

Milli Reasürans T.A.S.  
adına sahibi  
**CAHİR NÖMER**

İnceleme Kurulu  
**BAŞKAN**

**Toygun DAĞLIER**  
**ÜYE**

**Barbaros YALÇIN**  
**ÜYE**

**Candan EYREN**  
**ÜYE**

**Hüseyin YUNAK**

Yazı İşleri Müdürü  
**Y. Kemal ÇUHACI**

İnceleme Kurulu Sekreteri  
**Gonca GÜNİŞİK**

Sanat Yönetmeni  
**Melek ÖZGEN**

Basın Yayın Koordinatörü  
**Günhan SÜERDEM**

Dizgi  
**Gonca GÜNİŞİK**

Renk Ayrımı  
**ÇALI GRAFİK**

Baskı  
**CEYMA MATBAASI**

Merkez  
Teşvikiye Cad.43/57  
80200 Teşvikiye / İstanbul

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

3 ayda bir yayınlanır.

Dergide yer alan yazıların  
içeriğinden yazı sahipleri  
sorumludur.

## İÇİNDEKİLER

AB ile Gümrük Birliği Aşamasında Ürün Sorumluluğu

Sigortalarının Türkiye'deki Konumu ..... 4

Genel Olarak Kredi Sigortası Uygulaması ve Bu Uygulamanın

Ülkemiz Sigorta Firmaları Bağlamında Değerlendirilmesi ..... 10

Institute Protection & Indemnity Clauses Hulls-Time Klozu ..... 25

Yabancı Basından Haberler ..... 37

## *Reasürör Gözüyle*

*Ekonomi ve sigortacılık sektörlerinin gelişmiş olduğu ülkelerde uzun yıllardır uygulanmasına rağmen, “Ürün Sorumluluğu” sigortaları, ülkemizde henüz bir kaç sigorta şirketinin teminat verdiği bir sigorta dalıdır. Sayın Mahmut Saraçoğlu tarafından yapılmış mukayeseli çalışmada, Ürün Sorumluluğu sigortalarının Türkiye’deki konumuna yer verilmekte ve AB tarafından bu konuda yayınlanmış Direktifler ve ülkemizde uygulanan Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun karşılaştırması yapılarak konu daha çok hukuksal açıdan incelenmektedir.*

*Ülkemiz sigortacılık sektöründe gelişmemiş diğer bir konu ise, “Kredi” sigortalarıdır. Sayın Dr. Yıldırım Önal, değerli çalışmasında Kredi Sigortasının özellikleri ve türleri hakkında bilgi vermekte ve ülkemizde bu konuda polişe düzenleyen sigorta şirketlerinin sonuçlarını değerlendirmektedir.*

*Ülkemiz Nakliyat sigortaları alanında yeterince tanınmayan ve sigorta şirketleri tarafından fazla kullanılmayan P & I klozları, Klüpler tarafından sağlanan teminatlarla nispetle oldukça sınırlı koruma sağlamaktadır. Sayın Mehmet Yazıcı, Institute Protection and Indemnity Hulls-Time Kloz takımına ilişkin hazırlamış olduğu ayrıntılı çalışmasında özellikle Nakliyat sigortaları üzerine çalışan sektör mensupları için çok değerli bilgiler sunmaktadır.*

*Teknolojinin gelişmesiyle birlikte modern yaşama giren yenilikler, teknolojik gelişmeden olumsuz etkilenen çevre politikalarının da etkisiyle, tüketilen malların çevreye zarar vermeden yeniden üretime sunulması imkânını sağlamaktadır. Bu yeni gelişmenin sigortacılık sektörü üzerine etkisi konulu oldukça ilginç bir çalışma Münich Re tarafından yapılmıştır ve bu sayımızın Yabancı Basından Haberler bölümünde yer almaktadır.*

*Sosyal bir hizmet görevi yapan sigorta şirketlerinin dürüst olmayan sigortalılar tarafından suistimal edilmeleri sadece bizim değil, tüm dünyadaki sigortacılık sektörleri için önemli bir sorundur ve faturanın sonuçta dürüst sigortalılar tarafından ödenmesine neden olmaktadır. Gelişmiş Batılı ülkelerin sigortacılık sektörleri, kendi ekonomileri için önemli olumsuzluklar doğuran ve sonuçta hep birlikte katlanılan bu sorunu ortadan kaldırmak üzere çeşitli tedbirler almaktadır. Bu sayıda, sahte hasarların özellikle çok fazla görüldüğü kasko sigortalarında ne gibi tedbirler alındığını belirten bir yabancı yayın da Dergimizde yer almıştır.*

## *AB ile Gümrük Birliği Aşamasında Ürün Sorumluluğu Sigortalarının Türkiye'deki Konumu*

**T**arihsel gelişim açısından baktığımızda, sorumluluk sigortalarının sigortacılık sektöründe çok önemli bir konuma sahip olduğunu görmekteyiz. Ne var ki, Türk sigortacılığında sorumluluk sigortaları hakettiği önemi göremediği gibi, zaten sınırlı olan sektör rakamları içerisinde de oldukça küçük rakamlarla ifade edilmektedir. Türkiye'de uygulanmakta olan bütün sorumluluk sigortalarının, GSMH'nin yaklaşık olarak %1,20 ilâ %1,35'ini oluşturan toplam prim istihsaline içindeki payı 1993 ve 1994 yılları itibarıyla %18 civarındayken, 1995 yılı itibarıyla bu oran, tahmini olarak, %17 civarında gerçekleşmiştir<sup>(1)</sup>. Genel sorumluluk kuvertürlerinin<sup>(2)</sup> toplam sorumluluk portföyü içindeki ağırlığı ise, yaklaşık olarak %1,5 ilâ %2 civarında seyretmektedir<sup>(3)</sup>. Oysa gelişmiş ülkeler itibarıyla sorumluluk sigortalarının toplam portföy içinde oldukça önemli bir yeri bulunmaktadır<sup>(4)</sup>. Örneğin Almanya'da toplam prim istihsalinin aşağı yukarı %40'ını so-

rumluluk sigortaları oluşturmakta ve genel sorumluluk kuvertürlerinin ağırlığı ise %12 civarında seyretmektedir<sup>(5)</sup>.

Görüldüğü gibi Türkiye'nin ekonomik değerleri içinde sigorta sektörü oldukça küçük rakamlarla ifade edilebilmektedir. 1993 değerleri itibarıyla AB ortalaması alındığında, prim istihsalinin GSMH'ya oranının %5-%6 seviyelerinde olduğu dikkati çekmektedir. Toplam prim istihsalinin GSMH'ya oranı %1,31 seviyelerinde dolaşan Türkiye'nin sigortalanabilir değerlerinin oluşturduğu bu potansiyeli realiteye dönüştürebilmesi için önünde oldukça uzun bir yol gözükmektedir. Halihazırda toplam prim istihsalinin en fazla %1-%2'sini sorumluluk sigortalarının oluşturduğu düşünülecek olursa, henüz sigortalanamamış olan bu yüksek potansiyelin önemi daha da kolay anlaşılacaktır.

Ürün Sorumluluğu Sigortaları ise, 08.03.1995 tarih ve 22221 sayılı "Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun"

(bundan sonra TKHK kısa adıyla anılacaktır) ve AB gereklerini gözönüne alırsak, bu çerçevede bir motor işlevi görmeye aday konumdadır.

Şöyle ki, dünya ticaretinin %48'i Avrupa ülkeleri arasında oluşmakta ve Türkiye'nin ithalat ve ihracat rakamlarının yaklaşık %50'si de Avrupa ülkelerine ait bulunmaktadır<sup>(6)</sup>. AB ile gümrük birliğinin ticareti ve dolayısıyla ithalat ve ihracatı artırma fonksiyonu gözönüne alındığında, her şeyden önce ÜMMS'nin gümrük birliği sonrası konumu önem kazanmaktadır. AB, kendi içinde ortak bir topluluk huku-ku oluşturma ve bu sistem doğrultusunda üye ülkelerde benzeri mekanizmalar yaratmayı amaçlamaktadır. Bu yüzden genel ticaret konularında olduğu gibi, bankacılık ve sigortacılık alanında da belirli ortak uygulamalara gitmeyi amaçlamıştır. Bu bağlamda esas olarak artan ticaretin en önemli sonucu, Türkiye'de ürün sorumluluğunu düzenleyen yasal mevzuatın AB standartlarına ulaştırılması ihtiyacı ve buna

bağlı olarak da ihracat yapan firmaların artık daha çok ÜMMS poliçesi talep etmesi olacaktır.

Türkiye de bu ihtiyaç doğrultusunda ve AB ile gümrük birliği ve nihai hedefi olan AB'ne tam üyelik amacına uygun olarak, 8 Mart 1995 tarih ve 22221 sayılı Resmî Gazete ile yayınlanan "Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun"u 08.09.1995 tarihinde yürürlüğe koydu. Yukarıda da değinildiği üzere bu kanun önemli ölçüde ilgili yasal mevzuatın AB standartlarına ulaştırılması ihtiyacına bağlı olarak doğmuştu. Bu çerçevede, yazımızın bu ilk bölümünde, 25.07.1985 tarihli AB direktifi ile TKHK'ü temel noktalarda karşılaştırarak, bu ihtiyacın ne ölçüde karşılandığını incelemeye çalışacağız. İkinci bölümde ise genelde dünya uygulamasına bakacak ve TKHK'un bu çerçevede ülkemizin ihtiyaçlarını karşılayıp karşılayamayacağını irdeleyeceğiz.

## **1) AB Ürün Sorumluluğu Direktifi- 22221 sayılı TKHK**

### **• Kanunda Belirlenen Amaç**

\* (*AB Ürün Sorumluluğu Direktifi'ne göre*): Tüketicilerin korunması, ürün güvenliği, serbest rekabetin korunması ve AB içinde ürünlerin serbest dolaşımının teşvik edilmesi.



*Not:* Hernekadar AB direktifinin ana amacı, topluluğa üye ülkelerdeki ürün sorumluluğunu düzenleyen kanunları birbiriyle uyumlu hale getirmekse de, bu amaç aşağıda belirlenen nedenlerden dolayı esas olarak direktifin kendi metniyle çelişmektedir:

a) Direktif üye ülkelere üç temel konuda (1. "State-of-the-art" olarak bilinen gelişme riskinin kapsam dışı tutulması; 2. Bedeni zararlar itibarıyla 70.000.000.- ECU karşılığı ülke para birimi üzerinden bir azami sorumluluk limitinin tespiti; 3. Herhangi bir prosese tâbi tutulmamış tarım ürünleri ve avcılığın ürün tanımına dahil edilmesi) opsiyon tanımış ve bu da uygulamada ülkeler arasın-

da farklılıkların ortaya çıkmasına yol açmıştır.

- b) Direktifin üye ülke kanunları üzerinde doğrudan bir etkisinin olmaması ve ancak üye ülkelerin milli yasalarına yeni yasal düzenlemelere gidilerek yansıtılması nedeniyle uygulamada ülkeler arasında farklılıklar ortaya çıkmıştır (üye ülkelerden Fransa, direktifte belirlenen üç yıllık sürenin dolmasının üzerinden sekiz yıl geçmesine rağmen, henüz direktifi milli kanunlarına uyarlamamıştır).
- c) Her ülkede farklı uygulamaların ortaya çıkacağı ve gerek kişilerin ve gerekse malların üye ülkeler arasında serbest dolaşımı sözkonusu iken, zarar görenin

hangi yasal düzenlemeye göre zararının tazminini arayacağı direktifte belirlenmemiştir.

\* (TKHK'a göre): Kanunun 1. Maddesi ile TKHK'un amacı oldukça geniş bir çerçevede çizilmiş ve tüketicilerin sağlığının, güvenliğinin ve ekonomik refahının korunması, gönüllü tüketici örgütlenmelerinin teşvik edilmesi ve bu çerçevede Türk halkının bilgilendirilmesi gibi ek fonksiyonlar da gözetilmiştir.

## • Yasal Sorumluluk

25 Temmuz 1985 tarihli AB Ürün Sorumluluğu Direktifiyle AB'ne üye ülkelerde tüketicinin daha geniş bir çerçevede korunmasını sağlamak amacıyla kusura dayanmayan bir "ağırlaştırılmış objektif sorumluluk" (strict liability) esaslı öngörülmüştür. Bu husus direktifte "Üretici, ürünün herhangi bir ayıbının yol açabileceği zararlardan sorumlu olmalıdır" biçiminde ifade edilmiştir. Bu bağlamda zarar gören tüketici, herhangi bir üreticinin kusurunu ispat etmekle yükümlü değildir. 22221 sayılı TKHK'da kusura dayanmayan bir "ağırlaştırılmış objektif sorumluluk" esaslı öngörülmüştür.

## • Süreç ve Yasama Tipi

Bilindiği üzere "ağırlaştırılmış objektif sorumluluk"

veya daha yaygın olarak bilinen ismiyle "kusursuz sorumluluk" esaslı ilk olarak 1960'lı yıllarda ABD'nde duyulmuş ve daha sonra Avrupa ülkelerinde tartışılmaya başlanmış ve 1985 tarihli sadece "Ürün Sorumluluğu"nu hedef alan AB direktifiyle de tüm dünyaya yayılma trendine girmiştir. AB'ne üye ülkeler de direktifte öngörülen 3 yıl içinde olmasa da, (kendi kanunlarında AB direktifinden daha sıkı ve ağır yükümlülükler bulunduğunu savunan Fransa hariç olmak üzere) sırf bu konuyu ele alan özel bir yasayla direktifi kanunlarına adapte etmişlerdir.

Türkiye'de de 08.03.1995 tarihli ayrı bir yasal düzenlemeyle, TKHK 09.09.1995 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Her ne kadar çeşitli platformlarda konu bugüne kadar tartışılmış olsa da, bu bağlamda diğer ülkelerde örneklerine rastlanan ve belirli bir sürece yayılan kanun tasarıları ülkemizde görülmemiş, tersine, böyle bir kanunun yürürlüğe girmesi, Türkiye'nin AB ile gümrük birliği gerekleri yönünde atılması gereken bir adım olarak algılanmıştır. Buna paralel olarak da çıkarılan kanun, AB direktifi örneğinde görülenin aksine, sadece ürün sorumluluğunu ele almayan tüketicinin korunması ile ilgili daha bir çok konuyu değerlendiren bir şekilde kaleme alınmıştır. Bunun doğal bir sonucu olarak da, TKHK, AB direktifinin ön-

gördüğünden daha fazla konuyu ele alan, ancak tam anlamıyla öngörülen yapıyı oluşturamayan bir şekle bürünmüştür.

## • Sorumluluk

(AB Ürün Sorumluluğu Direktifi'ne göre): Müşterek ve müteselsildir. Üçüncü şahısların fiillerine istinaden azaltılmaz, ancak tüketicinin kendi kusuruna istinaden azaltma söz konusu olabilir.

\* (TKHK'a göre): Müşterek ve müteselsildir. Kanun diğer konularda sessiz kalmıştır.

## • Tanımlar İtibariyle;

### • Ürün

\* (AB Ürün Sorumluluğu Direktifi'ne göre): Ticari amaçlı kullanımlar hariç olmak üzere özel amaçlı kullanımın söz konusu olduğu taşınabilir nesnelere, herhangi bir taşınır veya taşınmazla birleşmiş olsun olmasın, ürün olarak tanımlanmıştır. Herhangi bir işleme tâbi tutulmadığı sürece tarımsal ürünler ve av hayvanları (üye ülkelerin tercihine bağlı olarak) ürün tanımının dışında bırakılmıştır. Bu arada elektrik de tanımın içine dahil edilerek Direktifin sağladığı koruma altına alınmıştır.

\* (TKHK'a göre): TKHK'da ürün kavramı yerine mal kavramı tercih edilmiştir.

Mal esas olarak ürüne göre çok daha geniş bir kavram olduğu için aslında bu kanunun amacına uygun bir seçim değildir. Herşeyden önce, mal kavramının kullanılmasıyla herhangi bir üretim prosesine tâbi tutulmayan nesnelere de (herhangi bir işleme tâbi tutulmamış tarım ürünleriyle av hayvanları) kanunun kapsamına girmiş bulunmaktadır. Bununla birlikte, malın tanımında, “ticaret konusu taşınır eşya” belirlemesiyle, 1985 AB Direktifi’ne yaklaşılarak taşınmazlar kapsamı dışı bırakılmıştır. Ayrıca “hizmet” de, AB Direktifi’nin aksine, mala ek olarak kanunun çerçevesine dahil edilmiştir. AB’nde bu konuda aynı paralellikte, ancak taslak niteliğinde çalışmalar devam etmektedir<sup>7</sup>.

- Potansiyel Olarak Sorumlu Bulunan Kişiler

\* (AB Ürün Sorumluluğu Direktifi’ne göre): Malı üreten veya işleme tâbi tutanlar, ürünün üzerine kendi ticari ismini koyanlar, (ilk üç grubun kimliğini belirlemedikleri sürece) ürünü AB’ne ithal edenler ve dağıtım zincirindeki bütün tedarikçiler müşterek ve müteselsilen sorumludur.

\* (TKHK’a göre): Malı üreten veya işleme tâbi tutanlar, ürünün üzerine kendi ticari ismini koyanlar, ürünü ithal edenler ve dağıtım zincirindeki

bütün tedarikçiler müşterek ve müteselsilen sorumludur.

- Üründeki ayıp ve eksiklikler

\* (AB Ürün Sorumluluğu Direktifi’ne göre): “Olası bütün durumlar dikkate alındığında, bireyin normal olarak bekleyeceği güvenliği sağlamayan ürün ayıplı bir üründür”. Dikkat edilmesi gereken belli başlı durumlar aşağıda sıralanmıştır:

1. Ürünün pazara sunumu,
2. Normal olarak ürünün kullanılması beklenen alanlardaki kullanımı,
3. Ürünün pazara sürüldüğü an.

\* (TKHK’a göre): “Ambalajında, etiketinde, tanıma ve kullanma kılavuzunda yer alan veya satıcı tarafından vaadedilen veya standardında tespit edilen nitelik ve/veya niceliğine aykırı olan ya da tahsis veya kullanım amacı bakımından değerini veya tüketicinin ondan beklediği faydaları azaltan veya ortadan kaldıran maddi, hukuki veya ekonomik eksiklikler içeren mal veya hizmetler ayıplı mal veya hizmet olarak kabul edilir.”

Not: Görüldüğü gibi AB Direktifi’nin (ve benzeri ürün sorumluluğunu düzenleyen her kanunun) en önemli dayanak noktası olan “ürünün güvenli olması” gereğinden TKHK’da

hiç bahsedilmemiş, bunun yerine çok daha geniş bir ifade olan “tüketicinin beklediği faydaları azaltan veya kaldıran” tanımını tercih edilmiştir.

- Savunma Mekanizmaları

\* (AB Ürün Sorumluluğu Direktifi’ne göre): Üretici, ancak aşağıda sıralanan durumlardan herhangi birisini ispat edebilirse üzerine yüklenen “ağırlaştırılmış objektif sorumluluk”tan kurtulabilecektir:

1. Üreticiler ürünün dağıtımından sorumlu tutulmadığından, kusurun ilgili dağıtıcıdan kaynaklandığını ispatlayarak,
2. Ürün pazara sürüldüğünde söz konusu ayıbın bulunmadığını veya sonradan oluştuğunu ispatlayarak,
3. Ürünün kendisi tarafından satış veya ekonomik kazanç amaçlı olarak üretilmediğini veya kendi iş süreci dahilinde böyle bir ürünü üretmediğini ya da henüz pazara sunmadığını ispatlayarak,
4. Üründeki ayıbın kamu otoritesince öngörülen idari düzenlemelere uyulması sonucu doğduğunu kanıtlayarak,
5. Ürünün pazara sunulduğu anda var olan teknolojinin bu ayıbı tespit edip ortadan kaldı-

ramayacağını ispatlayarak (“state-of-the-art” defense) ve

6. Eğer üretici ürünün sadece bir parçasının üreticisi konumunda ise, zarara yol açan ayıbın bu parçanın takıldığı ürünün kendi dizaynından veya bu ürünün üreticisinin sağladığı kullanma kılavuzundan kaynaklandığını ispatlayarak.

\* (TKHK'a göre): Tamamen sessiz kalmıştır, herhangi bir savunma mekanizmasından bahsetmemektedir (uyarı mekanizması hariç).

• Uyarı Mekanizması

\* AB Direktifi her ne kadar bu konuda sessiz kalmışsa da, “olası bütün durumlar dikkate alındığında” ibaresinin direktif metninde yer alması bu konuda esnek bir yaklaşım olarak algılanabilir.

\* TKHK'da ise, bu konudan direkt olarak bahsedilmiş ve sorumluluğun reddi itibariyle ilgili kişilere tek savunma mekanizması olarak kanunda yer almıştır. Buna göre, maldaki eksikliklerin malın üzerinde belirtilmesi, satış fişinin üzerinde “özürdür” ibaresinin yer alması gerekmekte ve yine tüketicinin bunu bileerek satın almış olması gerekmektedir.

• Kusura dayalı sorumluluk

Bu kanunun haricinde, kusur sorumluluğu esas alınarak tazminat talep etme yolu hem AB Direktifi'nde, hem de TKHK'da açıktır.

• Sorumluluğa yol açan zarar

\* (AB Ürün Sorumluluğu Direktifi'ne göre): Üçüncü şahısların ölmesi veya yaralanmasından doğacak bedensel zararlarla özel amaçlı kullanımlar için tasarlanan ve temel olarak bireyin kendi şahsi kullanımını dahilinde kullanılması gereken (yani ticari kullanımı söz konusu olmayan) üçüncü şahıslara ait mallara gelebilecek 250.- ECU muadili milli para biriminin üzerindeki maddi zararlar. “Pain and suffer” (ansal şok da dahil olmak üzere her tür şok, acı ve üzüntü) adıyla anılan manevi zararlar da kapsam dışı bırakılmıştır.

\* (TKHK'a göre): TKHK'da zarara ilişkin açıklayıcı bir madde bulunmamaktadır. Sadece 4. madde 2. paragrafta “ayıplı malın neden olduğu her türlü zarardan bahsedilmektedir. Bu çerçevede “pain and suffer” adıyla anılan manevi zararlar da dahil olmak üzere her tür bedeni ve maddi zararın “ağırlaştırılmış objektif sorumluluk” esasları dahilinde kanun kapsamında bulunduğu

görülmektedir.

• Zaman Aşımı Süresi

\* (AB Ürün Sorumluluğu Direktifi'ne göre): Zarar görenler, tazminat taleplerini, zarardan haberdar oldukları veya normal olarak haberdar olmaları gerektiği andan itibaren üç yıl ve üreticinin ürünü pazara sürdüğü andan itibaren on yıllık bir “zaman aşımı” süresi içinde ileri sürmek zorundadırlar.

\* (TKHK'a göre): Tazminat talebinin ürünün teslim alınmasından itibaren iki yıl içinde ileri sürülmesi gerekmektedir. Tüketicinin üründeki eksiklikten sonradan haberdar olup olmaması, bu iki yıllık zaman aşımı süresini değiştirmeyecektir. Ancak, eğer üretici üründeki bu eksikliği hile ile gizlemişse bu iki yıllık süre işlemeyecektir (bu durumda genel hükümlerdeki 10 yıllık zaman aşımı süresi çalışmaya başlayacaktır). Kanunda ayrıca bir de “eğer üretici daha uzun bir süre öngörmemişse” hükmü bulunmaktadır. Bu hüküm, kanun koyucunun ürün sorumluluğu ile ürün garantisi konularını birbirine karıştırdığı izlenimi uyandırmaktadır.

• Finansal Limitler

\* (AB Ürün Sorumluluğu Direktifi'ne göre): Maddi zararlar itibariyle minimum 250.-

ECU'luk bir alt limit bulunmaktadır. Bedeni zararlar itibariyle ise üye ülkelere 10.000.000.- ECU'luk bir üst limit kullanma imkânı tanınmıştır.

\* (*TKHK'a göre*): Herhangi bir alt veya üst limit bulunmamaktadır.

Yukarıda ana hatları çizilen birebir karşılaştırmada da görüldüğü üzere, TKHK her ne kadar AB Direktifi'ni kendine bir model olarak almışsa da uygulamada bu modelden saparak belirli ölçüde ürün sorumluluğundan uzaklaşıp ürün garantisine yaklaşmıştır. Kanunun geniş çerçevede yaklaşımı dahilinde, bir çok unsurla birlikte 13. maddesinde garanti belgelerini de düzenlemiş olması; iki yıl gibi zaman aşımından çok bir garanti süresine benzer bir yükümlülük getirmesi ve bu kısa süreyi, kusurun farkedilmesinden değil de ürünün tesliminden itibaren başlatması; bu süreyle ilgili olarak "üretici daha uzun bir süre öngörmemişse" gibi bir ön kayıt koyması bu izlenimi ispatlar niteliktedir.

Aslında bu durum, TKHK'un amacında belirlemiş olduğu geniş çerçevenin kaçınılmaz bir sonucudur. Birden fazla konunun tek bir kanunla ele alınmak istenmesi doğal olarak uygulamada hem atlanan noktalara hem de karışıklıklara yol açacaktır. Kanunda

"satılan malın ayıplı olduğunun bilinmemesi bu sorumluluğu ortadan kaldırmaz" kaydının düşülmesi ve ayrıca sorumlu tutulan kişiler lehine hiç bir savunma imkânı öngörülmemiş olmasına bağlı olarak bu kişiler, "ağırlaştırılmış objektif sorumluluk" sistemi karşısında tamamen korunmasız bırakılmıştır. Bilindiği gibi AB Direktifinde (ve yine diğer ülkelerdeki ürün sorumluluğunu düzenleyen kanunlarda) sorumlu tutulan kişilere kanunda belirli savunmalar öngörülmüştür. Hattâ kusursuz sorumluluk esasının bir ileri adımı olan ve ABD'nde çeşitli eyaletlerde son yıllarda tartışılmaya başlanan "girişim ya da pazar payı sorumluluğu" esas itibariyle bile girişimcilere çeşitli savunmalar tanınmaktadır. TKHK ise herhangi bir savunma tanımamakla birlikte, bir de zararın tanımını yapıp belirli sınırlandırmalara gitmeyerek her tür zararı kanun kapsamında algılamaktadır. Bütün bunlara ilâveten kusurlu/eksik hizmetten doğacak ürün ve/veya mesleki sorumlulukları da kanunun çerçevesine dahil ederek, böyle eksik ve hatalı bir yapı üzerine kurulmuş olan bir yasal düzenlemenin konusu haline getirmiştir.

Bu çerçevede, herşeyden önce ürün sorumluluğu için olsun, hizmet sorumluluğu için olsun, mahkemelerin kararlarına temel teşkil edecek ve görüş ayrılıklarına zemin yaratmaya-

cak, uluslararası standartlara uygun spesifik yasal düzenlemelere ihtiyaç vardır. Kanımızca, İngiltere örneğinde görülen, tüketicinin korunmasına yönelik temel ilkeleri öngören geniş çerçeveli bir yasa ilâveten çıkarılan spesifik bir ürün sorumluluğu yasasının, acilen, Türkiye'de de hayata geçirilmesi gerekmektedir.

**Mahmut SARAÇOĞLU**  
**Şark Sigorta T.A.Ş.**

*Kısaltmalar:*

<b>AB</b>	<i>Avrupa Birliği</i>
<b>GSMH</b>	<i>Gayri Safi Milli Hasıla</i>
<b>TKHK</b>	<i>Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun</i>

- (1) *Bkz. Milli Reasürans T.A.Ş. İstatistikî Veriler 01.01.1995-31.12.1995 ve T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu, 1994 Türkiye'de Sigorta Faaliyeti Hakkında Rapor, s.18.*
- (2) *Zorunlu Trafik Mali Mesuliyet Sigortası, havacılık bağlantılı sorumluluk sigortaları, denizcilik bağlantılı sorumluluk sigortaları gibi özellik arzeden sorumluluk sigortası kuvertürleri hariç olmak üzere diğer genel sorumluluk kuvertürleri.*
- (3) *T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigorta Denetleme Kurulu, Türkiye'de Sigorta Faaliyeti Hakkında Raporlar, son üç yıldaki verilerin genel ortalamasından çıkarılmıştır.*
- (4) *Daha geniş bilgi için bkz. World Insurance in 1993, Sigma, Swiss Re Publication, Tablo IV ve Tablo V, Mayıs 1995.*
- (5) *Bkz. Statistical Yearbook of German Insurance-1993 ve 1994, GDV.*
- (6) *Bkz. Büyükelçi Cem Duna'nın Sunuş Yazısı, AT-Türkiye Ortaklık Konseyi Kararları, s.5-9, Intermedia A.Ş., 1995, Türkiye.*
- (7) *Direktif taslağı ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. ABBOTT, Howard, "Table Talk 3" LLP, Products Liability International, c.13, No:6, s.82-86, Haziran 1991, Londra.*



## ***Genel Olarak Kredi Sigortası Uygulaması ve Bu Uygulamanın Ülkemiz Sigorta Firmaları Bağlamında Değerlendirilmesi***

### **Giriş**

**K**redi sigortası uygulaması, özelliği itibariyle, doğrudan bir finansman tekniği değildir. Ancak, firmalar tarafından yapılan kredili satışlardan kaynaklanan alacakların tahsilinin olanaksız hale gelmesi durumunda alacak bedelinin önemli bir bölümünü garanti altına alan bir uygulamadır. Bu bağlamda, kredi sigortası uygulaması, firmaların kredili satışlarının tahsil edilememesi riskini belirli oranda ortadan kaldıran bir uygulamadır. Bu tekniğin en önemli özelliği, kredili satış yapan firmalara ve değişik hizmet kurumlarına, şüpheli alacak zararlarının büyük bir bölümünü karşılaması, yani ilgili firmaya ödeme yapması nedeniyle bir nevi finansman sağlamasıdır. Kredi sigortası bu yönüyle, bir koşullu finansman uygulaması olarak kabul edilebilir.

Bu çalışmada öncelikle, alacak yönteminde kullanılan "Kredi Sigortası" tekniği ve türleri tanıtılmakta, bunu kredi sigortası kararının finansal açı-

dan değerlendirilmesi izlenmektedir. Ayrıca çalışmada, ülkemizdeki dar kapsamlı kredi sigortası uygulaması açıklanmaktadır. Son olarak da, ülkemizde faaliyette bulunan sigorta firmalarının kredi sigortası uygulamasına bakış açılarını ortaya koyabilmek için yapılan anket çalışması sonuçlarının değerlendirilmesi gerçekleştirilmektedir.

### **1. Genel Olarak Kredi Sigortası Kavramı ve Türleri**

Genel anlamda kredi riski yönetimi; firma amaçları doğrultusunda satışlar ile riskin dikkate alınması suretiyle olası kredi zararlarının yönetimi olarak kabul edilebilir. Firma bünyesinden elde edilen bilgiler ile firma dışından edinilen bilgilerin birleştirilerek kredi verme kararlarının alınması en uygun davranış olacaktır. Yine de, firmaların kullandıkları kredilerin geri dönmeme olasılığı bulunmaktadır. Bu çerçevede kredi sigortası işlemi, kredili satışlardan kaynaklanabilecek potansiyel alacak zararlarının belirli bir oranda

önlenmesine yönelik hizmet sunan bir teknik olarak tanımlanabilir (*Carey, 1993, s.38*).

Başka bir deyişle kredi sigortası, firmanın finansal olanaklarının daha iyi kullanılmasına ve daha doğru kredi kararı alınmasına yardımcı olan bir uygulama olarak da kabul edilebilir (*Carey, 1993, s.39*).

Kredili satışlardan kaynaklanan alacakların sigortalanması özellikle pazarlama ağırlıklı yönetime sahip firmalar için oldukça uygun bir politika olarak kabul edilebilir (*Parmelee, 1977, s.9*). Bunun nedeni, pazarlama yönü ön plana çıkan firmalarda yöneticilerin, müşterileri kalitesini geri plana iterek satışları ve dolayısıyla kârı artırmak düşüncesinde olmaları şeklinde ifade edilebilir. Bu durumda da müşteri riskliliği artacağından alacak zararları artacak ve firmanın karşılaşılabileceği alacak zararlarının etkisi daha şiddetli olabilecektir.

Firmaların beklenmedik alacak zararlarıyla karşılaşma nedenlerinden bazıları aşağıdaki gibi sıralanabilir (*Shultz ve*

**Reinhardt, 1962, s.487):**

- Kredili satış yapılan müşterilerden bir veya bir kaçının iflâs etmeleri,
- Kredili satış yapılan müşterilerin politik nedenlerden, hammadde yokluğundan ve grevlerden olumsuz yönde etkilenmeleri,
- Kredili müşterilerin depresyon, sel ve yangın gibi bölgesel doğal olaylardan olumsuz şekilde etkilenmeleri ve
- Kredili satış yapılan müşterilerin firmaların büyük ölçekli yönetim sorunlarından olumsuz yönde etkilenmeleri, vb. gibi.

Firmaların kredili satışlarının tahsil edilemez duruma gelmesi halinde karşılaşacakları zararlardan bazıları aşağıdaki gibi sıralanabilir (**Starchild, 1977, s.13):**

- Kredili satışların maliyetinin karşılanamaması,
- Kredili satışlar sonucu beklenen kârın gerçekleşmemesi (tahsil edilememesi),
- Tahsili şüpheli hale gelen alacakların tahsil edilmesi için gösterilen çabaların maliyeti ve,
- Kredili satışlardan kaynaklanan alacakların bir karşılık olarak değerini yitirmesi.

Kredi sigortası kuruluşları firmalara; 1) sigortalı alacağın tahsil edilemediği durumda bir tahsilât firması gibi çalışarak

ve, 2) imzalanan poliçenin içeriğine göre sigortalı olmuş alacaklar karşılığında tazminat ödeyerek iki temel hizmet sunarlar (**Starchild, 1993, s.22).**

Bir kredi sigortası poliçesinin (sigorta kurumunun iptal önceliği olmadan), geçerli olduğu dönem çoğunlukla bir yıldır. Bununla birlikte, kredi sigortası karşılama oranı sigorta şirketi tarafından, firma müşterilerinin kredi dereceleri ve kredili satışlardan kaynaklanan toplam alacaklar içinde şüpheli alacak zararları analiz edilerek tespit edilir (**Starchild, 1993, s.22).**

Kredi sigortası, üreticilerin, toptancıların ve dağıtım firmalarının müşterilerinden alacakları tahsil edilemez duruma geldiğinde imzalanan poliçeye göre tazminat sağlar. Böylece firmanın maddi ve maddi olmayan zararlarının (firma prestiji gibi) büyük kısmı karşılanmış olur.

Kredi sigortası, bir firmanın alacaklarının belirli bir oranının garantiye alınmış olması nedeniyle alacakların kalitesini artırmış olur. Buna ilâveten, firma bir kredi kurumundan kredi almak istediğinde, firmanın alacakları sigortalı ise, kredi kurumu firmaya kredi vermeye daha istekli olacak ve daha uygun kredi koşulları sağlayabilecektir (**Parmelee, 1977, s.36).**

Kredi sigortası kurumu, bir firma ile sigorta poliçesi imzalamadan önce değerlendirme ya-

parken aşağıda sıralanan noktalara dikkat eder (**Bathory, 1987, s.260):**

- Firma satışlarının kalitesi,
- Değerlendirme de dahil firma kredi yönetiminin kalitesi,
- Firmanın kredili satış yaptığı müşterilerinin yükümlülüklerini karşılama güçleri (finansal güç),
- Firmanın doğru kararlar alabilmesi ve ayrılan sermaye karşılıkları (ihtiyatları),
- Sektörel başarısızlık eğilimlerinin tespiti,
- Reasürans/sigorta yapamama (başka bir sigorta firması ile riski paylaşma olanağının olmaması) riski,
- Bazı durumlarda politik riskin de değerlendirmeye alınması.

Kredi sigortası primi, kredi döneminin uzun olması ve/veya kredi zararının çok fazla olduğu sektörlerde yüksek oranlarda tespit edilebilmektedir (**Hutson ve Butterworth, 1984, s.145).**

Kredi sigortası işleminde genelde, ortalama alacak tutarının bir yüzdesi olarak belirlenen sigorta primi maliyeti ile birlikte açık ve anlaşılır bir biçimde kredi karşılama oranı da belirlenmelidir. Örneğin, 10 milyar TL tutarında bir alacağın sigortalı olduğu varsayılırsa, prim maliyeti binde 2,5'tan 25 milyon TL olacaktır. Alacakların ödenmeme oranının %80

olduğu kabul edilirse, toplam alacak zararı  $10.000.000.000 \times \%80 = 8.000.000.000$  TL olacaktır. İmzalanan poliçeye göre sigorta şirketinin toplam zararın  $\%80$ 'ini sigortalamış olduğu düşünüldüğünde, sigorta firmasının  $8.000.000.000 \times \%80 = 6.400.000.000$  TL tutarında tazminat ödemesi gerekecektir.

Avrupa tek pazarında, kısa dönem risklerine karşı kredi sigortasında, kamu ve özel sektör sigorta kurumları açısından ulusal ve uluslararası ticaret arasındaki geleneksel farklılıkların aşamalı olarak kaybolma eğilimi dikkati çekmektedir (*Kemp, 1990, s.41*).

Çalışmanın bu bölümünde ayrı bir sigorta türü olarak kabul edilen kredi sigortası, birbirleriyle bir çok benzerlikleri olmakla birlikte, tüketici kredi sigortası ve ticari kredi sigortası şeklinde ikiye ayrılarak incelenmektedir.

## 1.1. Tüketici Kredi Sigortası

Tüketici kredi sigortası; verilen kredinin, kredi alanın ölümü, sakatlığı ve mal varlığının tahrip olması durumunda kredinin geri dönmesini sağlamak amacıyla geliştirilmiş bir sistemdir.

Kredi sigortasının hem en yaygın biçimde ve hem de ilk olarak uygulandığı ülke Amerika Birleşik Devletleri'dir. İlk kez 1917 yılında "Morris Plan Insurance Society" tarafından uygulanan

kredi sigortası, 1920 ve 1930'lu yıllarda da gelişimini sürdürmüştür. Ancak gerçek anlamda gelişmesini, ikinci dünya savaşından sonra, bu sigortanın çok ucuza sunulması sonucunda sağlamıştır (*Cole ve Hancock, 1964, s.289*). Bugün gelişmiş ülkelerde tüketici kredisindeki gelişmelere bağlı olarak, kredi sigortası uygulaması; kredinin geri ödenmeme riskinin minimize edilmesi, sigorta şirketleri arasındaki yoğun rekabet, kredilerde esneklik sağlanması gibi nedenlerden dolayı oldukça büyük hacimlere ulaşmıştır.

Kredi sigortası kapsamında yaptırılan sigorta türleri şunlardır:

- Kredi Hayat Sigortası (Credit Life Insurance)
- Kredi Sakatlık Sigortası (Credit Disability Insurance)
- Kredi Mal Sigortası (Credit Property Insurance).

Kredi hayat sigortası, borçlunun ölmesi durumunda ve kredi sakatlık sigortası ise borçlunun sakatlığı durumunda borcun geri ödenmesini garanti altına alır. Kredi mal sigortası ise, malın tahrip olması durumunda borcun geri ödenmesini sağlar.

Tüketici kredi sigortası, kredi kurumlarından tüketim amacıyla kredi isteminde bulunan son (nihai) tüketiciye uygulanmaktadır. Tüketici kredi sigortasının muhatabının son tü-

ketici olması ve kredi kullanan tüketicilerin homojen bir yapıya sahip olmaması gibi nedenler bu uygulamayı zorunlu hale getirmektedir. Tüketici kredi sigortası uygulaması, sadece kredi veren kuruma değil, aynı zamanda kredi alan tüketicilere de bir çok yarar sunabilmektedir. Bu yararlar, tüketici ve kredi kurumu ayrımı yapılarak şu şekilde sıralanabilir (*Cole ve Hancock, 1964, s.228-229*):

Tüketici kredisini kullananlar açısından;

- Tüketiciye huzur ve güven vererek tüketicinin daha rahat hareket etmesini sağlar.
- Daha büyük tutarlarda kredi kullanılmasına olanak sağlar.
- Daha kolay kefil bulma olanağı sağlar.
- Daha kolay kredi bulma olanağı sağlar.

Tüketici kredisi verenler açısından;

- Tüketici kredisi sigortası, kredi kurumu için ek bir güvence sağlar.
- Kredi tahsilâtını kolaylaştırarak, alacak devir hızını yükseltir.
- Kredi kurumu, müşterilerine karşı daha esnek davranarak, müşteri potansiyelini artırır.
- Kredi kurumu, kredi kullananların ölmesi ve sakat kalması durumlarında bile

alacaklarını tahsil şansına sahip olur ve böylece de-ğersiz alacaklar minimize edilir.

Tüketici kredisi sigortası uygulanmasının iki önemli nedeni olduğu söylenebilir (*Richards, Cooper ve Fraser, 1984, s.176-177*):

- Tüketici kredilerinin geri dönmeme riskini azaltmak,
- Tüketici kredi sigortası satışından kâr sağlamak.

Bazı kredi kurumları tarafından ikinci amacın ön plana çıkarıldığı yönünde eleştiriler yapılabilmektedir (*Bailard ve Biehl ve Kaiser, 1973, s.232*).

Bazı kredi kurumlarınca kredi sigortası zorunlu bir uygulama olarak kabul edilirken, bazı kurumlar bu konuda müşterilerine seçenek tanımaktadırlar. Alınan borcun büyüklüğüne bağlı olarak da bu sigorta zorunlu değil, seçenekli olabilir (*Richards, Coopers ve Fraser, 1984, s.177*). Küçük tutarlardaki borçlar için, eğer borçlu, diğer sigorta şirketlerine yeterli düzeyde (sağlık, sakatlık ve mal) sigorta yaptırmışsa, kredi sigortası satın almasına neden kalmayacaktır. Mevcut sigortalar yeni alınan borç için de "borç servisini" karşılayacaktır. Diğer bir ifadeyle mevcut sigortalarla tüketici kredisinin, ölüm, sakatlık gibi riskler karşısında geri dönmesi sağlanacaktır. ABD' de bu anılan sigortalar bazı iş-

yerlerince çalışan ve çalışanın bakmakla yükümlü olduğu kişiler için sağlanmaktadır. Bu nedenlerden dolayı, kredi kurumlarının sigortayı zorunlu hale getirmesi yerine öneride bulunması daha uygun olmaktadır. Ancak borç tutarı çok büyük olduğunda, tüketici kredi sigortasına mutlaka gereksinim duyulmaktadır. Bu konuda ABD'de yapılan çalışmalar, kredi kurumları ile sigortalananın, dışarıdan sigortalanmaya kıyasla daha pahalı olduğunu ortaya koymuştur (*Richards, Cooper ve Fraser, 1984, s.178*). Sonuç olarak, zorunlu kredi sigortası uygulamasının kredi maliyetini gereksiz yere arttıracığı söylenebilir. Kredi müşterisinin bu ilâve maliyetten kaçınabilmesi için iyi bir kredi geçmişine sahip olması gerekmektedir. İyi bir kredi geçmişine sahip olan borçlu, kredi kurumunu kolayca ikna edebilir ve sigorta satın almaktan kaçınabilir. ABD'de potansiyel kredi müşterisinin kredi geçmişi değerlendirilirken, aşağıdaki kriterler göz önünde tutulmaktadır (*Richards, Cooper ve Fraser, 1984, s.178*):

- Müşterinin, üzerine çek yazılabilen vadeli ve vadesiz mevduat hesabının olması.
- Müşterinin yöresel mağazaların sunduğu kredi kartlarına sahip olması.
- Müşterinin daha önce bir kredi kurumundan borç almış ve düzenli olarak ödemiş ol-

ması.

- Müşterinin kredi almak için büyük kredi kurumlarını tercih etmiş olması.
- Müşterinin bankaların ve büyük mağazaların sunduğu kredi kartlarına sahip olması.
- Müşterinin daha önce almış olduğu tüm borçları düzenli bir biçimde ödemiş olması.

Kredi kartlarına uygulanan kredi sigortasını da tüketici kredi sigortası içinde değerlendirmek olanaklıdır. Kredi kartlarında, ölüm, kredi kartının kaybı, kredi kartının çalınması, işsizlik ve sakatlığa karşı kredi sigortası uygulaması yapılmaktadır. Burada da yine, kredi kartını çıkaran kurum, alacağını garanti altına almış ve kredi kartını kullanan ise bazı olumsuz etkilerden kurtulmuş olmaktadır (*Drury ve Ferrier, 1984, s.141-142*).

## 1.2. Ticari Kredi Sigortası Uygulaması (Küçük ve Ortaboy İşletmelerde)

Küçük ve ortaboy işletmeler, kredili satışlardan doğacak zararları sigorta ettirmek şansına sahiptirler. Burada üzerinde önemle durulması gereken nokta, kredi sigortasının, işletmeleri, sadece olağandışı kötü alacaklara (abnormal bad debt) karşı korumasıdır. Sigorta şirketi, öncelikle ilgili endüstrinin geçmiş bilgilerini değerlendirerek "normal kötü alacak" oranını ve sigorta edile-

cek şirketin olası kötü alacak kayıplarını belirler ve sadece normalin üzerinde gerçekleşecek alacak kayıplarını sigorta eder (*Broom ve Longenecker, 1975, s.186*).

ABD'de bir çok firmanın, factoring tekniğinden kredi sigortası uygulamasına yöneldikleri gözlenmektedir. Bu alanda hizmet veren sigorta şirketlerinin sayısı giderek artmaktadır. Bain Dawes Credit, Credit Insurance Association, Credit Insurance Services, Industrial and Mercantile Credit Insurance, John Reynolds and Co., sayılabilecek bir kaç isimdir (*Crichton ve Ferrier, 1986, s.15*).

Ticari kredi sigortası, imalatçılar ve toptancıları kapsamaktadır. Diğer bir ifadeyle bu sigorta türünde şirketlerin ticari amaçlı kredili satışlarından doğan alacakları sigorta edilmektedir. Bu sigortanın muhatabı, tüketici kredi sigortası uygulamasında olduğu gibi son tüketici değil, endüstriyel alıcılardır. Bu kredi sigortasının, perakendecileri kapsamamasının iki önemli nedeni vardır (*Broom ve Longenecker, 1975, s.187*):

- Perakendecilerin kredili satış yaptıkları müşterilerin riskinin analiz edilmesinin oldukça güç olması.
- Perakendeciler, küçük tutarlarda çok sayıda alacak hesabına sahiptirler ve bundan dolayı risk çeşitlendirmesi çok

fazladır.

Kredi sigortasının genel yararları yanında, özellikle kredili satış yapan küçük işletmelere sağladığı bazı ilâve yararlar vardır. Bunlar (*Broom ve Longenecker, 1975, s.187*):

- Küçük işletmeler olağanüstü alacak kayıplarını telâfi edecek finansal istikrara sahip değillerdir. Kredi sigortası, doğası gereği, küçük işletmeler tarafından telâfi edilemeyen bu olağandışı kayıpları karşılar.
- Kredi sigortası, küçük işletmelerin diğer yollarla sahip olamayacağı yasal temellere ve deneyime dayalı bir tahsilât hizmeti sunar.
- Kredi sigortası uygulaması küçük işletmelerin kredi değerliliğini artırır ve küçük işletmelerin kredi kurumlarından daha kolay kredi almalarını sağlar.

Kredi sigortası poliçeleri genel bir koruma sağlarlar. Uygulamada ticari kredinin belirli bir yüzdesinin sigorta kapsamına alınması, sigorta kapsamına alınan işletmenin dikkatsiz kredi genişlemesi yapmasına engel olabilmektedir.

## 2. Kredi Sigortası Kararının Finansal Açıdan Değerlendirilmesi

Kredi sigortası, firmalara kredi zararlarına karşı farklı oranlarda korunma sağlayabilmektedir. Genelde sigorta poliçesi belirli bir prim üzerinden

gelecek yılda seçilmiş alacaklarda meydana gelebilecek kredi zararının belirli bir oranına kadar tazminat imkânı sağlar. Burada firma açısından karşılaşılan problem, kredi sigortasını kabul edip etmemek ve firmanın kredi zararlarına karşı kendini garantiye alma kararını vermesi aşamasında ortaya çıkar (*Beranek, 1966, s.126*).

Kredi sigortası uygulaması, çoğunlukla belirli kredi derecesine sahip firmalarla gerçekleştirilir. Burada, kredi sigortası kararının verilmesi aşamasında beklenen zararların minimum düzeye indirilmesi mantığından hareket edilebilir (*Beranek, 1966, s.127-133*).

### - Beklenen Zararların Minimum Düzeye İndirilmesi :

Elimizde saygın müşterilerin gelecek yıla ait kredi zararlarının (L) olasılık dağılımlarının olduğunu kabul edelim.

Kredi Zararları (\$)	Olasılık
1.000	%10
1.500	%20
2.000	%30
2.500	%20
3.000	%10
3.500	%10

Finansal kararların analizinde kullanıldığı gibi, temel verilerden yararlanılarak farklı yollarla bir kredi zararları dağılımı geliştirilebilir.

Eğer sigorta tarafından zararların %80'i karşılanıyorsa o

zaman net zarar (Ln), “Ln = (%20) x L” biçiminde tanımlanabilir. Ln'nin olası değerleri: %20 (1.000), %20 (1.500), %20 (2.000), %20 (2.500), %20 (3.000) ve %20 (3.500) olacaktır. Ln'nin beklenen değeri ise;

$$E(Ln) = \%10(\%20 \times 1.000) + \%20(\%20 \times 1.500) + \%30(\%20 \times 2.000) + \%20(\%20 \times 2.500) + \%10(\%20 \times 3.000) + \%10(\%20 \times 3.500)$$

$$E(Ln) = 430 \$$$

olacaktır.

İlgili firmanın alacaklarının sigortalanmış olması durumunda beklenen net kredi zararı 430\$ olarak hesaplanmıştır. Eğer firma alacaklarını sigorta yaptırmamış olsaydı, beklenen net kredi zararı E(L) aşağıdaki şekilde hesaplanacaktı. Bu da;

$$E(L) = \%10 \times 1.000 + \%20 \times 1.500 + \%30 \times 2.000 + \%20 \times 2.500 + \%10 \times 3.000 + \%10 \times 3.500$$

$$E(L) = 2.150 \$$$

olacaktır.

Bu koşulların devamı durumunda, alacakların sigorta yapılmaması durumunda beklenen zarar yılda 2.150 \$ olabilecektir. Bununla birlikte, kredi sigortası normal kredi zararlarının da azalmasına neden olacaktır. Burada normal kredi zararını “n” ile gösterebiliriz.

Eğer karar alıcı için, beklenen net zararın minimize edil-

mesi kabul edilebilir bir kriter ise, bu durumda karar, alıcı kredi sigortası yapmak ile yapmamak seçenekleri arasında kayıtsız kalacağı prim tutarı gibi diğer noktaları da bilmek ister. Burada verilen “P” sigorta primi değerini, P\* her bir ha-

ket seçeneğinin beklenen net zararını göstermektedir.

$$430 \$ + P + n = 2.150 \$$$

$$P + n = 1.720 \$$$

$$P = (1.720 \$ - n)$$

ve böylece,

$$P^* = (1.720 \$ - n)$$

Eğer sigorta kurumunun istediği sigorta primi, “P”, P\*’dan büyük ise, kredi sigortası yaptırmamayı tercih etmelidir. Bununla birlikte, P < P\* olması durumunda ise alacakların sigortalanması daha uygun bir davranış olacaktır.

Doğal olarak kredi sigortasına sahip olmanın bazı avantajları da olmaktadır. Sağlanan korunma ile bazı marjinal risk grubundaki müşterilerle kârlı bir ticaret yapılabilir. Bunun yapılması durumunda

da bu tür müşterilerle ticaretin artmasının, kredi zararlarının olasılık dağılımında genişleme yapacağı gözardı edilmemelidir.

Kredili satışlardan doğan alacakların sigortalanması ile, alacakların yönetim giderlerinden, tahsilât giderlerinden ve kredi değerlendirme giderlerinden tasarruflar da sağlanabilecektir. Bu nedenle karar modeli bu maliyetlerin önemini de dikkate alacak şekilde genişletilebilir.

Yukarıda açıklanan analizde karar vermenin geçerli bir kuralı olan, beklenen zararların minimize edilmesi açık bir şekilde tahmin edilebilmektedir.

### 3. Türkiye’de Tüketici Kredi Sigortası Uygulaması

Türkiye’de tüketici kredisi uygulanması 1989 yılında başlamış ve 1991 yılının ikinci yarısından sonra hızlanmıştır. Aşağıda Tablo 1’de, uygulandığı günden itibaren sürekli artış kaydeden tüketici kredileri kullanımını ile birlikte, kanuni taksitli tüketici kredileri/toplam tüketici kredileri oranının 1991 yılı sonuna kadar sürekli arttığı ve bu tarihten itibaren düşmeye başladığı görülmektedir. Burada oranın düşüş trendine girdiği dönem ile tüketici kredi sigortasının yaygınlık kazandığı dönem arasında bir paralellik olduğu söylenebilir.

**Tablo 1 : Tüketici Kredileri ve Kanuni Takibe Uğramış Tüketici Kredileri**

<b>Dönemler</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
31 Aralık 1989	0	120.056	%0.00
31 Aralık 1990	6.893	4.170.701	%0.17
31 Aralık 1991	76.963	7.897.851	%0.97
31 Aralık 1992	103.733	16.685.411	%0.62
31 Aralık 1993	212.421	51.473.147	%0.41

**Kaynak :** Bankalar Birliği tarafından yayınlanan "Tüketici Kredisi Konsolide Raporları"

Burada; 1: Kanuni Takibe Uğramış Tüketici Kredisi Tutarı  
2: Toplam Tüketici Kredisi Tutarı (Kümülatif)  
3: Kanuni Takibe Uğramış Tüketici Kredisi/Toplam Tüketici Kredisi

Türkiye'de standartlaşmış bir tüketici kredi sigortası uygulaması yoktur. Tüketici kredisi veren her bankanın kendine özgü uygulamaları bulunmaktadır. Bankaların bir kısmı bu uygulamayı müşterinin bilgisi dahilinde ve müşterinin isteğine bağlı olarak, bir kısmı müşterinin bilgisi olmadan yapmaktadır. Yani, bankaların birbirinden farklılıklar gösteren tüketici kredi sigortası uygulamaları bulunmaktadır. Bunlara aşağıda sıralanan uygulamalar örnek olarak gösterilebilir (*Yeşiloğlu, Aralık 1995, s.187*):

**Kredi Hayat Sigortası Sertifikası :** Türkiye Vakıflar Bankası'nın Güneş Hayat Sigorta A.Ş. aracılığı ile yürüttüğü ve zorunlu olmayan bir uygulamadır. Türkiye Vakıflar Bankası'nın uygulamasında, sigorta prim tutarı, kredi tutarı ile orantılı olarak belirlenmekte-

tedir.

**Bireysel Kredi Sigortası :** Garanti Bankası, tüketici kredi sigortası uygulamasını, "Bireysel Kredi Sigortası" başlığı altında yapmaktadır.

**Bireysel Kaza Sigortası :** Bu uygulama, Halk Sigorta ve Yapı Kredi Bankası tarafından sahip olunan Halk Yaşam Sigorta aracılığı ile yürütülmektedir.

**T.C. Ziraat Bankası Destek Kredisi Hayat Sigortası :** T.C. Ziraat Bankası'nın tüketici kredi sigortası uygulaması, diğerlerinden oldukça farklıdır. Bu fark, bu bankanın sigorta masraflarını müşterisi adına kendisinin karşılamasından kaynaklanmaktadır.

**Akbank :** Ticari kredilerde yaygın bir koşul ortaya koymaktadır. Ancak, bireysel kredilerde hayat sigortasını zorunlu tutmaktadır. Poliçeleri Aksigorta düzenlemektedir.

Poliçedeki tazminat tutarı ise, kullanılan kredi düzeyinde belirlenmektedir. Konut kredilerinde de sigorta zorunluluğu vardır.

**Halk Bankası :** Esnaf, sanat-kâr ve bireysel kredi kullanıcılarına hayat sigortasını zorunlu tutmaktadır. Sigorta poliçelerini de acentesi olduğu Güven Sigorta'ya yaptırmaktadır.

**Emlâk Bankası :** Kredi kullanan kişilerin konutlarına koyduğu rehin ve kefillerin dışında, deprem sigortasını zorunlu tutmaktadır. Güven Sigorta tarafından düzenlenen poliçenin primi, konut kredisi kullanan kişi tarafından banka-ya ayrıca ödenmektedir.

**Koçbank :** Bireysel kredilerde Şark Hayat Sigorta tarafından düzenlenen hayat poliçesi yaptırılmasını zorunlu tutmaktadır.

**Tütünbank :** Bireysel kredi kullananların hayat sigortası yaptırması zorunlu tutulmaktadır. Konut kredisi kullananlardan, konut için paket poliçe istenmektedir. Poliçeleri ise, Batı Sigorta düzenlemektedir.

**Demirbank :** Tüketici kredisi kullanan kişilere, hayat sigortası yaptırma zorunluluğu vardır. Sigorta limiti, borç limitine paralel bir biçimde düzenlenmektedir. Borç miktarı düştükçe poliçe limiti de düşmektedir.

**Bank Ekspres :** Finanse edilen her aktifin sigortalı olmasına dikkat edilmektedir. Tüketici kredisi kullanan kişinin

hayat sigortası yaptırması zorunludur. Hayat poliçesi AGF Garanti Sigorta Şirketi tarafından düzenlenmektedir.

**Kentbank :** Kredi kullanan kişilerin hayat sigortası yaptırması zorunludur. Konut kredisi kullanan kişiler konutlarına da sigorta yaptırmak zorundadır.

**Toprakbank :** Hem ticari, hem de bireysel krediler için hayat veya sağlık sigortası yaptırmak zorunludur. Ayrıca, otomobil, konut kredisi kullanan kişiler otomobil ve konutlarını sigortalamak zorundadırlar. Sigorta poliçeleri, Anadolu Sigorta veya Başak Sigorta tarafından düzenlenmektedir.

Görüldüğü gibi, bankalar büyük ölçüde kendi sahip oldukları sigorta şirketleri aracılığı ile kredi sigortası yaptırmaktadırlar. Ancak bu zorunlu bir uygulama olarak yer almamaktadır. Tüketici Kredisi Uygulamalarına İlişkin Mesleki Tazim Kararı'nda, tüketici kredisi sigortası uygulamasına ilişkin hiç bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak birinci maddede, tüketicinin, uygulanan faiz oranları, faiz hesaplama yöntemleri, vergi ve diğer masraflar gibi konularda bilgilendirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu madde esas alındığında, tüketici kredi sigortasının, maliyetlere nasıl yansıtıldığının tüketiciye bildirilmesi gerektiği sonucu ortaya çıkmaktadır.

T. Halk Bankası'nda genel olarak, şahsi teminata dayalı ti-

cari kredilerde borçlunun ölümünün, varislere ve kefillere kısa vadede çözülmesi gereken büyük bir yük getireceği düşünülmektedir. Bu bağlamda, gerçek şahıslara açılan (Koll. Şti. dahil) ve gayrimenkul ipotegine veya diğer bir maddi teminata dayalı olmayan ticari kredi kullandırımında ilgili banka tarafından bir sigorta kurumuna zorunlu hayat sigortası yaptırılması istenebilmektedir.

Bu sigorta, gerçek şahıs firmalarına gayrimenkul ipotegi veya bir diğer maddi teminat alınmadan kefaletlerle açılan (senet karşılığı kredi, borçlu cari hesap, teminat mektubu vb.) ticari kredili müşterilerden 18-65 yaş arasındaki gerçek şahıslara uygulanmaktadır. Ancak, küçük tutarlardaki krediler kapsam dışı bırakılmakta olup borçlu isterse sigorta yapılabilir. Bankalar tarafından maddi teminata dayalı ticari kredilerde borçlunun ikna edilebilmesi halinde kredinin, sigorta kapsamına alınmasına çalışılmaktadır.

Sigortanın konusu, şahsi teminata dayalı ve şahıs kefaleti ile kredilendirilen müşterilerin (intihar hariç) ölümleri halinde, riskin sigorta şirketi tarafından tasfiyesinden ibarettir. Bu uygulama ile, kredi lehdarının ölümü halinde kredi borcu kefillere ve mirasçılara yansıtılmadan sigorta şirketi tarafından ilgili bankaya ödenir. Kredi teminatının riski aşan

kısmı ise ilgilinin variyelerine ödenmektedir.

Uygulamada sigorta teminatı genel olarak, açılan kredi tutarının %25 üzerinde tespit edilmektedir.

Sigorta süresi, esas olarak 1 yıl olmakla beraber, 1 yıldan uzun süreli kredilerde sigorta aşağıda belirtilen biçimde sınırlı olmaktadır (T. Halk Bankası uygulaması):

- Sigorta, krediyi kullandıran şubenin lehine akdedilecek (düzenlenecek) olup, bu amaçla kredi hayat sigortası soru formunda, tazminatın kime ödeneceği sorusuna karşılık her şube kendi ünvanını belirtecektir.

- Sigorta primi her yaş için ayrı ayrı hesaplanacak olup, yaşlara göre baz primler listesi olarak belirlenmiştir. Buna göre, yaş hizasındaki baz primler sigorta bedeli (teminatı) ile çarpılarak tahsil edilecek prim bulunacaktır.

Sigorta prim işlemi ve prim tahsilatı yeni açılan kredilerin kullandırılması sırasında yapılmaktadır.

Kredi türlerinde kredi hayat sigortası belirli bir tutarın (örneğin 200.000.000 TL) üzerindeki sigorta işlemlerinde sağlık raporu gerekmektedir. Bu durumda, banka tarafından sigorta yetkilileri ile görüşülerek muayene masraflarının sigorta şirketi tarafından karşılanması sağlanmaktadır.

Örneğin, yaşı 35 olan ve 100 milyon TL kredi kullanan



bir müşteri için toplam sigorta primi aşağıdaki gibi hesaplanacaktır.

ketleri, genelde grup şirketleridir. Böylelikle, hem grup bünyesinde yer alan sigorta

Bu sigorta, borçlunun ölümlü, sakatlığı durumlarına karşı güvence sağlayan tüketici sigortası olarak da bilinmektedir.

Borçlunun aczine karşı sigorta ya münferit ya da toplu sigorta şeklinde olabilir. Münferit kredi sigortalarında, sigorta kurumu müşteri firmanın belirli bir alacağını borçlunun aczine karşı sigortalar. Toplu kredi sigortalarında ise, sigorta kurumu müşteri firmanın bütün alacaklarını sigortalar (*Bozer, 1986, s.50*).

2) Alacağı aynı bir hakla güvence altına alınmış olan alacaklı güvencenin konusu olan hakkı sigortalayabilir. Bu sigorta türü de Türk Ticaret Kanunu'nun 1273 ve 1274. maddeleriyle düzenlenmiştir.

TTK'nun 1284. maddesinde "bir maldan elde edilmesi beklenen kârın makul haddi aşan kısmı, sigorta ettirilemez" denilerek alacakların tamamının sigorta edilemeyeceği belirtilmiştir. Alacağın bir kısmı sigorta kapsamı dışında bırakılır ve böylece sigorta yaptıran kurum ya da kişi, riskin bir kısmını kendisi üstlenir. Böylelikle riskin bir kısmını kendisi taşıyan sigorta yaptıran kişi ya da kurum, kredili satış yaparken, maceraperest davranmaktan kaçınır. Diğer bir ifadeyle, kredi açtığı müşterisinin krediye yaraşırılığını ciddi bir biçimde değerlendirir ve yüksek risk grubuna giren

Sigorta teminatı	= 100.000.000 x (1+%25) = 125.000.000 TL
Baz prim (listeden)	= %0.329
Mukavele harcı	= 1.000 TL olması durumunda,
Toplam sigorta primi	= Tarife primi + Mukavele Harcı
Toplam sigorta primi	= (125.000.000 x %0.329)+1.000 = 412.250 TL
olarak bulunacaktır.	

Kredi hayat sigortası, BSMV'den muaftır. Ancak, şube gelirlerine intikal ettirdiği komisyonun BSMV'sini ise ilgili vergi dairesine yatıracaktır.

Kredi hayat sigortasında şube komisyonu, tarife primi (125.000.000 x %0.329) üzerinden %25 olup, komisyon hesabında mukavele harcı dikate alınmamaktadır.

Örneğimize geri dönersek; Sigorta primi ve mukavele harcı toplamı= 412.250 TL'dir. Bu durumda; Sigorta Komisyonu = (125.000.000 x %0.329) x %25 = 102.812 TL olarak hesaplanacaktır.

Bu işlemde, sigorta komisyonunun BSMV'si olan (102.812 x %5)=5.140 TL şube tarafından ilgili vergi dairesine süresi gelince yatırılacaktır.

Bankaların son zamanlarda müşterilerine zorunlu sigortalar yaptırmaları, bankalar açısından yeni bir gelir kaynağı da yaratmaktadır. Çünkü hemen hemen her bankanın acenteliğini yaptığı bir sigorta şirketi bulunmaktadır. Bu sigorta şir-

irketine yeni iş imkânı yaratılmış oluyor, hem de bankalar acentelik yaparak belirli bir oranda (%15-25) komisyon biçiminde gelir elde etmiş oluyorlar.

### Türk Ticaret Kanunu'nda Kredi Sigortasına İlişkin Hükümler

Türk Ticaret Kanunu'nda alacaklının çıkarlarını iki biçimde güvence altına alabileceği öngörülmüştür (*Bozer, 1986, s.46-59*).

1) Alacaklı kendisini borçlunun aczi riskine karşı sigortalar. Bu sigorta türü Türk Ticaret Kanunu'nun 1272. maddesiyle düzenlenmiştir. Bu maddede; 'bir alacaklı alacağını, borçlunun aczi riskine karşı sigorta ettirebilir. Bu takdirde, aksine mukavele yoksa sigortacı, ilk önce borçlunun mallarına müracaatla bunları sattırarak alacağını tahsil etmesini sigorta ettiren alacaklıdan isteyebilir' denilmektedir.

müşteriye kredili satış yapmakta çekingen davranır. Eğer bu sigorta türü ile alacakların tamamı sigorta kapsamına alınsaydı, satıcı firma satışlarını artırmak düşüncesiyle müşterilerine çok esnek davranabilecekti.

TTK'nun 1272. maddesine göre, sadece borçlunun aczi halinde kredi sigortasından yararlanması sözkonusudur. Bu nedenle borçlunun aciz halinden başka bir nedenle borcunu ödeyememesi durumunda sigorta şirketinin sorumluluğu yoktur. Borçlunun acze düşme hali TTK'nun 1302. maddesinde şu şekilde düzenlenmiştir: "Sigorta akdi sona ermezden önce sigortacı veya sigorta primi henüz ödenmediği takdirde sigorta ettiren kimse, Borçlar Kanunu'nun 82. maddesinde yazılı hale düşerse, diğer taraf taahhüdün yerine getirileceğine dair teminat talep ve bu tarihten üç gün içinde teminat verilmemiş ise sigorta mukavelesini feshedebilir". Borçlar Kanunu'nun 82. maddesi ise acze düşme hallerini şu şekilde tanımlamıştır: Borçlu hakkında iflâsın açılması veya borçlunun varlığının olmaması nedeniyle iflâsın açılmaması, borçlunun konkordato ilân etmesi, ödemelerini durdurması, firarı, ölümü ve mirasçılarının mirası reddetmesi veya resmi tasfiye yollarına gidilmesi borçlunun aciz sayıldığı durumlar olmaktadır.

#### **4. Kredi Sigortası Uygulamasına Yönelik Olarak Ülkemiz Sigorta Firmaları ile Gerçekleştirilen Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi**

Gerçek anlamda kredi sigortası, kredili satış yapan firmaların sattıkları malların veya satış yaptıkları müşterilerin sigortalanması değil de doğrudan firmaların alacaklarının (toplu olarak) sigortalanması işlemidir. Burada, geri ödenmeme riskine karşı alacakların genellikle %80'ine kadar olan kısmı garanti altına alınmaktadır. Ülkemizdeki kredi sigortası uygulamasına bakıldığında "tüketici kredi sigortası"na çok yakın bir uygulama özelliğinde olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, kredi sigortası 1989 yılı sonlarında başlayan tüketici kredileri ile birlikte dikkati çeken bir uygulama özelliğini göstermektedir.

Çalışmanın bu bölümünde, ülkemizdeki kredi sigortası uygulamasına yönelik olarak bir anket çalışması ile elde edilen veriler değerlendirilmektedir.

#### **4.1. Araştırmanın Amacı**

Bu araştırmanın amacı, kredi sigortası uygulamasının, ülkemizde uygulamayı gerçekleştiren sigorta kurumlarının bakış açıları ile değerlendirmektir. Bu bağlamda, ülkemizdeki kredi sigortası uygulamasının mevcut durumu tespit edilip, sorunlarının ortaya çıkarılması hedeflenmiştir.

#### **4.2. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırları**

Gerçekleştirilen ankette ana kütle, "Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği" vasıtasıyla tespit edilen sigorta kurumları olarak belirlenmiştir. Ana kütleli oluşturan sözkonusu sigorta kurumlarının sayısı 54'tür. Bu şekilde bir ana kütle belirlemesi yapılmasının nedeni, sözkonusu birliğe üye olan sigorta kurumlarının anket sorularına gereken önemi verecek, daha doğru ve doyurucu bilgi verecekleri düşüncesi olmuştur. Bununla birlikte, bu birliğe üye olan sigorta kurumlarının ülkemizde faaliyette bulunan sigorta kurumlarının tamamını büyük ölçüde temsil ettikleri düşünülmektedir.

#### **4.3. Örneklem Seçimi ve Veri Toplama Yöntemi**

Burada ana kütleli oluşturulan "Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği" üyesi sigorta kurumlarının yani 54 sigorta şirketinin tamamının görüşünün alınmasının daha doğru olacağı düşüncesinden hareketle örneklem seçimi yoluna gidilmeyip ana kütleli tamamı araştırma kapsamına alınmıştır.

Araştırmada veri toplama yöntemi olarak "anket yöntemi" seçilmiştir. Tarafımızdan hazırlanan anketler, Mart 1996'da adresleri "Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği"nden elde edilen 54

sigorta kurumunun tamamına postalanmıştır. Anketlerin postalanmasından yaklaşık 1 ay geçtikten sonra anketleri göndermeyen sigorta kurumlarına hatırlatma yapılmasına karşın Haziran 1996 başı itibariyle 14 adedi geri dönmüştür. Bu bağlamda, gerçekleştirilen anket çalışmasının geri dönüş oranı (14/54) %25,9 olarak gerçekleşmiştir. Genel olarak postayla yapılan anket çalışmalarının geri dönüş oranı, gösterilecek bütün çabalara karşın, %10-%20'ler düzeyini güçlüklerle aşabilmektedir (*Bovée ve Thill, 1993, s.291*). Dolayısıyla, geri dönüş oranı %25,9'un üzerine çıkarılamayan bu çalışmaya dayalı olarak anket bilgileri değerlendirmeye alınmıştır.

#### 4.4. Anket Verilerinin Analizi

Bu anket çalışması sırasında gerçek anlamda kredi sigortası uygulamasının ülkemizde henüz mevcut olmadığı ve sadece kredi karşılığında alınan malın veya kredi kullanan kişinin sigortalması anlamında kullanıldığı görülmüştür.

Sözkonusu çalışmada anket verilerinin değerlendirilmesinde SPSS for Windows paket programından yararlanılmıştır. Bu aşamada, anket verilerinin değerlendirilmesi ile aşağıda sıralanan tablolardaki sonuçlara ulaşılmıştır.

**Tablo 2 : Kredi Sigortası Uygulaması Yapıyor musunuz?**

<u>Verilen Yanıt</u>	<u>Firma Sayısı</u>	<u>% Dağılım</u>
Yapmıyoruz	4	28,6
Yapıyoruz	10	71,4
Toplam	14	100,0

Tablo 2'den de görülebileceği gibi, sigorta firmalarının %71,4'ü kredi sigortası uygulaması (büyük ölçüde kredi karşılığında alınan malın veya kredi kullanan kişinin sigortalması anlamında) yaptıklarını belirtmişlerdir. Sigorta kurumlarının %28,6'sı ise uygulamadıklarını belirtmişlerdir. Bu aşamadan sonra, diğer sorulara verilen yanıtlar, kredi sigortası uygulamasını yaptıklarını belirten 10 sigorta firmasının yanıtları dikkate alınarak değerlendirmeye alınmıştır.

Tablo 3'te kredi sigortası uygulamalarının önem derecelerine göre dağılımı gösterilmektedir. Burada tüketici kredisi sigortası birinci derecede önemli bulunmuştur. İkinci derecede önemli olarak da banka kredileri (firmalara verilen) sigortasının kabul edildiği görülmektedir. Toplam değerlere bakıldığında, banka kredileri (firmalara verilen) sigortasının birinci, tüketici kredisi sigortasının ikinci ve kredi kartı sigortasının üçüncü sırayı aldığı görülmektedir.

**Tablo 3 : Kredi Sigortası Uygulamalarının Önem Derecelerine Göre Dağılımı**

Kredi Sigortası Uygulamaları	Önem Derece.	Önem Derece.	Önem Derece.	Önem Derece.	Toplam
	1. (%)	2. (%)	3. (%)	4. (%)	
Tüketici Kredisi Sigortası	50,0 (*)	7,1	-	-	57,1 (2)
Kredi Kartı Sigortası	7,1	14,3	7,1	14,3 (*)	42,8 (3)
Banka Kredileri (Ticari Firma) Sigortası	28,6	21,4 (*)	14,3 (*)	-	64,3 (1)
İhracat Kredi Sigortası	-	-	14,3 (*)	-	14,3
Non-Recourse Factoring'de Alacak Sigortası	-	-	-	-	-
Diğer (Hayat Sigortası)	-	-	-	7,1	7,1

(\*) İşareti ile ilgili önem derecesi itibariyle en önemli kredi sigortası uygulaması belirlenmektedir.

**Tablo 4 : Kredi Sigortası Uygulamasını Firmanız Bünyesinde Ayır Bir Branş mı Yapıyor?**

<u>Verilen Yanıt</u>	<u>Firma Sayısı</u>	<u>% Dağılım</u>
Evet	3	30,0
Hayır	7	70,0
Toplam	10	100,0

Kredi sigortası uygulamasını firmanız bünyesinde ayrı bir branş mı yapıyor? Sorusuna firmaların %70'i hayır yanıtını vermişlerdir. %20'si ise evet yanıtını vermişlerdir (Tablo 4).

Kredi sigortası işlemlerinin firmaların toplam işlem hacimleri içinde aldığı yere bakıldığında firmaların %80'i kredi sigortası işlemlerinin toplam işlem hacimlerinin %1-%25'i arasında olduğunu belirtmişlerdir (Tablo 5).

**Tablo 5 : Kredi Sigortası Uygulamasının Toplam İşlem Hacmi İçindeki Yüzde Olarak Dağılımı**

<u>Dağılım Aralığı</u>	<u>Firma Sayısı</u>	<u>% Dağılım</u>
%1 - %25	8	80,0
%26 - %50	2	20,0
%51 ve üzeri	-	-
Toplam	10	100,0

Tablo 6'dan da kolaylıkla görülebileceği gibi, sigorta kurumlarının %57,1'i kredi sigortası primlerini kredili satın alınan malın piyasa değerine göre belirlediklerini belirtirken, %42,9'u da kredi tutarı ve kullanan kişinin yaşını dikkate alarak belirlediklerini ifade etmişlerdir.

**Tablo 6 : Kredi Sigortası Primlerinin Belirlenme Şekilleri**

<u>Prim Belirleme Şekilleri</u>	<u>Firma Sayısı</u>	<u>% Dağılım</u>
Kredi tutarının bir yüzdesi olarak	2	14,3
Kredi tutarı ve kullanan kişinin yaş dikkate alınarak	6	42,9
Kredili satın alınan malın piyasa değerine göre	8	57,1
Farklı kredi aralıklarına farklı sigorta primleri uygulayarak	1	7,1

Tablo 7'de ülkemizde kredi sigortası uygulamasının şimdiye kadar gelişmemesinin nedenleri sıralanmaktadır. Burada belirlenen en önemli üç neden şöyle sıralanmaktadır :

- (i) Kredi sigortası tekniğinin kredi kurumlarınca ve kredi kullananlarca çok iyi tanınmaması ve sigortanın sadece bir külfet olarak görülmesi,
- (ii) Yüksek enflasyon ve olumsuz ekonomik ve politik gelişmeler sonucunda geleceğin belirsiz olması ve

(\*) Birden fazla şıkka yanıt verilebildiğinden toplamlar %100'ü aşmaktadır.

(iii) Kredi sigortası uygulamasına yönelik yasal düzenlemelerin yetersiz ve kapsamının dar olması.

Tablo 8’de kredi sigortası tekniğinin ülkemizdeki geleceği ile ilgili görüşler özetlenmektedir. Burada sigorta kurumlarının %42,9’u kredi sigortasının, çeşitlenip artan kredi kullanımına paralel olarak gelişeceğini ifade etmektedirler. %21,4’ü ise, kredi sigortasının, istikrarlı bir politik yapı ile birlikte güçlü bir ekonomik yapıya ulaşılmasıyla gelişeceğini belirtmiştir. Sigorta kurumlarının %14,3’ü ise, kredi karşılığında alınan malın veya kredi kullanan kişinin sigortalanmasının gelişeceğini ancak, gerçek anlamda kredinin ödenme riskine karşı sigortalanması uygulamasının ise, gelişebilmesi için henüz şartların uygun olmadığını belirtmiştir.

#### 4.5 Anket Verilerinin Analiz Sonuçları

Ülkemizde, kredi sigortası uygulamasını gerçekleştiren sigorta kurumlarının bu uygulamaya bakış açılarının değerlendirilmesini içeren anket çalışmasının sonuçları aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- Ankete katılan sigorta kurumlarının büyük bir kısmı (%71,4’ü) kredi sigortası yaptıklarını belirtmişlerdir. Ancak

**Tablo 7 : Ülkemizde Kredi Sigortası Uygulamasının Şimdiye Kadar Gelişmemesinin Nedenleri**

<u>Kredi Sigortasının Gelişeme Nedenleri</u>	<u>Firma Sayısı</u>	<u>% Dağılım</u>
Ülkemizde sigorta sektörünün yeterince büyüüp güçlenememesi ve mali gücünün zayıf olması	2	14,3
Kredi sigortası uygulamasına yönelik yasal düzenlemelerin yetersiz ve kapsamının dar olması	3	21,4
Yüksek enflasyon ve olumsuz ekonomik ve politik gelişmeler sonucunda geleceğin belirsiz olması	3	21,4
Güvenilir ve etkin bir istihbarat (bilgi bankası) olmaması	2	14,3
Kredi sigortası tekniğinin kredi kurumları ve kredi kullananlarca çok iyi tanınmaması ve sigortanın sadece bir külfet olarak görülmesi	6	42,9
Kredi kurumlarının kullandırdıkları kredi karşılığında kredi sigortası yerine başka teminatlar almayı tercih etmeleri	1	7,1
Ferdî kredi kullanımının geçmişinin çok kısa olması	2	14,3

**Tablo 8 : Kredi Sigortası Tekniğinin Ülkemizdeki Geleceği Hakkındaki Düşünceler**

<u>Kredi Sigortası Hakkında Düşünceler</u>	<u>Firma Sayısı</u>	<u>% Dağılım</u>
Uluslararası ticaretin gelişmesine paralel olarak gelişecektir	2	14,3
Ülkemizde, çeşitlenip artan kredi kullanımına paralel olarak gelişecektir	6	42,9
İstikrarlı bir politik yapı ve güçlü bir ekonomik yapıya ulaşılması ile gelişecektir	3	21,4
Mevcut hukukî ve politik ortamda ülkemizde kredi sigortasının gelişmesi güçtür	1	7,1
Kredi karşılığında alınan malın veya kredi kullanan kişinin sigortalanması gelişecek. Ancak, gerçek anlamda kredinin ödenme riskine karşı sigorta edilmesi uygulamasının ise gelişmesi için şartlar henüz uygun değildir.	2	14,3
Fikrim yok	1	7,1

(\*) Birden fazla şıkka yanıt verilebildiğinden toplamlar %100’ü aşmaktadır.

burada, doğrudan alacağın sigortalanması değil de, kredili olarak satılan malın veya kredili satış yapılan kişilerin sigortalanması şeklinde bir uygulama yapıldığı belirlenmiştir.

- En çok uygulanan kredi sigortası türlerinin ise, tüketici kredisi sigortası, banka kredi-

leri (ticari firma kredisi - kredi alan kişi veya kredi ile alınan malın sigortalanması şeklinde) sigortası ve kredi kartı sigortası olduğu görülmektedir.

- Kredi sigortası uygulamasının, sigorta kuruluşlarının toplam işlem hacimleri içindeki dağılımının büyük ölçüde (%80), %1 ile %25 arasında



olduğu belirlenmektedir.

- Kredi sigortası primlerinin büyük ölçüde, satın alınan malın piyasa değeri ve kredi tutarıyla krediyi kullanan kişinin yaşı dikkate alınarak hesaplandığı görülmektedir.

- Kredi sigortası uygulamasının bugüne kadar gelişmemesinin nedenlerinden en önemli bulunanları; (i) kredi sigortası tekniğinin kredi kurumları ve kredi kullananlar tarafından çok iyi tanınmaması ve sigortanın sadece bir külfet olarak görülmesi, (ii) kredi sigortası uygulamasına yönelik yasal düzenlemelerin yetersizliği ile kapsamının dar olması ve (iii) yüksek enflasyon ile olumsuz ekonomik ve politik gelişmeler sonucunda geleceğin belirsiz olması şeklinde sıralanabilir.

- Kredi sigortası uygulamasının ülkemizdeki geleceği hakkındaki düşüncelerden en önemli bulunanları da; (i) ülkemizde çeşitlenip artan kredi kullanımına paralel olarak geli-

şeceği ve (ii) istikrarlı bir politik yapı ve güçlü bir ekonomik yapıya ulaşılması durumunda gelişeceği şeklinde sıralanmaktadır.

## Sonuç

Kredi sigortası, özellikle yoğun olarak kredili satış yapan firmalar ile kredi kurumları tarafından yararlanılan ve kredi tutarının belirli bir yüzdesini garanti altına alan bir uygulamadır.

Kredi sigortası uygulamasının, gelişmiş bir çok ülkede uzun süredir kullanıldığı görülmektedir. Bu uygulamanın en önemli özelliği, kredili satış yapan firmalar ile değişik hizmet kurumlarına, şüpheli alacak zararlarının büyük bir bölümünü karşılayarak, sözkonusu firmaya bir fon aktarımında bulunması nedeniyle bir nevi finansman sağlamasıdır. Bu yönü dikkate alındığında kredi sigortası, bir ko-

şullu finansman uygulaması olarak kabul edilebilir.

Ülkemizdeki kredi sigortası uygulamasına bakıldığında büyük ölçüde, “tüketici kredi sigortası”na yakın bir uygulama özelliğini taşıdığı söylenebilir.

Ülkemizde, politik ve ekonomik istikrarın sağlanması, kredi sigortası uygulamasına yönelik daha kapsamlı bir yasal düzenleme yapılması durumunda bu sigorta dalı daha hızlı ve sağlıklı bir şekilde gelişecektir. Bununla birlikte, gerçek anlamda kredi sigortası yani, alacakların sigortalanması uygulamasının gelişebilmesi için sigorta kurumlarının, (müşteri firmaların ve onların çalıştıkları firmaların analizlerini yapacak) finansal analist çalıştırmaları gerekecektir. Ülkemizde sözkonusu gelişmelerin sağlanmasında, bir bilgi bankasının oluşturulmasının ve ayrıca derecelendirme firmalarının kurulmasının da önemli ölçüde faydaları olacaktır.

Sonuç olarak, ülkemizde gerekli yasal düzenlemelerin yapılıp ve kredi sigortası için kurumsal alt yapının tamamlanması ile gerçek anlamda kredi sigortası uygulamasına geçilmesi durumunda, kredili satış yapan firmaların alacaklarının bir bütün olarak sigortalanabilmesi sağlanmış olacaktır. Bununla birlikte, ülkemizde factoring (özellikle non-recourse/dönülemez factoring) tekniğinde daha hızlı bir gelişme sağlandığı da görülebile-

cektir. Çünkü, factoring firmaları ülkemizde özellikle gerçek anlamda kredi sigortası uygulamasının olmamasından şikayetçi olduklarını belirtmektedirler. Bu bağlamda, gerçek anlamda kredi sigortası uygulamasının gerçekleştirilmesi du-

rumunda, kredili satış yapan firmalar ile kredi kurumları büyük ölçüde kötü alacak zararlarından korunmuş olacaktırlar. Böylece, ülkemizde sadece bankalar aracılığı ile büyük ölçüde tüketici kredisi sigortası şeklinde yararlanılan bu

uygulama, alacakların sigortalanmasını da kapsayarak daha geniş bir kesime hizmet verme olanağına kavuşmuş olacaktır.

**Dr. Yıldırım B. ÖNAL**

Çukurova Üniversitesi  
İktisadi ve İdari Bilimler Fak.

## Yararlanılan Kaynaklar

- Bailard,** Thomas E. ve David L. Biehl ve Ronald W. Kaiser (1973), *Personel Money Management*, Science Research Associates Inc., Chicago
- Bathory,** Alexander (1987), *The Analysis of Credit Foundations and Development of Corporate Credit Assessment*, McGraw-Hill Book Company (UK) Limited, London
- Beranek,** William (1966), *Working Capital Management*, Wadsworth Publishing Company, Inc., Belmont California
- Broom,** H.N. ve Justin G. Longenecker (1975), *Small Business Management, Fourth Edition*, South Western Publishing Co., Cincinnati
- Carey,** Chris (1993), "Enter the Brave New World of Business Insurance", *Business Credit*, February, s.38-39
- Cole,** Robert H. ve Robert S. Hancock (1964), *Consumer and Commercial Credit Management*, Richard D. Irwin Inc., Illinois
- Crichton,** Susan ve Charles Ferrier (1986), *Understanding Factoring and Trade Credit*, Waterlow Publishers, Great Britain
- Drury,** Tony ve Charles W. Ferrier (1984), *Credit Cards*, Butter Worth Co., London
- Hutson,** Thomas G. ve John Butterworth (1984), *Management of Trade Credit, Third Edition*, Gower Publishing Company Ltd., Aldershot, Hants, England
- Kemp,** Robert (1990), "Credit Insurance In the 1990s", *Trade Finance & Banker Int'l*, May, s.41
- Parmelee,** Robert E. (1977), "Cutting Risk with Bad Debt Insurance", *Credit and Financial Management*, October, s.8-9,36
- Richards,** Malcolm R. ve Carry S. Cooper ve Donald R. Fraser (1984), *Personel Finance*, Illinois
- Shultz,** William J. ve Hedwig Reinhardt (1962), *Credit and Collection Management, Third Edition*, Prentice-Hall Inc., Englewood Cliffs, New Jersey
- Starchild,** Adam (1977), "Credit Insurance Explained", *Credit and Financial Management*, October s.12-14
- Starchild,** Adam, (1993), "Insurance Can Minimize Your Bad Debt Losses", *Business Credit*, March, s.22
- Thill,** John V. ve Courtland L. Bovee (1993), *Excellence in Business Communication, Second Edition*, McGraw Hill Inc., New York
- Yeşiloğlu,** Talat (1995), "Krediye Zorunlu Sigorta", *Capital Aylık Ekonomi Dergisi*, Yıl:3, Sayı:12, Aralık, s.186-187
- Tüketici Kredisi Konsolide Raporları**, 1989-1990-1991-1992-1993, T. Bankalar Birliği

## *“Institute Protection and Indemnity Clauses” Hulls-Time Klozu*

**L**loyds SG Policy'nin, gemilerin çatışması o-  
layında, sigortalı ge-  
minin karşı gemi ve yüküne  
verilen zararı kapsamadığı, De  
Vaux v. Salvador (1836) dava-  
sında alınan karar ile kesinlik  
kazanmış ve süregelen tartış-  
malar son bulmuştur. Ancak  
çatışma sorumluluğunun Lloyd's  
policy'nin kapsamına dahil e-  
dilir edilmemesi Lloyd's si-  
gortacıları tarafından uzun süre  
tartışılmış, sonunda çatışma  
sorumluluğunun ¾'ünün poli-  
çe kapsamına alınması, so-  
rumluluğun ¼'ünün donatan  
veya gemi sahipleri tarafından  
üstlenilmesi onları daha özenle  
hareket etmeye yönelteceği ge-  
rekçesi ile uygun görülmüş ve  
uygulama da bu yönde geli-  
miştir. Bir başka deyişle 19.  
yüzyılın ortalarından bu yana  
tekne sigorta poliçeleri, deniz  
tehlikeleri yanında, çatışma so-  
rumluluğunun ¾'ünü de içer-  
mektedir. Bu istisna bir yana

bırakılırsa genel olarak tekne  
sigorta poliçeleri donatan veya  
gemi sahiplerinin sorumluluk-  
larını değil de, geminin uğra-  
dığı zıya veya hasar ile müşte-  
rek avarya, dava ve say ve  
kurtarma masraflarını kapsa-  
maktadır.

De Vaux v. Salvador dava-  
sını izleyen gelişmelere bakıl-  
dığında, Lloyd's sigortacıları-  
nın gerekçesine karşın, çatışma  
sorumluluğunun ¼'ü, donatan  
veya gemi sahipleri tarafından  
üstlenilmemiş, bunların “gemi  
işleticisi” olarak karşı karşıya  
kaldıkları diğer sorumluluklar  
ile birlikte, P&I klüpleri tara-  
fından sigorta edilmiştir. 19.  
yüzyılın ortalarında P&I klüp-  
leri ile sigortacılar arasında o-  
luşan bu iş bölümü o zaman-  
lardan bu yana sürdürülmekte-  
dir. Ancak römorkör, kurtarma  
gemileri, balıkçı tekneleri,  
kablo serme gemileri, mavna,  
kotra veya yatlar gibi özel  
kullanımı olan teknelerin do-

natan veya sahipleri, karşı kar-  
şıya buldukları sorumluluk-  
ların tanker, yük ve yolcu ge-  
milerine göre daha sınırlı ol-  
duğunu düşünerek, P&I klüp-  
lerinin daha geniş kapsamlı ve  
çok değişik türlerde sorumlu-  
luk içeren sigortalarını kendi-  
leri için uygun bulmamakta ve  
sorumluluklarını, deniz sigorta  
piyasasında P&I konusunda  
küçük ancak deneyimli özel  
pazarda sigorta ettirmeyi yeğ-  
lemektedirler. Burada konu  
edilen “Institute Protection and  
Indemnity Clauses Hulls-  
Time” (20/7/87) ise, sözü edi-  
len bu tekneler için sıkça kul-  
lanılmaktadır. Ayrıca Kloz' un  
güvence altına alınan rizikolar  
ile ilgili 1. maddesi çok az bir  
değişiklikle 20/7/87 tarihli  
“Institute Fishing Vessel  
Clauses”, “Institute Time  
Clauses Hulls Port Risks”  
ve 1/6/88 tarihli “Institute  
Clauses For Builders' Risks”  
klozlarına dahil edilmiş ol-



duğu için sanıldan daha geniş bir alanı ilgilendirmektedir.

## *Institute Protection and Indemnity Clauses Hulls-Time (20/7/87)*

Deniz sigortaları piyasasından P&I rizikoları için güvence sağlamak isteyen tekne sahipleri bu Klot ile P&I klüplerinin teminatına yakın bir koruma elde edebilmektedirler. Ancak P&I klüplerinden farklı olarak burada güvence altına alınan sorumluluk, sigorta bedeli ile sınırlanmış olup kapsam açısından biraz daha dardır. Bileneceği gibi P&I klüpleri, sigorta ettikleri sorumluluklar için, kirletme rizikosu hariç, bir sınır belirlemekte ve donatan veya gemi sahiplerinin tazmin etmekle yükümlü oldukları zıya veya hasar ya da ceza, kurallara uygun biçimde ödenmektedir.

Tüm Enstitü (Londra Sigortacıları Enstitüsü) klotlarında olduğu gibi bu Klot'da da başlığın hemen altında Klot'un İngiliz yasa ve uygulamasına (pratiğine) bağlı olduğu yazılıdır. Böylece bu Klot hükümlerinin İngiliz hukuku ve İngiliz mahkemeleri kararlarına uygun olarak yorumlanması gereği vurgulanmaktadır. Ancak Klot bir yabancı ülkede kullanıldığında bu hükmün kaldırılması ya da değiştirilmesi tarafların veya o piyasanın seçimi veya uygulama-

masına bırakılmaktadır.

Klot'un güvence altına alınan olguları belirleyen 1. maddesi, biri "Koruma ve Tazmin" diğeri "İstisnalar" adı altında iki bölüm olarak düzenlenmiş, ilk bölümde güvence altına alınan sorumluluk veya olgular iki fıkrada toplanmıştır. "İstisnalar" bölümündeki 3. fıkrada istisna edilen olgular sayılmış ve 4. fıkrada da sigortalının uyması gereken koşullar belirlenmiş, böylece teminatın kapsam ve içeriği gösterilmiştir.

Maddenin "Koruma ve Tazmin" bölümünün 1. fıkrası girişi şöyledir:

### **1. KORUMA VE TAZMİN**

**1.1. Sigortalı, geminin donatanı olarak yasal sorumluluğu nedeniyle, bu sigorta süresi içinde, herhangi bir kaza veya olaydan doğan aşağıdaki şey veya olguların sonucu sorumlu olması nedeniyle herhangi tazminat, talep, hasar ve/veya masraflar için, diğer kişi ya da kişilere herhangi miktar veya miktarlar ödendiğinde sigortacılar bunu sigortalıya tazmin etmeyi kabul eder :**

Maddenin 1. fıkrası girişi "Sigortalı, geminin donatanı olarak yasal sorumluluğu nedeniyle....." tümcesi ile başlamakta, sigortalının gemi donatanı olarak sorumluluğunun güvence altına alındığı belirlenmektedir. Kısaca, sigortacı-

ların herhangi bir tazminat ödeyebilmesi için herşeyden önce sigortalının donatan olarak sorumlu bulunması gerekmektedir. Burada belirlenen ve güvence altına alınan sorumluluk, tekne sigorta poliçesi kapsamında bulunan "çatışma sorumluluğu" ile karşılaştırıldığında şu farklılık ortaya çıkmaktadır :

Tekne sigorta poliçelerindeki çatma sorumluluğu "...hasardan dolayı sorumluluk..." terimi ile belirlendiği için, sigortalının donatan olarak buradaki sorumluluğu daha geniş kapsamlıdır. Bir başka deyişle sigortalının donatan olarak yasal sorumluluğu, sadece gemilerin çatışması ile oluşan haksız fiil sorumluluğundan daha geniştir.

Tümce "..., bu sigorta süresi içinde, herhangi bir kaza veya olaydan doğan aşağıdaki şey veya olguların sonucu sorumlu olması nedeniyle herhangi tazminat, talep ve/veya masraflar..." ifadesiyle sürdürülmektedir. Anlaşılacağı gibi bu sigortanın süresi içinde herhangi bir kaza veya olayın gerçekleşmesi gerekmekte; bu kaza veya olaydan 1.1.1. ilâ 1.1.5.'te sayılan şeylerden biri doğmalı, sigortalı gemi sahibi veya donatan olarak bu zarardan sorumlu bulunmalı ve hasar veya tazminat ya da masrafı ödemelidir.

"...diğer kişi ve kişilere.." ifadesiyle tazminatın üçüncü kişilere ödenmesi gerektiğine

şaret edilmekte, ancak bu kişiler açısından herhangi bir sınır getirilmemektedir. 1. fıkranın girişi 1.1. "... herhangi miktar veya miktarlar ödendiğinde sigortacılar bunu sigortalıya tazmin etmeyi kabul eder." tümcesi ile sona ermektedir. Bu tümce ile tıpkı "Çatışma Sorumluluğu Klozu"nda (RDC) olduğu gibi burada da tazminatın ilk önce sigortalı tarafından ödenmesi ve sonra sigortacıların bunu tazmin etmesi hükme bağlanmaktadır.

Sonuç olarak; sigortalının herhangi bir tazminata hak kazanabilmesi için :

1. bu sigorta sözleşmesinin süresi içinde,
2. herhangi bir kaza ya da olay olması,
3. bu kaza veya olaydan 1.1.1 ilâ 1.1.5.'de yazılı şey ve olguların doğması,
4. "geminin donatanı olarak" bunlardan sorumlu olması,
5. dolayısıyla 3. kişilere herhangi bir tazminat ödemesi gerekmektedir.

Fıkranın girişini izleyen bölümlerde güvence altına alınan zararları doğuran şey ve olgular sayılmaktadır.

**1.1.1. Institute Time Clauses Hulls (1.10.1983)'ın 80, 81, 98 ve 99 nolu satırlarındaki 3/4 terimi 4/4 olarak değiştirilmiş, 8. Klot'unun kapsamadığı ve sabit ya da hareket eden şey veya taşınmaz yahut gemiden başka diğer şeyin ve-**

**ya herhangi menfaatin her ne sebepten olursa olsun zıya veya hasarı.**

Fıkranın bu 1.1.1. bölümünde 1.10.1983 tarihli Institute Time Clauses Hulls'ın çatışma sorumluluğu hakkındaki 8. maddesine gönderme yapılarak, oradaki sorumluluk sınırı 3/4'den 4/4'e yükseltilmekte ve kapsam dışı bırakılmış olan;

a) rıhtım, iskele, dalgakıran, fener, şamandıra gibi sabit şeylere

b) ponton, duba, sal gibi hareketli şeylere

c) depo, sundurma gibi taşınmaz mallara

d) gemiden başka ipotek alacaklısı, navlun, gemi kirası gibi diğer menfaatlere

her ne sebepten olursa olsun verilen zıya veya hasardan doğan sorumluluk burada güvence altına alınmaktadır. Anımsanacağı gibi yukarıda belirtilen zararlar "Çatışma Sorumluluğu Klozu"nun istisnalar bölümünde tekne sigorta poliçelerinden istisna edilmişlerdir. Kısaca "Çatışma Sorumluluğu Klozu"nda (R.D.C) istisna edilmiş olan şeylere burada güvence sağlanmaktadır. Burada "İstisnalar" bölümündeki gemi yapımcısı veya onarımcıların gemide olan takım, alet ve malzemeleri hakkındaki 1.3.5. fıkrası hükmü de gözönüne alınmalı hüküm öyle yorumlanmalıdır.

**1.1.2. Geminin enkazı dahil herhangi sabit ya da hareket eden şey veya taşınmaz yahut diğer eşyanın kaldırılması veya kaldırılmasına kalkışma, taşınma ya da yok edilmesi veya bunların kaldırılması, taşınması ya da yok edilmesinde ihmâl veya kusur.**

Fıkranın bu 1.1.2. bölümünde herhangi bir olay ya da kaza nedeniyle zıya uğrayan sabit veya hareketli yahut taşınmaz eşya ya da diğer şeylerin oldukları yerden kaldırılması, yok edilmesi, hasarlı veya sağlam olanların bir başka yere taşınması masrafları ile bu sayılan işler yapılırken sigortalı veya adamlarının ihmâl ya da kusuru nedeniyle ortaya çıkabilecek zarar burada güvence altına alınmaktadır. Ayrıca "Gemi enkazı dahil ..." denilerek sigortalı geminin enkazının kaldırılması masrafları da güvence altına alınmaktadır.

**1.1.3. Olağan çalışma sırasında limana girme veya çıkma ya da liman içinde manevra amacıyla, alışılmış çekilme sözleşmesi uyarınca, sigortalının üstüne aldığı sorumluluk.**

Gemiler limana giriş veya çıkışları, rıhtıma yanaşmaları veya oradan ayrılmaları, liman içindeki manevraları sırasında genellikle römorkör yardımı alırlar. Ancak bağitlanan çekme/çekilme sözleşmelerinde römorkörçüler limanlardaki örf ve adet (gelenekler) veya

yasalar uyarınca sorumluluk üstlenmemekte ve zorunlu olarak sorumluluk gemiye yüklenmektedir. Böyle bir durumda, olağan çekme/çekilme sırasında römorkör veya diğer şeylere verilen zarardan sigortalıya düşen kısmı burada güvence kapsamına alınmaktadır.

#### **1.1.4. Can kaybı, bedensel yaralanma, hastalık veya can kurtarma için yapılmış ödemeler.**

Yükleme/boşaltma sırasında gemide veya yakınında bulunan işçiler ya da diğer kişilerin ölümü, yaralanması veya hastalıkları nedeniyle sigortalı, geminin donatanı olarak sorumlu olur ve herhangi bir tazminat öderse, bunun sigortacılar tarafından ödeneceği burada sigortanın kapsamına dahil edilmektedir. Ayrıca denizde can kurtarma sırasında kullanılan malzeme, zarara uğrayan donanım, yakıt masrafları gibi harcamalar güvence kapsamına alınmaktadır. Ancak fıkranın bu 1.1.4. bölümü, sigortalının sosyal sigorta veya benzeri yasa nedeniyle yaptığı ödemelerin istisna edildiği 1.3.1. ve 1.3.2. bölümleriyle birlikte ele alınmalıdır. Böylece sigortalının sosyal sigortalar kurumu, deniz iş yasaları veya hizmet ya da çıraklık sözleşmelerinden doğan sorumluluğu nedeniyle ödeyeceği tazminatın bu kapsamda düşünülmediği anlaşılacaktır.

#### **1.1.5. Yürürlükteki Lloyd's Standard Kurtarma Anlaşması'nın 1(a) klozu uyarınca, başarılı olmamış, kısmen başarılı veya tamamlanmamış hizmet ile ilgili, varsa kurtarıcının masrafları ile bu anlaşma uyarınca başka bir şekilde tazmin edilebilir tutarı aşan kısmı kapsayan sorumluluk.**

1980 tarihli Lloyd's Open Form'un 1(a) maddesi uyarınca, başarılı kurtarma yapamayan veya kısmen başarılı olan kurtarıcılara tazminat ödenmesi gerekmektedir. Sözü edilen bu tazminatın sigortacılarla P&I Klüpleri arasında nasıl bölüştürüleceği 1980 yılında varılan bir anlaşma ile belirlenmiş ve "safety net" diye adlandırılan ve sigortacıların payı olarak belirlenen tazminat burada sigortanın kapsamına alınmıştır. Ancak Uluslararası Kurtarma Anlaşması (International Salvage Convention) 1989 yılında ve Lloyd's Open Form'da 1990'da yenilenmiş, kurtarıcılara, çevre kirliliğini önlemesi durumunda masraflarının tazmin edilmesi, sözü edilen bu anlaşmalara alınmış bulunmaktadır. Dolayısıyla bu maddenin uygulamadaki durumunun ne olacağı henüz pek açık değildir.

#### **1.2. Sigortacılar, bu sigorta süresi içinde, aşağıdakilerin herhangi birinden doğan bir kaza ya da olay için sigortalı-**

**ya tazminat ödemeyi kabul eder.**

İlk bölümün bu 2. fıkrası girişinde sigortacılar, bu sigortanın süresi içinde olabilecek herhangi bir kaza veya olaydan doğacak ve yine burada sayılan kaza veya olaylar nedeniyle sigortalıya tazminat ödemeyi kabul ettiklerini belirtmektedir. Bunlar masrafları genellikle P&I klüplerince karşılanan kaza ve olaylar olup aşağıdaki maddelerde gösterilmiştir.

#### **1.2.1. Hasta veya yaralı ya da kaçak kişileri, göçmenleri ya da denizden kurtarılan kişileri sadece karaya çıkartmak amacıyla ile ek olarak yapılan makul yakıt, sigorta ücreti, kumanya, levazım ve liman masrafları.**

Hasta, yaralı, gemiye kaçak giren, göçmen veya denizden kurtarılan kişilerin karaya çıkartılması gerektiğinde, geminin uğrayacağı ilk liman hariç, yolundan saparak bu kişileri uygun bir limana bırakması olağandır. Sadece bu amaçla yapılan sapma nedeniyle yapılan yakıt, sigorta ücreti, kumanya, levazım ve liman masraflarının ek olarak sigortalıya tazmin edileceği burada hükme bağlanmaktadır. Ancak bu masrafların makul ölçüde olması ve sadece bu amaçla yapılması bu hükmün bir koşuldur.



### **1.2.2. Gemide veya karada çıkan bulaşıcı bir hastalıktan dolayı yapılan ek masraflar.**

Gemide veya karada çıkan bulaşıcı bir hastalıktan dolayı yapılan ek masraflar bu hüküm ile sigorta kapsamına alınmaktadır. Bir başka deyişle gemide ya da karada çıkan bulaşıcı bir hastalık nedeniyle ilân edilen karantina sonucu gemi limana giremez veya limandan ayrılamazsa doktor, ilaç, liman masrafları gibi bazı ek masrafların yapılması gerekmektedir. İşte bu tür ek masraflar burada sigorta kapsamına alınmıştır.

### **1.2.3. Gemiye, sigortalıya veya kaptan, zabıt, tayfalara ya da masrafi sigortalı tarafından**

**karşılanan gemi acentesine, geminin işletilmesi ile ilgili olarak, bunların herhangi bir davranışı veya ihmali ya da herhangi bir yasa veya yönetmeliğe uymamalarından dolayı kesilen cezalar, şu koşulla ki sigortacılar, sigortalı, acentesi veya kaptan, zabıt ya da tayfalar hariç, adamlarının ihmal veya kusurunun neticesi olan herhangi ceza için sigortalıya tazminat vermekle sorumlu değildir.**

Gümrük ve/veya liman tüzükleri, sağlık yönetmelikleri gibi gemi işletmesi ile ilgili yasa veya yönetmeliklere aykırı davranılması nedeniyle, kaptan, gemi zabıtları ve tayfalara, acente veya donatanın adamlarına uygulanan cezala-

rın tazmini bu fıkrada sigorta kapsamına almaktadır. Ancak "..., geminin işletilmesi ile ilgili olarak, ..." ibaresi sigortacıların ödeyeceği tazminata bazı kısıtlamalar getirmektedir. Şöyle ki; ceza gemi işletilmesi ile ilgili değil de tayfanın kendi kişisel eylemi sonucu ise bu ceza tazmin edilmeyecektir. Hâтта geminin işletilmesi ile ilgili olsa bile sigortalı ve onun adamlarının (kaptan, zabıt ve tayfalar hariç) kendi ihmal veya kusuru nedeniyle ceza uygulanmışsa bu hükmün kapsamı dışındadır. Örneğin, donatanın teknik müdürlerinin neden olduğu yetersiz bakım dolayısıyla ödenen ceza, sigortacılar tarafından tazmin edilmez. Ayrıca "İstisnalar" bölümündeki aşırı yükleme

ve yasal olmayan balık avı ile ilgili cezalar hakkındaki 1.3.9. hükmünün getirdiği istisna da burada göz önüne alınmalıdır.

**1.2.4. Sigortalının sahibi olduğu, kiraladığı veya elinde tuttuğu (işgal ettiği) yerden geminin enkazının kaldırılması masrafları.**

Bu hüküm ile gemi enkazının sigortalının sahibi olduğu, kiraladığı veya tasarrufunda bulunan yerden kaldırılması masrafları sigorta kapsamına alınmaktadır. Çünkü sigortalı kendi kendisine karşı sorumlu olamayacağı için sigortalı geminin enkazının kaldırılması masrafları yukarıdaki 1.1.2. hükmü kapsamında olamaz.

**1.2.5. Sigortacıların önceden yazılı onayı ile sigortalı tarafından yapılan, sorumluluktan sakınma, en aza indirme veya karşı durma masrafları ya da sigortalının ödemeye zorlandığı yasal masraflar.**

Sigortalının sorumluluktan kurtulmak veya bunu azaltmak için yasal eylemlere kalkışması, örneğin yargıya başvurusu ve bu eylemleri nedeniyle masraflar yapması olağan hallerdendir. Böyle durumlarda önceden sigortacıların yazılı onayı alınmak koşulu ile bu masrafların da tazmin edileceği burada hükme bağlanmaktadır.

Sigorta kapsamına alınan

zarar veya olguların belirlendiği "Koruma ve Tazmin" bölümünü "İstisnalar" bölümü izlemektedir.

## İSTİSNALAR

**1.3. Bu 1. Klotz, 1.1. ve 1.2. fıkralarındaki hükümlere karşı aşağıdakilerden doğan sorumluluk, zarar veya masrafi kapsamaz:**

İstisna bölümünün girişinde Klotz'un 1. ve 2. fıkralarında güvence altına alınan tazminat, hasar veya masraflardan, bu bölümde sayılan sorumluluk, zarar veya masrafların istisna edildiği ve sigorta kapsamı dışında bırakıldığı hükme bağlanmaktadır. Bir başka deyişle bu fıkroda sayılan ceza, masraf ve şeylerden doğan tazminat sigortacılar tarafından ödenemez. Diğer yandan 1. ve 2. fıkralara yapılan göndermeyle bu 3. fıkroda belirlenen istisnaların, sigorta sözleşmesine eklenebilecek diğer klotzlarla sağlanan güvenceyi ve içerdiği riskoları etkilememesi sağlanmaktadır.

Bir başka deyişle, buradaki istisnalar sadece sözü edilen 1. ve 2. fıkralarda yazılı olguları sınırlamaktadır.

**1.3.1. İşçilere, sigortalının her ne sıfatla olursa olsun iş verdiği kişilere veya gemide ya da gemi yakınında yahut onun yükü, gereçleri, onarımları ile ilgili diğer kişilere,**

**kaza veya hastalık için, işçi sigortalıları (Workmen's compensation) veya işveren sorumluluğu yasaları ve herhangi diğer yazılı veya yazılı olmayan yasa (common law), genel deniz yasası veya benzer diğer sorumluluklar uyarınca, sigortalı tarafından yapılan doğrudan veya dolaylı herhangi ödeme.**

Bu bölümde sigortalının yanında çalıştırdığı işçiler veya işverdiği liman işçileri, bakım veya onarımcılara, gemide veya yakınında bulunan diğer kişilere karşı sosyal sigortalar yasası, deniz yasaları veya herhangi bir yasa gereği doğan sorumluluğu nedeniyle yapılan ödeme, istisna edilmektedir. Çünkü bu kişiler bir başka şekilde sigortalıdır ve bu tür ödemeler de sigortalının gemi işletmesi ile ilgili sorumluluğu kapsamında bulunmamaktadır. Ayrıca, burada can kaybı, bedensel sakatlıklar, hastalık hakkındaki 1.1.4. fıkrası hükmü de ilgisi dolayısıyla göz önüne alınmalıdır.

**1.3.2. Hizmet veya çıraklık sözleşmesine diğer tarafın dahil ettiği işverilen herhangi kişinin ölümü ya da hastalığı veya yaralanması hakkındaki açık veya örtülü anlaşma uyarınca sigortalı tarafından yüklenilen sorumluluk.**

Sigortalının iş verdiği kişilerin kendi sözleşmeleri kapsamına aldıkları çıraklar veya

bir hizmet sözleşmesine bağlı olarak çalıştırdığı kişilere karşı donatanın yüklendiği açık veya örtülü sorumluluk burada istisna edilmişlerdir. Çünkü bu kişiler yasalar gereği sosyal güvenlik sigortası kapsamındadır.

### **1.3.3. Her ne kadar belirlenmişse cezai veya ek cezai tazminat.**

Bölümde ceza niteliğindeki tazminat sigortanın kapsamı dışında bırakılmaktadır. Bu hüküm genellikle ABD’de git-tikçe artan bir yönelişe karşı konulmuş olup, mahkemelerin zararı giderici tazminata ek olarak kararlaştırdıkları cezai tazminatı kapsam dışı bırakmayı amaçlamaktadır.

### **1.3.4. Gemide olan, taşınan veya taşınacak yük ya da diğer eşya, ancak bu 1.3.4. klozu yükün gemi enkazından çıkartılmasına ait ek masrafla ilgili herhangi tazminat talebini hariç tutmaz.**

Taşıtan, donatan veya taşıyan ile yük arasındaki ilişki yasalarla düzenlenmektedir. Genellikle donatanlar taşıdıkları yüke karşı olan sorumluluklarını taşıma sözleşmeleriyle büyük ölçüde kısıtlamaktadır. Bu kısıtlamaya karşın yine de donatanlar için ağır bir sorumluluk oluşturmakta ve P&I klüpleri tarafından sigorta edilmektedir. Burada sigortalı ge-



mide bulunan veya taşınan ya da taşınacak olan yük veya diğer eşyaya karşı olan sorumluluk Kloz’un kapsamı dışında bırakılmaktadır. Ancak gemi enkazından yük veya eşyanın çıkartılması ek masrafları bu istisnanın dışında bırakılmaktadır.

### **1.3.5. Gemide, yapımçı veya onarımcısının sahip olduğu veya onların sorumluluğu altında olan eşya.**

Maddenin 1.1.1. fıkrasında güvence kapsamına alınan sabit, hareket eden taşınır veya taşınmaz şeylerin uğradığı zararlara burada bir sınırlama getirilmektedir. Bir başka deyişle 1.1.1. fıkrasında sayılanlardan, gemi yapımıcısı veya bakım yapanların ya da ona-

rimcının sahibi olduğu veya onların sorumluluğu altında gemide bulunan takım, avadanlık ve malzemenin zıya veya hasarı istisna edilmekte ve bu sigortanın kapsamı dışında bırakılmaktadır.

### **1.3.6. Gemide bulunan sigortalının sahibi olduğu veya kiraladığı yük sandığı (container), teçhizat, yakıt veya diğer eşya ile ilgili sözleşmeden doğan sorumluluk veya tazminat.**

Sigortalının sahibi olduğu veya kiraladığı, yük sandığı, dorse v.b.gibi teçhizat ya da diğer eşya ve geminin yakıtı ile ilgili sözleşmelerden doğan sorumluluk sigortalının kendi kendine karşı sorumlu olamayacağı görüşü içinde, bu hü-

küm ile istisna edilmektedir.

**1.3.7. Gemideki kişilere ait nakit, ciro edilebilen kıymetler, kıymetli maden veya taşlar, kıymetli kağıtlar, kıymetli veya nadir nesnelere yahut kaptan, zabıt veya tayfaların ikinci derecede kişisel eşyaları.**

Çatışma Klozu ile tekne sigortaları kapsamı dışında bırakılan yukarıda sayılan eşya ve kıymetli maden, taşlar, kağıtlar ve nakit para burada da belgelenmesi oldukça zor ve genellikle kişisel eşya olmaları nedeniyle kapsam dışı bırakılmaktadır.

**1.3.8. Kaptan, zabıt veya tayfa değiştirmek üzere beklerken geminin gecikmesinden doğan yakıt, sigorta, ücretler, levazımat, kumanya ve liman masrafları.**

Koruma ve Tazmin bölümündeki 1.1.4.'te "can kaybı, bedensel yaralanma, hastalık ..." hükmü ile bu olaylardan dolayı tazminat sigorta kapsamına alınmaktadır. Bu hüküm ile ölen, yaralanan veya hastalanan ve bu nedenle karaya çıkartılan kaptan, gemi zabiti veya tayfa yerine yenisinin gelmesi beklenirken yapılan sabit (running cost) masrafların tazmin edilmeyeceği, istisna olduğu belirtilmektedir. Ancak gemiye gönderilen yeni personelin yol masrafları konusunda hüküm açık değildir.

**1.3.9. Aşırı yükleme veya yasal olmayan balık avlanmadan doğan para cezaları.**

Cezalar hakkındaki 1.2.3. hükmüne burada bir sınırlama getirilmektedir. Bir başka deyişle aşırı yükleme ve yasal olmayan balık avlanması ile ilgili ceza 1.2.3. hükmüne karşın tazmin edilmez.

**1.3.10. Taşınmaz veya kişisel eşya veya benzer nesnenin kirlenmesi ya da bulaştırılması (Bu 1.3.10. klozu, 1.1.5. klozu uyarınca tazmin edilebilir herhangi miktarı istisna etmez).**

Kirletme, bulaştırma olayı nedeniyle doğacak sorumluluklar genel olarak P&I klüplerinin sigorta ettikleri rizikolardır. Bu uygulamaya koşut olarak burada istisna olarak belirlenmiştir. Ancak parantez içindeki hükümle kurtarma ile ilgili tazminatın istisna edilmediği burada ayrıca vurgulanmaktadır.

**1.3.11. Gemi bakımından yetersiz olan mutabakatlı kıymet ve/veya sigorta bedeli nedeniyle tazmin edilemeyen müşterek avaryaya, dava ve say, kurtarma ücreti, kurtarma ve/veya çatışma sorumluluğu.**

Anımsanacağı gibi tekne sigortalarında müşterek avaryaya, kurtarma/yardım, dava ve say masrafları ve çatışma sorum-

luluğuna ait tazminata varsa noksan sigorta ilkesi uygulanmakta ve tazminat eksik ödenmektedir. Bu noksan kalan kısım ise P&I klüpleri tarafından sigorta edilegelmektedir. İşte bu istisna hükmü noksan sigorta halinde ortaya çıkan bu farkın Kloz'un kapsamı dışında olduğunu belirlemektedir.

**1.3.12. Deprem veya volkanik patlama.**

Institute Time Clauses Hulls-Port Risks (20/7/87) ve Institute Clauses for Builders' Risks ile güvence altına alınan rizikolara koşut olarak burada da deprem ve volkan patlaması istisna edilmiştir.

Maddenin son bölümü "Daima şu koşulla ki" ibaresiyle başlamakta ve böylece burada yazılı koşulların maddenin tümü için geçerli olduğunu belirlemektedir.

**1.4. DAİMA ŞU KOŞULLA Kİ**

**1.4.1. Sigortalıdan bir tazminat talebine neden olacak her olay veya tazminat talebi ve burada sigortalı olduğu için sigortalıyı sorumluluk, zarar veya masrafa uğratacak her olay veya sorun sigortalılara derhal haber verilmelidir.**

Hüküm, sigortalıdan herhangi bir tazminat talebine dönebilecek her kaza veya olayın ve bu maddede yazılı ya da

güvence altına alınmış sorumluluk, zarar veya masrafa neden olacak her olgu veya sorunun sigortacılara bildirilmesi gerektiğini belirlemektedir. Böylece sigortacılar olay veya kazadan haberdar olarak daha tazminat belirlenmeden önce gerekli bilgileri elde edebilmek olanağına kavuşmuş olacaktır.

**1.4.2. Sigortacıların önceden yazılı onayı olmaksızın, sigortalı burada sigorta ettirdiği şeyler için sorumluluk veya tazminat ödemeyi kabul etmez.**

Yukarıdaki bildirme yükümlülüğünün tamamlayıcısı olarak burada, sigortacıların yazılı onayı alınmaksızın tazminatın belirlenmemesi veya ödenmemesi koşulu hükme bağlanmaktadır. Bir başka deyişle sigortacılar olay veya kaza ya da sorun ortaya çıktığında bunların kendilerine bildirilmesini, her aşamada birlikte hareket etmeyi ve tazminat belirlenmeden veya ödenmeden önce bilmeyi istemektedirler.

## **2. SINIRLAR (LİMİTLER)**

**2.1. Sigortalı veya sigortacılar sorumluluklarını sınırlayabildikleri veya sınırlamış olduklarında, bu sigorta uyarınca tazminat, bu sorumluluk bakımından, bu sınırlanan tutardan sigortacıya düşen payı aşamaz.**

Gemi sahibinin donatan olarak sorumlulukları yasalar gereği sınırlandırılabilir. Gemi sahipleri de bu haklarını zaman zaman kullanmaktadırlar. Böyle bir durumda sigortacılar da bundan yararlanmak istemekte ve tazminatı bu, sigortalının sınırlandırılmış tutar üzerinden ödemek istemektedirler. Dolayısıyla bu 2.1. hükmü bu amaçla yazılmıştır.

**2.2. Bu sigorta uyarınca sigortacıların sorumluluğu, hiç bir halde, her bir kaza veya olay ya da aynı olaydan doğan seri kazalar bakımından, burada sigortalı tutardan sigortacıya düşen payı aşamaz.**

P&I klüplerinin sınırsız sigorta teminatı vermelerine karşın tekne sigortacıları poliçelerinde sigorta bedelini belirlemek isterler. Tekne sigortacılarının bu uygulaması buradaki hükmün yazılmasına neden olmuş ve sigortacıların her bir olay veya kaza başına ödeyeceği tutarın poliçedeki miktarı geçemeyeceği belirlenmiştir. Bu, aynı olaydan ardıl kazalar olsa bile böyle uygulanacaktır.

Klozun 3. maddesi muafiyet hakkındadır.

## **3. İNDİRİLEN MUAFİYET**

**3.1.1. Kloz hükümlerine rağmen bu sigorta uyarınca, tazminat talebi ya da herbir**

**ayrı kaza veya olaydan doğan tazminat talepleri toplamı ..... tutarını aşmadıkça tazmin edilmez, aşması halinde ise bu tutar tazminattan indirilir.**

Bu sigorta uyarınca tazmin edilecek olan zararlar, tarafların kararlaştırdıkları ve yukarıdaki boşlukta belirlenen tutarı aşmaları halinde, tazminat talebinden bu tutar indirilerek, tazmin edilecektir. Kısaca tazminat talepleri burada belirlenen muafiyete bağlı olarak tazmin edilecektir. Tazminat her bir olay veya kaza için kararlaştırıldığından, muafiyette her bir olay veya kaza başına uygulanacaktır.

**3.2. Yukarıdaki muafiyetin uygulandığı herhangi tazminat talebiyle ilgili sovtajın (içerdiği herhangi faiz hariç) tamamı, sovtaj indirilmemiş toplam tazminat talebinin muafiyeti aşan miktarına kadar olan kısmı, tam olarak sigortacının alacağı olur.**

Elde edilen sovtajın sigortacı ile sigortalı arasında nasıl paylaşılacağı bu fıkra kararlaştırılmıştır. Bu hükme göre, muafiyet uygulamasının temel ilkesine koşut olarak, ilk önce sigortacı, sovtajın ödenmiş tazminat tutarına kadar olan kısmını alacak ve kalırsa bu kısmı da sigortalıya bırakılacaktır. Bir başka deyişle bir sovtaj elde edil-



diğinde ilk önce sigortacı ödediği tazminat tutarına kadar sovtajdan alacak ve kalırsa kalan, sigortalıya verilecektir.

**3.3. Sovtajların içerdiği faiz, sigortalı ile sigortacılar arasında, sigortacılar tarafından ödenen tutarlar ve bu ödemelerin yapıldığı tarihlere göre paylaşılır. Bununla beraber sigortacılar faizin de eklenmesi ile ödediklerinden daha fazla bir tutarı alabilirler.**

Bazı hallerde sovtaj ile birlikte faiz de elde edilmektedir. Bu fıkrada faiz gelirinin sigortacı ile sigortalı arasında nasıl paylaşılacağı hükme bağlanmaktadır. Bu hükme göre faiz sigortacının tazminatı ödediği tarih ve tutarlar göz önüne alınarak bölüştürülür. Bazı hallerde sigortacılar ödediklerinden fazla tutarı alabilirler.

#### 4. SEYRÜSEFER

**Gemi havuza gider ve havuzdan çıkar, kuru havuza girer, pilotlu veya pilotsuz olarak seyrederek, deneme seferlerine çıkar ve tehlikede olan gemi veya teknelere yardım eder ve onları çeker, ancak önceden sigortacıların yazılı onayı olmaksızın, gemi alışılmış (mutad) veya yardıma gereksinimi olmadıkça çekilemez ya da sigortalı ve/veya**

**donatanlar ve/veya gemi idarecileri ve/veya kiracılar tarafından önceden yapılan bir sözleşme uyarınca çekme veya kurtarma hizmeti üstlenemez. Bu 4. kloz yüklenme ve boşaltma ile bağlantılı alışılmış (mutad) çekilmeyi hariç tutmaz.**

Geminin seyir alanı genellikle, sigortalının gereksinimine uygun olarak belirlenerek poliçeye yazılmaktadır. Ancak bu seyir alanı içinde sigortanın nasıl sürdürüleceği belirlenmemektedir.

Bu 4. madde geminin seyir alanı içinde sigortanın nasıl sürdürüleceği konusunu ele almakta ve sigortalılara bazı yükümlülükler getirmektedir. İlke olarak gemi, belirlenen seyir alanı içinde her zaman sigortalıdır. Ancak çekme/çekilme, kurtarma hizmeti açısından bazı sınırlamalar getirilmektedir.

Doğal olarak gemi havuza girer/çıkarak, pilotlu/pilotsuz olarak seyrederek, deneme seferlerine çıkar, tehlikede olan gemilere yardım eder, onları çeker; ancak gemi, alışılmış, yani limana giriş ve çıkış, rıhtımlara yanaşma ve rıhtımdan ayrılma, kanal ve su yollarında çekilme ve yardıma gereksinimi olduğu haller hariç, çekilemez. Ayrıca sigortalı, donatan veya gemi idarecileri ya da kiracıların yaptıkları bir sözleşme ile başka bir gemiyi çekemez yahut onlara kurtarma hizmeti vere-

mez. Bu madde hükmü bir yükümlülük olduğu için önceden sigortacıların onayı alınmak ve isteyecekleri ek ücrette uyumak koşulu ile sigorta sürdürülebilir.

#### SİGORTANIN SONA ERMESİ

Tekne sigortacıları sigortalı gemi sahibinin kendilerine verdikleri bilgilere dayanarak sigorta yapmaktadırlar. Bu açıdan gemi sahibi sigortalı tüm bilgileri elinde bulundurduğu için sigortacılar göre daha elverişli durumdadırlar. Ayrıca sigortalı sigorta süresi boyunca gemisini yakından izlemektedir. Dolayısıyla sigorta sözleşmesi bağlanırken verilen bilgilerde değişiklikler olması doğal olarak sözleşmeyi etkilemektedir. İşte bu değişiklikler karşısında sigortayı sürdürmek veya sona erdirebilmek önemli bir sorundur. Aşağıdaki "Sona Erdirme" maddesi bu olguyu düzenlemektedir.

#### 5. SONA ERME

**Bu 5. Kloz, poliçede el veya daktilo ile yazılı ya da basılı olup kendisi ile uyumayan herhangi bir hükme rağmen öncelikle uygulanır.**

**Sigortacılar yazılı olarak aksini kararlaştırmadıkça, bu sigorta aşağıdaki hallerden biri olduğu anda kendiliğinden sona erer:**

Maddenin girişindeki ilk tümce dikkati çekmek üzere altı çizili olarak yazılmıştır. Çünkü bu tümce, sigorta sözleşmesinde el veya daktilo ile yazılmış ya da basılı olarak eklenmiş, kendisi ile uyuşmayan herhangi hükme karşın bu 5. maddenin öncelikle uygulanacağını hükme bağlamaktadır. Dolayısıyla dikkati çekmek gerekmiştir. Maddenin 2. tümcesi ise 5.1. ve 5.2. fıkralarında sayılan durumlarda sigortanın sona ereceğini belirlemektedir. Ancak sigortacılar yazılı olarak kabul ederlerse sigorta sürdürülebilecektir.

**5.1. Geminin sınıflama kurumunun değişmesi veya kurumdaki sınıfın değişmesi, askıya alınması, kesintiye uğraması, geri alınması ya da sona ermesi. Bununla birlikte böyle bir değişiklik, askıya alınma, kesintiye uğrama veya geri alınma, 1/10/83 tarihli Institute Time Clauses - Hulls'ın 6. Klozu'ndaki yahut geminin yürürlükteki Institute War and Strike Clauses Hulls-Time uyarınca yapılmış sigortası ile temin edilmiş zıya veya hasar sonucu meydana gelmişse, kendiliğinden sona erme işlerlik kazanmaz.**

Maddenin 1. fıkrası ilk tümcesi, maddenin girişindeki "...", bu sigorta aşağıdaki hallerden biri olduğu anda kendiliğinden sona erer." tümcesi ile birlikte ele alınırsa; geminin sınıfı

ve sınıflama kurumu ele alınmakta, sınıflama kurumunun değiştirilmesi, kurumun belirlendiği sınıfın değişmesi, askıya alınması, kesintiye uğraması, geri alınması veya sona ermesi hallerinde sigortanın kendiliğinden sona ereceğinin hükme bağlandığı anlaşılacaktır. Kısaca sınıflama kurumunun değiştirilmesi, kurumun belirlendiği sınıfın değiştirilmesi, belirlenen sınıfın askıya alınması, kesintiye uğraması veya geri alınması hallerinde sigorta kendiliğinden sona erer. Fıkra daha sonra geminin, tekne veya savaş sigortalarından birisi ile güvence altına alınmış bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu zıya veya hasara uğraması halinde bu kendiliğinden sona ermenin geçerli olmayacağı belirtilmektedir. Bu gibi durumlarda sigortalının sınıflama kurumunun yönergesi (talimatı) doğrultusunda hareket etmesi gerekmektedir.

**5.2. Bayrak veya mülkiyette iradi veya başka bir şekilde herhangi değişme, yeni idareye devir veya çıplak gemi kirası esaslı ile kiralama, geminin mülkiyetine veya kullanımına devletçe bedeli ödenerek el konması (istimval). Bununla beraber geminin mülkiyetine veya kullanıma devletçe bedeli ödenerek el konmasına (istimval) sigortalının yazılı bir uygunluğu (mutabakatı) olmadığı halde kendiliğinden sona erme, gemiye li-**

**manda ya da açık denizde el konmasından 15 gün sonra olur.**

Maddenin 2. fıkrasında da geminin bayrağının veya mülkiyetinin herhangi bir şekilde değiştirilmesi, yeni bir idareye devretme, çıplak gemi kirası ile kiralama, istimval (geminin mülkiyetine veya kullanımına devletçe bedeli ödenerek el konması) hallerinde de sigorta kendiliğinden sona erecektir. İstimvalde sigortalının rızası olmamışsa kendiliğinden sona erme 15 gün sonra olur.

## **6. YÜKÜMLÜLÜĞE UYULMAMASI**

**Yük, çalışma biçimi (trade), yer, çekme ve çekilme, kurtarma hizmeti veya sefer tarihi ile ilgili yükümlülüklere sigortalı tarafından uyulmaması halinde de haber alındıktan sonra derhal sigortacılara bildirilmesi ve teminata bir ek yapılması ve sigortacılar tarafından istenen bir ek primde anlaşma sağlanması koşulu ile sigorta devam eder.**

Geminin taşıdığı yük, çalışma biçimi yani düzgün hat (liner) ya da gelişigüzel (tramp) çalışması, çekme/çekilme, kurtarma hizmeti yahut seferin başlama tarihi ile ilgili yükümlülüklere uyulmaması hallerinde;

a) derhal sigortacılara haber vermek

b) ek prim ve koşullarda sigortacı ile anlaşma sağlanması koşullarına bağlı olarak sigortanın sürdürüleceği bu madde de hükme bağlanmaktadır. Sigortalı bu koşullara uymazsa sigorta askıya alınmış olacaktır.

## 7. TEMLİK

*Sigortalı, temlik edilmiş olması halinde temlik eden, tarafından imzalanmış, tarihli bir temlikname veya menfaatin devrine ait bildirim, poliçeye eklenmiş ve bu işlem poliçe kapsamındaki herhangi bir tazminat ya da iade ödenmeden önce yapılmış olmadıkça, sigortalının bu sigortadaki haklarının, menfaatinin veya bu sigorta uyarınca ödenebilir yahut ödenecek herhangi tutarın temliki sigortacıları bağlamaz ya da sigortacılar tarafından dikkate alınmaz.*

Sigorta poliçeleri ciro edilecek devredilebilen belgelerdir. Bu olguyu göz önüne alan sigortacılar poliçenin yeni bir donatana, gemi işleticisine veya kiracıya devredilmesini önlemek istemişler ve bu maddeyi sigorta sözleşmesine eklemişlerdir. Bu madde hükmüne göre poliçeden doğan hak ve menfaatlerin devredilebilmesi için;

- sigortacıya bir devir notu verilmesi,
- bu notun tarih koyularak si-

gortalı veya devreden tarafından imzalanması  
c) ve poliçeye eklenmesi gerekmektedir.

Böylece poliçeyi devir alan sigortalı bu poliçe ile zıya veya hasar ya da prim iadesine hak kazanır.

## 8. SİGORTALININ GÖREVİ

*Bu sigorta uyarınca tazmin edilebilir zararı önlemek veya en aza indirmek amacıyla sigortalı, onun adamları ve acentelerinin makul önlemler alması bu sigortanın bir koşuludur.*

Bu sigorta uyarınca ödenebilir bir tazminatı azaltmak, önlemek veya en aza indirmek sigortalı ve/veya adamları ve acentelerinin görevidir. Bu nedenle sigortalı ve adamlarının gerekli önlemleri alması bu maddede hükme bağlanmaktadır. Bu hükmün doğal sonucu olarak sigortalı ve adamlarının bu görevlerini yerine getirmeleri sırasında yapacakları masraflar, makul ölçüde olmak koşulu ile, sigortacı tarafından tazmin edilecektir.

## 9. İPTAL İÇİN İADE

*Eğer bu sigorta ya uyuşma ya da 5. Klotz'un işletilmesi yolu ile iptal edilirse, geminin bu sigortanın süresi içinde veya herhangi bir uzatma süresinde sigorta edilmiş veya edilmemiş rizikolardan tam*

*zıyaa uğramamış olması koşulu ile, başlamamış her ay için aylık net prim iade edilir.*

Sigorta ya tarafların anlaşmaları sonucu ya da 5. maddede sayılan hallerden biri nedeniyle iptal edilirse, gemi sigorta süresi içinde veya bunun herhangi bir uzatması sırasında tam zıyaa uğramamış olmak koşulu ile başlamamış her ay için net prim iadesi yapılacağı burada hükme bağlanmaktadır. "... aylık net prim..." ibaresiyle acente veya diğer araçlara ödenmiş olan komisyonun primden indirilerek işlememiş beher ay için iade yapılması vurgulanmaktadır.

## 10. SAVAŞ, GREV, KÖTÜ NİYETLİ HAREKETLER VE NÜKLEER TEHLİKELER ÜSTÜN (PARAMOUNT) İSTİSNASI

Klotz'un son maddesinde savaş, grev, kötü niyetli hareketler ve nükleer tehlikeler güvence kapsamı dışında bırakılmakta ve tüm Enstitü (Londra Sigortacılar Enstitüsü) klotzlarında olduğu gibi diğer maddelere göre üstünlüğü bulunmaktadır. Bir başka deyişle bu Klotz'un diğer maddelerinde bu maddedekilere benzer ve eş hüküm bulursa dahi buradaki hüküm uygulanır.

Maddenin giriş tümcesi: *"Bu sigorta hiçbir halde aşığıdaki rizikolardan biri veya*

**daha çoğunun gerçekleşmesi sonucu doğan sorumluluk, maliyet veya masrafı kapsamaz:**” diye başlamakta ve bu sigortanın, aşağıda sayılan rizikolardan herhangi biri gerçekleşse bile, hiç bir tazminat ödemeyeceğini belirtmektedir. Bu maddede istisna olarak sayılan rizikolar şunlardır:

**10.1. savaş, iç savaş, ihtilâl, ayaklanma, isyan veya bundan doğan iç kargaşalık, yaşanan bir güç tarafından veya bu güce karşı herhangi düşmanca hareket ;**

Görüleceği gibi maddenin 1. fıkrasında savaş ve buna benzeyen diğer rizikolar istisna kapsamına alınmıştır. Böylece bunlardan doğabilecek sorumluluk, masraf güvence kapsamı dışında kalmaktadır.

**10.2. zorla tutma (zabt), el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma (baratarya ve korsanlık hariç), ve bunların sonucu veya bunlara kalkışma ;**

Maddenin 2. fıkrasında zorla tutma, el koyma, tutuklama gibi rizikolar istisna edilmişlerdir. Ancak baratarya ve korsanlık rizikoları tekne sigortaları kapsamında olduğu için buradaki istisnaların dışında bırakılmıştır.

**10.3. terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya terk**

**edilmiş diğer savaş silahları ;**

Burada mayın, torpil, bomba gibi savaşta kullanılan silahlar sayılmış ve “...diğer savaş silahları...” ifadesiyle de genelleştirilerek terkedilmiş tüm savaş silahlarının neden olabileceği sorumluluk ve masraf güvence kapsamı dışında bırakılmıştır.

**10.4. grevciler, lokavt edilmiş çalışanlar veya iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerine katılan kişiler ;**

Grev, lokavt edilmiş işçiler ve iş kargaşasına karışan kişilerin neden olacağı masraflar ve sorumluluk bu 4. fıkra istisna edilmiştir.

**10.5. herhangi terörist veya politik bir güdü ile hareket eden kişi ;**

Bu fıkra teröristlerin neden olacağı olaylar sonucu doğabilecek sorumluluk ve masraf istisna edilmektedir.

**10.6. kötü niyetle veya politik güdü ile hareket eden herhangi bir kişinin, herhangi bir savaş silahını kullanmasından, patlayıcıyı patlatmasından;**

Bu 6. fıkra terörist niyeti göstermeyen ve ancak kötü niyet veya politik güdü ile hareket eden herhangi bir kişinin patlayıcı ya da silah

kullanması sonucu doğabilecek sorumluluk ve masraf güvence kapsamı dışında tutulmaktadır.

**10.7. atom veya nükleer ayırışma ve/veya bileşme ya da benzer tepkime yahut ışınetskin (radyoaktif) güç veya madde kullanılan herhangi savaş silahı.**

Maddenin son fıkrasında atom veya nükleer güç kullanılan silahların kullanılmasından doğabilecek sorumluluk ve masraf istisna edilmektedir.

Son olarak bu maddede istisna edilen rizikoların “Institute Protection and Indemnity War and Strikes Clauses Hull - Time (20/7/87)” Klotz'u ile güvence altına alınabildiğine işaret etmekte yarar vardır.

**Mehmet YAZICI**

# Yabancı Basından HABERLER

## *Kullanılmış Maddelerin İşlenerek Yeniden Kullanılır Hale Getirilmesi (Recycling) ve Bunun Sigortacılığa Etkisi*

**B**irkaç nesil öncesine kadar dünyamız sonsuz kaynaklara sahip çok büyük ve çok bereketli bir gezegen olarak bilinirdi. Uzaya gidilip dünyanın resimleri alınmaya başlanınca gerçek ortaya çıktı: Aslında dünya, insanoglunun tamamen yok edebileceği çok küçük bir gezegendir.

Modern yaşam ve onun gereksinimi olan ileri teknoloji, çöp ve artık miktarlarının süratle artmasına neden olmuştur. İnsanı ve doğayı olumsuz etkileyen çevre kirliliği artık yerel bir olay olmaktan çıkarak dünyayı bütünüyle tehdit etmektedir. Bunun yanında, ham maddelerin büyük bir çoğunluğu hızla tüketilmeye başlanmış, elde kalanlar ise sadece birkaç sene yetebilecek seviye-

dedir. Zamanımızın önde gelen ekonomistlerinden Kenneth Boulding, dünyayı, önemli miktarlarda maddenin ne yüklenilmesinin ne de boşaltılmasının mümkün olmaması nedeniyle, bir uzay aracına benzetmektedir.

Tüm bu gerçekler, sonuçta kaçınılmaz bir çözüm olarak "recycling" yani kullanılmış maddelerin işlenerek yeniden kullanılabilir hale getirilmesini zorunlu kılmıştır. "Cycling" yani bir evreden geçme işlemi, gerek doğayı gerekse ekonomiyi ilgilendiren bir konu olmakla birlikte, ham madde ve ürün alanlarını da kapsar. Nasıl ki ölü ağacın toprağından yeni bitkiler yetişiyorsa, kullanılmış sanayi ürünlerinden de yeni maddeler üretilebilir. Böylece hem ham madde re-

zervleri gelecek nesillere saklanmış, hem de bugünün sanayi artıkları sorunu çözümlenmiş olur.

"Recycling" özellikle mal sigortacılarını olumlu etkileyecek, bu işlem için gerekli yeni alanların tesisi, çevreyi ilgilendiren yeni teknolojiler ve henüz kurulma aşamasındaki "recycling"e yapılacak büyük mali yatırımlar sigortacılar için çok ilginç yeni faaliyet alanları yaratacaktır.

"Recycling", öncelikle artıkların, çöplerin toplanması, ayrılması, çeşitlendirilmesi ve yeniden işlenmeye hazırlanması gibi bir dizi ulusal boyutta değerlendirilmesi gereken safhaları içermektedir. Bunları yapacak tesisler genellikle küçüktür, ancak bu işlemler büyük alanları gerektirmektedir.

Bunlar otomasyon derecesine göre basit depolama alanlarından oldukça pahalı mekanik ve elektronik parçalardan oluşan sofistike birimleri içeren komplekslere kadar değişebilmektedir. Bugün artık "recycling" için, plastik üretilen kimyevi, termal artıklarını yeniden kullanılabilir hale getiren enkarnasyon alanları gibi, büyük fabrikalar kurulmaktadır. Bunlar belirli bir bölgeden toplanan artıkların tek bir merkezde işlenmesini sağlarlar. Büyük yatırım gereksinimleri nedeniyle büyük de hasar potansiyeline sahiptirler ve sigorta teminatı bunlar için kaçınılmazdır.

Sigorta şartları her fabrikanın yaptığı işe göre tesbit edilmekte ve dolayısıyla her yeni kurulan fabrika için özel şartlar ortaya çıkmaktadır. Bu konuda bir genelleme kesinlikle söz konusu değildir.

Bugünlerde, kağıt, cam ve metal fabrikaları gibi "recycling" işlerine entegre olan fabrikalar öncelikli işleri imalat olsa dahi "recycling fabrikası" olarak sınıflandırılmaktadır. Bu alanlarda bulunan makinalardan kaynaklanan "exposure" dikkate alındığında, kullanılan hammaddenin eski veya yeni oluşu pek de önemli olmamakta, bu nedenle de sigorta konusunda geleneksel fabrikalardan çok az bir farklılık arz ettikleri görülmektedir. Sadece eski maddeleri işlemek üzere değiştirilmiş veya genişletilmiş alanların si-

gorta gereksinimi değişmektedir.

Bu konuda en sık rastlanan örnek, plastik üreten sanayi kuruluşlarında depolanan çok miktardaki eski lastikler ile plastik artıkları olmaktadır.

Bu depolardaki yanma olasılığının çok yüksek oluşu, riziko tesbiti ve hasar önleme çalışmalarında ve özellikle de sigorta teminatı verilirken dikkate alınması gereken en önemli konulardır.

"Recycling", ekonomik açıdan önem kazandıkça, sigortaya talep de her zaman o nispette artacaktır.

Hasar olasılığı aşağıdaki gelişmelerden etkilenmektedir:

- Küçük ve dağınık çöp yığınları ile bunların ayırım istasyonları her geçen gün artmaya devam etmektedir. Eskiden elle yapılan işlerin büyük bir çoğunluğu artık otomatik olarak yapıldığı için değerler de önemli ölçüde büyümektedir. Bu tip alanlar, özellikle, içerdikleri maddeler büyük miktarlara ulaştığında, seri hasarlardan da etkilenmektedir.

- Maliyetleri düşürmek ve çevre üzerindeki olumsuz etkileri azaltmak ihtimalleri göz önüne alınacak olursa, birkaç üniteden oluşan "recycling" için büyük fabrikalar tesis etme temayülü her zaman vardır.

- "Recycling" konusundaki prosesler devamlı olarak bir gelişme ve ilerleme içindedir. Detaylara ait çalışmalara ilâ-

veten olayın tümünü ilgilendiren laboratuvar safhasını takiben öncelikle küçük pilot alanlarda test edilen yeni çalışmalar yapılmaktadır. Pilot alanlara geçiş ve nihai olarak da endüstriyel boyutta uygulama (proje ve imalat safhalarındaki hatalar gibi) ilk kez ortaya çıkacak (prototip) rizikoları doğuracaktır.

## ANA RİZİKOLAR

Birçok durumda, yukarıda bahsedilen "recycling" alanlarındaki tehlikelerin geleneksel imalat alanlarındakilerden farkı yoktur. Sonuçta, yangın, üçüncü şahıs sorumluluğu ve mühendislik dallarında uygulanmakta olan genel kıstaslar (istenilen teminat türüne göre) rizikoların tesbitinde esas olarak alınır.

"Recycling" alanlarının sigortalanmasında dikkat edilmesi gereken rizikolar;

- 1) yangın ve infilâk,
- 2) kâr kaybı,
- 3) prototip rizikolar,
- 4) kasıtlı zararlar,
- 5) çevre tahribatı,
- 6) bedeni zararlar

olmaktadır.

**1) Yangın ve İnfilâk** konusunda;  
- Eski, kullanılmış maddeler ile proses halindeki maddelerin miktar ve enerji yoğunluklarına,  
- Bazı alanlardaki proseslerin yarattığı yüksek ısı ve yüksek basınçtan kaynaklanan tipik

tehlikelere,

- "Recycling" alanlarındaki değerler ve bunların bütün olarak oluşturdukları yoğunluğa dikkat etmek gereklidir.

Özellikle plastik, lastik, kağıt ve bu gibi yanıcı özelliğe sahip artık maddelerin büyük miktarda bir arada bulundukları alanlar ile kompozisyonları ve kirlilik derece ve şekilleri tam anlamıyla bilinmeyen maddelerin bulunduğu alanlarda çok büyük gelir kaybı yaratabilecek muhtemel yangınlar gözden uzak tutulmamalıdır.

Akıcı gaz artırma fabrikaları da, gaz kanalları cidarının yanıcı özelliği nedeniyle montaj sırasında çok çabuk yangın çıkabileceği için önemli bir yangın tehlikesi oluştururlar.

**2) Kâr Kaybı** rizikolarının belirlenmesinde, hasar olasılığıyla beraber faaliyetlerin durma sıklığı ve süreleri dikkate alınmalıdır. "Recycling" alanlarında daima yüklü miktarlarda artık maddelerin bulunduğu ve bunların oluşturacağı kâr kaybı özellikle akılda tutulmalıdır. Ancak, ürünlerin satışından elde edilecek kârın pek önemli miktarda olmadığı sık sık rastlanan bir durumdur.

**3) Tüm yeni ürün ve uygulamalarda olduğu gibi, yeni "recycling" alanları deneyim eksikliği ve hasar eksperiyansının olmaması nedeniyle ilk kez karşılaşılan (Prototip) bir rizikoyla karşı karşıyadırlar.**

Bu durum, gerek yeni teknolojiler uygulanmaya başlandığında, gerekse yeni büyük bir ürün türüne geçildiğinde ortaya çıkar. Bu gibi hallerde sigortacının önemle, büyük bir dikkatle üzerinde durması gereken husus, ürün ve işletme hataları olmaktadır. Ancak birden fazla "recycling" fabrikalarının belirli bir süre faaliyet göstermeleri halinde, yani bir deneyim söz konusu olması halinde, imalatçı bu hataları asgariye indirme şansına sahip olabilir ve böylece sigortacı hasar olasılığı konusunda daha gerçekçi bir tahminde bulunabilir. Ayrıca, benzer rizikolar yeterli miktarda erişmeden sigortacının iyi dengelenmiş bir portföy tesisine olanak yoktur.

**4) Kasıtlı Zarar**, önleyici tedbirlerin kapsam ve ölçüleri esas alınmak suretiyle tesbit edilmeli ve herşeyden önce, söz konusu "recycling" fabrikasının özellik arzeden tipine ve sosyal açıdan kabul görüp görmediğine dikkat edilmelidir.

Gürültü, kötü koku, trafik, pislikler vb. çevreye verilecek sıkıntılar nedeniyle olası saldırılar karşısında fabrikanın "exposure"ını sadece eldeki maddi bilgilerle tesbit etmek mümkün değildir. Sosyal çevre tarafından kabul görmeme gerek gerçek gerekse kuşkulu çevre olaylarından kaynaklanır. Dahası, saldırıların çoğu teknolojiye bakılmaksızın her

türden büyük projeleri hedef alabilmektedir.

Bununla beraber, "recycling" fabrikalarının bu konuda özellikle ekspozite oldukları muhakkaktır; zira, çöp ve artıkların doğru kullanımı ve bunların bertarafı konusundaki çetireli görüşler bunları sosyal çevrenin odak konusu yapmıştır.

Her bir sigorta konusu ilgili ülkedeki politik görüşler ve dengeler doğrultusunda ve sigortalanacak olan "recycling" fabrikasının tipi esas alınmak suretiyle değerlendirilir.

**5) Çevrenin Tahrip Edilmesi** olasılığı "recycling" fabrikaları konusunda özel bir yere sahiptir; zira bunlar, değişik, bazen bilinmeyen, bazen de münakaşa konusu yapılabilecek türden hasar olasılığına sahip fabrikalardır. Çevre sorumluluğu konusundaki sorunlar çoğu kez yalın teknolojik görüşlerden daha önemlidir, yani yürürlükteki ya da askıdaki mahkeme kararları bu konuda büyük önem taşır.

**6) Olası Bedeni Zararlar**, terakibi bilinmeyen artık maddelerin elle ayrılması işleminde çalışan personelin maruz kalabileceği, sivri uçlu maddelerden veya zehirli gaz yutmak suretiyle yaralanmalar gibi olaylardan kaynaklanmaktadır.

**Munich Re  
Recycling Yayını, 1996**

## *Sigorta Şirketleri Sahte Hasarları Önlemeye Çalışmakta*

**A**merika Birleşik Devletleri sigorta endüstrisi her yıl sahtekârlık nedeniyle milyarlarca dolarlık bir kayba uğramaktadır. Oldukça iyimser tahminlere göre sadece mal ve kaza sigortalarında yapılan sahtekârlık 20 milyar Sterlin'e ulaşmaktadır ve bu miktar, 1994 yılında her iki branş itibariyle ödenen toplam hasarın %10'una tekabül etmektedir.

Miktarın ne olduğu bir tarafa, sahtekârlık dolayısıyla giderek artmakta olan bu fatura sonuçta poliçe sahipleri ve vergi mükellefleri tarafından ödenmektedir. Sahte hasarlar sigorta şirketlerini olumsuz şekilde etkilemekte ve şirketler, sigortalıların ödedikleri primleri artırmak zorunda kalmaktadırlar. Sigorta ile ilgili suçları önleme politikaları nedeniyle sağlık ve işçi tazminatı maliyetleri ve sigorta primlerindeki artışlar vatandaşların ekonomik güçlerini bir hayli zorlamaktadır. Bir çalışmaya göre orta seviyede bir Amerikan ailesinin yılda yapmış olduğu sigorta harcaması 1.700 Dolardır ve bunun 200 Doları, sahtekârlık dolayısıyla artan maliyetleri karşılamak için sigorta şirketleri tarafından kulanılmaktadır.

Sahtekârlığın sigorta fiyatlarını artırdığı ve bu durumun sigorta şirketlerinin uygun fiyatlarla poliçe satmasını zorlaştırdığı açıktır. Piyasa, sigorta şirketlerinden, sahtekârlığı ve poliçe sahipleri üzerindeki ekonomik etkilerini azaltabilecek programlar geliştirmesini beklemeye başlamıştır. Kaliforniya, New Jersey ve Kentucky eyaletleri, sigorta şirketlerinin sahtekârlığa karşı özel soruşturma birimleri kurmalarını zorunluluk haline getirmeye başlamışlardır. Bu üç eyaletin dışında, bir çok eyaletin de aynı politikayı izlemeleri beklenmektedir ki, bazı eyaletler halkın, sahtekârlık dolayısıyla artan maliyetlere karşı olan endişesine cevap olmak üzere şu sıralarda yasal düzenlemelerde bulunmaktadırlar.

Ulusal Sigorta Suçları Bürosu (NICB), Gallup Örgütünü, sigorta sahtekârlığına karşı tüketicinin davranışları konulu bir çalışma yapmak üzere görevlendirmiştir. Bu çalışmaya göre, ankete katılan %90'dan fazla Amerikan vatandaşı, sigorta sahtekârlığını önleme çabalarının neden olduğu maddî külfetin sigorta endüstrisi tarafından karşılanmasını istemektedir ve sigorta şirketlerini, Birleşik Devletler Hükümeti'ne ait

resmi kuruluşların da dahil olduğu ankette listenin en başına koymaktadır.

Amerikan halkı, sigorta sahtekârlığına karşı mücadele kapsamında alınan en son tedbirler hakkında artık yavaş yavaş bilgi sahibi olmak zorundadır. Birleşik Devletler sigorta endüstrisi, mal ve kaza branşlarında yapılan sahtekârlığa karşı bir kaç cephede mücadele etmektedir ve geçtiğimiz üç yıllık dönemde bu mücadelenin kapsamını genişleten önemli adımlar atmıştır.

1992 yılında mal ve kaza sigortacıları, sigorta sahtekârlığına karşı mücadele etmek üzere bir araya gelerek, kâr amacı gütmeyen bir kuruluş olan Ulusal Sigorta Suçları Bürosu'nu (NICB) kurmuştur. O tarihten bugüne kadar NICB, olumlu sonuçlarını yeni yeni vermeye başlayan, ülkedeki tüm sigorta suçlarına yönelik amansız mücadelesini başlatmıştır.

Sahte sigorta hasarlarıyla mücadelenin ilk yılında, sigorta suçları hakkında uzman ve tecrübeli kişilerden oluşturulan ekip, kanun uygulayıcısı resmî görevlilerle çok yakın çalışması nedeniyle bu suçları işlemiş kişileri sürekli takip altında tutabilmiş ve bir çok kişiyi köşeye sıkıştırabilmiştir. Sadece



üç yıl içerisinde, NICB'nin yardımı ile ülke çapında incelenen yüzlerce dosya kapsamında sigorta suçlularına karşı dava konusu olabilecek 12.000 olay tesbit edilebilmiştir.

NICB'nin elemanları, sigorta şirketlerinin müfettişleriyle ortak çalışma içerisinde bulunmaları nedeniyle önemli hasarlar hakkında bilgi vermekte, sigorta hasarlarında ilgili prosedürün anlaşılmasını sağlayacak yardımlar yapmakta ve bu sayede, kanunu uygulamak durumunda olan resmî kişiler araba kazaları gibi ayarlanmış sahte hasarları ortaya çıkarabilecek tecrübeye sahip olmaktadır. Bu sahte kaza senaryolarında, bir menfaat karşılığında ayarlanmış doktorlar ve insanları bu tip düzmece olaylarda yer alması için ikna etmeye uğraşan avukatlar da yer almaktadır. Son dokuz ay içerisinde NICB yardımıyla yürütülen incelemeler sonucunda 500 kişi sahtekârlık suçu nedeniyle tutuklanmış, 25 milyon Dolar tutarında sahte hasar tespit edilmiştir.

Giderek daha fazla sayıda sigorta şirketi kendi özel inceleme birimlerini (SIU) veya departmanlarını oluşturarak sahte sigorta hasarlarına karşı mücadelede katılmaktadır. Sigorta Araştırma Konseyi'nin yapmış olduğu bir araştırmaya göre son 10 yılda hasarları inceleme departmanı veya birimlerinin sayısında %15'lik bir artış meydana gelmiştir ve

halihazırda toplam sigorta şirketlerinin %70'inden fazlasında sahte hasarları inceleme işiyle meşgul bir dahili birim bulunmaktadır.

Konunun ayrıntısına inildiğinde, bu departman veya birimlerin temsil ettikleri sigorta şirketlerinin kaynaklarını korudukları görülmektedir. Örneğin şirket içi bir inceleme departmanı, bir yılda sahte olduğundan kuşkuandığı hasarlarla ilgili yapmış olduğu çalışmalar neticesinde 120 milyon Dolar tutarında hasarı reddettiğini belirtmiştir. Potansiyel olarak, bu departmanlar bir yerde kendi masraflarını karşılayabilmektedirler. Az sayıda sigorta şirketi ise, bu departmanlarda istihdam ettiği personel başına harcamış oldukları her 1 Dolar karşılığında 10 Dolar tasarruf ettiklerini ileri sürmektedirler.

İnceleme departmanlarının ortaya çıkışı, bu departmanlarda çalışacak kişilerin eğitilmesi için özel programlara bir talep ortaya çıkarmıştır. Bu talebi karşılamak üzere NICB, 18 aydan daha az tecrübesi olan elemanların eğitim göreceği bir Akademi kurmuştur. Bu Akademi'de verilen eğitim özellikle işçi tazminatı, kaza ve mal sigortalarında sahtekârlığı önleyecek kursları kapsamaktadır. Bu tarihe kadar 500' den fazla öğrenci bu kurstan mezun olmuş ve sigortacılıkta sahtekârlığa karşı mücadelede katılmışlardır.

Eğitimin yoğunlaşmasıyla birlikte hasarları inceleme departmanlarında çalışan elemanlar, sahte hasarları tespit etme konusundaki yeteneklerini her geçen gün daha da geliştirmektedirler. Örneğin 1994 yılı içerisinde uzmanlar 48.000 sigorta hasarını kuşku bulmuşlar ve bu hasarları incelemek üzere NICB kuruluşuna havale etmişlerdir. 1996 yılının ilk altı ayında ise 11.000'den fazla hasar aynı nedenle bu kuruluşa gönderilmiştir. Hasarlarla ilgili bilgi alışverişi, sahte sigorta hasarlarının önlenmesinde en etkili yöntem olarak değerlendirilebilir.

Yaklaşık 1.000 kadar sigorta şirketi, kuşku buldukları sigorta hasarlarını NICB kuruluşuna havale etmektedir. Bu hasarlarla ilgili veriler, NICB'nin bilgi bankasından karşılıklı olarak kontrol edilmekte, şüpheli hasar dosyasındaki verilerle bilgi bankasının verileri uyduğu takdirde söz konusu hasarla ilgili bilgiler bu konuda en fazla yardımı dükunabilecek sigorta şirketine gönderilmektedir. Bu işlemler, aynı hasar dolayısıyla birden fazla sigorta şirketini dolandırmayı amaçlayan sahtekârların ortaya çıkarılmasına yardımcı olmaktadır.

Sahte sigorta hasarlarının ortaya çıkarılması, sayısı giderek artmakta olan hasarlarla uğraşmak durumunda olan kişiler için oldukça zor bir iş olduğundan, Amerika'da son

zamanlarda meydana gelen bir dizi doğal felâket sonrasında artık daha fazla sayıda sigorta şirketi hasarları elektronik ortamda NICB'ye havale etmekte, hasar temsilcileri ise NICB'nin kurmuş olduğu On-Line Bilgi Hizmetleri Sistemi vasıtasıyla en hızlı şekilde gerekli bilgiye ulaşabilmektedir.

Şu anda yaklaşık 200 sigorta şirketi, hasarlı araçla ilgili kapsamlı bilgiyi tek bir kaynaktan sağlayan bu sisteme girebilmektedir. Her gün 7.000 inceleme departmanı ve hasar temsilcisi sistemle iletişim halindedir. Sisteme bilgi göndermek ve bilgi almak bir gün içerisinde her an mümkün olmakta, üye sigorta şirketleri, şüpheli hasarlarla ilgili yaptıkları incelemelerde ve verecekleri kararlarda kendilerine yardımcı olacak değerli bilgilere rahatlıkla ulaşabilmektedirler.

On-Line Sistemi, üye kişi ve kuruluşlara, hasarla ilgili daha fazla bilgi alabilmek amacıyla milyonlarca kaydı araştırma imkânını sağlamaktadır. NICB sistemi; ilgili kişinin adı, telefon numarası, adresi, araba plaka numarası, sosyal güvenlik numarası ve diğer bilgiler girildiği anda bu bilgileri taramaktadır. Sistem daha sonra, örneğin girilen adresin aslında bir posta kutusu olduğu veya 1994 Camaro marka arabasının gerçekte bir 1989 model Ford Escort olduğu şeklinde bir rapor vermektedir. Sadece bu yılın Haziran ayında sistem

110.000 bilgi talebine cevap vermiştir.

Sisteme giriş hızlı ve yeterli olduğu sürece bilgi almak için ilgili kaynakları incelemek, hasarı değerlendirmede önemli bir adım olmaktadır. Bazı şirketler, hasar işleminde şirket içerisinde kendi Data Bank'larını geliştirmişlerdir. Bu da her sigorta şirketi için yeni hasarları kendi kayıtlarındaki hasarlarla karşılaştırma imkânını sağlamaktadır.

Yine bazı sigorta şirketleri, kendi bilgi bankalarına, hasar kayda geçirildiği sırada muhtemel sahte bilgileri tanımlayabilecek software programları dahil etmektedirler. Bu programlar, sigorta şirketleri tarafından tespit edilmiş herhangi bir sahtekârlığı belirlediği anda uyarı vermekte, şüpheli hasarlarda sürekli tekrar eden emsal olaylara karşı karşılıklı kontrol imkânı sağlayarak hasar incelemesini kolaylaştırmaktadır.

Bu programlar aslında, daha çok underwriting amaçlı olarak ve zamandan tasarruf amacıyla senelerdir kullanılmaktadır. Ancak, programların sahte hasarların tespit edilmesinde etkili olduğu anlaşıldıktan sonra NICB bunu kendi programları için değerlendirmeye almıştır.

NICB, sorunlu hasarlarla yoğun bir şekilde meşgul olduğu için sahtekârlığa karşı genel modeller geliştirebilmiştir. Bu modellerden yararlanmak üze-

re bir sistem geliştirildiği takdirde bu, sahtekârlığın ortaya çıkarılmasında çok önemli bir potansiyele sahip ve ayrıca, endüstride kullanılan en büyük sistem olacaktır.

Halihazırda kullanılmakta olan bu tür sistemler, hasar konusunda çok iyi eğitilmiş elemanlar sayesinde önemli başarılar kaydedebilmiştir. Bu durum, sistem sayesinde ortaya çıkarılan sahte hasarların zamanla daha da artacağını göstermektedir.

Sigortacılıkta sahte hasarların kontrolü işlemi daha iyi hale getirilebilir ancak, yetenekli elemanlar ve çok iyi geliştirilmiş sistem dolayısıyla şu anda dahi yeterli bir temel oluşturulabilmiştir. Mal ve kaza sigorta şirketleri, hangi şartlar altında olursa olsun, sahtekârlığa karşı mücadele edebilmekte ve bu konuda mesafe almaktadırlar.

Sahtekârlığın ortaya çıkarılması için yapılan işlemlerin tüm hasar süreci içerisinde çok önemli bir adım olması umut edilmektedir. Sahte hasarlar daha fazla yakalandıkça maliyetlerin bu duruma ne kadar bağlı olduğu görülecek ve sigorta şirketleri, müşterilerine, muhtemelen daha uygun şartlarda hizmet sunabileceklerdir. Bu da, sigorta şirketleri ve dürüst sigortalılar için memnuniyet verici bir gelişmedir.

**GLOBAL REINSURANCE**

## 1996 Yılında Meydana Gelen ve 25.000.000.000 TL'nı Aşan Hasarlar

<u>Brans</u>	<u>Hasar Tarihi</u>	<u>Riziko Adı ve Yeri</u>	<u>Ödenen + Muallâk % 100 Hasar (TL)</u>	
Yangın	01.01.1996	Muğla ve Civarı (Seylap)	67.162.911.288	
	01.01.1996	Marmaris ve Civarı (Seylap)	43.892.671.000	
	02.01.1996	Tüpraş Aliağa-İzmir	64.969.976.600	
	07.02.1996	Marmaris-Antalya (Seylap)	70.755.916.380	
	25.02.1996	FMC Nurol Savunma San.-Ankara	1.733.024.655.000	
	29.05.1996	Demirci Plastik San.-İstanbul	42.815.022.500	
	01.06.1996	Renk Oluklu Kutu A.Ş.-İstanbul	259.196.780.575	
	03.06.1996	Akbal Ecza Deposu-Diyarbakır	27.852.950.000	
	12.06.1996	Boya Basma San.-Denizli	38.000.000.000	
	16.07.1996	Turan Kağıtçılık San.ve Tic.A.Ş.-Eskişehir	37.820.617.000	
	28.07.1996	Bağ Yağları San.ve Tic.A.Ş.-İzmir	29.870.922.721	
	09.08.1996	İstanbul ve Civarı (Seylap)	402.080.966.953	
	09.08.1996	İstanbul ve Civarı (Seylap)	35.876.604.000	
	19.08.1996	Inchcape Retrans Uluslararası		
		Dağıtım A.Ş. Kocaeli (Dahili Su)	100.000.000.000	
	07.09.1996	İstanbul ve Civarı (Seylap)	60.000.000.000	
	12.09.1996	İGSAŞ Gübre-Kocaeli	48.850.000.000	
	17.09.1996	Elektropak Elektronik San.A.Ş.-İstanbul	114.150.200.000	
	19.10.1996	Vizon Sentetik Kürk San.-İstanbul	29.760.625.000	
	27.10.1996	Koroza Ambalaj San.ve Tic.A.Ş.-İstanbul	63.130.000.000	
	05.11.1996	Mustafa Kayı İşhanı-İstanbul	43.000.000.000	
	06.11.1996	Çelik Tekstil Ürünleri San.Ltd.Şti-İstanbul	30.000.000.000	
	07.11.1996	Meydanlar Fındık San.- Sakarya	30.000.000.000	
	17.11.1996	ALMET Alüminyum-Kocaeli	50.087.500.000	
	04.12.1996	İstanbul-Kocaeli Civarı (Seylap)	69.979.210.859	
	Nakliyat	08.02.1996	Sibel-S (TK) K.Oturma	73.366.500.000
		09.02.1996	Fosforik Asit (E) Batma	112.006.401.560
		13.02.1996	Meryem Ana (TK) Mak.Hasarı	33.151.134.283
		26.02.1996	Elektronik Cihaz (E) İnfilâk	110.320.000.000
		24.03.1996	Sağbaş-III (TK) A.Mak.Hasarı	37.589.524.114
		05.04.1996	Endo Star (TK) K.Oturma	114.287.985.420
		21.04.1996	Selçuk-K (TK) Mak.Hasarı	27.169.314.734
11.06.1996		Tamanlar-II (TK) Batma	40.000.000.000	
17.07.1996		Simge (TK) A.Mak.Hasarı	70.048.499.986	
01.11.1996		Trafik Üçgeni (E) Yangın	55.200.000.000	
02.12.1996		Sarayköy (E+TK) Yangın	95.204.173.000	
Kaza	26.02.1996	T.C.Ziraat Bankası-İstanbul (Hırsızlık)	34.960.925.000	
	09.04.1996	Pandaş Yapı Koop.-İstanbul (CAR)	26.541.210.000	
	26.05.1996	Oneysan Oney Kaplama Ağaç San.Tic.A.Ş.- Bolu (EAR)	29.168.198.052	
	20.07.1996	Gerede-Düzce Otoyol İnşaatı-Bolu (CAR)	US\$ 2.313.850 (*)	
	15.11.1996	Çolakoğlu Metalurji-Kocaeli (EAR)	40.000.000.000 (*)	

(\*) 31.12.1996 tarihi itibariyle sadece muallâk hasar tutarları olup herhangi bir ödeme yapılmamıştır.