

Tarih: Ocak 2016

Millî Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi

H. Hulki YALÇIN

İnceleme Kurulu
BAŞKAN

Barbaros YALÇIN
ÜYE

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 yayınlanır.

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

İÇİNDEKİLER

İklim Değişikliğinin Dünya, Türkiye ve Sigorta Sektörü Üzerindeki Etkileri.....	4
Nakliyat Sigortalarında “Yeni Normal”	12
Telematik Sistemleri ve Sürücüsüz Araçlar İle Motorlu Araç Sigortalarının Dönüşümü	17
Küresel Ekonomideki Büyümenin Sigorta Sektörü Üzerine Olumlu Etkileri.....	18
Küçük ve Orta Ölçekli İşletmelerin Siber Güvenlik Kaygıları İki Kat Arttı.....	19

Reasürör Gözüyle

Çok eski çağlardan beri var olan iklim değişikliği, 18. yüzyıl sonlarında İngiltere’de başlayan Sanayi Devrimine bağlı ekonomik, sosyal ve demografik değişiklikler nedeniyle farklı bir boyut kazanmış ve 20. yüzyıldaki teknolojik gelişmelere paralel olarak dünyanın iklim sistemini tehdit edici niteliğe bürünmüştür. İklim değişikliğinin başlıca nedeni olan ve büyük ölçüde insan faaliyetlerinden kaynaklanan küresel ısınma konusu, Birleşmiş Milletler tarafından 1995 yılından beri düzenlenen ve 2015 yılında Paris’te yapılanla birlikte toplam 21 konferansta üzerinde en fazla durulan konu olmuştur. Radikal önlemler alınmadığı takdirde, küresel iklim şartları üzerinde ciddi sonuçlar doğurabilecek bir sorun olan sera gazlarının atmosfere aşırı ölçüde salınımı konusunda birtakım tedbirler alınmaya çalışılsa da, küresel ısınma ve buna bağlı olarak gelişen iklimsel değişiklikler, hâlihazırda da önemli olumsuzluklara neden olmaktadır. Bu olumsuz gelişmelerin neler olduğu ve sigortacılık faaliyetlerine olan etkileri Sayın Asude Temelli tarafından yapılan “İklim Değişikliğinin Dünya, Türkiye ve Sigorta Sektörü Üzerindeki Etkileri” adlı çalışmada ayrıntılarıyla incelenmiştir.

Nakliyat Sigortaları alanında her yıl yapılmakta olan ve sigortacıların yanı sıra denizcilik sektörünün temsilcileri, eksperler ve uluslararası hukuk firmalarını bir araya getiren Uluslararası Nakliyat Sigortacılığı Birliği (IUMI) konferansı bu yıl Eylül ayında Almanya’nın Berlin şehrinde düzenlenmiştir. Toplantılarda her yıl bir ana tema belirlenmekte ve bu ana tema kapsamında Nakliyat Sigortalarını ilgilendiren tüm sorunlar hakkında tespitlerde bulunulup, çözümler öne sürülmektedir. Bu yıl belirlenen, “Nakliyat Sigortalarında Yeni Normal” konusu kapsamında, geleneksel iş yapma biçimlerinin teknoloji kullanımı, finans yönetimi ve insan kaynakları alanındaki uygulamalara bağlı olarak çok değiştiği ve ortaya çıkan yeni yapı ve süreçlerin artık “yeni normal” olarak algılanması gerektiği vurgulanmaktadır. Toplantıya katılan Şirketimiz temsilcisi, Nakliyat Sigortaları Müdürü Sayın Bülent Akyüz tarafından hazırlanan ilgili çalışmada, konferansta ele alınan tüm konulara ilişkin derlenmiş bilgiler sektörümüzün ve Nakliyat Sigortalarıyla ilgilenenlerin bilgisine sunulmaktadır.

Yabancı Basından Seçmeler bölümünde ise, son zamanlarda yaşanan olaylar nedeniyle gündemde olan siber risklerin sigortacılar açısından getirdiği olumsuzluklar ve maruz kalınan riskler, sürücüsüz araçlar ve araç sigortalarındaki dönüşüm, küresel ekonomideki büyümenin sigortacılık faaliyetleri üzerindeki olumlu etkileri gibi, okuyucunun ilgisini çekeceğini düşündüğümüz yazıların çevirileri yer almaktadır.

İklim Değişikliğinin Dünya, Türkiye ve Sigorta Sektörü Üzerindeki Etkileri

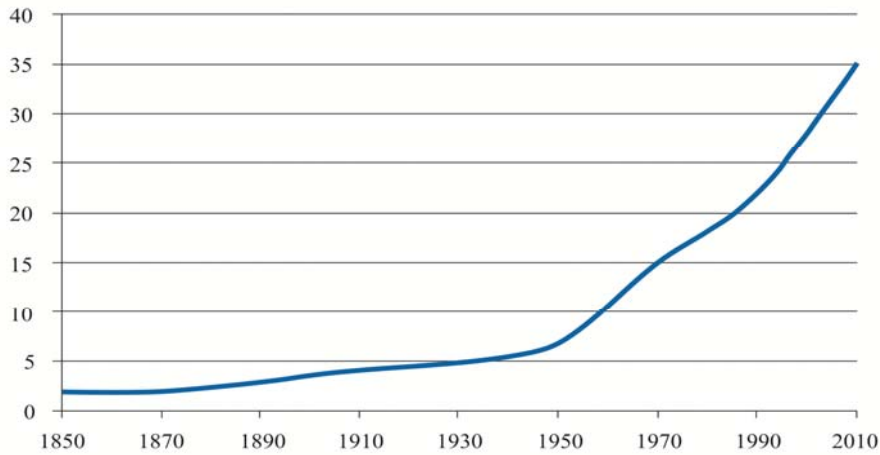
Giriş

Genel bir ifade ile iklim değişikliği, “iklim koşullarındaki büyük ölçekli, önemli yerel etkileri bulunan, uzun süreli ve yavaş gelişen değişiklikler” olarak tanımlanmaktadır. İklim değişikliği gezegenimizin tarihi boyunca güneş, atmosfer ve yerküre’de yaşanan değişikliklerle bağlantılı olarak sürüp giden doğal bir olgudur. Ancak, 19.

yüzyılın ortalarından itibaren iç ve dış etmenlerle ilişkili bu doğal devinime ek olarak, insan faktörünün de küresel iklimi etkilediği yeni bir döneme girilmiştir. Günümüzde insan etkinlikleriyle atmosfere salınan sera gazlarının, sera etkisini kuvvetlendirmesi sonucu Dünya’nın sıcaklığının sistematik şekilde artması anlamına gelen küresel ısınma, iklim değişikliği üzerindeki en önemli etken olarak kabul edilmekte-

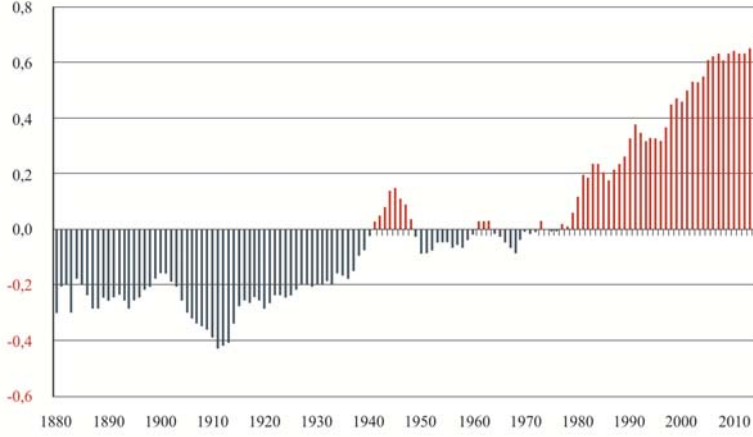
dir. Sera gazlarının en önemlileri, başta su buharı (H₂O) olmak üzere karbondioksit (CO₂), metan (CH₄), diazotmonoksit (N₂O) ve troposfer ile stratosferde bulunan ozon (O₃) gazlarıdır. Güneşten gelen kısa dalgalı ışınlar yeryüzüne çarptıktan sonra, bu gazlar tarafından uzun dalgalı ısı ışınları şeklinde yeryüzüne geri yansıtılır. Yerküre’nin ısınmasını sağlayan ve ısı dengesini düzenleyen bu doğal süreç sera etkisi

Küresel İnsan Kaynaklı CO₂ Salınımı (milyar ton CO₂)



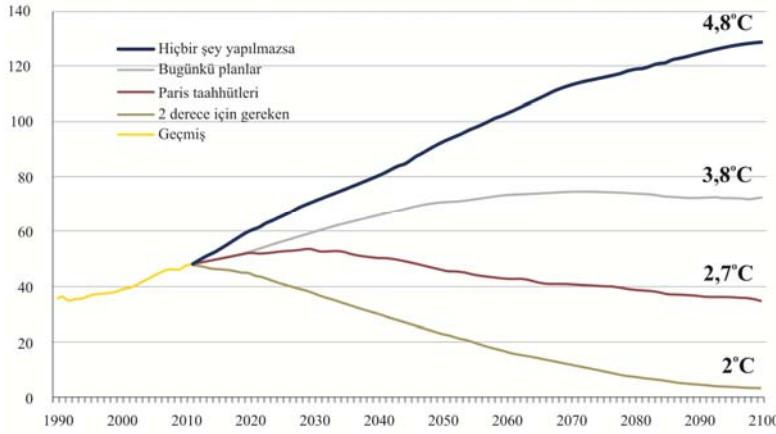
Kaynak: BBC

Endüstri Devriminden Bugüne Yıllık Ortalama Sıcaklık Sapması (santigrat)



Kaynak: BBC

Paris Taahhütlerine Göre Sera Gazı Senaryoları (milyar ton CO₂ eşdeğeri)



Kaynak: BBC

olarak adlandırılmaktadır. Ortalama koşullarda, yerküre-atmosfer sistemine giren kısa dalgali güneş enerjisi ile geri salınan uzun dalgali yer ışınımı dengededir. Atmosferde bi-

riken sera gazlarının artışı bu dengeyi bozmakta ve yerkürenin ortalama yüzey sıcaklığını artırmaktadır. Kuvvetlenen sera etkisinden kaynaklanabilecek küresel ısınmanın bü-

yüklüğü, her bir sera gazının birikimindeki artışın boyutuna, bu gazların ışınım özelliklerine ve atmosferdeki yaşam sürelerine bağlıdır.

Fosil ve biyokütle yakıtların kullanılması insan kaynaklı sera gazı salınımlarının en büyük kaynağıdır. Sanayi devriminden bu yana Karbondioksit (CO₂) salınımının %80 oranında arttığı gözlemlenmektedir.

Tarım ve katı atık depolama sahaları metan gazı, gübre kullanımı ve naylon üretimi diazot monoksit ve buzdolabı ile klimalar da florin gazı salınımını artırmaktadır. Arazi kullanımı değişiklikleri de iklim sistemini önemli ölçüde etkilemektedir. Tarım amaçlı kullanım için arazi açılması koyu renkli yüzeyin miktarını artırmakta ve sonuç olarak güneşten gelen radyasyon yansımaktan çok emilmektedir. Ayrıca arazi açılması nedeniyle ormanların tahrip edilmesi, karbondioksiti tutan ve depolayan ağaç ve bitkilerin azalması anlamına gelmektedir. Çölleşme, atmosfere geçen toz miktarında artışa neden olarak küresel ısınmayı hızlandırmaktadır. Şehirleşme, çevrelerine göre daha sıcak bölgesel ısı adalarının oluşmasına yol açmaktadır.

İklim değişikliği ve insan faktörü, uluslararası platformda ilk kez 1988 yılında Cenevre'de toplanan Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nde (Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC) gündeme getirilmiştir. Düzenli

olarak yapılan bu panellerin en büyük katkısı, küresel ısınmaya yönelik hükümetlerarası ilk çevre sözleşmesi olan Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'dir (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC). İklim değişikliği konusunda uluslararası alanda atılan en büyük adım olarak kabul edilen bu sözleşmede iklim değişikliği, insan etkisini de kapsayacak şekilde, "karşılaştırılabilir bir zaman diliminde gözlenen doğal iklim değişikliğine ek olarak, doğrudan ya da dolaylı olarak küresel atmosferin bileşimini bozan insan etkinlikleri sonucunda iklimde oluşan değişiklik" olarak tanımlanmıştır.

Sözleşme; insan kaynaklı çevresel kirliliğin iklim üzerinde tehlikeli etkileri olduğunu kabul ederek, atmosferdeki sera gazı oranlarını düşürmeyi ve bu gazların olumsuz etkilerini en aza indirmeyi amaçlamaktadır. Bu sözleşme kapsamında, 1997 yılında 3. Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nde (IPCC) imzalanan Kyoto Protokolü ilk somut hedefleri içermekte, bu doğrultuda genel ilkeler, eylem stratejileri ve ülkelerin yükümlülüklerini düzenlemektedir. Bu protokolü hayata geçirmek için tekrarlanan paneller sonucunda, iklim değişikliğinin olumsuz etkisiyle mücadele etmek için ortalama global sıcaklıktaki 2°C'lik artış "güvenlik eşiği" olarak kabul

edilmiştir. Bu, 2050 yılına kadar global bazda yıllık sera gazı salınımlarında %60'dan %80'e varan oranda bir kesinti yapılması anlamına gelmektedir. Bu sene Paris'te 21.'si düzenlenen Panel'e (21. IPCC) katılan 150'den fazla hükümet, "Kesin Katkılar İçin Ulusal Niyet Beyanı" (INDC-Intended Nationally Determined Contributions) imzalamış ve mevcut taahhütlerin bu yüzyıl sonunda 2°C hedefinin yakalanmasında yeterli olmayacağı öngörülmüştür. Beyandaki ilave taahhütler gerçekleşmezse, bugünkü çevre politikaları sonucunda küresel ısınmanın 4°C'ye yaklaşması ve hatta geçmesi beklenmektedir.

İklim Değişikliğinin Dünya ve Türkiye Üzerindeki Etkileri

İklim değişikliği nedenleri ve sonuçlarıyla küresel bir problemdir ve etkileri bütün dünya üzerinde görülecektir. Yapılan araştırmalar analiz edilen kara parçalarının en düşük ve en yüksek sıcaklık değerlerinde 20. yüzyılın başından beri ciddi bir artış yaşandığını göstermekte, okyanus, buz ve kar tabakalarında önemli değişiklikler olduğunu ortaya koymaktadır. Son 30 yılda ortalama global sıcaklık 1850'den beri görülen en yüksek seviyede olup son 40 yılda okyanusların üst tabakası ısınmış, dünya üzerindeki buz

kütlelerinde ciddi bir azalış meydana gelmiş ve deniz seviyesi yaklaşık 19 cm yükselmiştir.

İklim değişikliğinin en büyük etkisi neden olduğu doğal afetlerdir. Dünya genelinde son yıllarda görülen tüm doğal afetlerin en büyük bölümünü, kasırgalar, dolu fırtınaları, sert fırtınalar, seller ve aşırı sıcaklık nedeniyle yaşanan kuraklıklar oluşturmaktadır. Son 20 yılda meydana gelen tüm doğal afetlerin %90'ı aşırı hava olayları ile bağlantılıdır ve bu olayların sayısı 6.457 olarak kayda geçmiştir. Bu süreçte 606.000 insan hayatını kaybetmiş, 4,1 milyar insan yaralanmış ve evsiz kalmıştır. Son 50 yıl içerisinde iklim değişikliği ile bağlantılı doğal afetlerin (kasırga, sel, aşırı sıcaklık gibi) artış gösterdiği; jeofiziksel nedenlerle oluşan doğal afet sayısının ise sabit kaldığı görülmektedir.

İklim değişikliğine bağlı olarak sayısı ve şiddeti artan doğal afetlerin maliyeti ve oluşturduğu ekonomik etki de çok ciddi boyutlarda olabilmektedir. İlk aşamada gelişmiş ülkeler için temel etki, gayrimenkul hasarları, üretim kayıpları ve faaliyet maliyetlerindeki artıştır. İklim değişikliğinin temel etkilerinin tarım, gıda, su, sağlık, enerji arzı, altyapı ve turizm alanlarında görülmesi beklenmektedir. Az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler iklim değişikliğinin sonuçlarına karşı daha korun-

masız olacak, bu ülkelerdeki endüstriyel ve hizmet faaliyetlerinin aksaması, tarım sektöründeki olumsuzluklar tüm arz zincirini etkileyebileceğinden dünya ekonomisinin istikrarını da bozabilecektir. Bunun dışında iklim değişikliğine bağlı olarak gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasındaki eşitsizliğin artması, geniş bir alanda suç oranlarını ve sivil kargaşayı tetikleyebilecek ve gelişmiş ülkelere veya belirli bölgelere göçleri artırabilecektir.

İklim değişikliğine bağlı doğal afetlerin maliyetleri şimdiden ekonomiler üzerinde önemli bir yük oluşturmaya başlamıştır. EM-DAT (Emergency Database-The Centre for Research on the Epidemiology of Disasters (CRED)) verilerine göre 90'lı yılların

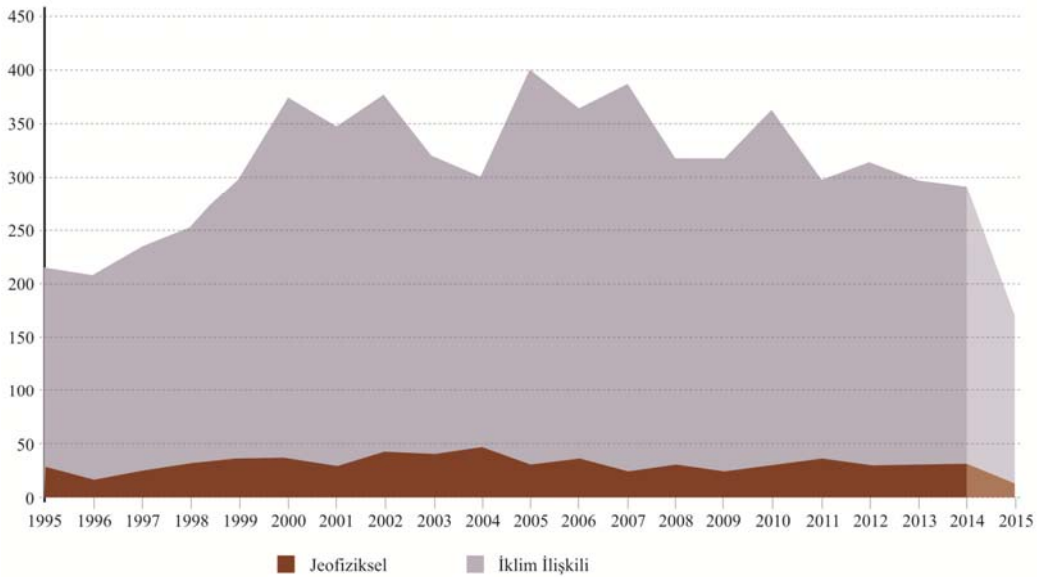
sonuna doğru sayıları hızla artmaya başlayan iklim değişikliğine bağlı doğal afetler, 401 olayla 2005 yılında en üst seviyeye ulaşmış, sel ve fırtına frekanslarındaki yükseliş bu sayıyı yıllık ortalama 335 seviyelerinde tutmuştur. Bu rakamlar 1995-2004 yılları kayıtlarına göre %14 oranında bir artışı ifade etmekte; 1985-1994 dönemi göz önüne alındığında ise neredeyse 2 katına yaklaşmaktadır.

Seller, 1995-2015 yılları arasında yaşanan doğal afetlerin %43'ünü; iklim ilişkili afetlerin ise %47'sini oluşturmaktadır. Bu afetlerin ekonomik maliyetinin sadece %35'inin kayıt altına alınabildiği düşünüldüğünde gerçek maliyetin EM-DAT verilerine göre 1,8 trilyon USD'nin üzerinde ol-

duğu tahmin edilmektedir.

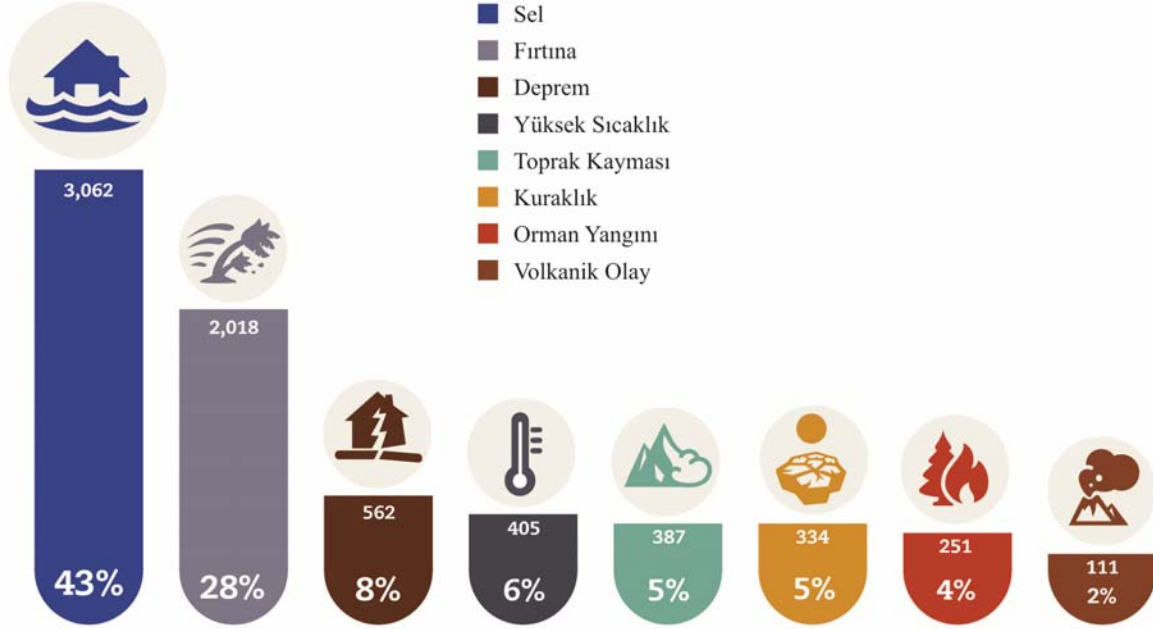
Türkiye karmaşık iklim yapısı göz önünde bulundurulduğunda, küresel ısınmaya bağlı iklim değişikliğinden en fazla etkilenecek ülkelerden biridir. Üç tarafının denizlerle çevrili olması, topografik yapısı ve orografik (nemli hava kütlelerinin dağ yamaçlarına çarparak yükselmesi sonucu oluşan yağış) özellikleri nedeniyle, Türkiye'nin farklı bölgeleri iklim değişikliğinden farklı biçimde ve değişik derecelerde etkilenecektir. Özellikle çölleşme tehdidi altındaki yarı kurak ve yarı nemli özelliğe sahip İç Anadolu, Güneydoğu Anadolu, Ege ve Akdeniz bölgelerinde tarım, ormancılık ve su kaynakları açısından olumsuz sonuçlar görülecektir. Son yıllarda Türkiye ormanlarında

1995-2015 Yılları Arasında Gerçekleşen Jeofiziksel ve İklim İlişkili Doğal Afetler



Kaynak: The Human Cost of Weather Related Disasters 1995-2015, Cred

1995-2015 Yılları Arasında Gerçekleşen Doğal Afetlerin Türlerine Göre Dağılımı



Kaynak: *The Human Cost of Weather Related Disasters 1995-2015, Cred*

toplu ağaç kurumalarının, zararlı böcek salgınlarının ve yangınların arttığı görülmektedir. İklim değişikliğine bağlı olarak kuraklık derecesinin artması bu olayları daha da hızlandıracaktır. Yapılan araştırmalar doğrultusunda olası bir iklim değişikliğinin ülkemizde doğuracağı sonuçları aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür:

- Sıcak ve kurak dönemlerin süre ve şiddetindeki artış, kuraklık, çölleşme, tuzlanma ve erozyon gibi olayları hızlandıracaktır.
- İklim kuşaklarının kuzeye kayması sonucu Türkiye daha sıcak ve kurak iklim

koşullarının etkisinde kalabilecektir.

- Mevcut su kaynaklarında yaşanan sıkıntı artacaktır.
- Tarımsal üretim potansiyeli değişebilecektir. (Bu değişiklik bölgesel ve mevsimsel farklılıklarla birlikte, türlere göre artış ya da azalış biçiminde de olabilir).
- Karasal ekosistemler ve tarımsal üretim sistemleri, zararlı sayısı ve hastalıklardaki artıştan dolayı olumsuz etkilenebilecektir.
- Sıcaklıktaki artış insan ve hayvan sağlığı üzerinde olumsuz etkiler doğuracak, aşırı sıcaktan kaynaklanan hastalık ve ölüm oranları artacaktır.

- Deniz seviyesinin yükselmesine bağlı olarak Türkiye’de yoğun nüfusun, turizmin ve tarımın yer aldığı alçak alanlar su altında kalabilecektir.
- Mevsimlik kar ve kalıcı kar-buz örtüsünün kapladığı alanlarda erimelere bağlı olarak çığ, sel ve taşkınlarda artış olacaktır.
- Deniz akıntılarındaki değişimler deniz ekosistemleri üzerinde olumsuz etkiler yaratacak, deniz ürünleri azalacaktır.

1980’li yıllarda başlayan ardışık sıcak yıllar ve son yıllardaki rekor düzeydeki yüksek sıcaklıklar, küresel

ısınmanın beklendiği ve öngörüldüğü biçimde ilerlediğini; küresel ısınmayı önlemek için alınması gereken ulusal, bölgesel ve küresel önlemlerin ve politikaların geciktirilmeden uygulanması gerektiğini göstermektedir. Hükümetler ve karar organları, insan kaynaklı sera gazı salınımlarının oluşturduğu tehlikeler için ivedi ve köklü önlemler almak gibi önemli bir görevle karşı karşıyadır. İklim sistemindeki zaman ölçeklerinin çok uzun süreli olmasından dolayı, iklimdeki değişikliklerin oluşturduğu çevresel bozulmalar ve değişiklikler kısa zamanda giderilemeyecektir. Bugün alınması gereken kararların 10-20 yıl sonraya ertelenmesi, atmosfere salınan sera gazlarının kısa süre içinde azaltılmasını gerektireceğinden, olası politika seçeneklerini sınırlandıracaktır. Sera gazı salınımlarını azaltacak önlemlerin geciktirilmesi, ülkeleri ve dünyayı gelecekte iklim değişikliğinin olumsuz etkileriyle savaşmakta hazırlıksız ve zayıf bırakacaktır. Küresel ısınmayı önlemeye yönelik iklim ve çevre dostu politikalar ve önlemler şu şekilde sıralanabilir.

- Tüm sektörlerde enerji verimliliği ve tasarrufu artırılmalı,
- Yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarının (hidrolik, güneş, rüzgar, jeotermal vb.) birincil enerji kaynakları içindeki payı çoğaltılmalı,

- Fosil yakıt teknolojileri iyileştirilerek birleşik ısı ve güç santralleri yaygınlaştırılmalı, karbon tutma ve depolama projelerine ağırlık verilmeli,
- Daha az CO₂ salan yakıtlara yönelmeli,
- Ulaştırma ve kent içi trafik sistemleri, motorlu taşıtların daha az yakıt tüketmelerini sağlayabilecek biçimde düzenlenmeli,
- Yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu ve denizyolları yaygınlaştırılmalıdır.

İklim Değişikliğinin Sigorta Sektörü Üzerindeki Etkileri

iklim değişikliği, iklim değişikliğini azaltma ve iklim değişikliğine adaptasyon politikaları, çeşitli sektörleri doğrudan veya dolaylı olarak etkileyecektir. İklim değişikliği, çimento, havacılık, metal / madencilik vb. enerji-ilişkili sektörler dışında, tarım, ormancılık, balıkçılık, sağlık, turizm, gayrimenkul gibi sektörleri de etkileyecektir.

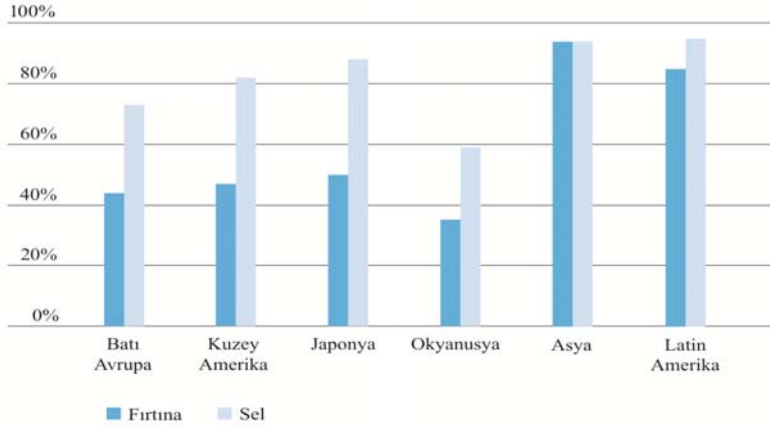
Sigorta sektörü açısından iklim değişikliğinin en önemli etkisi, afet sayısındaki ve şiddetindeki artışa bağlı olarak, sigorta kapsamındaki hasarların çok yüksek tutarlara ulaşarak, sigorta ve reasürans şirketlerini mali açıdan zor durumda bırakabilecek olmasıdır. Sigortalı hane halkı, çiftçiler, enerji sağlayıcılar vb. grupların karşılaştıkları finansal kayıpların tazmin edilmesinde sektörün

kilit konumu bu olasılığı daha da artırmaktadır.

İklim değişikliğinin sigorta sektörünün bir çok branşını etkileyecek olmasına karşın, mal sigortaları bu etkiden en çok nasibini alacak branş olacaktır. Özellikle yerleşim yoğunluğu yaşanan kıyı bölgelerde yükselen su seviyeleri, seller ve fırtınalar sonucunda bu etkinin daha net hissedileceği öngörülmektedir. Küresel ısınma, özellikle 20. yüzyıl ortalamasının 6°C üzerinde seyreden sıcaklık ortalamaları ile sağlık branşını da yakından etkilemeye başlamış, yüksek sıcaklıklar nedeniyle hastanelere başvuran kişi sayısında ve erken doğum sonucu bebek ölümlerinde artış kaydedilmiştir. Orman yangınlarındaki artış, sel ve kuraklığın hasatlar üzerindeki olumsuz etkileri ve üretim kapasitesindeki azalma, tarım sigortalarını da doğrudan etkilemektedir. Bununla birlikte, istatistiksel olarak kaza oranlarında yarattığı artış düşünüldüğünde iklim değişikliğinin, motorlu taşıt sigortalarını da etkileyeceği öngörülmektedir.

Munich Re "NatCatService" 2015 verilerine göre, 1980-2014 yılları arasında en yüksek maliyetli ilk on doğal afet arasında ikinci sırayı 125 milyar USD hasar tutarıyla Katrina Kasırgası almaktadır. Bu hasarın 62 milyarlık kısmı sigortalıdır. Beşinci sırada ise 68,5 milyar USD maliyetle Sandy kasırgası yer almakta olup, bu

1975-2014 Sigortalı Olmayan Sel ve Fırtına Hasarları (%)



Kaynak: Swiss Re Economic Research & Consulting and Cat Perils

hasarın 29,5 milyarlık kısmını sigorta şirketleri karşılamıştır. Yine aynı dönemde yaşanan sel hasarlarına bakıldığında ilk on sırayı alan hasarların toplamı 187 milyar USD seviyesinde olup, 25,5 milyarlık kısmı sigorta şirketleri tarafından ödenmiştir.

İklim değişikliğinin hasarlar üzerinde doğrudan etkisi olmakla birlikte, sigorta sektörünün kârlılığını ve iş modelini tehdit edecek dolaylı etkileri de olmaktadır. Beklenen hasar tutarları için sağlanan sigorta teminatları, beklenmedik büyük kayıplar karşısında yetersiz kalabilecek, öngörülebilir hasarlar ile bu aşırı hasar tutarları arasındaki açığı (protection gap & underinsurance) kapatmak için belirli bir sermaye gerekecektir. Sigorta sektörünün kâr amacı güden finansal bir yapı olması nedeniyle bu tür risklerin tamamını üstlene-

bilmesi tabii ki mümkün olmayacaktır. İklim değişikliğine bağlı doğal afetlerdeki artış sigortacılar için ağır mali sonuçlar yaratabileceği için risklerin sigortalanmaması (uninsurability) olasılığını da artıracaktır.

Swiss Re Economic Research & Consulting and Cat Perils 2014 verilerine göre, 1975 yılından beri doğal afetlerin neden olduğu hasarlarda teminat açığının fırtına için %55, sel için ise %86 civarında olduğu görülmektedir. Sigortalı olmayan hasarların toplam ekonomik maliyet içindeki payı bölgesel olarak farklılık göstermektedir. Aşağıdaki grafikte 1975-2014 yılları arasında gerçekleşen sel ve fırtına hasarları içinde sigortalı olmayan hasar yüzdelerinin bölgesel dağılımı gösterilmiş olup, 500 milyon USD'nin üzerindeki hasarlar baz alınmıştır.

Sigorta koşullarının tam

anlamıyla oluşturulamaması, hasarın beklenenden yüksek gerçekleşmesi ve sigortalıların yeterli sayıda olmaması, doğal afetlerde sigorta teminatının uygun fiyatlarda sağlanmasının da önünde engel teşkil etmektedir. Öngörülen hasarlar ile gerçekleşen hasarlar arasındaki açığı kapatmak, sektörün finansal kapasitesini artırabilmek amacıyla bazı piyasalarda risk transfer yöntemleri geliştirilmiştir. Sigorta ve/veya reasürans şirketlerinin “doğal afet sigortası riskini kurumsal yatırımcılara transfer ettikleri menkul kıymetler” olarak tanımlanabilen catbondlar (catastrophe bonds) riskin reasüröre veya kamuya devrine getirilen bir alternatif olmuştur. Böylelikle sigortacı ve/veya reasürörlerin büyük doğal afet risklerini sermaye piyasasına transfer etmesi mümkün hale gelmiştir. Reasürörlere veya sermaye piyasasına risk transferinin mümkün olmaması durumunda, doğal afet teminatı içeren sigorta poliçelerinin düzenlenebilmesi için sigortacıların üzerindeki risklerin bir bölümünü devlete transfer etmeleri gerekecektir. Bu koşullar altında devlet desteği kuşkusuz büyük önem taşıyacaktır. Kamu kurumlarının da bu sürece destek vermesi, özel sektör girişimleri için uygun yasal, mali ve düzenleyici çerçeveyi oluşturması ve doğal afetlerde sigortanın önemi konusunda bilgilendirici faaliyetlerde bulunması büyük önem taşımaktadır.

İklim değişikliğine bağlı doğal afetler konu olduğunda sigortanın rolü risk paylaşımının ötesine geçmektedir. Zira sigorta, riskin tanımlanmasından transfer ve bertaraf edilmesine kadar devam eden risk yönetimi döngüsünün ayrılmaz bir parçasıdır. Sigorta ayrıca paylaştığı bilgiler ve yönlendirmelerle sigortalıların iklim değişikliğine uyum sağlamasına da yardımcı olmaktadır. Özellikle Avrupa Sigorta ve Reasürans sektörü, risk değerlendirme, haritalandırma, risk transferi, fonlama, uyumlaştırma, hafifletme ve önleme tedbirlerinin alınması gibi konularda özel sektör-kamu işbirliğini desteklemekte ve bu konularda önemli rol oynamaktadır. Sigortacılar ve kamu yetkilileri doğal afet riskleri konusunda bilgi toplama, bu bilgiyi toplumla paylaşma ve kazanılan bilinci gerçek hayatta uygulamaya geçirebilme konularında işbirliği olanaklarını genişletmelidir.

Sonuç

İklim sisteminde global ölçekli bir bozulmanın olduğu,

bir çok iklimbilimci tarafından kabul edilmektedir. Doğal denge bozulmasındaki en büyük etken olan insanların, gerekli önlemler alınmadan faaliyetlerine devam etmesi hâlinde bu etkinin artacağı ve bunun sonucu olarak küresel ısınmaya bağlı iklim değişikliklerinin yaşanacağı kesin olarak vurgulanmaktadır. Küresel ısınmanın etkileri, buzulların erimesi, deniz seviyesinin yükselmesi, iklim kuşaklarının kayması gibi değişikliklerle sınırlı değildir. Küresel ısınmanın sürmesi durumunda, aşırı hava olayları (şiddetli fırtınalar, kuvvetli yağışlar vb.) gibi meteorolojik, bu olaylara bağlı olarak oluşan taşkın ve seller gibi hidrolojik ve uzun süreli kuraklık ve çölleşme gibi klimatolojik kökenli doğal afetlerin şiddetinde, sıklığında ve etkinlik alanında önemli artışlar olacak, sosyo-ekonomik sorunlarla karşılaşılacaktır.

Doğal afetlerde gözlenen bu dikkat çekici ve insani boyutları açısından üzücü artış nedeniyle oluşan risk potansiyeli, bu tip afetlere karşı sigortacılık için giderek artacak bir talep ve yeni

hizmet alanları doğurabilecektir. Sera gazı salınımlarını azaltmak için geliştirilen yeni teknolojilerin ve projelerin sigortalanması, sigorta sektörü için bir fırsat olduğu kadar, söz konusu teknolojilerin ve projelerin geliştirilmesini de destekleyecektir. Bu konuya, taşıt kullanımına bağlı olarak ödeme yapılan motorlu taşıt sigortası (pay as you drive motor insurance), hibrid araçlar (elektrikli/içten yanmalı) için düşük motorlu taşıt sigorta primleri ile iklim dostu konutlar için konut sigortası primlerinde yapılan indirimler ya da karbon tutma ve depolama projeleri için sorumluluk poliçeleri örnek gösterilebilir.

İklim değişikliğinin sigortalılar ve kendi faaliyetleri üzerindeki olası etkilerini tanımlayabilen, iş süreçlerine, kurumsal risk yönetimi planlarına ve şirket politikalarına dahil edebilen şirketler, negatif etkileri azaltmanın yanında oluşan talep artışını yeni ürünler geliştirerek olumlu yönde kullanabilecek ve muhakkak bir adım önde olacaktır.

Kaynaklar

- CRED (Centre for Research on the Epidemiology of Disasters), *The Human Cost Of Weather Related Disasters 1995-2015*
- CEA Report, *Reducing the Social and Economic Impact of Climate Change and Natural Catastrophes Insurance Solutions and Public-Private Partnerships 2007*
- CEA Report, *Tackling Climate Change-The Vital Contribution of Insurers, 2009*
- SWISS RE, *Sigma Underinsurance of Property Risks: Closing The Gap No:5/2015*

Asude TEMELLİ
Millî Reasürans T.A.Ş.

Nakliyat Sigortalarında “Yeni Normal”

Nakliyat sigortacıları, denizcilik sektörü temsilcileri, eksperler ve uluslararası hukuk firmalarının bir araya gelerek, Nakliyat Sigortalarına ilişkin sorunlar ve çözümleri hakkında görüş alışverişinde bulunduğu Uluslararası Nakliyat Sigortaları Konferansı (International Union of Marine Insurance) 13-16 Eylül 2015 tarihlerinde Almanya'nın Berlin şehrinde yapılmıştır.

Aralarında ülkemizin de bulunduğu 38 ülkeden 700'ün üzerinde katılımcının iştirak ettiği konferansın ana teması “Nakliyat Sigortalarında Yeni Normal” olup, konferansta öne çıkan bazı konular ve konuşmacıların bu konulara ilişkin değerlendirmelerine aşağıda kısaca¹ yer verilmiştir.

Yeni Normal

Konferansın ana teması ile ilgili konuşan Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birlik Başkanı Dieter Berg, Nakliyat

¹Konferans kapsamında yapılan tüm sunumlara <http://www.iumi.com/conferences/berlin-2015> adresinden erişilebilmektedir.

sigortacılarının geleneksel iş yapma biçimlerinin özellikle teknoloji kullanımı, finans yönetimi ve insan kaynakları alanındaki uygulamaların gelişmesine bağlı olarak çok değiştiğini, bu değişikliğe bağlı olarak ortaya çıkan yapının “yeni normal” olarak adlandırıldığını belirtmiştir. Birlik Başkanı Dieter Berg'in ilgili konulardaki açıklamaları ana başlıklar altında özetlenmektedir.

Teknoloji Kullanımı

Nakliyat sigortacılığı ile taşımacılık sektörü arasındaki organik bağı vurgulayan Birlik Başkanı Berg, ölçek ekonomisi uygulamaları kapsamında, örneğin daha büyük gemi ve platform inşaatı projeleri veya kuyu açma faaliyetlerinde kullanılan teknolojik gelişmelerin sigortaya konu bedelleri yükselterek sorumlulukları önemli ölçüde artırdığını, bu durumun “yeni normal” olarak benimsenmeye başladığını ifade etmiştir.

Diğer taraftan, söz konusu teknolojik gelişmelerin, her ne kadar mal ve hizmetlerdeki birim fiyatların düşmesinde temel etkenlerden biri olsa da,

sigortaya konu yük ve tekne bedellerinin yükselmesine yol açması nedeniyle, kümül tehlikesini artırdığını belirten Berg, 3 Ocak 2015 tarihinde, Range Rover, Jaguar, Porche, Rolls Royce gibi markalara ait 1400 lüks araç yükü ile Manş Denizi'nde önce yan yatan sonra karaya oturtulan ve tahmini 150 milyon ABD Doları hasara neden olan “Hoegh Osaka” Ro-Ro gemisi örneğinden hareket ederek, büyük hacimli gemilerde karşılaşılabilecek kümül tehlikesine dikkat çekmiş ve söz konusu riskin yönetilmesinin ve reasürans temininin önemine vurgu yapmıştır.

Dünya ticaretinde önemli bir tehlike olarak kabul edilmeye başlanan siber risk konusuna da değinen Birlik Başkanı, limanlar, lojistik merkezleri ve denizde petrol arama tesislerinin giderek daha fazla bilgi işlem teknolojisine dayandığı ve bu nedenle söz konusu tesislerin siber risklere maruz kalma ihtimalinin eskiye göre çok fazla arttığını belirtmiştir. Berg, nakliyat sigortacılarının, siber riskler nedeniyle karşılaçacakları sorumlulukları belirlemek ve müşterilerin ihti-

yaçlarına yönelik çözüm önerilerini hazırlayabilmek için söz konusu riski detaylı bir şekilde anlamaya ihtiyaç duyduklarını ifade etmiştir. Bu çerçevede, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping), Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (International Association of Independent Tanker Owners), Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council) ve Uluslararası Kuru Yük Armatörler Birliği (International Association for Dry Cargo Shipowners) gibi örgütlerin gemilerde siber güvenliğin sağlanması ile ilgili olarak bir kılavuz kitap hazırlamakta oldukları ve bu çalışmanın 2016 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (International Maritime Organisation) sunulmasının beklendiği Başkan tarafından belirtilmiştir.

Başkan, siber risk konusundaki açıklamasının son bölümünde, teknolojinin yol açtığı değişikliklerin olumlu ve olumsuz sonuçlar doğurduğunu, yakın bir gelecekte, deniz ve kara nakliyatında internet, uydu ağı, sensörler, e-navigasyon (elektronik seyrüsefer) gibi teknolojik sistemlerin kullanımının artacağını, bu sistemlerin kullanılmasının seyrüsefer güvenliği, deniz ulaşım verimliliğinin artırılması, deniz ortamının korunması, liman ve kıyıların güvenliğinin sağlanmasının yanında tedarik zinciri performansını da artıracığını

belirtmiştir. Ancak, bu sistemlerin siber riskler kapsamında kötü amaçlı kullanılmasının da mümkün olduğuna dikkat çeken Başkan, üstün teknolojik özelliklere sahip bir geminin makine, fren ve dümenine uzaktan hükmedilerek karaya oturtulabilmesinin veya batırılabilmesinin mümkün olabileceğini ifade etmiştir.

Finans Yönetimi

Birlik Başkanı Dieter Berg, Nakliyat sigortacılarının işlerini yaparken oluşturulan fonların etkin bir şekilde yönetilmesinin, kârlılığın artırılması, firma değerinin yükseltilmesi ve faaliyetlerinin sürdürülmesi bakımından büyük önem arz ettiğini dile getirmiştir.

Nakliyat Sigortalarının dünya ekonomisindeki büyüme ile doğrudan bağlantısına dikkat çeken konuşmacı, değişen ekonomik şartlardaki finans yönetimine ilişkin “yeni normalin”, dinamik bir piyasada sürekli büyüyen işletmenin değil, kısmen dinamik bir piyasada sınırlı büyüyen işletmenin fonlarının idaresi şeklinde olacağını belirtmekte, bu düşüncesini 2008 küresel kriz öncesindeki hızlı ekonomik büyüme dinamiklerinin, aradan geçen yedi yıldan sonra sınırlı ekonomik büyüme dinamiklerine dönüştüğü gerçeğine dayandırmaktadır.

Konuşmasında finans yönetimi üzerinde etkili olan enflasyon ve rekabet unsurlarına

da yer veren Berg, enflasyonda “yeni normalin”, mal ve hizmete yönelik talebin yetersiz olmasına bağlı olarak düşük enflasyon ve faiz ortamı olduğunu, rekabette ise fiyat odaklı agresif rekabetin yol açtığı düşük kâr marjlarının “yeni normal” olduğunu ifade etmiştir.

Sigorta fiyatları konusuna da değinen Başkan, Nakliyat sigorta piyasasında, çeşitli nedenlere bağlı olarak uzun bir zamandır elverişli piyasa koşullarının hakim olduğunu, yeni nesil nakliyat sigortacılarının neredeyse sert piyasa koşullarını hiç yaşamadığını belirtmiş ve sigorta fiyatlarındaki 2008 küresel kriz öncesi mevcut baskının halen devam ettiğini, fiyatın sürekli baskılanması hususunun da “yeni normal” kapsamında değerlendirilebileceğini dile getirmiştir.

Nakliyat sigortacılarının mali performansını etkileyen finans yönetiminin yanı sıra, itibar yönetiminin de önemine dikkat çeken Berg, sadece prim üretimi, kâr ve piyasa değeri gibi hususlara öncelik verilmesinin yeterli olmadığını, itibar yönetiminin de mali performansına somut katkı yaptığını, sigortalıların itibarlı şirketin poliçesini daha çok talep ettiklerini belirtmiştir. Nakliyat sigortacılarının, uyguladıkları sigorta kabul ve hasar ödeme politikalarıyla zaman içinde şekillenen sigortacı kimliği ve bu kimliğin sigortalılara yansımalarıyla oluşan itibar konusunun, hâlihazırda

gündemdeki bir husus olduğu, ancak 2008 küresel krizinden sonra daha fazla ön plana çıkarak yeni normal kapsamında değerlendirildiği ayrıca ifade edilmiştir.

İnsan Kaynaklarının Temini

Her şeyden önce, Nakliyat sigortalarına ilişkin risklerin özel bir uzmanlık gerektirdiği, müşterilerin ihtiyaç duyduğu uzman personel eğitimi ve personelin bu yönde teşvik edilmesinin çok gerekli olduğunu vurgulayan Birlik Başkanı Dieter Berg, küreselleşme sürecinde mal ve hizmet üretimi ile ilgili işlemlerin çeşitlenerek arttığını, teknolojik gelişmelerin dünya genelinde hızlı bir şekilde yayıldığını, sürekli yeniliklere odaklanmayı gerekli kıldığını ve tüm bu hususların Nakliyat sigortacıları tarafından temel bir gerçek olarak kabul edildiğini dile getirmiştir.

Konuşmacı, gerek mal ve hizmet üretimindeki çeşitliliğin giderek artması, gerekse teknolojinin hayatın ayrılmaz bir parçası haline gelmesi çerçevesinde çalışanların uzmanlaşmasını sağlayan eğitim programlarının Nakliyat sigortacıları tarafından artık “yeni normal” olarak kabul edilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Yük Sigortaları

Uluslararası ticaret hacmindeki değişikliklerle Nakliyat

Yük sigortaları arasında doğrudan bir ilişki olduğu gerçeğinin altını çizen Uluslararası Nakliyat Sigortaları Birliği Yük Sigortaları Komitesi Başkanı Nick Derrick, dünya ticaret hacminin, emtia fiyatlarındaki düşüşe rağmen, yavaş da olsa yükselme eğilimini koruduğunu, ancak 2008 küresel finans krizi sonrası alınan önlemlerin iyileştirici etkilerinin arzu edilen seviyelerde gerçekleşmediğini, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ekonomileri açısından daralma tehdidinin hala sürmekte olduğunu ifade etmiştir.

Dünyanın en büyük ekonomilerinden biri olan ve bu özelliği ile sektöre yük ve tekne poliçesi kapsamında talep yaratan Çin ile ilgili değerlendirmelerde de bulunan Nick Derrick, Çin’in ekonomisinin büyüme hızında küresel kriz sonrası süren düşme eğiliminin devam ettiğini, Çin için “yeni normalin”, yavaş büyümeyle barışık yaşamaya alışmak olduğunu belirtmiştir.

Yük Sigortaları Komitesi Başkanı Derrick, 2014 yılında 16,95 milyar ABD Doları seviyesinde gerçekleşen Nakliyat Yük Sigortaları prim üretiminin, ABD Dolarının diğer para birimlerine karşı güçlü olması nedeniyle önceki yıla göre %7 oranında bir azalma gösterdiğini, güçlü Dolar etkisinin, ulusal ve uluslararası piyasalardaki büyümeyi gizlediğini öne sürmüştür. Başkan, hali hazırda Nakliyat yük sigorta

piyasasında iyimser bir havanın hakim olmadığını, son yedi yıllık dönemde her an değişebilen mali ve siyasi gelişmeler nedeniyle, istikrarlı olan tek şeyin belirsizlik ortamı olduğunu, bu ortam içerisinde faaliyet gösteren Nakliyat sigortacılarının düşük enflasyon, sınırlı büyüme, düşük kâr, sert rekabet, sermaye yeterliliği ile ilgili düzenlemeler, yaptırım rejimi, artan jeopolitik tehlikeler ve terör tehdidi gibi farklı risklerle başa çıkmaya çalıştığını, bu durumun piyasanın “yeni normal” olarak kabul görmeye başladığını ifade etmiştir.

Derrick, Çin’in önemli liman kentlerinden biri olan Tianjin’de 2015 yılının Ağustos ayı içinde bir lojistik firmasına ait tehlikeli ve kimyasal maddelerin saklandığı depoda meydana gelen büyük patlamanın, depolama alanlarındaki ve konteynırlardaki malları kullanılamaz hale getirdiğini ve Nakliyat sigortacılarının dikkatini kümül tehlikesine (muhtelif sigortalılara ait çok sayıda yükün aynı liman veya ara depolarda bir araya gelerek birikim oluşturması) yönelttiğini belirtmiştir. Konuşmacı, ayrıca, söz konusu riskin yönetilmesi ile ilgili olarak yapılacak modelleme çalışmalarında teknolojiden yararlanılması hususuna da vurgu yapmıştır.

2015 yılı içinde Süveyş Kanalı’nın bir kısmına paralel olarak yapılan ikinci kanala da değinen Derrick, 72 kilometre

uzunluğunda ve 24 metre derinliğindeki paralel yeni kanalın (toplam uzunluk 190 kilometre), iki yönlü ulaşım ve daha büyük gemilerin geçmesine imkan sağlayarak gemi geçiş kapasitelerini artırdığını, bekleme sürelerini ise azalttığını ifade etmiştir. Konuşmasında “korsanlık” konusuna da değinen Derrick, 2015 yılında korsanlık olaylarının, daha önce olduğu gibi Aden Körfezi ve Somali kıyılarında değil, Endonezya, Malezya, Vietnam gibi Asya'nın doğusundaki ülkelerde ve Batı Afrika kıyılarında görüldüğünü belirtmiş, bu tür olayların önlenmesi için devriye gemilerinin zamanında konuşlandırılmasının yanı sıra, denizdeki ve karadaki tüm ilgililerin işbirliği içinde hareket etmesinin önemine vurgu yapmıştır. Bu tedbirler sayesinde, uluslararası ticaretin uğrayacağı zarar da azaltılabilecektir.

Tekne Sigortaları

Tekne Komitesi Başkanı Mark Edmonson, Dünya tekne filosunun, tonaj ve sayı itibarıyla büyümeye devam ettiğini, tekne bedellerinin ise düşüş eğiliminde olduğunu belirtmiştir. Diğer taraftan, 2014 yılında 7,6 milyar ABD Doları seviyesinde gerçekleşen tekne sigortası prim üretiminin önceki yıllara göre yaklaşık %6 oranında bir azalış gösterdiğini, bu azalışın sadece güçlü ABD Doları etkisinden değil, tekne bedelle-

rindeki azalmadan ve prim odaklı rekabetten kaynaklandığını öne sürmüştür.

Navlun fiyatlarının, uluslararası deniz ticaretinde yük taşımacılığına olan talebin yavaşlamasına ve dünya denizcilik filosuna yeni gemilerin katılmasına bağlı olarak aşağı yönlü seyrettiğini belirten Başkan, Çin gibi ana mal ithal eden ülkelerdeki yavaş büyümenin yük taşımacılığına olan talebi önemli ölçüde etkilediğini ifade etmiştir. Tekne inşaat sektöründeki gelişmelere de değinen Edmonson, Çin tersanelerinin bu alanda da ciddi ölçüde bir hakimiyetinin olduğu bilgisini vermiştir.

Gemilerin eskiye göre çok daha donanımlı ve yüksek bedelli olması, üçüncü şahıs sorumluluklarının ise giderek yükselmesine bağlı olarak, her ne kadar kaza adedi azalmış olsa da, hasar bedellerinde bir artış olduğunu, bu kazaların büyük bir bölümünün ise insan hatasından kaynaklandığını belirten Başkan, taşıma kapasiteleri artan ve taşıdıkları yükler içinde tehlikeli madde çeşitleri çoğalan gemilerin yapacağı bir kazanın önlenmesinde deniz kılavuzluk hizmetlerinin önemine dikkat çekmiştir. Konuşmasında, ayrıca, Kuzey Buz Denizi'ndeki mevcut ve açılması beklenen güzergâhlardan söz eden Başkan, küresel ısınmanın en somut etkilerinin Kuzey Buz Denizinde görüldüğünü, buzulların erimesiyle birlikte Kuzey Deniz

Rotası (Northern Sea Route), Kuzey Batı Geçidi (Northwest Passage) gibi güzergâhların çok sınırlı da olsa kullanıldığını, yakın gelecekte ise Transpolar Deniz Rotası (Trans-Arctic Route) gibi yeni bir güzergâhın da kullanılacağını ifade etmiştir. Söz konusu bu güzergâhların, gerek mesafele-ri kısaltması, gerekse kaynak tedarik ve ticaret yollarını çeşitlendirmesi nedeniyle gelecekte uluslararası ticareti ve deniz taşımacılığını, dolayısıyla Nakliyat sigortacılığını doğrudan etkilemesinin beklendiğini dile getirmiştir. Konuşmacı, ayrıca, 1 Ocak 2017 tarihinde yürürlüğe girmesi beklenen düzenlemeden de (Polar Code) söz etmiştir. Edmonson, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation) tarafından hazırlanan söz konusu düzenleme ile gemilerin yeterli güvenlik önlemleri alarak çalışmasının ve kutup sularındaki risklerin etkilerini azaltarak çevrenin korunmasının amaçlandığını ifade etmiştir.

Hasar Önleme

Geminin veya yükün karşılaştığı bir deniz tehlikesi nedeniyle kurtarma yardım hizmeti almasının çok yaygın bir uygulama olduğunu vurgulayan Hasar Önleme Komitesi Başkanı David Taylor, kurtarma yardım anlaşmasının, genel olarak bir şekilde bağlı olmadığını, yazılı olarak yapılabildiği

gibi telsizle de yapılabildiğini, genel uygulamanın, kurtarma yardım anlaşmalarında LOF' un (Lloyd's Open Form of Salvage Agreement) kullanılması olduğunu, LOF sözleşmesine konu olan davaların yaklaşık olarak %75'inin, tahkime gitmeden tarafların mutabakata varmasıyla sonuçlandırıldığını ve kurtarma yardım hizmetlerinin denizciliğin hayati faaliyetlerinden biri olarak donatanları ve sigortacıları büyük mali zararlardan koruduğunu ifade etmiştir.

Deniz yoluyla taşınan katı dökme yüklerin yüklenmesi, hesaplanması, taşınması ve boşaltılması işlemlerindeki uygulamaların, prosedürlerin ve alınacak önlemlerin standartlaştırılması ile ilgili bilgi veren Taylor, dökme haldeki katı yüklerin taşınması sırasında en önemli tehlikelerin başında yük dağılımı sonucu gemide yapısal hasarların meydana gelmesi, dengesinin bozulması ve yüklerin birbirleriyle kimyasal reaksiyonlara girmesi olduğunu belirtmiştir. Konuşmacı, ayrıca, Kuzey Afrika'ya sevk edilen dökme haldeki tahıl yüklerinde karşılaşılan kağıt üzerindeki eksiklik hasarlarına (paper loss) ve bu hasarların önlenmesinin önemine de vurgu yapmıştır. Başkan, bu tür hasarların, hırsızlık, kepçeden sızma gibi fiziksel hasarlardan ziyade malın varma limanında yetersiz ve hatalı ölçümlemesinden veya hesaplanmasından kaynaklanan fark-

lılıklar sonucu kağıt üzerinde görüldüğünü, ortaya çıkan anlaşmazlıklarda ise mahkemelelerin belgesel kanıtları esas aldığını, sigortalı taşımada meydana gelen fiziksel hasar gibi muamele ettiğini vurguladıktan sonra, söz konusu hasarların önlenmesi ile ilgili olarak bazı hususlara (varma limanında ambar kapaklarının denetlenmesi, boşaltmayı takip için bağımsız ayrı bir eksperin atanması, uluslararası tahıl koduna riayet edilmesi, yüklemenin ve boşaltmanın draft survey tartım yöntemi ile yapılması hususunda tarafların imzalarının alınması, draft survey tartım yöntemi uygulanması mümkün değilse, kamu görevlisi olan eksperin gözetiminin sağlanması, malın özelliğine ve teamüle uygun fiire oranının eklenmesi gibi) dikkat çekmiştir.

Hukuk ve Sorumluluk

Hukuk ve Sorumluluk Komitesi Başkanı Frederic Deneffe, esas olarak bir mal ya da ürünün ihracatının veya ithalatının yasaklanması ile ilgili olması nedeniyle ekonomik yaptırımlar konusunun Nakliyat sigorta sektörü tarafından yakından izlendiğini, büyüme hızı yavaşlayan dünya ekonomisinde, ekonomik yaptırımların uluslararası anlaşmazlıklarda bir araç olarak kullanılmasının uluslararası ticareti olumsuz etkilediğini belirtmiştir.

Başkan, ayrıca, İran'a uy-

gulanan yaptırımlara da değinmiştir. Konuşmacı, Viyana anlaşması sonrası İran'a uygulanan yaptırımların kalkmasının, İran'ın barışçıl nükleer faaliyetler içerisinde olduğu ve gerekli önlemleri aldığına dair Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı (UAEA/International Atomic Energy Agency) denetçilerinin onaylamasına bağlı olduğunu, söz konusu onayın ise 2016 yılı içinde verilmesinin beklendiğini de ifade etmiştir.

Offshore Enerji Sigortaları

Offshore Enerji Komitesi Başkanı Simon Williams, offshore enerji sigortalarında prim üretiminin, 2014 yılında, 2013 yılına göre, özellikle Batı Afrika ve Brezilya'da artan petrol arama, çıkarma, sondaj ve taşıma faaliyetlerine bağlı olarak, %11 oranında bir artışla 5,7 milyar ABD Doları seviyesinde gerçekleştiğini ifade etmiştir. Williams, ayrıca, 2015 yılında sert bir şekilde düşen petrol fiyatları nedeniyle petrol arama, sondaj, çıkarma ve taşıma faaliyetlerinde azalma olduğunu, çok yüksek maliyet gerektiren bazı offshore enerji projelerinin ise ertelendiğini belirtmiştir.

Bülent AKYÜZ
Millî Reasürans T.A.Ş.

Yabancı Basından SEÇMELER

Telematik Sistemleri ve Sürücüsüz Araçlar İle Motorlu Araç Sigortalarının Dönüşümü

Marsh tarafından yayınlanan bir raporda Motorlu Araç Sigortalarının, otomatik taşıt teknolojileri ve telematik uygulamalar yoluyla elde edilen risk verilerinin kullanımındaki artış nedeniyle bazı kökten değişiklikler ile karşı karşıya olduğu belirtilmiştir. Rapor, kazaların %90'ından fazlasının insan hatasından kaynaklandığını ve otomatik taşıt kullanımının, sürücü deneyimi ve buna bağlı riskleri gün geçtikçe değiştirdiğini vurgulamaktadır.

Sigortacı ve reasürörlerin yükümlülüklerinin yanı sıra, Motorlu Taşıtların satış şeklinin de çarpıcı bir değişim gösterebileceği düşünülmektedir.

Telematik teknolojisini kullanan "Insure the Box" isimli sigorta şirketinin, Toyota ile güçlü ilişkileri bulunan "Aioi Nissay Dowa"ya satışı, bu yeni teknolojinin yaygınlaşması konusunda üreticiler ile sigorta

şirketlerinin işbirliği içinde olduğuna işaret etmektedir.

Broker, bu anlaşmanın gerek sigorta satışı gerekse telematik veri uygulamaları aracılığıyla müşteri çekebilecek çapraz satışta yeni bir aşamanın ilk adımı olacağı görüşündedir.

Aioi Nissay Dowa, Insure the Box ve Toyota gibi şirketler arasındaki işbirlikleri, araba üreticileri ve bayilerin, bir müşteriye araç satışı esnasında sigorta poliçesi ve telematik sistemini de satarak, geleneksel sigorta satış kanallarını kolayca ikame edebileceğini göstermektedir.

Mercedes-Benz, General Motors, Nissan, Google ve Volvo şirketlerinin tümü sürücüsüz araçlarını 2020 yılına kadar piyasaya süreceklerini açıklamışlardır.

İngiliz Hükümeti, ülke genelinde dört adet sürücüsüz arabanın deneme sürüşleri için 19 milyon Sterlin tutarında

ödenek sağlamış ve bu teknolojinin İngiltere yollarında test edilmesine herhangi bir engel olmadığını ilan etmiştir. Otomasyon teknolojisinin kullanımına olanak sağlayacak şekilde motorlu taşıtlarla ilgili yürürlükteki yasaların 2017 yılının ikinci yarısından önce gözden geçirileceğine dair taahhütte bulunulmuştur.

Marsh yayınladığı raporda; ülkedeki Karayolları Trafik Kanunlarında otomatik taşıt teknolojilerine de bir bölüm ayrılması suretiyle, kaza anında sorumlunun belirlenmesi ve sürücüler ile yayaların güvenliğinin ne şekilde sağlanacağına ilişkin açıklığa kavuşturulması yönünde değişikliğe gidilmesinin gerekebileceğini belirtmektedir.

Reactions

Kasım 2015

Çeviren: Ceren DEMİRTAŞ

Küresel Ekonomideki Büyümenin Sigorta Sektörü Üzerine Olumlu Etkileri

Swiss Re, küresel hayat dışı sigorta ve reasürans piyasasının 2016 ve 2017 yıllarında dünya ekonomilerinde meydana gelecek gelişmeden fayda sağlayacağını öngörmektedir.

Tahminlere göre büyüyen küresel ekonomi ile 2016 yılında hayat dışı sigorta ve reasürans piyasasında %3'e kadar "orta ölçekli" bir genişleme gerçekleşecektir. 2017 yılında ise bu oran %3,2'ye yükselecektir.

Hâlihazırda ABD ve Birleşik Krallık ekonomileri yaklaşık %2,5 oranında büyürken, Japonya ve Euro Bölgesinin Gayri Safi Yurtiçi Hasılası sırasıyla %0,7 ve %1,5 oranında artmaktadır. Swiss Re'nin altını çizdiği ve küresel ekonomik büyümeyi olumsuz etkileyen Çin Ekonomisi'nin büyüme hızındaki yavaşlama, emtea fiyatlarındaki düşüş ve FED faiz artırımını beklentisi gibi üç ana etkene karşın ABD, Birleşik Krallık, Japonya ve Euro Bölgesi olmak üzere dört gelişmiş ekonomi için olumlu bir görünüm söz konusu olduğu belirtilmektedir.

Swiss Re geliştirmekte olan ülke ekonomileri için de iyimser öngörülerde bulunmaktadır. Buna göre, 2016 ve 2017 yıllarında söz konusu ekonomiler günümüzdeki %4 civarındaki büyüme oranlarında hafif bir gelişme kaydederek yaklaşık %5 oranında büyüme sağlayacaktır.

Ekonomideki olumlu gelişmeler, hayat dışı sigorta ve reasürans piyasaları için de büyüme beklentisi oluşturan iyi bir haber niteliği taşımaktadır.

Swiss Re baş ekonomisti Kurt Karl'a göre, küresel ekonomik büyüme sigorta şirketleri için olumlu bir işarettir. Bu özellikle de şehirleşmenin ve artan servetin genel sektör büyümesini destekleyeceği yükselen piyasalar için geçerlidir. Yükselen piyasaların sigorta sektörünün büyüme aracı olduğu olgusu bir süre daha geçerliliğini koruyacağı benzetilmektedir.

Ayrıca, devam eden ekonomik büyümenin önümüzdeki iki yılda özellikle yükselen piyasalarda hayat-dışı sigortalara yönelik iştahı arttıracığı

tahmin edilmektedir.

Buna göre, küresel anlamda hayat-dışı prim üretimlerinin içinde bulunduğumuz yılda %2,5 olan artış seviyesinin 2016 yılında %3'e ve 2017 yılında ise %3,2'ye ulaşacağı belirtilmektedir.

Ekonomik büyüme hızının düşüklüğü ve fiyatlardaki yumuşama nedeniyle, gelişmiş sigorta piyasalarındaki büyümenin yavaşlayacağı, buna karşın yükselen piyasaların hayat dışı branşlardaki prim üretimi artışının 2016 yılı için %7,9, 2017 yılı için ise %8,7 seviyesinde olacağı tahmin edilmektedir. En yüksek artış oranının %12 ile yükselen Asya piyasalarında gerçekleşeceği, Orta ve Doğu Avrupa piyasalarında ise 2014 ve 2015 yıllarını telafi edici nitelikli üretimler olacağı beklenmektedir.

Swiss Re'nin tahminleri gerçekleşirse hayat-dışı sigorta piyasalarının rahatlayacağı şüphesizdir. Katastrofik nitelikli hasar sayısının düşük olmasının yanı sıra, geçmiş dönemlerde ayrılmış olan karşılıkların serbest bırakılmasıyla

teknik kâr elde edilmiş olmasına karşın, rekabetçi fiyatlar Reasürörler üzerinde baskı yaratmaya devam etmektedir. Ne var ki, kâr marjları düşmeye devam etmekte ve Swiss Re'nin deyimiyle katastrofik teminatlara yönelik fiyatlar neredeyse dip noktasına

yaklaşmaktadır. Bunun sonucunda, son yıllarda pek çok branşın fiyatındaki bu yumuşamanın artık azalması veya bir noktada durması beklenmektedir.

Swiss Re, Mal Sigortaları'ndan ayrı olarak, Kaza ve Özel Nitelikli Sigorta branşla-

rının fiyatlamalarında da önemli gelişmelerin kaydedileceğini tahmin etmektedir.

Reactions
Kasım 2015

Çeviren: S. Mert ŞENGÜN

Küçük ve Orta Ölçekli İşletmelerin Siber Güvenlik Kaygıları İki Kat Arttı

“Zurich Insurance Group’un gerçekleştirdiği küçük ve orta ölçekli işletmelerin tehdit alguları ile ilgili araştırmada, bu tür işletmelerin siber saldırılarla ilgili tehdit algularınının 2013 ve 2015 yılları arasında iki kat arttığı ortaya çıkmıştır.”

Zurich Insurance Group’a göre, küçük ve orta ölçekli işletmelerin siber suçlarla ilgili kaygıları 2013-2015 yılları arasında ikiye katlanmıştır.

Yine aynı araştırmaya göre, üst düzey yönetici ve müdürler arasında bu oran %4'ten %8'e yükselmiştir.

İsviçreli sigorta şirketinin araştırmasına 15 ayrı ülkeden 300 küçük ve orta ölçekli işletme yöneticisi katılmıştır.

Zurich Insurance Group’a göre, siber saldırılarla ilgili en fazla kaygı duyanlar bu riski tehdit listelerinde beşinci sırada değerlendiren Malezya ve altıncı sırada değerlendiren Türkiye ve ABD işletmeleridir.

Araştırma raporuna göre işletmelerin altıda biri (%17) siber suçluların ilgi alanında olacak kadar büyük olmadıkları kanaatindedirler.

Zurich Insurance Group hackerlerin sadece suçtan elde edecekleri menfaatin büyüklü-

ğünü değil, suçun işlenmesinin kolaylık düzeyini de dikkate almaları nedeni ile bunun doğru bir yaklaşım olmadığı görülmüştür.

Yine araştırma kapsamında hazırlanan ve siber suç sonucu gerçekleşebilecek potansiyel riskleri gösteren dokuz maddelik bir listeyi değerlendiren küçük ve orta ölçekli işletmelerin çoğu, müşteri bilgilerinin çalınmasının en önemli risk olduğu yönünde görüş vermiş (%28), siber saldırısının neden olacağı itibar kaybını da ikinci sırada (%16) değerlendirmiştir.

Zurich Insurance Group’un Özel Risklerden Sorumlu Yö-

neticisi Lori Bailey'e göre bu yılki küçük ve orta ölçekli işletmeler araştırmasının sonuçları siber risk sigortalarına olan talebin küresel anlamda ciddi şekilde arttığını göstermekte, ancak hala bazı küçük ve orta ölçekli işletmelerde siber saldırılardan etkilenmeyeceklerine dair yanlış bir algı bulunmaktadır.

Dünyanın birçok yerindeki küçük ve orta ölçekli işletmeler e-ticaret gibi yeni satış kanallarının büyüme için yeni fırsatlar yarattığı konusunda hemfikirdirler. Bu kanaat Avusturya'daki araştırmada ilk iki, ABD ve Türkiye'de ilk üç sırada, Portekiz ve Birleşik Arap Emirlikleri'nde ilk dördte, Brezilya ve Hong Kong'da ilk beşte bulunmaktadır.

Küresel araştırma bölgeler arasında kapsamlı farklılıkların da olduğunu ortaya koymuştur. Örneğin Avrupa'daki küçük ve orta ölçekli işletmeler (%11) ve Amerika'dakiler (%10) bir

siber saldırının neden olabileceği itibar kaybı konusunda çok daha az endişeli iken, Asya-Pasifik bölgesinde bu oran %31, Latin Amerika'da %19, Orta Doğu ve Afrika'da ise %18'dir.

Siber saldırının neden olabileceği iş durması riski ise özellikle Avrupa için tehdit listesinin ikinci sırasında bulunan önemli bir endişe iken, küresel düzeyde beşinci, Latin Amerika'da ise onuncu sıradadır.

İşletmelerinin siber saldırılara karşı yeteri kadar korunduğunu düşünen küçük ve orta ölçekli işletmeler Ortadoğu, Afrika ve ABD'de %5'ler düzeyinde iken bu oran Latin Amerika ve Asya-Pasifik'te iki kat fazladır.

Türkiye, Avusturya ve ABD'de para ve tasarrufların çalınması en büyük üç siber risk arasında sayılmaktadır.

Sigorta şirketi aynı zamanda ABD'de risk yöneticileri

arasında yaptığı beşinci yıllık "Advisen Cyber" anketinin sonuçlarını da yayınlamıştır.

Bu araştırmaya göre teminat limitlerini artırma eğilimi artış göstermektedir. Bilişim güvenliği ihlallerine karşı hazırlanan planlar gelişmekte, aynı zamanda şirketler yeni teknolojilerden kaynaklanan riskler konusunda giderek daha dikkatli olmaktadır.

Araştırmanın sonuçlarına göre, siber sorumluluk poliçesi yaptıran şirketlerin oranı da 2015 yılında 2014'e göre %9 oranında artış göstermiştir.

Zurich Insurance Group'a göre, 2011'deki ilk araştırmadan beri, siber sorumluluk poliçesi bulunan şirketlerin sayısında %26 oranında artış gerçekleşmiştir.

Reactions
Aralık 2015
Çeviren: Selçuk ÜNAL