹³

Yükselen sıcaklıklar, yalıtım malzemelerinin kimyasal olarak daha hızlı bozulmasına ve transformator arızalarına neden olabilmektedir. ¹⁴Bir transformator sargısındaki en sıcak noktanın azami sıcaklık seviyesi "hem maksimum yağ sıcaklığına hem de ortam sıcaklığına bağlı olarak değişir. Çalışmalar sargının en sıcak noktasındaki ısı seviyesinin 98 Santigrat dereceyi aştıktan sonraki her 6 Santigrat derecede transformatorün yıpranma hızının ikiye katlandığını göstermektedir. ¹⁵

2-4 derece arasındaki küresel ısınma projeksiyonları, transformator ömrünü (genellikle 40 yıl) 21. yüzyılın sonuna kadar %20-40 oranında azaltabilmektedir. ¹⁶Bu durumun, özellikle eski şebekelere sahip ülkeler için sorun teşkil edeceği söylenebilir. ABD'de büyük güç transformatorlerinin %70'inden fazlası 25 yıldan daha eskidir. Bu durum ¹⁷yüksek sıcaklıkların kuraklık koşullarıyla birleşmesi durumunda, elektrik şebekesinin çeşitli bileşenleri üzerindeki stresin daha da yoğunlaşmasına neden olmaktadır.

Aşırı sıcaklıklar, ayrıca trafo merkezlerinde aşırı ısınma ve yalıtım arızalarına da yol açmaktadır. Öte yandan donma sıcaklıkları, kar ve buz ağırlığının neden olduğu basınç nedeniyle trafo merkezlerindeki şalt cihazlarında SF6 gazı ¹⁸ veya yağ sızıntısına neden olabilmektedir. ¹⁹Trafo merkezi ekipmanları üzerindeki kapasite ve bozulma etkileri, RCP 8.5 (4°C'nin üzerinde) yüksek emisyon senaryosunda en yüksek seviyeye ulaşmaktadır. ²⁰

2015 Yılına Kıyasla 2050 Yılına Kadar Yağış Yoğunluğunda Artış Yaşanma Olasılığı Yüksek

Artan sıcaklıkların neden olduğu yüksek atmosferik nem içeriği, şiddetli yağışlara, dolayısıyla sel ve toprak kaymalarına yol açmaktadır. Ayrıca, şiddetli yağışlar nedeniyle alçak alanlarda yaşanan su baskınları zemin seviyesindeki trafo merkezlerine, transformatorlere, şalt cihazlarına ve kontrol ekipmanlarına zarar vermekte ve zarar gören trafo merkezi ekipmanları elektrik direklerinin daha hızlı yıpranmasına neden olmaktadır. ²¹ Kıyı şeridindeki şebeke altyapılarının, deniz seviyesinin yükselmesi ve iklim değişikliğine bağlı olarak artan fırtınalardan daha fazla etkileneceği düşünüldüğünde ²² enerji santrallerinin ve trafo merkezlerinin kıyı bölgelerinden taşınması gerekebilir. Dünyanın diğer bölgelerinde ise aşırı sıcak hava dalgaları nedeniyle termal iletkenliği azalan yeraltı kablolarının akım taşıma kapasitesinin azaltılması gerekebilir. ²³

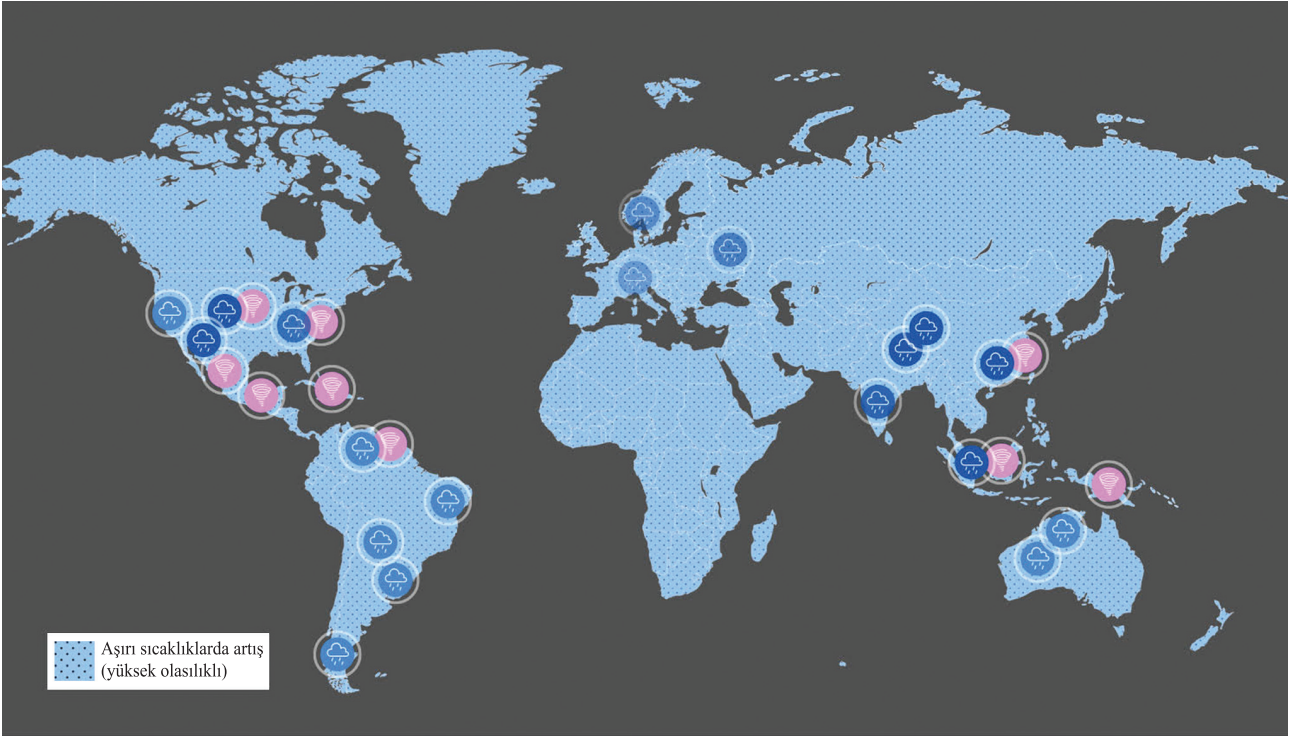
Tropikal Siklon Yoğunlukları ve Maksimum Rüzgâr Hızlarının Artması Muhtemeldir

İklim değişikliği, en yüksek rüzgâr şiddetini ve rüzgârların maksimum sabit hız süresini artırabilmektedir.²⁴ Kuvvetli rüzgârlar, kule ve iletken hasarına, ayrıca devrilen ağaçlardan kaynaklanan zararlara yol açabilir.²⁵ Örneğin, Ida Kasırgası, 30.000'den fazla direk ve kablo hattına, ayrıca yaklaşık 6.000 transformatöre zarar vermiştir.

²⁶Yüksek rüzgâr penetrasyonu, ters güç akışı nedeniyle transformatörlerde dengesizlik ve voltaj dalgalanmalarına da neden olabilmektedir.²⁷ Kasırga ve fırtına dalgalarının artan sıklığı ve şiddeti nedeniyle deniz seviyesinin yükselmesi, trafo merkezlerinin su baskınına maruz kalma riskini artırmaktadır.

Aşırı sıcaklık, şiddetli yağış ve rüzgâr yoğunluğu gibi şiddetli iklim olaylarının etkilediği bölgeler Görsel 2'de gösterilmiştir.

Görsel 2: Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nin (IPCC) Birinci Çalışma Grubu (WG1) Altıncı Değerlendirme Raporu'na Göre* 21. Yüzyıl Ortası için Seçilen Bölgelerde 2.0 ila 2.4°C Isınma Seviyelerinde İklimi Etkileyen Değişiklikler



Kaynak: IPCC, Swiss Re Institute

*Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (IPCC) iklim değişikliğiyle ilgili bilimi değerlendirmek üzere kurulmuş 196 ülkeden bilim insanlarından oluşan Birleşmiş Milletler kuruluşudur. Birinci Çalışma Grubu (WG1), İklim Değişikliğinin Fiziksel Bilim Temelleri ile ilgilenen birimdir. Altıncı Değerlendirme Raporu'nun (AR6) Birinci Çalışma Grubu tarafından hazırlanan "The Physical Science Basis" bölümü 2021 yılında yayımlanmıştır (<https://www.ipcc.ch/>).

Uyum ve Azaltım Stratejileri

Planlamacılar iklim değişikliğine daha iyi uyum sağlamak için şu konuları dikkate alabilir:

• Daha İyi Operasyon ve Tasarım Yoluyla Dayanıklılık

Geriyeye dönük uyarılama ve yeniden tasarım gibi modellemeler iklim değişikliğine karşı dayanıklılığı artıracaktır. Örneğin, yeni trafo merkezleri etrafına kalıcı sel koruma yapıları inşa edilebilir. Sel riski bulunan bölgelerde trafo merkezleri daha yüksek irtifadaki bir yere taşınabilir. Ekipman yükseltme gereksinimleri için sel koruma yüksekliği gibi standartlar kullanılabilir. Bozulan ekipman daha güçlü ve hava koşullarına dayanıklı yapılarla değiştirilmelidir. Eskiye dönüşüm, soğutma sistemlerinin kapasite artışlarının yanında daha yüksek kapasiteli üniteler ile yenilenebilir. Elektrik direklerine uygulanan ısıya dayanıklı kaplama, tutuşma olasılığını azaltabilir.²⁸ Yenilikçi çözümler konusunda araştırmalar yapan Alman mühendislik firması Siemens, sıkıştırılmış hava yalıtımlı trafo merkezi bileşenlerinin aşırı sıcaklıklara dayanabileceğini söyleyen, ²⁹benzer şekilde, Hitachi Energy, hem kompaktlık hem de doğal afetlerden korunma amacıyla kentsel merkezlerde yer altı trafo merkezlerinin tasarımını savunmaktadır.³⁰

• Güçlü Veri ve Analitik Yoluyla Dayanıklılık

Altyapı veri setleri, elektrik şebekesi bileşenlerinin maruziyet derecesini³¹, hassasiyetini³² ve kırılabilirliğini³³ açıkça belirtmelidir. Söz konusu setler, trafo merkezleri için merkezi kontrol ve veri toplama sistemi ile (supervisory control and data acquisition-SCADA) sıcaklık denetimini içerebilir. Operatörler, potansiyel iklim zafiyetlerini gelecek projeksiyonlarını geçmiş tecrübelerle dayalı varsayımlara dayandırmak yerine, farklı veri setlerini birleştirerek belirleyebilirler. Örneğin, sosyal kırılabilirlikleri yakalayan veri setleri, yatırım kararlarını, trafo merkezleri ile sel risklerine ait verileri karşılaştırarak yönlendirebilir.³⁴ Operatörler ayrıca, risk azaltma faydaları ile tahmini

maliyetin karşılaştırılması yoluyla hesaplanan risk-harcama verimliliği (risks spend efficiency-RSE) metriğini kullanabilirler. Eğer RSE 1'den büyükse, yatırımın karşılığını vermesi beklenmektedir.

• Teknolojik Yenilikler Yoluyla Dayanıklılık

Şebekeler, ortam hava koşullarını algılayabilen ve otonom olarak karar alabilen sensörlere entegre edilerek "akıllı" hale getirilebilir. Pille çalışan mikro şebekeler, yaygın kesintileri önlemek için şiddetli hava koşulları yaşayan şebeke kollarını izole edebilir.³⁵ Yenilikçi uyum stratejileri, Kuzey Karolina'daki Duke Energy'nin "su ile yaşamak" projesi gibi doğa temelli çözümleri de içerebilir.³⁶ Yaşayan bir kıyı şeridi ve iki dönümlük gelgit bataklığı, trafo merkezi için geçici sel duvarı işlevi görebilir.

Sonuç

İklimle ilgili olarak sıcaklık değişikliklerinin artmasıyla meydana gelen şiddetli yağışlar, deniz seviyesinin yükselmesi, iç ve kıyı taşkınları ve yoğun fırtınalar gibi hava kaynaklı olaylar, elektrik talebinin keskin bir şekilde yükseldiği bir dönemde elektrik şebekelerinin tüm bileşenlerini etkileyebilir. Risk transferi ve azaltımı, sigorta ürünlerinin kullanımı gibi uygulamalar bu soruna kısmi çözümler sunmaktadır. Sigortacılar, uzun vadeli koruma sağlayıcıları olarak enerji şirketlerine iş kesintilerine karşı risk yönetimi uzmanlığı veya özel sigorta çözümleri sunarak yardımcı olabilir. Bununla birlikte elektrik şebekeleri, iklim değişikliğine bağlı tehlikelere karşı dayanıklılık, veri, tasarım, yenilik ve yatırım konularını içeren uyum stratejileriyle güçlendirilebilir. Söz konusu strateji, enerji hizmeti veren şirketler, kamu kuruluşları, reasürans/sigorta sektörü ve hükümet dahil olmak üzere tüm paydaşların katılımını gerektirecektir.

Mitali Chatterjee

Sigorta Araştırma Müdürü, Swiss Re Enstitüsü

27 Haziran 2024

Çeviren: Ecem AKGÜL

Kaynakça

- ¹ See *Electric Disturbance Events (OE-417) Annual Summaries*, United States Department of Energy, accessed 8th June 2024
- ² Conservative estimates based on STEPS and APS scenarios, see IEA
- ³ *5 Million Americans Have Lost Power From Texas to North Dakota After Devastating Winter Storm*, Time, 15 February 2021.
- ⁴ SONAR, Swiss Re, June 2024.
- ⁵ *Climate Change Is Overpowering America's Electric Grid*, The Wilson Quarterly, 2023.
- ⁶ J. Stürmer et al., *Increasing the resilience of the Texas power grid against extreme storms by hardening critical lines*, Nature Energy, 2024.
- ⁷ S. Barker, *Flash flooding leaves Sydney CBD without power*, Energy Magazine, 8 April 2024.
- ⁸ See *The Synthesis Report (SYR) of the IPCC Fifth Assessment Report (Ar5)*
- ⁹ *Climate Change: Global Temperature*, Climate.gov, 18 January <https://www.ipcc.ch/report/ar5/syr/> 2024.
- ¹⁰ *Global warming may be behind an increase in the frequency and intensity of cold spells*, The Conversation, 4 March 2024.
- ¹¹ A. M. Brockway, L. N. Dunn, *Weathering adaptation: Grid infrastructure planning in a changing climate*, Climate Risk Management, Volume 30, 2020.
- ¹² *Solar power output drop by a fifth of its total capacity when temperatures go beyond 35 degrees Celsius*.
- ¹³ *Battery energy storage systems (BESS): Insights for developers and asset owners*, Marsh, 3 April 2024.
- ¹⁴ *Examining the Causes of Transformer Insulation Failure*, EE Power, 4 January 2024.
- ¹⁵ M. Hashmi, M. Lehtonen & S. Hänninen, *Effect of Climate Change on Transformers Loading Conditions in the Future Smart Grid Environment*. Open Journal of Applied Sciences, January 2013.
- ¹⁶ *Preventing the next blackout*, MIT News, 5 December 2017.
- ¹⁷ *Sulfur hexafluoride (SF6) has a much higher global warming potential as compared to carbon dioxide*.
- ¹⁸ A. Sepehri, *Effects Of Cold And Snowy Weather On The Design Of Switchgears And Proposed Solutions*, Switchgear Content, 26 October 2021.
- ¹⁹ *DEC/DEPT&D Climate Resilience and Adaptation Report*, Duke Energy, September 2023.
- ²⁰ A. M. Brockway, L. N. Dunn, *Weathering adaptation: Grid infrastructure planning in a changing climate*, Climate Risk Management, Volume 30, 2020.
- ²¹ *DEC/DEPT&D Climate Resilience and Adaptation Report*, Duke Energy, September 2023.
- ²² A. V. Gkika et al., *Battling the extreme: lessons learned from weather-induced disasters on electricity distribution networks and climate change adaptation strategies*. Hydrology Research, 1 October 2023.
- ²³ S. Muis et al., *Global projections of storm surges using high-resolution CMIP6 climate models*. Earth's Future, 2023.
- ²⁴ A. M. Brockway, L. N. Dunn, *Weathering adaptation: Grid infrastructure planning in a changing climate*, Climate Risk Management, Volume 30, 2020.
- ²⁵ M. Kezunovic, et al., *Impact of Extreme Weather on Power System Blackouts and Forced Outages: New Challenges*, Iowa State University, 2008.
- ²⁶ *Entergy Restores 50% of Louisiana Customers Following Ida* (entergynewsroom.com)
- ²⁷ *Probabilistic impact of wind energy integration on distribution transformers - ScienceDirect*
- ²⁸ *carolinsresiliencetransdiststudyfinal.pdf* (duke-energy.com)
- ²⁹ *Siemens to Retrofit One of the Largest Substations in Germany*, T&D World, 22 November 2019.
- ³⁰ *Underground substations*, Hitachi Energy, accessed 14th June 2024.
- ³¹ *Degree to which assets could face climate hazards*
- ³² *Degree to which assets could be impacted by exposures*
- ³³ *Potential impact of climate hazards*
- ³⁴ *DEC/DEPT&D Climate Resilience and Adaptation Report*, Duke Energy, September 2023.
- ³⁵ *DEC/DEPT&D Climate Resilience and Adaptation Report*, Duke Energy, September 2023.
- ³⁶ See *Living with Water - USS Battleship NC, Habitat Restoration, Cape Fear River*, accessed 8th June 2024.