

Millî Reasürans T.A.Ş.  
adına sahibi  
**CAHİT NÖMER**

İnceleme Kurulu  
BASKAN  
**TOYGUN DAĞLIER**  
ÜYE

**BARBAROS YALCIN**  
ÜYE

**CANDAN EYREN**  
ÜYE

**HÜSEYİN 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

3 ayda bir yayınlanır.

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

## İÇİNDEKİLER

01.11.1995 Tarihli Institute Time Clauses Hulls ve Getirdiği Değişiklikler .....	4
İstanbul Sel Hasarı.....	16
Uluslararası Reasüransa Olan Talebi Etkileyen Faktörler ve Dünya Reasürans Piyasaları .....	19
Yabancı Basından Haberler .....	26

## Reasürör Gözüyle

Tekne sigortalarında kullanılan İngiliz Enstitü Klozları, tüm dünyada kabul görmüş evrensel nitelikte bir teminattır. 01.10.1983 tarihinden itibaren yürürlükte olan bu kloz takımının, aradan geçen zaman içerisinde yaşanan bazı tecrübeler nedeniyle bir çok yönden eksik ve yetersiz kaldığı görülmüş ve İngiliz tekne sigortacıları tarafından değiştirilmesi gerektiğine karar verilmiştir. 01.11.1995 tarihinden itibaren yürürlüğe giren yeni kloz takımının getirmiş olduğu değişiklikler ve yenilikleri içeren ve özellikle tekne branşında çalışanlar için son derece yararlı olacağına inandığımız bir çalışma Sayın Mehmet Yazıcı tarafından hazırlanmıştır.

Temmuz ayı içerisinde İstanbul'da meydana gelen aşırı yağışlar, bilindiği üzere Türk sigortacılık tarihinin en büyük sel hasarına yol açmış ve sigorta şirketleri önemli miktarlarda tazminat ödemek durumunda kalmışlardır. 1987 yılından bu yana İstanbul'da sık sık yaşanmakta olan sel hasarları artık sadece Türk sigorta şirketleri için değil, yabancı reasürörler için de önemli bir sorun olmaktadır ve köklü önlemler alınmadığı takdirde önümüzdeki yıllarda Türk sigortacılık sektörü için daha büyük problemler doğuracaktır. Şirketimiz Hasar Denetleme Servisi tarafından hazırlanmış olan ve 1987 yılından beri İstanbul'da meydana gelmiş olan sel hasarlarını her yönüyle inceleyen ayrıntılı bir çalışma bir reasürör şirket hizmeti olarak ayrıca sektörümüze sunulmaktadır. Okuyucularımıza yararlı olacağı düşüncesiyle Reasürör Dergisi kapsamında da bu çalışmanın kısa bir özetine yer verilmiştir.

Sigortacılık hizmetinin "olmazsa olmaz" nitelikte bir parçası olan reasürans, bütün mal ve hizmetler gibi kendine ait piyasalarda alınıp satılmaktadır ve bu hizmetin de talebini etkileyen bazı etkenler söz konusudur. Dergimizin bu sayısında, özellikle reasürans branşında çalışmakta olan kişiler açısından faydalı olabileceği düşüncesiyle, dünyanın önde gelen reasürans piyasaları ile ilgili çok genel bilgilerin verildiği ve bu piyasalarda reasürans hizmetine olan talebi etkileyen faktörlerin incelendiği bir çalışmaya da yer verilmiştir.

Sigortacılık sektörünün en önemli maliyet unsurlarından biri hasar ödemeleridir ve bu maliyet unsuru, uydurulmuş ve sahte hasarlar dolayısıyla gereksiz bir şekilde artmakta, nihayetinde, sigorta hizmetinden iyiniyetiyle ve dürüstçe yararlanmak isteyen poliçe sahipleri ve ülke ekonomisi zarar görmektedir. Bu durum, farklı oranlarda da olsa, az gelişmiş ya da gelişmiş dünyanın bütün ülkelerinde aynıdır ve her ülke, sahte hasarları en aza indirebilmek için bazı önlemler almaktadır. Sigortacılık sektörünün oldukça eski olduğu, gelişmiş bir ülke olan İngiltere'de de bu konuda gözardı edilemeyecek sorunlar yaşanmaktadır ve İngiliz sigortacıları, sigortacılık hizmetinin kötü niyetli insanları zengin etmesini önleyecek etkili tedbirler almaya çalışmaktadırlar. Sigortacılıkta sahte hasarlarla ilgili olarak Yabancı Basından Haberler Bölümünde sektörümüz için de ilginç olabilecek bir yazı yer almaktadır.

## ***01.11.1995 Tarihli Institute Time Clauses Hulls ve Getirdiği Değişiklikler***

**G**ünümüzde artık kullanılmayan, bir başka deyişle tarih olmuş Lloyds SG Policy, 1795 yılında kullanıma sunulduğunda, hem yük ve hem de tekne sigortalarının yapılabilmesi işlevine sahipti. Ancak, deniz ticaretinin gelişmesi, gemilerin hacminin büyümesi, buhar gücünün gemilere uygulanması sonucu yelkenli teknelerin kullanımdan kaldırılması, buharlı gemilerin kendilerine has özellikleri, Lloyd's SG Policy'nin özellikle kazan ve makinalarda oluşan bazı rizikolar bakımından yetersiz kalması sonucunu doğurmuş ve bunları gidermek üzere de sigorta poliçelerine yeni klozlar ekleme yoluna gidilmiştir. Sorunların Lloyd's SG Policy'ne kloz eklemek yolu ile çözümlenmesine rağmen, kullanılan klozların değişik basımı (version) bir başka ifade ile, standart olmamaları, uygulamada sorun yaratmaktaydı. İşte bu duruma bir çözüm bulmak ve piyasada birliği sağlamak üzere 1883 yılında başlayan çalışmalar 1884 yılında tamamlanmış ve 1888 yılında da Institute Time Clauses kullanıma sunulmuştu. Kullanılmaya başlandığı yıllarda oldukça

sık değişikliğe uğrayan Institute Time Clauses'da 2.Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde 1952, 1959, 1969 ve 1970 yıllarında düzenlemeler yapılmış, Lloyd's SG Policy'nin kullanımdan kaldırılması ile en son 1983 yılında yeniden düzenlenmiş ve 1.10.1983 tarihli basımı (version) yayınlanmıştı. Bu kez aşağıda belirtilen nedenler dolayısıyla Kloz yeniden gözden geçirilerek 1.11.1995 basımı kullanıma sunulmuştur. Bu yazıda Kloz'un 1.10.1983 basımı ile 1.11.1995 basımı karşılaştırılarak aralarındaki farklılıklar belirtilecektir.

Lloyd's SG Policy'nin yerini alan Mar Policy'nin değişik bir anlayışla düzenlenmiş olması, dolayısıyla poliçe üzerinde sadece, sigortalının adı, sigorta edilen şey ve sigorta süresi gibi bilgilerin yazılması, buna karşın güvence verilen ve istisna edilen rizikolar, sigortalının yükümlülükleri ve sigortacının görevleri, tazminat talebi gibi konularda herhangi bir hüküm içermemesi, Institute Time Clauses'ın yeniden kaleme alınmasını ve içerdiği klozların bir sıraya konulmasını gündeme getirmişti. Kısa bir deyişle, Lloyd's SG Policy'nin

üzerindeki klozların Institute Time Clauses'a aktarılması gerekmektedir. Anlaşılacağı gibi 1.10.1983 tarihli basımında yapılan düzenlemeye Mar Policy'nin biçim ve içeriği neden olmuştu. Bu kez 1983 yılından bu yana uluslararası anlaşmalarda yapılan değişiklikler ve denizcilikteki önemli gelişmeler, tekne sigortaları ve onunla ilgili Institute Time Clauses'da da yeni düzenlemelerin yapılmasını gerektirmiştir.

### **Yasal Değişiklikler**

1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Anlaşması "The International Salvage Convention of 1989" ile kurtarıcılara, kurtarma işlemleri sırasında olabilecek çevre kirlenmesi için önlem alınması zorunluluğu getirilmiştir. Sözü edilen uluslararası anlaşma 1.1.1995 tarihinde İngiltere tarafından kabul edilip iç hukuk kuralı haline getirilince, kurtarıcılarının yüklendiği bu zorunlu görev nedeniyle, Kloz'un kurtarma/yardım ve müşterek avarya rizikoları bakımından gözden geçirilmesi gerekmiştir. Öte yandan müşterek avarya hakkındaki York/Antwerp

Kuralları da 1994 yılında gözden geçirilerek yeni basımı kullanıma sunulmuştu. Bu durumda, 1983 tarihli Kloz'da 1974 tarihli York/Antwerp Kurallarına gönderme yapıldığı için, taşıma sözleşmelerinde 1994 tarihli kuralların uygulanmasını kabul eden donatanlar bakımından, uygulama ile tekne sigortaları arasında bir farklılık ortaya çıkmıştı. Bu farklılığın da düzeltilmesi gerekmekteydi.

deki bu gelişmeler şöyledir :

**1.** Kendi gemilerine sahip ve onları işleten geleneksel denizcilik şirketleri gittikçe azalmış ve yerine başkalarının sahip olduğu gemileri işleten gemi işletme şirketleri (ship management comp.) kurulmuş ve çalışmaya başlamışlardır. Bu değişim gemilere gösterilen özenin azalması yönünde olmuş ve dolayısıyla Kloz'da da bazı değişikliklerin yapılması gerekmiştir.

çelikten yapılmasının tam zıya kısmen artırmış olduğu gözlenmiş ve Sınıflama Klozu yeni basıma eklenmiştir.

**4.** Gemilerde yetersiz bakım gözlenmiş ve önlem alınması gereği duyulmuştur.

**5.** Donatan ve gemi işleticilerinin gemilerle uydular aracılığı ile yeterli ve çok yakın iletişim kurması sonucu Kloz'daki bazı maddelerin yeniden kaleme alınması gerekmiştir.



## Deniz Ticaretindeki Gelişmeler

1980'li yıllardan bu yana geçen süre içinde deniz ticaretinde ve gemicilikte olan gelişmeler, bunların deniz sigortalarına yansımaları ve ortaya çıkan sorunlar nedeniyle de 1983 tarihli Kloz'da değişiklikler yapılması gerekli olmuştu. Deniz ticaretin-

**2.** 80'li yıllardan bu yana kolay bayrak kullanımı yaygınlaşmış, bunun da tayfa, gemi ve yükün güvenliğini azalttığı, deniz ve çevresine verilen zararları artırdığı gözlenmiştir. Dolayısıyla Kloz'da bunlarla ilgili düzenlemeler yapılmıştır.

**3.** Büyük tonajlı dökme yük gemilerinin açık ambarları, teknelerinin gerginliği yüksek

Yukarıda kısaca değinilen gelişmeler ve bunların ortaya koyduğu sonuçlar karşısında 1.10.1983 tarihli Kloz yetersiz veya noksan kalmış ve aşağıda sunulan değişiklikler yapılmıştır.

Kloz'un adı veya başlığı ve başlığın altındaki "Bu sigorta İngiliz yasa ve uygulamasına bağlıdır" ibaresinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

## 1. SEYRÜSEFER

1983 tarihli Kloz'da üç fıkra halinde düzenlenen bu maddede poliçede belirtilen, genellikle bir yıl olan sigorta süresi boyunca geminin hangi hallerde güvence altında olduğu, hangi hallerde bu güvencenin askıya alındığı hükme bağlanmıştır. Bu hükme yeni basımda iki fıkra daha eklenerek uygulamada görülen bazı sorunlara açıklık getirilmiştir. Maddeye eklenen fıkralar şöyledir:

**1.2.**"Bu sigorta, sigortalının kılavuzlarla herhangi bir sözleşme yapması veya sigortalı ya da acentelerinin alışılmış çekilme için, kabul edildiğinde veya yerel yasa ya da yerleşmiş gelenek uyarınca kabul edilmek zorunda kalındığında kılavuzları ve/veya römorkörleri ve/veya çekici-botları ya da onların sahiplerinin sorumluluklarını sınırlayan veya onları sorumluluktan kurtaran sözleşmelerden herhangi birini yapmalarından dolayı zarar görmez."

Bu hüküm ikinci fıkra olarak maddeye eklenmiş ve sigortalının veya acentesinin, gemilerin çekilmesinin alışılmış ya da gelenek olmuş yahut yerel bir yasa ile zorunlu kılınmış olduğu liman, kanal, boğaz veya körfezlerde, kılavuzlarla ya da römorkörcü yahut çekici teknelerin sahipleriyle, onların sorumluluğunu sınırlayan veya kaldıran sözleşmeler yapılması halinde bu sigorta hükümlerinin yürürlükte kalacağı ifade edilmiştir. Bir başka deyişle, gemilerin kıla-

vuz alması gerekli ya da çekilmesi alışılmış veya yasal zorunluluk olan liman, kanal, boğaz gibi yerlerde sigortalılar, imza ettikleri veya imza etmek zorunda kaldıkları sözleşmelerle sigortacıların rücu haklarını sınırlıyorlar ya da ortadan kaldırılmasına neden olabiliyorlardı. Doğal olarak bu durum zaman zaman sigortalı ile sigortacı arasında anlaşmazlıklara neden oluyordu. İşte bu sorun Kloz'a eklenen bu hüküm ile sigortalılar lehine çözüme kavuşturulmuş bulunmaktadır. Çünkü artık bu tür sözleşmeleri imza eden sigortalı, sigortacının rücu hakkına zarar vermek savıyla karşı karşıya kalmayacaktır.

Maddeye üçüncü fıkra olarak koyulan hüküm ise şöyledir:

**1.3.** "Personel, malzeme veya teçhizat sağlamak üzere gemiye ya da gemiden yapılan taşımalar için helikopter kullanılması bu sigortaya zarar vermez."

Gemilerin hacminin büyümesi, ana makine ve yardımcı makinelerin çoğalması, donanımları, seyrüsefer ve iletişim aygıtlarındaki gelişmeler maliyetleri yükseltmekte, diğer yandan yükleme ve boşaltma tekniklerinin gelişmesi de gemilerin limanlarda kalma sürelerini azaltmaktadır. Bu ikilem gemi sahiplerini, gemileri daha uzun süre seferde veya navlunda tutmaya yöneltmektedir. Bu durumda gemilere limanlarda, liman dışında veya açık denizlerde seyrederken tayfa, onarım veya

bakım personeli ya da malzeme sağlanması olgusunu ortaya çıkartmış, gelişen ulaşım teknikleri de buna olanak verdikleri için son yıllarda helikopter kullanımı yaygınlaşmıştır. Bu olgu belli bir rizikoyu beraberinde getirmiş bulunmaktadır. Maddeye konulan bu hükümle konuya açıklık getirilmiş, riziko güvence altına alınmıştır.

## 2. UZATMA

"Bu sigorta sona erdiğinde gemi, denizde ve tehlikede veya kayıp ise, sigortacılar bu sigortanın bitiminden önce bildirilmek koşulu ile, gemi bir sonraki limana varıp emniyete alınıncaya veya limanda ve tehlikede ise emniyeti sağlanıncaya kadar, aylık prim esasından teminat altında tutulur."

Sefer esaslı tekne sigorta sözleşmelerinin kullanıldığı geçmiş günlerde sigorta, geminin varma yerine ulaşması, güvenli bir biçimde demirlenmesi veya varıştan 24 saat sonra sona ermekte olduğu için "Uzatma" maddesi oldukça önemli bir hüküm sayılırdı. Hele gemi hasarlı halde ise "güvenli demirleme" konusu bir hayli tartışmalı olduğu için hükümün önemi daha da artmaktaydı. Süreli tekne sigortaları sözleşmelerinde ise sözleşme, gemi nerede ve nasıl bir durumda olursa olsun sona ereceği için madde hükmü pek işlevsel değildi.

Günümüzde genel olarak yıllık süreler içeren sigorta sözleşmeleri kullanıldığı için, bu maddenin işlevi, sigor-

tanın sona ermesi anında gemi açık denizde veya tehlikede yahut sığınma veya uğrama limanında ise ve sigortacılara önceden haber verilmesi koşulu ile sigorta süresinin varma limanına kadar uzatılması ile sınırlıydı. Ancak maddenin işlevi dolayısıyla sigortalılara verilen bu hak, zaman zaman kötüye kullanılmıştı. Ayrıca hızlı, geniş ve yaygın iletişim olanaklarının her türlü haber veya bilginin gemiden elde edilmesini kolaylaştırması, sigorta sözleşmesinin zamanında yenilenmesi gerektiği düşüncesini güçlendirmişti. İşte bu gerekçelerle sürenin uzatılması halinin kısıtlanması gündeme gelmiş ve "Uzatma" hükmü yeniden kaleme alınmıştır. Bu yeni hükme göre:

- gemi açık denizde ve tehlikede veya kayıp ise ilk limana varıncaya ve orada emniyete alınıncaya,  
- gemi limanda ve tehlike altında ise emniyeti sağlanıncaya kadar uzatma yapılabilecektir. Ayrıca bu uzatmanın yapılabilmesi için sigortacılara sigorta sona ermeden önce bildirim yapılması da gerekmektedir.

### 3. YÜKÜMLÜLÜĞÜN BOZULMASI

1.10.1983 tarihli Klot'daki hüküm aynen 1.11.1995 Klotu'na da alındığı için herhangi bir açıklamaya gerek bulunmamaktadır.

### 4. SINIFLAMA

4.1. "Bu sigortanın başlangıcı sırasında ve süresi boyunca aşağıdaki hususları sağlamak

sigortalı, donatan ve gemi idarecilerinin görevidir:

4.1.1. Gemi, sigortacıların onayladıkları sınıflama kurumunu tarafından sınıflanır ve o sınıflama kurumu içindeki sınıfı sürdürülür.

4.1.2. Gemiye sınıflayan kurum tarafından yapılan, geminin denize elverişliliği veya denize elverişli koşullarda tutulması ile ilgili herhangi öneri, istem ve sınırlama gemiyi sınıflayan kurum tarafından belirlenen tarihlerde yerine getirilir."

4.2. "Yukarıda 4.1. klotunda açıklanan görevlerin herhangi birinin yerine getirilmemesi halinde, aksi yazılı olarak sigortacılar tarafından kabul edilmedikçe, sigortacılar görevin yerine getirilmediği tarihten itibaren sorumluluktan kurtulurlar; eğer gemi o tarihte denizde ise, sigortacıların sorumluluktan kurtulması, geminin uğrayacağı ilk limana varıncaya kadar ertelenir."

4.3. "Gemiye sınıflayan kurumun herhangi bir olay, durum ya da hasar ile ilgili olarak yapabileceği onarım önerileri veya sigortalı, donatan ya da gemi idarecilerinin diğer eylemleri derhal sınıflama kurumuna bildirilmelidir."

4.4. "Sigortacılar bilgi ve/veya belge için doğrudan sınıflama kurumuna başvurmayı isterlerse, sigortalı gerekli yetkiyi sağlayacaktır."

Geminin denize elverişli halde bulundurulması Marine Insurance Act'in 39. Maddesinde örtülü (zımnî) bir yükümlülük olarak düzen-

lenmiştir. Bu hükme göre geminin denize elverişli halde bulundurulması donatanın yükümlülüğündedir. Donatanların bu yükümlülüğü, gemilerin denize elverişli halde tutulması, sınıflama kurumları (Class Society) tarafından denetlenmekte ve belgelenmektedir. Dolayısıyla sınıflama kurumları ve onların işlevleri tekne sigortaları açısından oldukça önemli bir olgudur. İşte bu olgu sınıflama (classification) maddesinde ele alınmış ve düzenlenmiştir.

Önceleri M.I.A.'in yukarıda işaret edilen hükmü çerçevesinde ele alınan bu olgu ilk kez 1988 yılında ayrı bir klot olarak düzenlenmiş, 1989 yılında da J.H. 131 genelgesi ile Institute Time Clauses'a ek bir klot olarak kullanıma sunulmuştur. Dolayısıyla 1.10.1983 tarihli Klot'da bulunmayan ve 1.11.1995 tarihli Klot'a alınmış yeni bir maddedir. Maddenin amacı, genel olarak, donatanın sınıflama kurumu ve kurumun kuralları ile uyum içinde, onlara gerekli özeni göstererek geminin denize elverişli halde olmasını sağlamaktır. Madde 4 fıkra halinde düzenlenmiş ve denize elverişlilik, donatanın ve gemi idarecilerinin sorumlulukları ayrıntılı olarak hükme bağlanmıştır. 1. fıkranın giriş tümcesinde, sigortanın başlaması sırasında ve poliçede belirlenen süre boyunca, geminin denize elverişliliği veya denize elverişli koşullarda tutulması görevinin donatan ve gemi idarecilerine verilmiş olduğu görülmektedir. Bu ifadeye

göre donatan ve gemi idarecilerinin ilk görevi gemilerinin denize elverişli halde olmasını sağlamaktır.

Fıkranın 4.1.1. bölümünde geminin, sigortacıların onayladıkları bir sınıflama kurumu tarafından denetlenmesini ve bu belirlenen sınıfın sürdürülmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Bir başka deyişle, geminin sınıfının kesintisiz sürdürülmesi, aynı sınıflama kurumunda dahi olsa bir başka sınıfa aktarılmaması, yani sınıfının değiştirilmemesi hükmüne bağlanmıştır.

Fıkranın 4.1.2. bölümünde de gemiyi sınıflayan kurum tarafından geminin denize elverişliliği veya denize elverişliliğin sürdürülmesi için yapılacak öneri, istem veya sınırlamanın kurumun istediği süre içinde ya da belirlediği zamanda yerine getirilmesi öngörülmektedir.

Böylece 1. fıkrada:

- geminin denize elverişli halde tutulması ile donatan veya gemi idarecilerinin görevli olduğu,
- görevlerin sigorta süresi boyunca devam edeceği,
- sigortacıların onaylayacağı bir sınıflama kurumu,
- geminin sınıfının değiştirilmemesi,
- sınıflama kurumunun öneri, istem veya sınırlamaları dikkate alınarak onların istediği zaman veya süre içinde yerine getirilmesi,
- olguları hükmüne bağlanmış bulunmaktadır.

Maddenin 2. fıkrasında da 1. fıkrada ayrıntıları ile belirtilen görevin herhangi bir biçimde yerine getirilmemesi halinde sigortacıların o tarihten itibaren sorumlulukların-

dan kurtulacağı, ancak sigortacılar yazılı olarak bunun aksini kabul etmişlerse sorumluluklarının süreceği hükmü getirilmiştir. Bu fıkrada düzenlenen bir başka olgu da denize elverişliliğin bozulduğu tarihte gemi açık denizde ise sigortacıların sorumluluktan kurtulmasının, geminin uğrayacağı ilk limana kadar erteleneceği hükmünün, fıkranın son tümcesinde belirlenmiş olmasıdır.

Maddenin 4.3. fıkrasında, herhangi bir durum, kaza veya hasar dolayısıyla geminin sınıflama kurumu tarafından yapılabilecek veya yapılması olası onarım önerileri yahut sigortalı, donatan veya gemi idarecilerinin bakım veya onarım ile ilgili çalışmalarının hemen sınıflama kurumuna bildirilmesi hükmü yer almaktadır. Kısaca bu fıkrada denize elverişliliği ilgilendiren tüm olayların sınıflandırma kurumuna bildirilmesi gereği vurgulanmaktadır.

Maddenin 4. fıkrasında da sigortacının herhangi bir belge elde etmek için sınıflama kurumuna başvurmayı istemesi halinde sigortalının sigortacıya gerekli yetkiyi sağlayacağı belirtilmektedir.

## 5. SONA ERME

**"Bu 5. kloz, bu sigortada kendisi ile uyuşmayan basılı veya yazılı herhangi bir hükme karşın yürürlükte kahr. Sigortacılar yazılı olarak aksini kararlaştırmadıkça, bu sigorta aşağıdaki hallerden biri olduğu anda kendiliğinden sona erer."**

**5.1.** "Geminin sınıflama kurumunun değişmesi veya kurumdaki sınıfın değişmesi, askıya alınması, kesintiye uğraması, geri alınması ya da sona ermesi; sınıflama kurumu tarafından bu ekspertiz için bir uzatma kararlaştırılmadıkça, belirli aralıklarla yapılan ekspertizlerden herhangi birinin süresinin geçmesi; şu kadar ki eğer gemi denizde ise bu kendiliğinden sona erme, gemi ilk limana varıncaya kadar ertelenir. Bununla birlikte böyle bir değişiklik, askıya alınma, kesintiye uğrama veya geri alınma ya da belirli aralıklarla yapılan ekspertiz süresinin geçmesi, bu sigortanın 6. klozundaki veya geminin yürürlükteki Institute War and Strike Clauses Hulls-Time uyarınca yapılmış sigortası kapsamındaki zıya veya hasar sonucu meydana gelmişse, kendiliğinden sona erme, ancak bu ilk limandan sınıflama kurumunun ön onayı olmaksızın denize açılması halinde veya belli aralıklarla yapılan ekspertiz süresinin, sınıflama kurumu tarafından bir uzatma süresi kararlaştırılmaksızın, geçmesi halinde işlerlik kazanır."

**5.2.** "Bayrak veya mülkiyette isteyerek veya başka türlü herhangi değişme, yeni idareye devir veya çıplak gemi kirası esaslı ile kiralama, geminin mülkiyetine veya kullanımına devletçe bedeli ödenerek el konması (istimval), şu kadar ki eğer gemide yük varsa ve yükleme limanından sefere başlamışsa yahut açık denizde yüksüz seyrediyorsa, kendiliğinden sona erme, eğer istenirse,

gemi öngörülen yolculuğuna devam ederken, yüklü gemi son boşaltma limanına varınca, yüksüz gemi varma limanına ulaşıncaya kadar ertelenir. Bununla beraber geminin mülkiyetine veya kullanımına devletçe bedeli ödenerek el konmasına (istimval) sigortalının yazılı bir mutabakatının olmadığı halde, kendiliğinden sona erme, gemiye limanda ya da açık denizde el konulmasından 15 gün sonra olur.

Bu sigortanın kapsadığı süre veya bunun herhangi bir uzatması içinde geminin, sigorta edilmiş tehlikeler veya bir başka biçimde tam ziyaa uğramaması koşulu ile, gün esaslı üzerinden net prim iadesi yapılır."

Bu hükmün, koyu siyah harflerle yazılan giriş tümcesinden de anlaşılacağı gibi, diğerlerine üstünlüğü bulunmaktadır. Kısaca diğer maddelerde karşıt bir hüküm olsa da, ya da oradaki hükümlerle uyuşmasa bile bu madde hükmü geçerli olacaktır. Bu da sigortacıların konuya verdikleri önemi belirtmektedir. Maddedeki fıkraların girişini oluşturan ikinci tümcede de, sigortacılar yazılı olarak karıştırmayı kabul etmedikçe burada belirtilen hallerden herhangi birinin ortaya çıkması durumunda sigortanın kendiliğinden sona ereceği hükmü yer almaktadır.

Madde 1.10.1983 Klozu'ndaki eş hüküm ile karşılaştırıldığında 1. fıkra, sınıflama kurumlarının belirli aralıklarla (periyodik) yaptıkları eksertiz ile ilgili eklemeler yapıldığı görülecektir. Bu eklenen hükümlere göre,

"belirli aralıklarla yapılan ekspertizlerin" sürelerinin aşılması ve zamanında yaptırılmaması halinde sigorta kendiliğinden sona erecektir. Diğer bir değişiklik de, maddenin son tümcesine yapılan ektir. Şöyle ki, sigorta sözleşmesi sona erdiğinde işlememiş günler için yapılacak prim iadesi, yatma prim iadeleri gibi, geminin sigorta süresi içinde tam ziyaa uğramaması koşuluna bağlanmıştır. Bu noktada maddenin tartışma yaratan bir ifadesine de işaret etmekte yarar vardır. Şöyle ki, sigorta sözleşmesi kendiliğinden sona erdiğinde sigorta süresinin de sona erdiği ileri sürülebilecek, primin iadesi konusunda tartışma olasılığı doğabilecektir.

## 6. RİZİKOLAR

"6.1. Bu sigorta, sigortalı şeyde aşağıdaki rizikoların neden olduğu ziya veya hasarı kapsar:

6.1.1. Denizlerin, ırmakların, göllerin ya da diğer sefer yapılabilir suların tehlikeleri,

6.1.2. Yangın, patlama (infilâk),

6.1.3. Geminin dışındaki kişiler tarafından zor kullanılarak yapılan hırsızlık,

6.1.4. Denize mal atılması,

6.1.5. Korsanlık,

6.1.6. Kara taşıtları, rıhtım ya da liman donanım veya tesisi ile temas,

6.1.7. Deprem, yanardağ püskürmesi ya da yıldırım,

6.1.8. Yük veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması ya da yer değiştirmesi sırasında olan kazalar."

6.2. "Bu sigorta, ziya veya hasarın, sigortalı, donatanlar, gemi işletmecileri ya da donatan eksperleri yahut idare merkezindeki herhangi müdürün gerekli özeni göstermelerinden kaynaklanmaması koşulu ile, sigortalı şeyde, aşağıdaki rizikoların neden olduğu ziya veya hasarı kapsar:

6.2.1. Kazanların patlaması, şaftların kırılması veya makine ya da teknedeki herhangi bir gizli kusur,

6.2.2. Kaptanın, gemi zabitlerinin, gemi adamlarının ya da kılavuzların ihmali,

6.2.3. Burada sigortalı olmamaları koşulu ile onarımcıların ya da gemi kiralıcılarının ihmali,

6.2.4. Kaptan, gemi zabitleri veya gemi adamlarının barataryası,

6.2.5. Hava taşıtları, helikopter veya benzer nesnelere ya da bunlardan düşen şeylerle temas."

6.3. "Kaptan, gemi zabitleri, gemi adamları veya kılavuzlar gemide pay sahibi olsalar bile bu 6. klozun anlamı içinde donatan olarak düşünülemez."

Rizikolar maddesi genelde deniz rizikoları olarak kabul edilen tehlikelerin oluşturduğu 1. fıkra ile deniz rizikoları terimi dışında yorumlanan tehlikelerin toplandığı 2. fıkradan oluşmaktadır. Bu iki fıkra, sigortalı, donatan veya gemi idarecilerinin gereken özeni göstermemeleri koşuluna bağlı olarak farklılık göstermektedirler. Bu koşul yeni maddede



sigortalının eksperleri (superintendents) ve idare merkezindeki müdürlerini de kapsayacak biçimde daha da genişletilmiştir. Ancak bu genişletme terimlerin kapsamının pek de belirgin olmaması nedeniyle tartışmaya açık bir konu olacak gibi gözükmektedir. 1.10.1983 tarihli Kloz'daki "Rizikolar" maddesi ile karşılaştırıldığında hemen şu aşağıdaki değişiklikler görülmektedir:

1. Nükleer tesis veya reaktörlerin bozulması veya kazaya uğraması hükmü, bu tür gemilerin artık kullanılmadığı gerekçesi ile Kloz'dan çıkartılmıştır.

2. "6.1.7. hava taşıtları veya benzer nesnelere ya da onlardan düşen şeylerle temas ..." ibaresi "helikopter" sözcüğü eklenerek 1.11.1995 tarihli Kloz'un "Rizikolar" maddesinin 2. fıkrası beşinci bölümüne (6.2.5.) alınmış ve "kara taşıtları, rıhtım veya liman tesis ve teçhizatı" ifadesi eski yerinde bırakılmıştır.

3. "6.2.1. yük veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması veya yer değiştirilmesi sırasındaki kazalar" bölümü 1.11.1995 tarihli Kloz'un 6.1.8. bölümüne aktarılmıştır.

## 7. KIRLETME TEHLİKESİ

"Bu sigorta, sigortacıların bu sigorta ile sorumluluğu altında olan gemi hasarının doğrudan sonucu bir kirletme tehlikesi ya da çevreye olan hasarı veya bunlardan olan tehdidi önlemek yahut azaltmak üzere yetkili kamu otoritesinin gemiye verdiği

ziya veya hasarı kapsar; şu kadar ki kamu otoritesinin bu hareketi, sigortalı, donatanlar veya gemi idarecileri ya da bunlardan herhangi birinin, böyle bir tehlike veya tehdidi önlemek ya da azaltmak için gerekli özeni göstermemesinin sonucu olmasın. Kaptan, gemi zabıtları, gemi adamları veya kılavuzlar gemide pay sahibi olsalar bile bu 7. kloz bakımından donatan olarak kabul edilemezler."

Kloz'un bu maddesi, sigortacıların sorumlu oldukları herhangi bir hasar nedeniyle, kamu otoritesinin sahip olduğu yetkiye dayanarak kirletme tehlikesini önlemek veya azaltmak için eylemde buldukları sırada gemiye verdikleri ziya veya hasarı güvence altına almaktaydı. Görüleceği gibi bu kez, kamu otoritesinin, çevreye verilen hasarı önleme veya azaltma eylemleri sırasında gemiye vereceği ziya veya hasar da maddenin kapsamına alınmıştır.

## 8. 3/4 ÇATMA SORUMLULUĞU

Kloz'un çatışma sorumluluğu hakkındaki bu maddesinin "istisnalar" bölümünde 8.4.5.'de belirlenen istisna hükmüne; 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Anlaşması'nın 13. Maddesi 1(b) fıkrası gereği çevreye verilecek zararı önlemek veya azaltmak üzere beceri ve çaba gösteren kurtarıcıya verilecek ücretin bu istisnanın dışında tutulduğuna dair bir ifade eklenmiştir. Bir başka deyişle kurtarma ücretinin güvence altında

olduğu ifade edilmektedir.

8.4.5. "Herhangi taşınır veya taşınmaz yahut kişisel eşya ya da her türlü şeyin kirlenmesi ya da bulaşması veya bunların tehdidi (sigortalı geminin çatıştığı diğer gemiler veya o gemilerdeki şeyler hariç) veya çevreye verilen hasar yahut bunların tehdidi; ancak bu istisna sigortalının, 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Anlaşması'nın 13. Maddesi 1(b) fıkrasında işaret edilen, çevreye verilen hasarı önlemek veya azaltmakta beceri ve çaba gösteren kurtarıcıya ödeyeceği kurtarma ödülünü kapsamaz."

## 9. KARDEŞ GEMİ

Kloz'un bu maddesinde değişiklik yapılmamıştır.

## 10. MÜŞTEREK AVARYA VE KURTARMA

Kloz'un değiştirilen fıkraları aşağıdadır :

10.3. "Gemi boş, bir navlun sözleşmesi ile bağlı olmadan, sefere çıktığında, 1994 tarihli York/Antwerp Kuralları (XI(d), XX. ve XXI. Kurallar hariç) uygulanır, ve bu bakımdan sefer geminin hareket liman veya yerinden, bundan sonraki sığınma liman ya da yeri yahut sadece yakıt için uğranılan liman veya yerden başka, ilk liman ya da yere varmasına kadar devam ediyor sayılır. Eğer başlangıçta tasarlanan sefer böyle herhangi bir ara liman veya yerde terk edilirse yolculuk orada sona erdirilmiş sayılır."

**10.5.** "Bu 10. kloz uyarınca aşağıdakiler için ya da bunlardan dolayı hiç bir halde tazminat istenemez:

10.5.1. Kurtarmaya dair 1989 tarihli Uluslararası Anlaşma'nın 14. Maddesi ya da herhangi tüze, yasa, kural veya sözleşmedeki benzer hüküm uyarınca kurtarıcıya ödenebilecek telâfi edici tazminat.

10.5.2. Çevreye olan hasar veya kirletici maddelerin gemiden kaçması ya da serbest kalması gibi yahut bunların ortaya koyduğu tehditten dolayı sorumluluk veya masraflar."

**10.6.** "Bununla beraber 10.5. Klozu, sigortalının Kurtarmaya dair 1989 tarihli Uluslararası Anlaşmanın 13. Maddesi 1(b) fıkrası uyarınca çevreye olan hasarı önlemek veya azaltmak üzere beceri veya çaba gösteren kurtarıcıya ödeyeceği herhangi bir tutarı istisna etmez."

1994 yılında müşterek avaryaya konusunu düzenleyen York/Antwerp Kuralları'nda yapılan değişiklikler ve 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Anlaşması'nın 1995 yılında İngiltere tarafından onaylanarak iç hukuk kuralları arasına alınması müşterek avaryaya ve kurtarma hakkındaki bu maddeye ek yapılmasını gerektirmiştir. Dolayısıyla maddeye 5. ve 6. fıkralar eklenmiş, 3. fıkradaki istisnalar arasına XI(d) de konulmuştur. Yapılan bu eklemelerle maddenin içeriği 1983 tarihli Kloz'daki eşine göre oldukça değişmiş olmaktadır.

Bu değişikliklerin daha iyi anlaşılabilmesi için York/Antwerp Kuralları'nda yapılan yenileştirmeyi açıklamak gerekmektedir. 1974 tarihli York/Antwerp Kuralları, Kural C'ye göre müşterek avaryaya hareketinin doğrudan sonucu olan zıya, hasar veya masraflar müşterek avaryaya

olarak kabul edilmekteydi. Bu genel kurala 1990 yılında yapılan bir ekleme ile, seferde veya sefer sonrası gemi veya yükteki gecikme nedeniyle navlun kaybı ve pazar kaybı gibi dolaylı zararların müşterek avaryaya olarak kabul edilmemesi istisnaları getirilmişti. Bu durumda 1983 tarihli Kloz'a göre müşterek avaryaya dahil edilen kirlenme veya kirletme masrafları müşterek avaryaya masrafları olarak kabul edilmesi halinde tekne sigortacıları tarafından tazmin edilmesi olasılığı bulunmaktaydı. İşte 1995 tarihli Kloz'da yapılan değişikliklerle bu olguya açıklık getirilmiş, Klüp ve tekne sigortacıları arasında sağlanmış bulunan "Montreal Uyuşması" gereği, 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Anlaşması'nın 13. Maddesine göre tazmin edilecek "kurtarma ücreti" deniz sigortacıları, sözü edilen anlaşmanın 14. Maddesi gereği olan "telâfi edici tazminat"ın P & I Klüpleri tarafından ödenmesi uygulamaya konulmuştur.

Maddede yapılan değişikliklere gelince; boş veya çok az bir yükte seyreden ve kiralanmamış gemilere uygulanacak York/Antwerp Kurallarını belirleyen 3. fıkrada parantez içinde gösterilen kurallar arasına XI (d) de eklenmiştir. Böylece 3. fıkra ile 5. ve 6. fıkralar arasında uyum sağlanmış olmaktadır. Maddeye eklenen 5. fıkra iki bölümden oluşmakta ve fıkranın 1. bölümünde 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma



Anlaşması'nın 14. Maddesi gereği kurtarıcıya tazmin edilebilen "telâfi edici tazminat"ın kapsam dışı bırakıldığı ifade edilmektedir. Fıkranın ikinci bölümünde de çevreye verilen zarar ile gemiden sızan ya da kaçan kirletici maddelerden doğan masraf veya sorumluluğun güvence altında olmadığı belirlenmektedir. 6. fıkroda ise 5. fıkranın, 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Anlaşması'nın 13. Maddesi 1(b) fıkrası gereği kurtarıcıya ödenebilecek olan kurtarma ücretini istisna etmediği ifade edilmektedir.

## 11. SİGORTALININ GÖREVİ (DAVA VE SAY)

Maddenin değiştirilen fıkraları aşağıda gösterilmektedir:

**11.2.** "Aşağıdaki hükümlere ve 12. kloza bağlı olmak koşulu ile sigortacılar, sigortalı ile adamları veya temsilcilerinin bu tür önlemleri alırken uygun ve makul olarak katlandıkları masraflara katılır. Müşterek avarya, kurtarma masrafları (11.5 klozu'nda sağlananlar hariç), 10.5 klozu'nda işaret edilen özel tazminat ve masraflar ve çatışmada savunma veya dava masrafları bu 11. Kloz uyarınca tazmin edilemez."

**11.5.** "Bu sigorta uyarınca gemi için bir tam zıya talebi kabul edildiğinde ve masraflar gemi ve diğer eşyayı kurtarmak ya da kurtarmaya girişmek için makul olarak yapılmış ve kazanç yoksa ya

da masraflar kurtarılan şeylerin değerini aşmışsa, o zaman bu sigorta, duruma göre, gemi bakımından makul olarak katlanılmış olduğu kabul edilebilecek masrafları ya da kurtarılan şeylerin değerini aşan masraflardan kendi payına düşen kısmını, 10.5 klozu'nda belirtilen bütün özel tazminat ve masraflar hariç, uygun oranda (pro-rata) tazmin eder; ancak gemi, masraflara yol açan olayın olduğu zamanda sağlam haldeki değerinden daha az bedel için sigortalı ise, bu kloz uyarınca ödenecek miktar eksik sigorta oranında azaltılır."

Dava ve say masrafları hakkındaki bu maddenin, 10 numaralı Müşterek Avarya ve Kurtarma maddesine yöndeş olarak, 2. ve 5. fıkralarında değişiklik yapılmış ve aralarında uyum sağlanmıştır. Maddeden de anlaşılacağı gibi 2. ve 5. fıkralarda 10. Maddenin 5. fıkrasına gönderme yapılarak "telâfi edici tazminat ve masrafların" hariç olduğu belirtilmiştir.

## 12. İNDİRİLEN MUAFİYET

Değiştirilen 1. fıkra hükümü aşağıdadır :

**12.1.** "Bu sigorta uyarınca, sigorta edilmiş bir rizikodan doğan tazminat talebi (8, 10 ve 11. klotlardaki tazminat talepleri dahil) her bir ayrı kaza veya olaydan doğan tazminat taleplerinin toplamı, kararlaştırılan muafiyet tutarını aşmadıkça ödenmez, aşması halinde ise bu tutar tazminattan indirilir.

Bununla beraber oturmadan sonra karinenin görülmesi masrafı, eğer makul olarak ve özellikle bu amaç için yapılmışsa, hasar olmasa bile ödenir. Bu 12.1. klozu, bir tam zıya ya da hükmî tam zıya tazminat talebine veya aynı kaza ya da olaydan 11. kloz uyarınca yapılan herhangi bir tazminat ile birleşen tazminat talebine uygulanmaz."

Tazmin edilecek tutardan indirilecek muafiyet ile ilgili bu maddede önemli bir değişiklik olmamakla birlikte, 1995 tarihli Kloz'da maddelerdeki kayma ve yer değiştirme sonucu numaralarının değişmesi nedeniyle 1. fıkradaki sayılar düzeltilmiştir. Ayrıca 1983 tarihli Kloz'da muafiyet tutarının yazılması için ayrılan boşluğa, "mutabık kalınan muafiyet tutarı" ibaresi eklenmiştir.

## 13. TAZMİNAT TALEBİ BİLDİRİMİ VE TEKLİF ALMA

Maddenin değiştirilen 1. ve 4. fıkraları aşağıdadır:

**13.1.** "Bu sigorta uyarınca bir tazminat talebi ile sonuçlanacak zıya ya da hasarın olduğu bir kaza halinde sigortalı, donatan ya da gemi idarecilerinin zıya veya hasardan haberdar olduğu veya olmuş olacağı tarihten hemen sonra ve isterlerse sigortacıların da bir eksper atayabilmesi için ekspertizden önce sigortacılara bildirim yapılmalıdır.

O tarihten itibaren oniki ay içinde sigortacılar

bildirim yapılmamışsa ve sigortacılar aksini yazılı olarak kabul etmedikçe, bu sigorta uyarınca böyle bir kaza, zıya veya hasardan doğan herhangi bir tazminat için sorumluluktan otomatik olarak kurtulacaklardır."

**13.4.** "Sigortalının 13.2. ve/veya 13.3. klotlardaki koşullara uymaması halinde, belirlenen tazminat miktarından %15 indirim yapılır."

Kazanın bildirilmesi ve zıya veya hasarın onarılması ile ilgili olan bu maddenin 1. ve 4. fıkraları yeniden düzenlenmiş ve bazı eklemelerle kazanın bildirilmesi ile ilgili önemli sayılacak değişiklikler getirilmiştir.

1. fıkrada, 1983 tarihli Kloz'un aynı maddesindeki "kazanın ekspertizden önce bildirilmesi" koşulu yerine, "sigortalı, donatan veya gemi işletenlerin kazayı haber aldıkları ya da haber almış oldukları varsayılan tarihte ve derhal" sigortacılar bildirilmesi hükmü koyulmuştur. Böylece sigortacılar kazayı hemen öğrenmiş olabilecekler ve isterlerse kendileri adına bir eksper atayabileceklerdir.

İletişimin çok gelişmiş olmasının donatan veya gemi sahiplerine getirmiş olduğu kolaylıklar nedeniyle sigortalının "gemi dışarıda iken en yakın Lloyd's ajanına bildirim yapması" koşulu fıkradan çıkartılmıştır. Fakat fıkranın ikinci bölümünde de eğer kaza o tarihten itibaren 12 ay içinde bildirilmemişse ve buna karşıt bir koşulda sigortacılar tarafından yazılı olarak kabul edilmemişse,

sigortacılar bu kazadan dolayı olan sorumluluklarından kendiliğinden kurtulacaklardır. Bu tümcedeki "o tarih" deyiimi sigortalı, donatan veya gemi işleticilerinin kazayı haber aldıkları ya da haber almış olmaları gereken tarih olarak anlaşılmalıdır.

Açıklamalardan da anlaşılacağı gibi, sigorta sözleşmesi ile sigortacılar tarafından tazmini istenebilecek olan herhangi bir kaza sigortalı, donatan veya gemi işletenler tarafından haber alındığında veya haber alınmış olduğu varsayılan zamanda, derhal sigortacılar bildirilmelidir. Fakat kazanın gemiye zarar verip vermediği, veriyse bunun muafiyeti aşım aşmayaacağı bu konuda ilk akla gelen zorluklardır. Özellikle makine hasarlarında hasarın olup olmadığını anlamak oldukça zor ve güçtür. Dolayısıyla yeni getirilen bu koşulun uygulamada nasıl sorunlar doğuracağını şimdiden kestirmek olası değildir. Ancak uygulamanın sonuçları bir süreç içinde konuya açıklık getirecektir. Maddenin son fıkrası onarım yeri ve teklifleri hakkındaki 2. ve 3. fıkralara yapılan gönderme ile daha açık bir biçimde yeniden yazılmıştır.

Kloz'un 14 ilâ 22. Maddelerinde herhangi bir değişiklik yapılmadığı için bunlar hakkında açıklamaya gerek kalmamaktadır.

## 23. YATMA VE İPTAL İÇİN PRİM İADESİ

Gemilerin liman veya sigortacıların uygun buldukları yerlerde yatmaları veya sözleşmenin iptal edilmesi

nedeniyle iade gereken primlerin nasıl hesaplanacağını, bu iadelerin nasıl yapılacağını düzenleyen bu maddeye "onarım altında" (under repair) teriminin tanımı 23.1.3. fıkrası ile eklenmiş ve yatma liman ve yerlerinin yakınında bulunan alanlarda gemilerin yatması halinde buralarda yatılan günlerin asıl yatma liman veya yerindeki günlerle birleştirilmesi hükmü de maddeden çıkartılmıştır. Maddeye eklenen tanım şöyledir:

23.1.3. "Gemi, aşınma ve yıpranmadan dolayı ya da geminin sınıflama kurumunca yapılan ekspertizde önerilenlerin yerine getirilmesi için onarıma alındığında, bu onarım altında yatma olarak kabul edilmeyecek, fakat, bu sigorta ile güvence altına alınmış olsun veya olmasın, gemiye gelen zıya veya hasarın onarımı yahut yapısal değişiklikler, onarım altında yatma olarak kabul edilecektir."

Böylece, sigortacılar günümüzdeki uygulamayı sigorta sözleşmesine açıkça yazmış olmaktadır.

Maddenin 2. fıkrasının 2. bölümünde;

23.2.2. "Gemi, açıkta veya korumasız sularda yahut sigortacıların uygun bulmadığı liman ya da yatma yerinde yattığında, hiç bir halde iadeye izin verilmeyecektir."

hükmü yer almaktadır. Fakat 1983 tarihli Kloz'da bulunan, sigortacıların gemilerin yatması için uygun bulmadıkları

liman veya yerler, bu yatma yerlerinin hemen yakınında ise bu yerde geçen sürelerin, 30 günün tamamlanması bakımından uygun bulunan liman veya yatma yerlerinde geçen günlere eklenebileceği hükmü bu fıkradan çıkarılmıştır.

24. Savaş istisnaları, 25. Grev istisnaları ve 26. Kötü Niyetli Hareketler istisnası maddeleri değişiklik yapılmaksızın Kloz'a alınmış olduğu için karşılaştırma yapılmasına gerek kalmamıştır.

## 27. İŞİNETKİN (RADYO-AKTİF) KİRLİLİK İSTİSNASI KLOZU

"Bu sigorta hiç bir halde;

27.1. Nükleer yakıt veya nükleer atık ya da nükleer yakıtın tutuşmasından oluşan işinnetkin (radyoaktif) kirlenme yahut işinnetki (radyasyon), iyonlaşmanın,

27.2. İşinnetkin (radyoaktif), zehirli, patlayıcı ya da diğer tehlikeli maddeler veya herhangi nükleer tesisin, reaktörün yahut bunların diğer nükleer donanım veya parçalarının kirlenme özelliklerinin,

27.3. Atom veya nükleer bölünme ve/veya birleşme veya diğer reaksiyonlar yahut radyoaktif güç veya maddenin kullanıldığı herhangi savaş silahının, neden olduğu ya da onlara katılmanın veya onlardan doğan doğrudan ya da dolaylı zıya, hasar, sorumluluk veya masrafları kapsamaz."

1990 yılından bu yana sigorta sözleşmelerine ek-

lenerek kullanılmakta olan bu kloz şimdi 1995 tarihli Institute Time Clauses Hulls'a dahil edilmiştir.

Maddenin giriş tümcesinde 1., 2. ve 3. fıkralarda belirtilen fiziksel veya kimyasal olaylar veya maddeler ya da bu maddelerin kullanıldıkları silahların kullanılması nedeniyle olacak zıya, hasar veya ortaya çıkabilecek sorumluluk ya da bunlarla ilgili dolaylı veya dolaysız masrafların bu sigorta sözleşmesi kapsamında olmadığı hükme bağlanmaktadır.

1. fıkroda, nükleer yakıt veya bunun tutuşmasından ya da nükleer atıktan doğan işinnetki (radyoaktivite)'nin neden olduğu iyonlaşma, işinnetki (radyoaktivite) veya kirlenmeden doğan zıya, hasar veya sorumluluk ve bunlarla ilgili dolaylı ve dolaysız masraflar güvence kapsamı dışında tutulmuştur.

2. fıkroda herhangi bir nükleer tesisin donanımı, reaktörü veya oradaki nükleer montaj ya da bileşimin (component) işinnetki, zehirlenme, patlama veya diğer tehlikeleri ya da kirlenmesinin neden olduğu zıya, hasar veya sorumluluk ve bunlarla ilgili dolaylı veya dolaysız masraflar istisna edilmiştir.

3. fıkroda da atomik veya nükleer birleşme ya da dağılma yahut benzer reaksiyon veya işinnetkin madde veya güç kullanılan herhangi savaş silahının neden olduğu zıya, hasar veya sorumluluk ve bunlarla ilgili dolaylı veya dolaysız masraflar istisna edilmiştir.

## INSTITUTE TIME CLAUSES HULLS RESTRICTED PERILS CLAUSES 1.11.1995

1995 tarihli Institute Time Clauses Hulls ile birlikte Institute Time Clauses Hulls Restricted Perils Clauses (Sınırlandırılmış Institute Time Clauses Hulls) kullanıma sunulmuştur. Bu Sınırlandırılmış Kloz'un sadece "Rizikolar Maddesi" değişik olduğu için 6. Maddesinin incelenmesi, anlaşılması açısından yeterli olacaktır.

## 6. RİZİKOLAR

6.1. "Bu sigorta, sigortalı şeyde aşağıdaki rizikoların neden olduğu zıya veya hasarı kapsar:

6.1.1. Denizlerin, ırmakların, göllerin ya da diğer sefer yapılabilir suların tehlikeleri,

6.1.2. Yangın, patlama (infilâk),

6.1.3. Geminin dışındaki kişiler tarafından zor kullanılarak yapılan hırsızlık,

6.1.4. Denize mal atılması,

6.1.5. Korsanlık,

6.1.6. Kara taşıtları, rıhtım ya da liman donanım veya tesisi ile temas,

6.1.7. Deprem, yanardağ püskürmesi ya da yıldırım."

6.2. "Bu sigorta, zıya veya hasarın, sigortalı, donatanlar, gemi işletmecileri ya da donatan eksperleri yahut idare merkezindeki herhangi bir müdürün gerekli özeni göstermemelerinden kaynaklanmaması koşulu ile, sigortalı şeyde, aşağıdaki rizikoların neden olduğu zıya veya

hasarı kapsar:

6.2.1. Yük veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması veya yerinin değiştirilmesi sırasında olan kazalar,

6.2.2. Makine veya teknedeki herhangi bir gizli kusur,

6.2.3. Gemi kaptanı, zabiti veya tayfalardan biri olmamak koşulu ile kılavuzların ihmali,

6.2.4. Burada sigortalı olmamaları koşulu ile onarımcılar ya da gemi kiracılarının ihmali,

6.2.5. Hava taşıtları, helikopter veya benzer nesnelere ya da bunlardan düşen şeylerle temas."

**6.3.** "Kaptan, gemi zabitleri, gemi adamları veya kılavuzlar gemide pay sahibi olsalar bile bu 6. kloz'un anlamı içinde donatan olarak düşünülemez."

1995 tarihli Institute Time Clauses Hulls'ın 6. Maddesi ile karşılaştırıldığında, yukarıdaki maddede 1. fıkralar çok farklı değildir. Sadece

"yük veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması, yerlerinin değiştirilmesi sırasında olan kazalar" hakkındaki bölüm 2. fıkraya aktarılmıştır. Böylece sözü edilen kazalar bu sınırlandırılmış kloz açısından 2. fıkradaki "gerekli özenin gösterilmesi" koşuluna bağlı olmaktadır.

1995 tarihli Institute Time Clauses Hulls'ın 6. Maddesi 2. fıkrasına göre buradaki 2. fıkra oldukça daraltılmıştır. Bu fıkradan çıkartılan rizikolar şunlardır:

- kazanların patlaması ve şaftların kırılması,
- kaptan, gemi zabitleri ve tayfaların ihmali,
- kaptan, gemi zabitleri ve tayfaların baratariaları.

Burada hemen belirtmek gerekir ki kaptan, zabitler ve tayfaların ihmali; ancak bunların ihmali "yakın neden" olduğunda güvence kapsamı dışında kalacaktır. Bir başka deyişle çatma, karaya vurma veya oturma gibi rizikolar güvence kapsamında olduğu için kaptan, zabitler veya tayfaların ihmali olsa bile bun-

ların neden olduğu zıya veya hasar tazmin edilebilecektir. Aynı uygulama şaftların kırılması veya kazanların patlaması için yapılacaktır. Örneğin gizli bir kusur nedeniyle patlayan veya kırılan kazan veya şaft hasarları güvence altındadır. Baratariala rizikosu açısından durum oldukça sorunlu olacak gibi gözükmektedir. Çünkü bu durumda baratariala ve gerçekleşen rizikonun özellikleri önemli olmaktadır. Şöyle ki, tayfaların gemiyi yakması halinde, yangın rizikosu sigortalının kastı olmaksızın zıya veya hasara neden olacağı için, güvence kapsamında olacak ve tazmin edilecektir. Buna karşın, tayfaların gemiyi karaya oturtması, karaya oturtma bir deniz rizikosu olmadığı için salt baratariala olarak algılanacak ve tazmin edilmeyecektir.

Mehmet YAZICI

## İstanbul Sel Hasarı

İnsanoğlunun teknolojik gelişme ve medeniyet adına yeryüzünde yapmış olduğu her değişikliğin son zamanlarda dünya ikliminde ve atmosferde meydana gelen katastrofik olayların en büyük nedeni olduğu bilimsel açıdan ispatlanmış bir gerçektir. Sera etkisi olarak adlandırılan ve insanlık ile doğa arasında etki-tepki ilişkisine bağlı olarak ortaya çıkan bu olumsuz durum, insanoğlunun doğada ihtirasla ve bilinçsizce yapmış olduğu tahribatın adeta karşılığını ödetmektedir ve önümüzdeki dönemlerde daha da kötüleşmesi beklenmektedir.

Sera etkisi dünya ikliminde sel, fırtına ve aşırı sıcaklar şeklinde ortaya çıkmaktadır. Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nde görüş bildiren bilim adamlarına göre önümüzdeki her 10 yılda dünyanın ısı 0.3 derece artış gösterecek ve buna bağlı olarak deniz seviyesinde 21. yüzyılın sonuna kadar 65 cm.lik bir yükselme görülecektir.

Bugüne kadar hava ve çevre kirliliğinin sebep olduğu global ısınma nedeniyle her yılın özellikle Haziran ve Temmuz aylarında aşırı yağışlar meydana gelmekte, bu yağışlar do-



layısıyla önemli sayılabilecek can ve mal kayıpları sözkonusu olmaktadır. Örneğin 1995 yılında aşırı yağışlar nedeniyle tüm dünyada 1220 kişi yaşamını yitirmiş, 26.115 kişi yaralanmış, 900.000 ev kullanılamaz hale gelmiş, 5 milyon 600 bin kişi evsiz kalmıştır. Bu olumsuz durum elbette ki ülkemizi de etkilemektedir. 1987 yılı Haziran ayında İstanbul Kâğıthane'de meydana gelen büyük sel hasarından itibaren 7 büyük sel hasarı önemli maddî kayıplara neden ol-

muştur ve önleyici çalışmalar yapılmadığı takdirde neden olmaya da devam edecektir. Örneğin 1987 yılındaki sel hasarından sonra Kâğıthane deresinin çevresinde kurulu olan sanayi tesislerin başka bölgelere taşınması bu bölgede artık sel hasarının meydana gelmesini önlemektedir.

Ülkemizde gerek sanayileşme gerek şehirleşme planlı bir nitelik göstermemektedir. Sanayi tesisler, teknolojik açıdan çevre sorumluluğu ve bilinci taşımaksızın faaliyette bulunmakta, bu tesislerin

atıkları, vermiş oldukları diğer zararlara ilâve olarak nehir, dere, göl ve denizlere boşaltılarak doğrudan ve dolaylı zararlar vermektedirler. 1995 Temmuz ayında İstanbul'da meydana gelen sel hasarı bunun tipik bir örneğidir.

İstanbul, dünyanın en büyük metropollerinden biri olduğu gibi aynı zamanda Türk sanayi ve ticaret hayatının da yoğunlaşmış olduğu bir şehirdir. İstanbul içinde ve çevresinde kurulmuş olan organize sanayi bölgelerinin ihtiyaca cevap vermemesi, yatırımcıların ulaşım kolaylığı olan ve fabrika atıklarını denetimsiz bir şekilde bırakabilecekleri bölgelere yönelmesine neden olmuştur. Sınai tesislerin dere havzalarında yoğunlaşmasının yanısıra derelerin ıslah çalışmalarının da gerektiği şekilde yapılamaması aşırı yağışlar sonrasında büyük sel hasarlarının meydana gelmesine zemin hazırlamıştır.

9-10 Temmuz 1995 tarihinde meydana gelen aşırı yağışlar sonrasında İstanbul'da meydana gelen seylap hasarı dolayısıyla ödenen 40 milyon Dolar'lık tazminat sigortacılık sektörünün bu tip bir hasar dolayısıyla ödediği en büyük miktar olmaktadır. Hasarın bu kadar büyük olmasının başlıca nedeni Bakırköy İlçesi sınırları dahilinde bulunan, henüz ıslah çalışmaları tamamlanmamış Ayamama Deresi'nin taşması ve dere yakınlarında bulunan, Sabah Gazetesi tesisleri ve ATV televizyon istasyonunun da içinde bulunduğu 40 kadar tesisin sular altında kalmasıdır. Ayamama Deresi

civarında meydana gelen sel hasarı tüm İstanbul'da meydana gelen sel hasarının % 10'unu geçmemesine rağmen İstanbul için ödenmiş olan toplam 40 milyon Dolar'lık tazminatın yaklaşık % 75'i bu bölgede bulunan çeşitli sektörlerdeki 40 kadar tesisin (bölgede toplam 68 tesis bulunmaktadır) uğradığı hasar dolayısıyla olmuştur. Derenin ıslah çalışmaları tamamlansa dahi bu bölgede bulunan tesisler tedbir almadıkları takdirde her zaman su baskını riskine karşı açtıkları. Ayamama Deresi'nin yakınlarında bulunan Yenibosna Köyaltı mevki daha önce de seylap hasarına maruz kalmış, bu tecrübelerini gözönünde bulunduran bir çok tesis, binalarının etrafına 2-3 metre yüksekliğinde duvarlar inşa ederek son su baskını olayından etkilenmemişlerdir.

İstanbul çevresinde bulunan dere yatakları, insanlar tarafından işgal edilmeden önce doğa kuralları içinde akmakta, ulaşım açısından gerekli olduğu takdirde üzerlerine, bazıları günümüze kadar gelebilmiş kemer köprüler inşa edilmekteydi. Ayamama Deresi üzerinde de, Mimar Sinan tarafından 16. Yüzyılda, o zamanın teknolojisine göre nehir taşmalarında dahi ihtiyaca cevap verebilecek kot yüksekliğinde inşa edilmiş bir kemer köprü bulunmaktadır. Mimar Sinan, herhangi bir çevre probleminin olmadığı 16. Yüzyılda bu köprüyü inşa ederken meydana gelebilecek en büyük taşkınları gözönüne alarak bir kot yüksekliği vermiştir. Ancak dere yatağının aradan

geçen zamanda konut, ticaret ve sanayi tesislerinin işgaline uğramasının yanısıra etrafı da otoyol ağıyla sarılmıştır. Ayrıca, köprü üzerinden geçen yol için düşük kotlu ve dar bir menfez yapılmış olması ve derenin ıslah çalışmalarının henüz tamamlanmamış olması nedeniyle toprakların meydana getirdiği birikmelerin, menfezlerin akıntıyı aktarmasını önlediği savunulmaktadır.

Ayamama Deresi'nin çevresinde bulunan sınai tesislerinin dereye bıraktığı atıklar da dere yatağının yükselmesine ve dere sularının doğal düzeyinden daha yukarı bir seviyede akmasına neden olmaktadır. Derelerin aşırı yağın yağmurlar nedeniyle yükselmesi ve çevresindeki kuruluşlara zarar vermesinin bir nedeni de derelere sorumsuzca bırakılan bu atıklar olmaktadır.

İstanbul'un dereleri üzerinde İSKİ, DSİ ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılmakta olan ıslah çalışmalarının 10 Ağustos 1995 tarihi itibarıyla durumu aşağıdaki gibidir :

Ayamama Deresi : Eksik kalmış olan çalışmalar devam etmektedir.

Kurbağalı Dere: İhalesinin yapılmış olduğu, yakında ıslah çalışmalarına başlanacağı öğrenilmiştir. Göztepe'den itibaren denize kadar olan kısım halihazırda ıslah edilmiş durumdadır.

Tugay Deresi: Ankara Asfaltından denize kadar olan kısmın ıslah çalışmaları bitmiş olup, eksiklikler tamamlanmaktadır.

Pendik Deresi : İslah çalış-





malarının çoğu tamamlanmış durumdadır.

Ayvalı Dere: E-5 Karayolu ile Marmara Denizi arasında çalışmalar devam etmektedir.

Çırpıcı Deresi: E-5 geçidine kadar olan kısım tamamlanmış durumdadır. Kalan kısmın ıslah çalışmaları ise henüz ihale aşamasındadır.

Tavukçu Deresi: Bağcılar Özşah köprüsünden itibaren yukarı doğru ıslah çalışmaları devam etmektedir.

Beykoz Deresi: 100-150 metrelik kısmı ıslah edilmiş durumdadır.

Kasımpaşa, Kâğıthane, Ortaköy, Baltalimanı, Çayırbaşı, Trakya, Bekar, Seyitahmet, Esenyurt ve Ali-

beyköy derelerinde ise şu anda herhangi bir ıslah çalışması yoktur. Turşucu, Çamaşırçı, Küçükyalı ve Savaklar derelerinin ise ihaleleri yapılmış olup, yakında ıslah çalışmalarına başlanılacaktır.

Meteoroloji Genel Müdürlüğünün İstanbul'da;

- Atatürk Havalimanı,
- Florya,
- Kilyos,
- Bahçeköy,
- Sarıyer Kireçburnu,
- Göztepe,
- Kartal

olmak üzere 7 adet ölçüm istasyonu bulunmaktadır. Ancak, sel baskınlarına neden olan yağışların mevzii sağnak

karakterinde olması nedeniyle bu istasyonların tüm İstanbul ve çevresi için tam bir fikir vermesi imkânsızdır. İstatistik verilerin daha sağlıklı olabilmesi amacıyla, ölçüm istasyonu sayısının daha önce seylap hasarına maruz kalmış kritik bölgeler de dikkate alınarak artırılması kanaatimizce uygun olacaktır.

*Bu çalışmada Milli Reasürans Hasar Denetleme Servisi tarafından, Türk Sigortacılık Sektörüne yardımcı olmak üzere hazırlanmış kitapçık esas alınmıştır.*

## *Uluslararası Reasüransa Olan Talebi Etkileyen Faktörler ve Dünya Reasürans Piyasaları*

**H**er malın veya hizmetin alınıp satıldığı, arz-talep kurallarına veya bir takım şartlara göre fiyatının belirlendiği kendine ait bir piyasası vardır. Reasürans da alınıp satılabilen bir hizmet olduğuna göre bir piyasası olacaktır ve bu piyasada kurallar, diğer mal ve hizmet piyasalarındaki kurallar gibi işlemektedir. Ancak, diğer birçok mal ve hizmet piyasalarından farklı olarak reasürans piyasaları uluslararası niteliktedir. Yazmış veya kabul ettiği işler itibarıyla yerel olarak faaliyet gösteren bir sigorta veya reasürans şirketi, sonuçta genellikle uluslararası piyasaya "reasürans alıcısı" olarak çıkmak durumundadır. Bugün İngiltere, İsviçre, Almanya gibi dünyanın önde gelen reasürans piyasaları bu büyüklüklerini reasürans hizmetinin uluslararası nitelikte olmasına, diğer bir deyişle yurtdışına satmış oldukları reasürans hizmeti karşılığında elde etmiş oldukları prim gelirlerine borçludurlar.

Reasürans hizmetinin alınıp satıldığı dünya reasürans piyasalarında, yukarıda da belirtildiği gibi alıcılar ve satıcılar vardır. Bu alıcı ve satıcılar şu şekilde gruplandırılmaktadırlar:

### **Reasürans Alıcıları**

#### **a) Direkt Sigorta Şirketleri**

Bütün dünyada faaliyet gösteren sigorta şirketleri reasürans piyasalarına doğrudan alıcı olarak girebildikleri gibi reasürans aracısı şirketler vasıtasıyla da girebilirler.

#### **b) Lloyd's Sendikaları**

#### **c) Devlet Sigorta Şirketleri**

Özellikle az gelişmiş ülkelerde ve geçmişte Sosyalist Blok ülkelerinde faaliyet gösteren devlet sigorta şirketleri buldukları ülkede piyasanın yüzde yüz tekel sigorta şirketi olabildikleri gibi içinde devlet menfaati olan ekonomik faaliyetlerde de tekel olarak iş yazabilmektedirler.

#### **d) Captive Sigorta Şirketleri**

Büyük endüstriyel ve ticari grupların bünyelerinde bulunan ve özellikle ait oldukları grubun işlerini sigorta etmekte olan ve 1960'lı yıllardan itibaren gerek sayı gerekse önem bakımından artmakta olan Captive sigorta şirketleri, 1980'li yıllardan itibaren reasürans ihtiyaçlarını karşılıklılık ve reasürans pool'leri dolayısıyla karşılama yoluna gitmeye başladılarsa da yine de dünya reasürans piyasalarının

önemli bir alıcısı durumundadırlar.

#### **e) Reasürans Şirketleri**

Sigorta şirketlerinin reasürans ihtiyacı olabildiği gibi sigorta şirketlerine reasürans satan reasürans şirketlerinin de risk akümülyasyonu, doğal felâketler ve diğer nedenler dolayısıyla reasürans ihtiyacı olmaktadır ve dünya reasürans piyasalarına reasürans alıcısı olarak girmektedirler.

#### **f) Reasürans Pool'leri**

Tıpkı reasürans şirketleri gibi reasürans pool'leri de üyelerinin reasürans ihtiyacını giderirken, diğer taraftan kendileri de risk akümülyasyonu veya başka bir nedenle piyasaya girip reasürans satın almaktadırlar.

### **Reasürans Satıcıları**

#### **a) Reasürans Şirketleri**

Doğrudan doğruya ya da reasürans aracı şirketleri vasıtasıyla reasürans satan reasürans şirketleri dünya reasürans piyasalarında önemli bir yer tutmaktadır.

#### **b) Lloyd's Sendikaları**

Sadece Lloyd's aracılı vasıtasıyla reasürans satan Lloyd's sendikaları sadece İngiltere'nin değil, bütün dünya piyasalarının önemli

bir satıcısı durumundadır.

## c) Direkt Sigorta Şirketleri

Bir direkt sigorta şirketi bünyesinde varolan reasürans departmanı, tıpkı bir reasürans şirketi gibi faaliyet göstermekte ve böylece sigorta şirketleri piyasada reasürans satıcısı gibi hareket etmektedirler. Swiss Re tarafından yapılan tahmini bir hesaplama göre dünya reasürans priminin %40'ı direkt sigorta şirketleri tarafından gerçekleştirilmektedir.

## d) Devlet Reasürans Şirketleri

1950'li yıllardan itibaren özellikle az gelişmiş ülkelerin hükümetleri devlet reasürans şirketleri oluşturarak kendi ülkelerinde faaliyet gösteren sigorta şirketleri için reasürans imkânı sağlamaya başlamışlardır. Bunun yanı sıra uluslararası piyasalarda branş ofisler açarak dünya piyasalarında az da olsa bir pay sahibi olmaya çalışmaktadırlar.

## e) Reasürans Kuruluşları

Reasürans şirketinin işletme masraflarının yüksek olması nedeniyle reasürans hizmeti vermek isteyen kuruluşlar bir araya gelerek "Reinsurance Underwriting Agency"ler oluşturmuşlardır ve özellikle 1970'li yıllardan itibaren dünya reasürans prim hacminde, bu birliklerin yazmış olduğu işler dolayısıyla önemli artışlar meydana gelmiştir.

Reasürans piyasalarında alıcılar ve satıcıların yanı sıra reasürans aracısı şirketler de yer almaktadır.

Reasürans alıcıları ve satıcıları arasında aracı duru-



munda bulunan reasürans broker'ları, bir taraftan piyasada iş bulabilmek için faaliyet gösterirken daha sonra bulmuş oldukları işleri başka bir piyasada (satıcıların piyasası) en uygun şartlarda plase etmeye çalışmaktadırlar.

Bir reasürans broker'ının faaliyetleri, sırasıyla üç ana başlık altında toplanabilir:

1) İşi elde etme: Reasürans alıcılarının bulunduğu piyasada iş temin eden broker,  
2) İşi plase etme: Elde etmiş olduğu işin risk ve hasar potansiyellerini gözönüne alarak, müşterisi için en uygun şartlarda işi plase eder.

3) Müşteriye (reasürans alıcısına) hizmet: Plase edilen işle ilgili olarak, anlaşma dönemi boyunca;

- Topladığı primleri işi plase etmiş olduğu piyasaya aktarmak,

- Toplanan primler karşılığında, herhangi bir hasar durumunda, işin plase edildiği piyasalardan hasarları eksiksiz ve zamanında toplamak,

- Reasüre eden (satıcı) ile reasüre edilen (alıcı) arasındaki hesap akışını yönetmek,

- Reasürans şartlarını etkileyebilecek büyük hasarlar konusunda sedan şirkete bilgi vermek gibi hizmetler verir. Reasürans broker'ı, verdiği bu hizmetler karşılığında, plase etmiş olduğu işlerin primi üzerinden belirlenmiş bir yüzde ile (brokerage commission) komisyon alır.

## Reasürans Talebini Etkileyen Nedenler

Bir ülkede kişi başına düşen millî gelir düzeyi o ülkenin gelişmiş veya az gelişmiş olmasının belirlenmesinde en önemli ölçüdür. Elbetteki bir ülkenin gelişmişlik düzeyini anlayabilmek için sadece kişi başına düşen millî gelir düzeyini ele almak yarıltıcı olabilir. Ancak, kişi başına düşen millî gelirin az olduğu ülkelerde, buna bağlı olarak okuma yazma oranı düşük, ölüm

oranı yüksek, ekonomi emek yoğun sektörlerle ve doğal kaynaklara bağımlı olmaktadır. Dolayısıyla, bir ülkede gayrisafi milli hasıla düşüğe, diğer bir deyişle insanlar az üretiyorlarsa, yaşam standartları da o ölçüde düşük olmakta ve bu durum, ekonomiye doğrudan ya da dolaylı olarak bağlı bütün sektörlerde etkisini göstermektedir.

Az gelişmiş bir ülkenin sigorta sektörünün sadece kişi başına düşen milli gelirin az olması değil, bunun yanısıra bir çok faktöre bağlı olarak az gelişmiş olması da kaçınılmaz bir sonuç olacaktır. Dolayısıyla az gelişmiş bir ülkenin sigorta sektörünün uluslararası piyasalardan reasürans talebi daha az, gelişmiş ülkenin reasürans talebi fazla olacaktır. Örneğin, gelişmiş ülkelerin hayat dışı

branşlar itibarıyla reasürans talebi, 1992 rakamlarıyla tüm dünya reasürans talebi içerisinde %80 paya sahiptir.

Az gelişmiş ülkelerde faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin mali yapıları gelişmiş ülkelerdeki sigorta şirketlerine göre daha zayıftır. Gelişmiş ülkelerdeki sigorta şirketleri kendi ülkelerindeki sigorta edilebilir risklerin büyük bir bölümünü absorbe edebildikleri için daha çok katastrofik nitelikteki riskler için haricî reasüransa ihtiyaç duymaktadırlar. Az gelişmiş ülkelerde ise sigorta şirketleri, mali yapılarındaki zayıflık nedeniyle reasüransa daha fazla ihtiyaç duymakta, bu da az gelişmiş ülkelerin sigorta sektörlerinin reasüransa olan taleplerini arttırıcı etkide bulunmaktadır.

Az gelişmiş ülkelerin sigorta şirketlerinin ülke içerisinde

deki sigorta edilebilir riskleri mali yapıları nedeniyle absorbe edememeleri, bu grup ülkelerde büyük yabancı sigorta şirketlerinin branş ofis niteliğinde faaliyet gösteren temsilcileri için fırsat yaratmakta, branş ofisler de elde etmiş oldukları işlerin oldukça büyük bir kısmını, hatta bazı durumlarda tamamını reasürans adı altında ana şirketlerine aktarmaktadırlar. Bu durum az gelişmiş ülke sigorta sektörlerinin reasürans talebini yüksek gösteren diğer bir özelliktir.

Sigorta piyasalarının yapısı, reasürans talebini etkileyen önemli bir faktördür. Küçük ve orta büyüklükte çok sayıda sigorta şirketinin faaliyet gösterdiği az gelişmiş ülke sigorta piyasalarında reasüransa olan talep daha yüksek olmakta, güçlü, büyük ve az sayıda sigorta şirketinin bulunduğu piyasalarda ise reasürans talebi daha düşüktür.

Ancak, yukarıdaki paragrafta belirtilen duruma bir çelişki olarak, özellikle az gelişmiş ve eski Doğu Bloku ülkelerinin sigorta sektörlerinde tekel durumunda olan büyük sigorta şirketlerinin reasürans talebi, sermayelerinin risk portföylerine oranla yetersiz olması, riziko değerlendirme ve hasar konularında uzman personel eksikliği ve yeterli istatistikî bilgiye sahip olunmaması nedeniyle fazla olmaktadır.

Yüksek enflasyon, az gelişmiş ülke ekonomilerinin karşı karşıya bulunduğu önemli bir problemdir ve bu grup ülkelerin sigorta sektörlerinde farklı etkilerde bulunabilmektedir. Ülkemizde de uzun



yıllardır yaşanmakta olan yüksek enflasyon, sigorta sektörlerinde kişi başına daha az prim üretilmesine, kimi zaman gerçek ölçülerde sıfır hatta negatif büyümeye neden olmaktadır. Yüksek enflasyonun hüküm sürdüğü az gelişmiş ülkelerde hükümetler, enflasyona karşı mücadele edebilmek için sıkı para politikaları uygulamakta, bu politikaların sonucunda resmî ve özel şirketlerin parasal kaynakları önemli ölçüde daralmaktadır. Elindeki dar imkânları idareli kullanmak durumunda olan kuruluşlar, öncelikler listesinde zaten ön sıralarda yer almayan sigorta ihtiyacını tamamen liste dışı bırakmakta, diğer bir deyişle sigortaya olan talep azalmaktadır. Sigortaya olan talebin azalması doğal olarak reasüransa olan talebi de olumsuz yönde etkilemekte ve sonuçta, yüksek enflasyonla yaşamak durumunda olan ülkelerde reasüransa olan talep de azalmaktadır.

Yüksek enflasyon, diğer taraftan, az gelişmiş ülkelerin sigorta sektörlerinde reasürans talebini arttırıcı etkilerde de bulunabilmektedir.

Az gelişmiş ülke ekonomilerinde yüksek enflasyon; kamu harcamalarının yüksek olması, daha az üretim, işsizlik oranının yüksek olması, yatırımların ekonomik yarardan ziyade siyasi tercihler gözönüne alınarak yapılması gibi çok daha köklü ekonomik nedenlerden kaynaklanmasına karşın yüksek enflasyonla mücadele kısa vadeli politikalarla ve malî araçlar kullanılarak yapılmaktadır. Bu tercihe bağlı olarak

ilk başvuru mali araçlardan biri faizi oranlarıdır ve faizler bilinçli olarak yüksek tutulmaktadır. Faiz oranlarının yüksek tutulması, sigorta şirketlerinin sermayelerinde bulunan diğer yatırım araçları ve gayrimenkullerin değer kaybetmesine, buna bağlı olarak sermayelerinde bir daralmaya neden olmaktadır. Görüldüğü gibi yüksek enflasyon, bir taraftan yüklenilen risklerin ve alınan primlerin toplamında bir artış meydana getirirken diğer taraftan sigorta şirketlerinin sermayelerinde bir daralma yaratmakta, sigorta şirketleri ekonomik açıdan iki zıt etki altında kalmaktadır. Bu duruma bir çözüm olmak üzere sigorta şirketleri, sermayelerinin, yüklenmiş oldukları toplam risk karşısındaki yetersizliğini reasürans vasıtasıyla kapatma yoluna gitmektedirler. Sonuç olarak, yüksek enflasyonun reasüransa olan talebi arttırıcı etkisi de olduğu ileri sürülebilmektedir.

Bir mala ya da hizmete olan talebi etkileyen en önemli faktör, o mal ya da hizmetin fiyatıdır. Reasürans da, sedan şirketlere verilen bir hizmet olduğuna göre, fiyatının düşük olması reasüransa olan talebi hiç şüphesiz arttıracaktır. Reasüransın pahalı olduğu zamanlarda sedan şirketler, her türlü tehlikeye karşın self-insurance'ın maliyetini araştıraraklar, risk ve hasar faktörleri müsaade etmemesine karşın saklama paylarını yüksek tutmaya çalışacaklar, müşterek sigortanın imkânlarını araştıracaklardır. Kısacası, düşük fiyat-yüksek talep/yüksek fiyat-düşük talep

gibi ekonominin en temel kuralı, reasüransa olan talebi de etkilemektedir.

Reasüransa olan talebi etkileyen ve yukarıda değinilenlerin dışında varolan sosyal, yasal ve teknolojik olarak nitelenebilecek bir çok neden daha vardır. Ancak, bu nedenler, doğrudan veya dolaylı olarak ilgili ülkenin gelişmiş veya az gelişmiş olmasından kaynaklanmakta ve reasüransı etkilemeden önce ilk planda, sigortacılığın gelişmesinde rol oynamaktadır. Sigortacılık hareketlerinin yoğunlaşmasının reasüransın gelişmesini yani reasüransa olan talebi etkileyeceği açıktır. Bu nedenle, aslında doğrudan doğruya sigortacılığın gelişmesini etkileyen, sigortacılık hareketlerinin yoğunlaşmasına neden olan bu faktörlere konumuzla direkt ilgisi olmadığı için burada yer verilmemiş, tüm bu nedenler bir ülkenin gelişmiş veya az gelişmiş olması kapsamında değerlendirilmiştir.

Ekonomik şartların uygun olmamasının yanısıra az gelişmiş ülkelerdeki hükümetler, ülkeler arasındaki reasürans alışverişine, aşağıda değinilmeye çalışılacak nedenlerden dolayı doğrudan veya dolaylı şekilde müdahale etmiş ve kısıtlama getirmişlerdir.

Hükümetler, kendi sigorta sektörlerinin dış reasürans bağımlılığını ve dışarıya prim akışını azaltmak, yabancı reasürans şirketlerinin yerel sigorta şirketlerine karşı yükümlülüklerini yerine getirememeye ihtimaline karşı korumak, güçlü bir yerel sigorta piyasası oluşturmak,

kendi piyasasına ilişkin olarak piyasa istatistiklerini toplayabileceği bir odak noktası meydana getirmek ve yerel sigorta piyasasındaki rekabeti kontrol edebilmek amacıyla devlet reasürans şirketleri kurmuşlardır. Devlete ait olan reasürans şirketi, tamamen serbest piyasa şartlarında faaliyet gösteren bir şirket olabileceği gibi reasürans sesyonunun tamamının devredildiği tekel bir şirket de olabilmektedir. Bazı ülkelerde ise bu iki uç örneğin arasında, şirket yapısı ve faaliyetleri itibarıyla değişik nitelikte modeller de oluşturulmuştur; örneğin mecburi reasürans sesyonu öngörülebilir ki bu uygulamanın da, bu çalışma içerisinde değinilmesi gerekli olmayan bir çok alt modeli bulunmaktadır.

Bölgesel reasürans pool'lerinin oluşturulması da reasürans piyasalarına olan talebi etkileyen bir etken olarak değerlendirilebilir. Bir zamanlar UNCTAD'ın bölgesel sigorta piyasalarının geliştirilmesinde önyak olmak üzere başlatmış olduğu bu hareket, özellikle Asya ve Afrika ülkeleri arasında rağbet görmüş ve kurulan bölgesel pool'ler dolayısıyla önemli miktarlardaki primlerin gelişmiş Batılı ülkelerin reasürans piyasalarına gitmesinin engellenmesi amaçlanmıştır.

Hükümetlerin, reasürans talebini azaltacak doğrudan müdahalelerinin yanısıra bu amaca yönelik dolaylı engellemeleri de olmuştur. Yerel piyasada yabancı sigorta ve reasürans şirketlerinin kurulmasını



önlemek, kurulsu dahi faaliyetlerini zorlaştıracak tedbirler almak hükümetlerin, kendi piyasalarının taleplerini dolaylı yollardan etkileyecek önlemlerdir.

## Uluslararası Reasürans Piyasaları

Reasürans piyasalarının gelişimi; sorumluluk bilincinin gelişmesi, endüstriyel, ticarî ve taşımacılık risklerindeki gelişme ve bir olaydan doğabilecek potansiyel hasar miktarındaki artış nedeniyle olmuştur. Diğer bir deyişle, sigortacılık sektörünün tüm branşlarda iş yazım kapasitesinin artması reasüransın ve doğal olarak uluslararası reasüransın gelişmesine neden olmuştur.

Bu çalışma kapsamında kısaca ele alınacak olan ülkeler aynı zamanda uluslararası nitelikte piyasalardır ve bu ülkelerde faaliyet gösteren sigorta ve reasürans şirketleri, piyasaların en büyük reasürans alıcısı ve

satıcısı durumunda olan aktörleridir.

Aşağıdaki tablolarda 1992 yılı rakamlarıyla reasürans piyasalarından olan reasürans talebi ve bu piyasaların reasürans yoluyla elde etmiş oldukları prim gelirleri miktar ve yüzde paylarıyla gösterilmiştir. Görüldüğü gibi, dünya reasürans talebinin %80'inden fazlası (Kalan Ülkeler başlığı altında Kıt'a Avrupası'nın gelişmiş ülkeleri de yer almaktadır) gelişmiş ülkelerden gelmektedir. Diğer bir deyişle uluslararası reasürans piyasalarının en büyük alıcıları aynı zamanda reasürans satıcısı olan gelişmiş ülkelerin sektörleridir.

Aşağıdaki her iki tabloda uluslararası reasürans piyasalarının reasürans arzı ve talebi açısından durumları gösterilmiştir. Dünya reasürans piyasalarının en büyük aktörleri olan bu piyasaların bazı karakteristik özelliklerine kısaca değinmekte fayda vardır.

Dünyanın en büyük reasürans talebinde bulunan ve aynı zamanda önemli bir reasürans sağlayıcısı olan Amerika Birleşik Devletleri, Kıt'a Avrupası'na göre farklı bir nitelik arz etmektedir. Amerikan sigorta şirketleri daha çok kendi reasürans şirketleriyle çalışmakta, reasürans şirketleri de portföylerinin önemli bir kısmını yerel sigorta şirketlerinin yazmış olduğu risklere dayandırmaktadır. Son yıllarda Bermuda Hükümeti'nin sağlamış olduğu vergi kolaylıkları dolayısıyla bir hayli gelişen katastrofik reasürans ve retrosesyon piyasası ABD'li sigorta şirketlerinin rağbet ettiği bir piyasa olmasına karşın (ABD'li sigorta şirketlerinin reasürans yoluyla devretmiş olduğu toplam 8 milyar 420 milyon \$ primin %26'sı Bermuda piyasasına gitmektedir ve %34 ile birinci sırada bulunan Birleşik Krallık'tan hemen sonra gelmektedir) ABD piyasası, nispeten kapalı bir piyasadır. Ancak, ABD reasürans şirketlerinin özellikle katastrofik riskler itibariyle önemli ölçüde yurt dışı retrosesyon kapasitesine dayandıklarını da belirtmekte fayda vardır.

Kıt'a Avrupa piyasası ise özellikle 1992 yılından itibaren büyük bir hareket halindedir. Bunun çok önemli iki nedeni vardır:

- Avrupa Topluluğu ülkelerinin daha açık bir piyasa haline gelmesi,
- Doğu Avrupa ülkelerinde yapılan reformlarla bu ülkelerin piyasalarına gelişmiş ülke sigorta ve reasürans şirketlerinin girmeye başlamaları.

## 1992 yılı itibariyle reasürans piyasaları bazında reasürans talepleri

ABD	:	% 28.9	43.301 milyar US\$
Kıt'a Avrupası *	:	% 31.6	47.140 milyar US\$
Birleşik Krallık	:	% 10.9	16.396 milyar US\$
Japonya	:	% 7.9	11.813 milyar US\$
Kalan Ülkeler	:	% 20.7	30.971 milyar US\$

(\*) Almanya, İsviçre, Fransa, İtalya, İspanya ülkelerinin reasürans piyasalarını belirtmektedir.

## 1992 yılı itibariyle reasürans piyasaları bazında reasürans prim gelirleri (reasürans arzı)

ABD	:	% 20.48	30.643 milyon US\$
Kıt'a Avrupası	:	% 35.52	53.141 milyon US\$
Birleşik Krallık	:	% 12.77	19.113 milyon US\$
Japonya	:	% 5.09	7.623 milyon US\$
Kalan Ülkeler	:	% 26.14	39.101 milyon US\$

Avrupa Topluluğu ülkelerinde faaliyette bulunan sigorta ve reasürans şirketlerinin birleşerek daha büyük şirketler oluşturmaları, açık piyasanın acımasız rekabet koşullarında varolabilmek amacıyla kaçınılmaz bir sonuç olarak ortaya çıkmıştır. Bu gelişme reasürans talebine iki yönlü bir etkide bulunmaktadır. Malî kaynaklarını birleştirerek daha güçlü bir şekilde ortaya çıkan sigorta şirketleri doğal olarak yüksek konservasyonlarla çalışacaktır. Yüksek konservasyonlarla çalışan sigorta şirketlerinin reasüransa olan talebi ise doğal olarak daha düşük olacaktır. Ancak, diğer taraftan, güçlü sigorta şirketlerinin reasürans kabulleri de aynı

şekilde artacak, tıpkı güçlü reasürans şirketleri gibi piyasadan daha fazla iş alabilmek amacıyla reasürans talebini arttıracak cazip şartlar sunmaya çalışacaklardır.

Kıt'a Avrupa'sının reasürans şirketleri reasürans piyasasının en önemli aktörleridirler ve kadece Kıt'a Avrupası'nın değil dünyanın en büyük reasürans şirketlerini oluşturmaktadırlar. Münich Re (Almanya), Swiss Re (İsviçre), Mercantile & General (Birleşik Krallık), SCOR (Fransa), Union Italiana (İtalya) bu büyük profesyonel reasürans şirketlerinden bazılarıdır.

Kıt'a Avrupası reasürans piyasalarında meydana gelen diğer önemli değişme, rea-

sürans sözleşmelerinin bir zamanlar olduğu gibi büyük ve az sayıdaki (bazen tek bir reasürans şirketi) reasürans şirketi arasında değil, büyüklü küçüklü çok sayıda reasürans şirketi arasında dağılımıdır. Aslında bu durum, yakın geçmişte bir hayli sık yaşanan kötü sonuçlar sonrasında büyük ve az sayıdaki reasürör tarafından kabul ettirilen olağanüstü pahalı ve zor şartlar içeren anlaşmalara karşı reaksiyoner bir gelişmedir. Böylece sigorta şirketleri, o zamanlar alternatifsiz olan büyük reasürörlere veya hakim durumda olan uluslararası reasürans piyasalarına bir alternatif koyabilme durumuna gelmişlerdir.

Birleşik Krallık, bilindiği üzere Lloyd's ve Londra piyasalarından oluşmaktadır. İkinci Dünya Savaşı'ndan önce reasürans plasmanlarını geleneksel olarak Almanya piyasasında yapan İngiliz sigorta şirketleri, İkinci Büyük Savaş sonrasında her yönden çökmüş olan Almanya'nın yerine kendi reasürans piyasalarını geliştirmek zorunda kalmışlardır. Son 50 yılda kaydetmiş oldukları olumlu gelişme, dünyanın önde gelen reasürans piyasası olmalarına neden olmuştur.

Özellikle katastrofik riskler itibarıyla ABD, Kıt'a Avrupası, Japonya ve bazı gelişmekte olan ülkeler için en önemli reasürans piyasası durumunda olan Londra, reasürans prim gelirinin büyük bir bölümünü yurtdışından plasmanı yapılmış işlerden elde etmektedir. Örneğin, Nakliyat dışı işlerde bu oran %71'e kadar ulaşmaktadır. Özellikle 1991 ve 1992 yıl-

larında reasürans prim geliri gerçek olarak %14 oranında artmış olması, İngiliz parasının Amerikan Doları ve Avrupa para birimleri karşısında değer kaybına uğramış olmasının yanısıra İngiliz reasürans kuruluşlarının başarısından kaynaklanmaktadır.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ekonomisinde göstermiş olduğu olağanüstü gelişmelere paralel olarak sigortacılık sektöründe de önemli başarılar elde etmiş olan Japonya, aynı zamanda Uzakdoğu'nun en eski piyasasıdır. Maliye Bakanlığı tarafından çok sıkı bir şekilde kontrol edilen sigorta piyasasında tarife rejimi uygulanmakta, sigorta şirketleri rekabetlerini fiyat dışı unsurlara dayandırmaktadırlar.

Japonya, ülke olarak doğal afetlere son derece açık bir ülke olduğu ve muhtemel bir deprem veya tayfun olayının tüm dünyadaki piyasaları etkilemesi sözkonusu olduğu için reasürans, sigortacılık sektörünün önemli bir parçasıdır ve dünyanın önde gelen reasürans kuruluşlarının Tokyo'da temsilcilikleri bulunmaktadır.

Japon reasürans piyasası, doğal afetler dışında kendi risklerine maksimum kapasite sağlayabilecek kadar gelişmiş bir piyasadır. Sigorta şirketlerinin, riskleri, bölüşümlü treteler yoluyla pool'ler ve diğer reasürans kuruluşlarına çok geniş olarak yayabilme imkânına sahip olmaları nedeniyle Japonya'nın oldukça güçlü bir reasürans piyasası vardır. Japonya'da her şirket güçlü bir sigorta şirketi ol-

duğu gibi aynı zamanda güçlü bir reasürans şirkettir.

Japon reasürans şirketlerinin reasürans prim geliri 1980'li yıllardan itibaren deniz aşırı piyasaların cazibesini yitirmesi nedeniyle azalmaya başlamıştır.

Y. Kemal ÇUHACI



# Yabancı Basından HABERLER

## *Sigortacılıkta Sahte Hasarların Kontrolü*

İngiliz Sigortacıları Birliği'nin sigortacılıkta sahte hasarlarla ilgili 1994 yılı itibariyle yayınlamış olduğu son rapor, konunun ne denli ürkütücü boyutlarda olduğunu göstermektedir. Raporunda belirtildiğine göre sahte hasarların sigortacılık sektörüne olan maliyetinin geçen yıl yaklaşık 600 milyon Sterlin olduğu düşünülmektedir. Sahte hasarlar, 1993 yılında, 1992 yılı tahminlerine göre %25 azalmasına rağmen 1994 yılında ortalama olarak, sigortacılık sektörüne her 1 Sterlin için 4 pens ilâve bir yük getirmiştir ki, bu da günde 2 milyon Sterlin demektir. Raporunda, 1994 yılı itibariyle yaklaşık 400.000 sahte hasar olduğu varsayılmaktadır.

Sigortacılıkta sahtekârlığın %31'i teklifnamelerde yanlış beyanda bulunma, %36'sı ise hasarlarla ilgili olmaktadır ve her iki durumda da sahtekârlığın artmış olduğu ifade

edilmektedir. Sahtekârlık listesinde ön sıralarda olan sigorta branşları ise %8.5 ile kredi sigortaları, %5.7 ile özel mesken sigortaları olmaktadır.

Sigortacılık sektörünün bir takım kampanyalar dolayısıyla sahtekârlığa karşı vermekte olduğu mücadele toplumun vicdanına hitap etmede oldukça başarılı olmaktadır. Bu etki diğer taraftan, insanların sahtekârlık olayları yüzünden daha fazla sigorta primi ödemiş olduklarını anlamaları nedeniyle daha da güçlenmektedir.

Sigortacılık sektörü, sahtekârlığa ve sahte hasarlara karşı önemli bir silah olarak, 1987 yılından beri faaliyette olan, tam zıya ve çalıntı arabalar konusunda uzmanlaşmış, Araç Sigortalarında Sahtekârlığa ve Hırsızlığa Karşı Kayıt Sistemi'ni kurarak bilgi teknolojisini kullanmaya başlamıştır. Yine İngiliz Sigortacılar Birliği ta-

rafından kurulmuş olan ve sigorta şirketlerinin büyük bir bölümü tarafından desteklenen Risk Değerlendirme ve Hasar Bilgi Değişimi adlı kuruluş, başlangıçta özel mesken ve araç sigortaları, daha sonra 1995 yılı içinde diğer branşlarla ilgili hasar bilgi bankası oluşturmayı hedeflemektedir. Sigortacılar, aynı olay dolayısıyla birden fazla hasar talebinde bulunmak niyetinde olan muhtemel sahtekârlara karşı bu tür tedbirlerin önemli ölçüde caydırıcı olacağına inanmaktadırlar.

Çok gelişmiş bir bilgi akışının varlığından bahsedebilmek için erken olsa da, sigortacılık sektörü dışındaki bilgi kaynaklarını kullanabilme imkânı giderek gelişmekte ve önemli bilgi kaynaklarına sahip kuruluşlar sigortacılık sektörüne yönelmektedir. Örneğin, malî konularda faaliyet gösteren ve kredi konusunda kişi ve şirketleri değerlendiren,

Equifax gibi bazı bilgi bankaları 20 sigorta şirketine bilgi sağlayacak şekilde, halihazırda deneme mahiyetinde olmakla birlikte bu sisteme dahil olmuştur.

Bu sistem, esas olarak, herhangi bir şirketi ödeme yeterliliği ve likidite açılarından test etmek suretiyle işlemektedir. Equifax'ın sigorta hizmetleri bölümünün yetkilisi, yangın hasarlarının yaklaşık %50'sinin sahte hasar olduğunu ve sigorta şirketlerinin bu sistem sayesinde 5 milyon Sterlin tutarında sahte hasarı ödemekten kurtulduğunu ileri sürmektedir. Şahıslar açısından da kredi referans sisteminin, kişilerin moral tehlike ya da ilgili kişinin istenen primi ödeyebilme yeteneği değerlendirildiğinde ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.

Sigorta şirketlerine yönelik faaliyet gösteren CNN adlı diğer bir kuruluş ise, her bir aracın numaralandırılarak tanımlandığı ve model, motor numarası, vites özelliği (otomatik veya normal) ile ilgili ayrıntıların yer aldığı bir Araç Dosyası On-Line sistemi çalıştırmaya başlamıştır. Sistemi işleten şirketin iddiasına göre, telefonla bilgi aktarmaktansa bu sistemi kullanmak o iş için harcanan zamanı üçte bir oranında azaltmaktadır. Bunun yanı sıra bu sistem, sözkonusu aracın çalıntı, hasarlı veya ihraç edilmiş olması hallerinde de kullanıcıyı ikaz etmektedir. Yeni işlerin elenerek seçilmesi, işlemlerin kolaylaştırılması ve sahte hasarların azaltılması bu sistemin hedefleri arasındadır.

Teknoloji, diğer taraftan da şişirilmiş hasarların azaltılmasında da önemli rol oynamaktadır. Taşınabilir bilgisayarlarla gerçekleştirilen mobil sistemler, araç sigortalarında giderek daha fazla, özel mesken sigortalarında ise yeni yeni kullanılmaya başlamaktadır. Ayrıca, sayıları giderek artmakta olan ve piyasada özellikle bu konuda önde gelen Audatex ve Glasses adlı firmalarda çalışan araç teknisyenleri de bu mobil sistemi, kendilerini ilgilendiren konularda kullanmaktadırlar. Sigortacılık sektörü, bu sistemi, hasarların kontrolü konusunda kullanmada geç kalmış olmakla birlikte şu anda muhafazakâr hasar yöneticileri dahi sistem konusunda iyimser düşünmektedir.

Son zamanlarda, bir hasar eksper tarafından evlerin nispeten küçük hasarlarına yönelik bir hizmet başlatılmıştır. Taşınabilir bilgisayarlar ve hasar tasfiyeleri üzerine düzenlenerek yüklenmiş bilgiler, eksperlik ücreti ödendikten sonra dahi hasar başına %15 ile %35 arasında, ki ortalama 1.500 Sterlin'lik bir tasarruf imkânı sağlamaktadır. Aynı kişi, eldeki bilgilerin suçların önlenmesi ve mağdur durumda olanların desteklenmesi amacıyla sigorta şirketlerine verilebileceğini ifade etmektedir. Muhteva hasarlarının tasfiyesinde en önemli konu, hasarlanan eşyaların yerine yeni eşyaların konulmasıdır ve On-Line bilgi bankasına bilgi sağlayan ve eşyaların temini işinde faaliyet gösteren şirket sayısında zamanla artış olmaktadır.

Daha önce verilen örneklerden de anlaşılacağı üzere Bilgi Teknolojisi, hasarların hızlı ve güvenilir bir şekilde ele alınmasını sağlayarak gerek tekliflerin elenmesinde gerek poliçe sahiplerinin menfaatlerinin korunmasında giderek daha fazla rol oynamaktadır. Özellikle sigortacılık sektörünün dışındaki kuruluşların sağladığı bilgilerle donanmış teknolojinin risk değerlendirmesinde geçmişten çok daha fazla rol oynadığına dikkat edilmelidir, ancak, herşeye rağmen, doğru müşteriye seçmek, riski gerektiği şekilde değerlendirmek ve meşru hasarları hızlı bir şekilde ödemek sigortacılık işinin var olma nedenidir.

CII JOURNAL  
Mart 1995

## *Riziko Yöneticileri, Sigortacılar ve Reasürörler Birbirlerini Nasıl Tamamlıyorlar?*

**R**iziko yöneticiliği son 20 yıl içerisinde sanayiciler ile sigorta endüstrisi açısından gittikçe artan bir şekilde önem kazanmış olmasına rağmen, bu ilişki içerisinde reasürörlerin rolü riziko yöneticilerince acaba nasıl değerlendiriliyor?

Fransa'da bir de Birlik kurarak örgütlenmiş olan 240 sınıai ve ticari kuruluşta çalışan 350 riziko yöneticisi, reasürörler hakkındaki düşünceleri sorulduğunda; tüm mali kaynakları ellerinde tutan, her yıl Eylül ayında Monte Karlo güneşinde buluşan ve Baden Baden'da piyasa koşullarını kararlaştıran asil bir klübe mensup üyeler olarak tanımlanmışlardır. Bu tanımlama biraz abartılı olsa da, bir çok sigortalı reasürörlerin underwriting kapasitesini kabul etmekle birlikte, reasürörlerle çok az temasları olması açısından fiyat artışları, muafiyetler, sınırlı teminatlar gibi rahatsızlık duydukları konularda reasürörleri sorumlu tutmaktadırlar. Aslında daima gölgede kalmakta olan reasürörler, aracilar ve direkt sigortacıların bir çeşit emniyet valfidir. Teknoloji, şimdilerde süratle ilerlediği için reasürörler teknik uzmanlık rollerini yeterince veya zamanında yapamamaktadır. Halbuki sigortalılar rizikolarını devrettikleri kişilerle yakın temas istemektedirler. Geçmiştekinin aksine sanayiciler ile sigortacılar arasında artık büyük kapasiteli ortaklıklar tesis edilmekte ve reasürörlerden de direkt

sigortacılar destek verdiklerinde bunu en iyi şekilde yapmaları beklenmektedir.

Bir riziko yöneticisinin, sigortacı veya reasürörden beledikleri, uzun vadede uygun bir fiyat, geniş kapasite ve karşılıklı itimat şemsiyesi altında geniş bir bilgi alışverişine olanak tanıyan ciddi bir teknik yardım olmaktadır.

Bazı ekonomik koşullarda bazı riziko yönetmenleri, şirketleri birbiriyle rekabete sokabilmek için biraz kaba bir rol oynamak durumunda kalmakla birlikte bunlar çoğunluk değildir. Diğer bir çoğu ise dengeli fiyat ve teminat yanında gerçek bir ortaklık aramaktadır. Ancak, böyle bir piyasanın gittikçe daralmakta olması riziko yöneticilerini sınırlı sayıda sigortacı ve reasürörle karşı karşıya bırakmaktadır. Bu senaryo da, pek tabiidir ki, uzun süreli ortaklıklar gerektirmektedir. Bunun bir örneği, Fransa'da sigortacı ve reasürörlerle yeni imzalanmış bulunan "LTC" (uzun vadeli taahhüt) poliçeleridir. Bu sayede yasal sorumluluk alanı da dahil olmak üzere seneler itibariyle bir nevi stabilite sağlanmak istenmektedir. Sigortacı ve reasürörler bu poliçelere kendi mali kaynakları nispetinde destek vermekte, yönetici durumundaki sigortacı ise hizmetleri karşılığı olarak uygun bir ücret almaktadır. Bu sayede aracılar ödenecek olan komisyonlar yok edilerek gerçek kapasite sahipleriyle ilişki kurulmakta ve sigortalı da temi-

natı için en gerçek fiyatı ödemiş olmaktadır.

Burada riziko yönetmenine düşen görev, şirketine finans açısından tam bir korunma temin etmektir. Bu da gelecekteki rizikoların yerlerini finansal rizikolara bıraktığını göstermektedir. Modern dünyada medya, hükümetler, mahkeme içtihatları ve tüketicilerin baskısı altında riziko nosyonu kuvvetlenmektedir. Sigortacı ve reasürörler tüm bu gereksinimleri karşılamak üzere yeni formüller, yeni ürünler bulmak zorundadırlar.

Bu gelişmelerin riziko yöneticilerinin üzerinde olumsuz etki yapması normaldir. Ancak, banka teknikleriyle uğraşan bir finansal yöneticinin aksine, riziko yöneticisi mali giderleri asgariye indirmekle uğraşacaktır. Çok iyi bilinen iş rizikoları teminatının yanında gittikçe küresel bir görüntü alan finansal rizikoya karşı orta ve uzun süreli ürünler aranmalıdır. Bu da sigortalı, sigortacı ve reasürör ortaklığının devamlı işi haline gelmelidir. Böyle bir ortamda yaşamak isteyen reasüröre gelince, kendisini çok iyi tanıtmalı; hizmet ve ek finans temin etme konusunda uzun süreli bir ortak olduğunu göstermelidir.

Riziko yöneticileri, ancak bu sayede, teminat konusunda ortaya çıkacak değişik taleplere cevap bulabileceklerdir.

SCOR ITEMS  
6 Ekim 1995