

Milli Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi
Cahit NOMER

İnceleme Kurulu
BASKAN
Toygun DAĞLIER
ÜYE
Barbaros YALÇIN
ÜYE

Candan EVREN
ÜYE
Hüseyin YUNAK

Yazı İşleri Müdürü
Y. Kemal CUHACI

İnceleme Kurulu Sekreteri
Gonca GÜNEŞİK

Sanat Yönetmeni
Melek ÖZGEN

Basın Yayın Koordinatörü
Günhan SÜERDEM

Dizgi
Gonca GÜNEŞİK

Renk Ayrımı
CALI 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

Ülkemizde Deprem Yönetmelikleri ve Deprem Bölgeleri Haritaları	4
Tekne Sigortası Genel Şartları Hakkında Kısa Bir Açıklama	8
Yabancı Basından Haberler	22

Reasürör Gözüyle

Deprem kuşağı üzerinde bulunan ülkemizde, 23 Aralık 1972 tarihinden itibaren yaklaşık 24 yıldır yürürlükte kalan deprem haritası, teknolojiye ve ilgili bilim dallarında kaydedilen gelişmelerin ışığı altında değiştirilmiş ve 18 Nisan 1996 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz açısından gerçekten büyük bir tehlike arzeden ve önceki sayılarında bu konuya yer vermiş olan Reasürör Dergisi, bu sayısında da Prof.Dr. Sayın Hasan Boduroğlu tarafından hazırlanmış, Türkiye Deprem Haritası'ndaki değişikliklerin teknik nedenlerini açıklayan çok değerli bir çalışmayı okuyucuların bilgisine sunmaktadır.

Diğer bir değişiklik ise, 1962 yılından beri yürürlükte bulunan Tekne Genel Şartları'nda gerçekleşmiş ve yeni Tekne Genel Şartları, 1 Ağustos 1996 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Hatırlanacağı üzere, bütün dünyada tekne sigorta teminatı olarak kullanılan 1.10.1983 tarihli Institute Time Clauses Hull klot takımı, uygulamadaki aksaklıklar ve teknolojiye gelişmeler göz önüne alınarak 1.11.1995 tarihinden itibaren değiştirilmiş ve 19. sayımızda bu konuyla ilgili olarak Sayın Mehmet Yazıcı'nın kapsamlı bir çalışması yer almıştı. Bu sayımızda ise, yine Sayın Mehmet Yazıcı'nın, değişikliklerle yürürlüğe giren Türk Tekne Genel Şartları hakkındaki çalışmasına yer verilmektedir.

1995 yılı, 1994 yılında olduğu gibi, doğal felâketlerin yine bütün gücüyle etkisini gösterdiği bir yıl olmuştur. Aslında adı "doğal" felâket olmasına karşın, deprem dışındaki tüm felâketlerin bir yerde, tıpkı büyük bir yangın felâketi gibi, insan eliyle fakat dolaylı olarak meydana gelmiş felâketler olduğu ve bunların tüm nedenleri Dergimizin geçmiş sayılarında tartışılmış ve dünyamızın zaman geçtikçe daha büyük felâketlerle karşı karşıya kalacağı ifade edilmiş idi. Son on yıl içerisinde meydana gelen doğal felâketlerin önceki dönemlere göre adet ve neden olduğu maddî hasar miktarı açısından kaydettiği anormal artışlar, bunun bir tesadüf eseri değil, uzun yıllardır doğa üzerinde insan eliyle yapılmış tahribatın neticesi olduğunu ortaya koymaktadır. Felâketler yılı olarak nitelenen 1995 yılının tek teselli veren tarafı, sigortalı hasar miktarının %8.6 olarak gerçekleşmiş olmasıdır.

Dünyanın önde gelen malî değerlendirme kuruluşlarından biri olan Standard & Poor's'un 1994 yılı için yapmış olduğu "En Büyük 100 Reasürör" sıralamasında yer alan reasürans şirketleri ile reasürans piyasaları ve katastrofik olaylar hakkında yapmış olduğu yoruma, okuyucularımızın ilgisini çekebileceği umuduyla "Yabancı Basından Haberler" bölümünde yer verilmiştir.

Ülkemizde Deprem Yönetmelikleri ve Deprem Bölgeleri Haritaları

Deprem Mühendisliğinde elde edilen yeni bilgiler yönetmeliklere aktarılarak yapıların deprem güvenliklerinin iyileştirilmesi amaçlanmaktadır. Ülkemizde son yüzyıl içinde en fazla can ve mal kaybına neden olan depremlerden birisi 1939 Erzincan Depremi'dir. Yaklaşık 36.000 bina hasar görmüş ve 40.000 kişi ölmüştür. Deprem sonrası deprem yönetmeliklerine yönelik çeşitli çalışmalar yapılmış ve ilk olarak İtalyan Yapı Talimatnamesinin çevirisi 1940 yılında yayınlanmıştır ⁽¹⁾. 1940 yılında Zelzele Mıntıkları Muvakkat Yapı Talimatnamesi çıkarılmıştır ⁽²⁾. 1942'de bu talimatname yenileştirilmiştir ⁽³⁾. 1944 yılında Deprem Bölgeleri Esaslı Tamir Talimatnamesi çıkarılmıştır ⁽⁴⁾. 1948 yılında Türkiye Yersarsıntısı Bölgeleri Yapı Yönetmeliği yayınlanmıştır ⁽⁵⁾. 1949 yılında bu yönetmelik yenilenmiştir ⁽⁶⁾. 1953'te Yersarsıntısı Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik çıkarılmıştır ⁽⁷⁾. 1961 yılında ise

Afet Bölgelerinde yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik şeklini almıştır ⁽⁸⁾. Bu yönetmelik 1962, 1968 ve 1975 yıllarında yenilenmiştir ^(9,10,11). En son olarak Mayıs 1996'da yenilenen yönetmelik yayınlanmasından bir yıl sonra yürürlüğe girecektir ⁽¹²⁾.

Deprem yönetmelikleri ile ilgili çalışmalara paralel olarak yürütülen deprem bölgeleri haritalarından ilki 1945 yılında Yersarsıntısı Bölgeleri Haritası adı altında yayınlanandır. 1/2 000 000 ölçekli bu harita, istatistiksel ve tarihsel bilgilerle Türkiye'nin genel tektonik karakterlerine dayanılarak hazırlanmış olup:

1. Büyük hasara uğramış bölgeler,
2. Tehlikeli yersarsıntısı bölgeleri,
3. Tehlikesiz bölgeler olmak üzere üç bölgeyi içermektedir.

1947 yılında ikinci Deprem Bölgeleri Haritası yürürlüğe girmiştir. Bu haritada da birinci haritadaki gibi üç bölge vardır. Ancak bu haritaya;

"İstanbul Bölgesi ikinci derecededir. Ancak İstanbul şehrinin jeolojik detay haritası yapıncaya kadar 500.000 liraya giren özel ve resmî her türlü inşaatların arsası, İstanbul Üniversitesi Jeoloji Enstitüsü tarafından tetkik edilecektir." şeklinde bir dip notu konulmuştur.

1949 yılında bir önceki haritadan İstanbul bölgesi hakkında yazılı kaydın çıkarılarak yerine "İstanbul bölgesi ikinci derecededir. Ancak çürük araziye yapılacak inşaat için denetleyici dairenin onamasıyla birinci derece şartları aynen uygulanabilir" kaydının konulması kararlaştırılmıştır. 1951 yılında İzmir, Bursa, Bingöl ve Elazığ deprem bölgelerinde değişiklik yapılmıştır. 1953 yılında Çanakkale vilayetinin Yenice, Biga ve Çan kazalarının ikinci derece yersarsıntısı bölgelerine katılması uygun bulunmuştur.

Üçüncü Deprem Bölgeleri Haritası 1963 yılında "Türkiye Deprem Bölgeleri" adı altında yürürlüğe girmiştir.



Bu harita:

1. Birinci derece deprem bölgeleri,
2. İkinci derece deprem bölgeleri,
3. Üçüncü derece deprem bölgeleri,
4. Tehlikesiz bölgeler olmak üzere dört bölgeyi içermektedir.

Dördüncü Deprem Bölgeleri Haritası 1972 yılında "Türkiye Deprem Bölgeleri" adı altında yürürlüğe girmiştir. Bu harita 1/850 000 ölçekli olup:

1. Birinci derece deprem bölgeleri,
2. İkinci derece deprem bölgeleri,
3. Üçüncü derece deprem bölgeleri,
4. Dördüncü derece deprem bölgeleri,
5. Tehlikesiz bölgeler olmak üzere beş bölgeyi içermektedir (Şekil 1).

1945'den başlayıp 1972'ye kadar gerek mühendislik sismolojisindeki gelişmeler ile

kataloglardaki düzenlemeler, gerekse tektonik ve sismotektonik bulguların artmasıyla, dünyadaki gelişmelere paralel bir şekilde Deprem Bölgeleri haritalarında da değişiklikler yapılmıştır.

Genel hatlarıyla;

- Deprem katalogları
 - Episantr haritaları
 - Tektonik harita
 - Gözlenen ve beklenen maksimum şiddet eğrileri
- deprem bölgeleri haritalarının hazırlanmasında esas teşkil etmişlerdir ve zaman içerisinde bunların getirdiği yeni bilgiler, örneğin birim alanda açığa çıkan toplam sismik enerji, farklı dönüşüm periyodları için şiddet dağılımları gibi, haritalara yansıtılarak güncelleştirilmiştir.

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 42. Genel Oturumu'nda doğal afet zararlarının azaltılması konusunda yapılan çalışmaların koordine edilmesi, bilgi iletişimi ve deneyim aktarmaları gibi hususlarda iş-

birliği yapılması tartışılarak 1990-2000 yılları arasında kapsayan sürenin "Doğal Afet Zararlarının Azaltılması Uluslararası Onyılı" olarak ilân edilmesi kararlaştırılmıştır. Ülkemizde bu karar çerçevesinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Koordinatörlüğünde ilgili kurum, kuruluş ve üniversite temsilcilerinden oluşan Doğal Afet Zararlarını Azaltma Onyılı Türkiye Millî Komitesi kurulmuştur. Bu Millî Komitenin yürütücülüğünü Afet İşleri Genel Müdürlüğü Deprem Araştırma Dairesi Başkanlığı'na yapılan Deprem Çalışma Grubu'nun ana hedeflerinden biri Deprem Bölgeleri Haritası'nın çağdaş bir anlayışla yeniden düzenlenmesi olmuştur. Konuya ilişkin çalışmalara daha önce 1989 yılında başlamış olan Deprem Araştırma Dairesi Deprem Kaynak Zonlarını belirleyen bir taslak hazırlayarak bunu ilgili kurum, kuruluş ve üniversitelerin görüşüne açmıştır. Haritanın metodolojisi ile kaynak zonlarının içeriği tartışılmış, MTA'nın hazırladığı "Diri Fay Haritası" tektonik baz olarak ele alınmış ve sonuç olarak "Türkiye'nin Deprem Kaynak Zonları ve Bu Zonlarda Beklenebilecek En Büyük Magnitüd Değerleri"ni içeren bir rapor hazırlanmıştır. Bu bilgiler dahilinde ODTÜ Deprem Mühendisliği Araştırma Merkezi tarafından "Deprem Bölgeleri Haritası" taslağı hazırlattırılarak tartış-

malara sunulmuş ve son şeklini Aralık 1995'de almış ve yapılan değişikliklerden sonra beşinci Türkiye Deprem Bölgeleri Haritası 18 Nisan 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Şekil 2).

Beşinci harita, deterministik esaslara dayanan diğer haritalardan, olasılık hesaplarına göre hazırlandığı için bir farklılık göstermektedir. Bilindiği üzere depremlerin zaman içindeki dağılımı Poisson dağılımı ile ifade edilmektedir. Artçı depremler hariç olmak üzere bu dağılım katalog bilgileriyle uyum göstermektedir. Depremlerin mekan içerisindeki dağılımları da sismik ya da sismo-tektonik bölgelerle tanımlanmaktadır.

Haritanın hazırlanması;

- Deprem kaynak bölge sınırlarının belirlenmesi,
- Tanımlanan her bir kaynak için geçmişteki deprem verilerinin istatistiksel olarak değerlendirilmesi,
- Seçilen yer hareketi parametresi olan ivmeye ait, belirlenen bir zaman için geçerli maksimum birimlikli ihtimal dağılım fonksiyonunun hesaplanması

aşamalarından geçmiştir. Bu aşamalarda, gerek deprem kataloglarıyla, azalım ilişkilerindeki eksiklikler ve gerekse deprem kaynak bölgelerindeki belirsizlik gözönünde tutularak gerekli düzeltmelere gidilmiştir.

Türkiye ve yakın civarı 0.2 derecelik bir kareleja bölünmüş ve her düğüm noktası için yer ivmesi hesaplanmıştır (Enlem: 35°.00-42°.8K, Boylam: 25°.00-45°.00D). Hesaplanan yer ivmesi değerlerinden 100, 225, 475 ve 1000 yıllık tekerrür periyodlarına göre eşivme haritaları hazırlanmıştır.

Yeni deprem bölgeleri haritası için 475 yıl dönüşüm süresine haiz eşivme kontur haritası ve 0.90 güvenirlilik seviyesi esas olarak alınmıştır. Yapının ekonomik ömrü 50 yıl olarak kabul edildiğinde ve dizayna esas depremin de 475 yılda bir tekerrürü halinde bir yılda gözlemlenmesi ihtimali $1/475$ 'dir. Buna göre bir yılda vuku bulma ihtimali de $1-1/475$ ve 50 yıl peşpeşe vuku bulmama ihtimali de;

$$(1-1/475)^{50} = 0.90$$

olmaktadır. Diğer bir deyimle, 475 yılda bir meydana gelecek depreme göre dizaynı yapılan yapı 50 yıllık bir süre içinde %90 ihtimal ile bu yüklemeye maruz kalmayacak, veya 50 yıllık bir süre içinde %10 aşılma ihtimaline sahip olacaktır.

Deprem bölgeleri haritası, Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik ⁽¹²⁾ ile bir paralellik arz etmektedir. Elastik deprem yüklerinin tanımlanmasında etkin yer ivmesi katsayısı seçimi aşağıdaki bölgelere göre tanımlanmıştır.

1. Derece Deprem Bölgeleri
A 0.40g
2. Derece Deprem Bölgeleri
0.30g A 0.40g
3. Derece Deprem Bölgeleri
0.20g A 0.30g
4. Derece Deprem Bölgeleri
0.10g A 0.20g
5. Derece Deprem Bölgeleri
A 0.10g

Mevcut haritada olduğu gibi yeni haritada da, uygulamada bütünlük sağlamak amacıyla, bir ilçe sınırı içinde tek bir deprem bölgesi tariflenecek, diğer bir deyişle, ilçe merkezi hangi bölgede ise bağlı yerleşim birimleri aynı bölgede olacaktır. Yerleşim birimlerinin hangi deprem bölgesinde olduğu, önceden olduğu gibi haritanın arka kısmında verilmeyip ayrı bir kitapçık halinde basılmıştır.

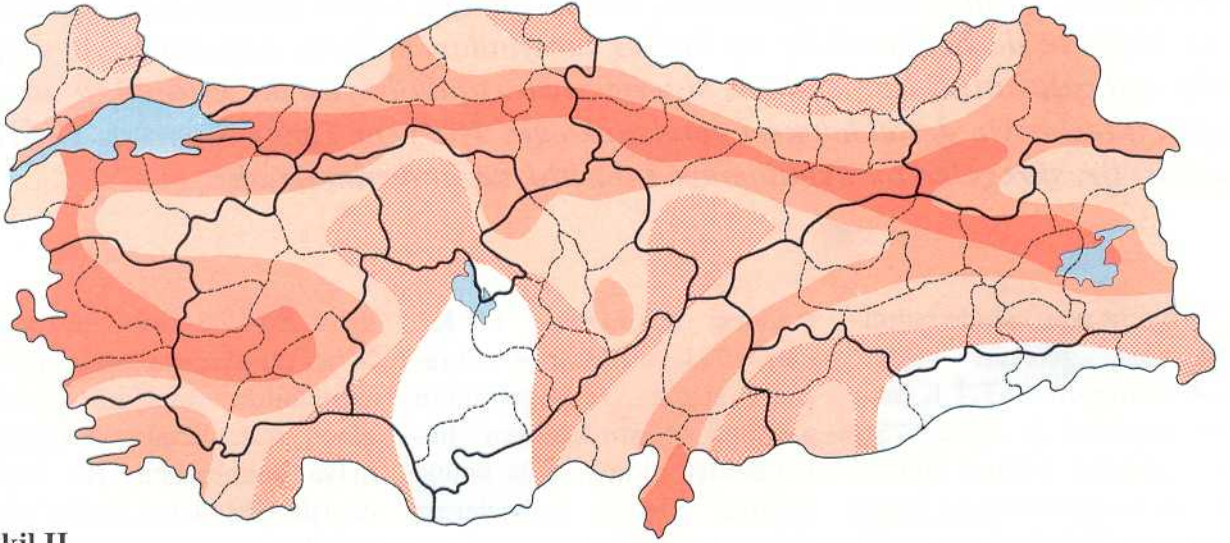
Türkiye Deprem Vakfı, Deprem Bölgeleri Haritası'nı il bazında büyülterek ve her ilçenin deprem bölgesini belirleyecek şekilde kullanıcılar için bir kitap olarak bastırması bulunmaktadır ⁽¹³⁾.

Prof. Dr. Hasan BODUROĞLU
Sinan GENÇOĞLU

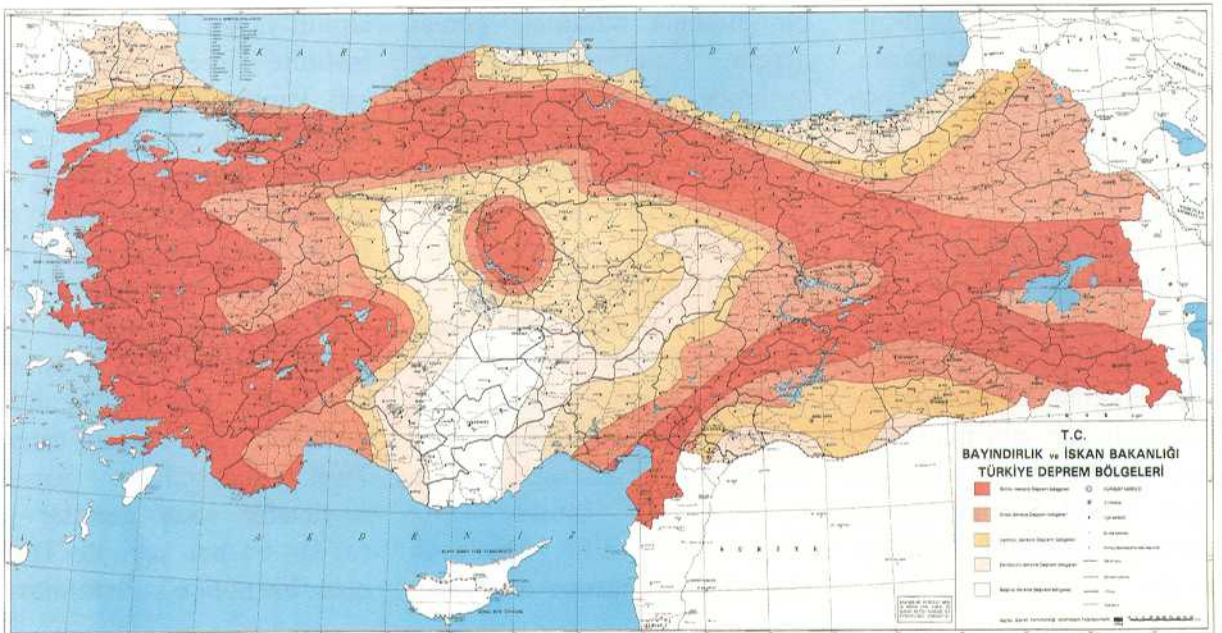
Kaynaklar:

1. Yüngül, N., (1940), "Zelzele Mıntıkalarında Yapılacak İnşaata Ait İtalyan Yapı Talimatnamesi Çevirisi", T.C. Nafia Vekaleti Neşriyatı, Seri:2, Sayı 10, Ankara.
2. (1940), "Zelzele Mıntıkaları Muvakkat Yapı Talimatnamesi", Ankara Devlet Matbaası.
3. (1942), "Zelzele Mıntıkaları Muvakkat Yapı Talimatnamesi", Ulusal Matbaa, Ankara.
4. (1944), "Deprem Bölgeleri Esaslı Tamir Talimatnamesi", Başvekalet Devlet Matbaası, Ankara.
5. (1948), "Türkiye Yersarsıntısı Bölgeleri Yapı Yönetmeliği", Çankaya Matbaası, Ankara.
6. (1949), "Türkiye Yersarsıntısı Bölgeleri Yapı Yönetmeliği", Güney Matbaacılık ve Gazetecilik T.A.O., Ankara.
7. (1953), "Yersarsıntısı Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik", İdeal Matbaa, Ankara.
8. (1961), "Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik", Devrim Basım ve Cilt Evi, Ankara.
9. (1962), "Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik", Devrim Matbaası, Ankara.
10. (1968), "Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik", Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara.
11. (1975), "Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik", Ankara.
12. (1996), "Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik", Ankara.
13. Gencoğlu,S., Özmen,B., Güler,H. (1996), "Yerleşim Birimleri ve Deprem", Türkiye Deprem Vakfı, İstanbul.

Şekil I



Şekil II



Tekne Sigortası Genel Şartları Hakkında Kısa Bir Açıklama

Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları, Türk limanları arasında sefer yapan gemiler için çağdaş ve herşeyi ile Türkçe olan bir poliçe kullanılması amacıyla hazırlanmış olmasına rağmen, uygulamada tekne sigorta poliçelerine İngiliz Klozlarının eklenmesi bir zorunluluk olmuştur ve günümüzde de bu uygulama sürmektedir. Çünkü tekne sigortaları, ulusal olduğu kadar uluslararası kurum veya kişilerle de bağlantılıdır ve herkes tarafından bilinen, kapsam ve içeriği kolay anlaşılır, uluslararası deniz sigorta piyasasında büyük bir üstünlüğü olan İngiliz Klozlarıyla desteklenmesi gerekmektedir. İşte yeni Tekne Sigortası Genel Şartları ile, süregelen bu uygulamaya tutarlılık kazandırılmaktadır.

Sigorta poliçesinde bulunması gereken şeyleri belirleyen T.T.K.'nin 1266. maddesi 2. fıkrası "Sigorta poliçesi birinci fıkrada yazılı hususlardan başka İktisat ve Ticaret Vekaleti'nce tasdik edilmiş ve zahmetsizce okunabilecek bir tarzda basılmış olan sigorta umumi şartlarını; ...ihtiva eder." hükmünü içermektedir. Bu hükme göre sigorta şirketlerince düzenlenecek her sigorta poliçesi yetkili Bakanlıkça onaylanmış ve okunabilecek tarzda basılmış bir Genel Şart'ı içermek zorundadır. Sigorta poliçesi ve içeriği hakkındaki bu hükümden anlaşılacağı gibi maddenin birinci fıkrasında sayılanlarla birlikte Genel Şartlar sigorta poliçesinin çatısını oluşturmaktadır. T.T.K.'nin 1266.

maddesi hükmünün, T.T.K.'nin 1264. maddesi 4. fıkrasında sayılan ve sigortalının aleyhine değiştirilemeyen hükümlerden olduğu göz önüne alınır, sigorta poliçelerine eklenen Genel Şartlar'ın ne denli önemli olduğu, ayrıntılı bir biçimde bilinmesi gereği açıktır. Dolayısıyla 1.8.1996 tarihinde yürürlüğe konulmuş olan "Tekne Poliçesi Genel Şartları (Gemi veya Diğer Deniz ve Göl Araçları)"nı ele alıp irdelemek ve incelemekte yarar olduğu açıktır.

1963 yılından bu yana kullanılmakta olan "Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları" hem o yıllarda yürürlükte olan Institute Time Clauses Hulls'a ve hem de Institute Time Clauses Hulls FPA Abs.'a eş değerde, ilki hususi avaryalar

dahil, ikincisi hususi avaryalar hariç, iki ayrı kapsamlı sigorta yapılabilmek amacıyla yönelik olarak düzenlenmiş ve uygulamaya konulmuştu. Bir başka deyişle eski Genel Şartlar'a hiç bir kloz eklenmediğinde, uluslararası kabul gören ve kullanımı yaygın 22.7.1959 tarihli Institute Time Clauses Hulls'a eşit kapsamlı tekne sigortası; sigorta poliçesi üzerine, "bu sigorta, Genel Şartlar'ın 15. maddesine göre hususi avaryaya franko olarak yapılmıştır" veya benzeri bir ibare yazıldığında yine aynı tarihli Institute Time Clauses Hulls FPA Abs.'e eş kapsamlı sigorta yapılabilmekteydi. Bu amacın yanısıra Türk Limanları arasında seyrüsefer eden gemiler için çağdaş ve her şeyi ile Türkçe olan bir poliçe kullanılması da

amaçlanmıştı. Ancak uygulama, öngörülen bu amaçlara uygun olarak gelişmemiş ve tekne sigorta poliçelerine, sözü edilen İngiliz Klozlarının eklenmesi sürdürülmüş ve günümüzde de bu uygulama süregelmektedir. Çünkü tekne sigortaları ulusal olduğu kadar uluslararası, gemiler için olduğu kadar yük ve navlun ilgilileri, kurtarıcılar, liman otoriteleri, taşıtanlar gibi uluslararası düzeyde çalışan kurum veya kişilerle de bağlantılıdır. Bu nedenle tekne sigorta poliçeleri kapsam ve içeriği kolay anlaşılır, özellikle herkes tarafından bilinen ve tanınan klozlarla desteklenmelidir. Ne kadar iyi hazırlanmış olursa olsun pek bilinmeyen bir poliçenin kullanım şansı azalmakta ve daima tanınmış bir klozla desteklenmesi gerekmektedir. Konuya bu açıdan bakıldığında İngiliz Klozlarının uluslararası deniz sigorta piyasasında büyük üstünlüğü olduğu görülmektedir. ⁽¹⁾

Diğer yandan günümüze kadar süregelen, poliçelere İngiliz Klozlarının eklenmesi yolundaki uygulama, aynı veya benzer rizikoların ve bunlara dair yükümlülük ve koşulların hem Genel Şartlar'da ve hem de klozlarda bulunması gibi bir durum yaratmıştı. Bu da zaman zaman yanlış yorumlara yol açmıştı. Ayrıca günümüze değin sözü edilen İngiliz Klozlarının bir kaç kez gözden geçirilmiş ve bazı değişiklik-

lere uğramış ve bunların eski Genel Şartlar'a yansıtılmamış olması, geçen zaman içinde poliçeye eklenen klozlar ile aralarında farklılıkların ortaya çıkmasına neden olmuştu. Bu da en yeni ve güncel olması nedeniyle klozlara üstünlük sağlamış ve Genel Şartlar'ın beklenen işlevinin azalması sonucunu doğurmuştur.

Yeni Tekne Poliçesi Genel Şartları, bu uygulama ve bu uygulamanın ortaya koyduğu sonuç göz önüne alınarak daha değişik bir biçimde düzenlenmiştir. Ancak en önemli değişiklik yeni Genel Şartlar'ın kesinlikle bir kloz eklenerek kullanılması gerektiği ve böylece poliçenin tam bir bütün oluşturacağı olgusudur. Bu olgu unutulmaması ve daima göz önüne alınması gereken önemli bir noktadır. Çünkü kloz eklenmeyen bir tekne sigorta poliçesi tarafların isteklerini tam olarak yansıtamayacak ve noksan kalacaktır.

Yukarıda işaret edildiği gibi Genel Şartlar'ın yasal kaynağı T.T.K.'nun 1266. maddesi, sigortalının aleyhine değiştirilemeyecek buyurucu (amir) hükümlerdendir. Bu nedenle Genel Şart hükümlerinin özel şartlar (klozlar) ile değiştirilmesi de sigortalının aleyhine olmamak veya yasanın buyurucu (amir) hükümlerine aykırı bulunmamak gibi bazı kısıtlamalarla karşı karşıyadır. Her ne kadar Genel Şartlar, sigorta poliçelerine özel şartlar eklen-

mesi ve bu özel şartların Genel Şart hükümlerine göre önceliği olduğu yolunda bir madde içerse bile konu her zaman tartışmaya açık kalmaktadır.

İşte Tekne Poliçesi Genel Şartları'nda bu konuya belli ölçüde kolaylık sağlamak üzere bazı hükümler "aksi kararlaştırılmadıkça" veya "başka türlü kararlaştırılmadıkça" ibareleri ile işaretlenmiş ve bu hükümlerin özel koşullarla değiştirilebileceği açıklıkla belirlenmiş bulunmaktadır. Böylece Genel Şartlar'ın hangi maddelerinin klozlarla değiştirilebileceği sorununa da belli ölçüde açıklık getirilmiş bulunmaktadır.

Son olarak oldukça eski olmuş olan dili de belli ölçüde sadeleştirilmiş ve genç kuşakların da Genel Şartları anlayabilmesi sağlanmış bulunmaktadır. Bu noktada Genel Şartlar'ın T.T.K.'nun diline bağlı olduğu, bu nedenle yasa dili sadeleştirilmeden daha fazla yenilenemeyeceğinin dikkate alınmasında yarar bulunmaktadır.

TEKNE POLİÇESİ GENEL ŞARTLARI **(Gemi veya Diğer Deniz ve Göl Araçları)**

Yürürlükten kaldırılan Genel Şartlar gibi yenisi de "tekne" terimi ile adlandırılmış

bulunmaktadır. Çünkü T.T.K.'nin 816. maddesi gemiyi "Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek de küçük olmayan her türlü tekne (Gemi) sayılır." biçiminde tanımlamıştır. Bu tanıma göre sigortası yapılagelen gezinti teknesi, sandal, yüzer vinç, yüzer lokanta ve yüzer havuz gibi deniz araç ve taşıtlarının gemi sayılmayacağı anlaşılmaktadır. (2) Bu durumda yük ve yolcu gemilerinin yanısıra diğer deniz araçlarının da sigorta edilebilmesi için Genel

Şartlar "gemi" terimi yerine daha geniş bir kapsamı olan "tekne" sözcüğü ile adlandırılmıştır. Bu genişletme ayrıca parantez içindeki "Gemi veya Diğer Deniz ve Göl Araçları" ibaresi ile de vurgulanmıştır.

1.8.1996 tarihinde yürürlüğe konulan Tekne Poliçesi Genel Şartları üç bölümde toplanmış 16 maddeden oluşmaktadır.

A- SİGORTANIN KAPSAMI

Bu ilk bölümde sigorta edilen şey (yük ve yolcu gemileri, römorkörler, kotralar, yat-

lar vb. gibi tekneler) ele alınmakta, bunların sınıflanması ve sınıfın sürdürülmesi, değiştirilmemesi, güvence altına alınan ve istisna edilen rizikolar, sigorta değeri ve sigorta bedeli 6 madde içinde düzenlenmiş bulunmaktadır.

A-1) Sigortanın Konusu

Bu sigorta, poliçede belirtilen süre içinde gemi veya diğer deniz ve göl araçları ya da bunlara ilişkin diğer sigorta ettirilebilir menfaatlerin maruz kalabileceği rizikoları, poliçede belirlenen koşullara bağlı olarak güvence altına alır.

Bu maddede yer alan "gemi veya diğer deniz ve göl araçları" terimi yük ve yolcu gemilerini kapsar. Ancak sigortacı kabul ettiği takdirde, ahşap veya beton yahut bunların karışımından yapılmış tekneler, yelkenli tekneler, tenezzüh tekneleri, yat ve kotralar, hizmet motorları, balıkçı gemi ve tekneleri, römorkör, duba, şat ve layterler, yüzer havuz, şahmerdan ve vinçler, yüzer lokanta, deniz motosikletleri gibi deniz ve göl araçları "gemi veya diğer deniz ve göl araçları" terimi kapsamında sayılır.

T.T.K.'nin 1339. maddesi "Geminin veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesinde para ile ölçülebilir bir menfaati olan kimse bu men-



faatini sigorta ettirebilir.” hükmünü getirerek deniz sigortalarında “sigorta edilebilir menfaati” belirlemiş bulunmaktadır. Bu hükme göre gemi ve yük üzerinde para ile ölçülebilir bir menfaati olan kimse bu menfaatini denizcilik rizikolarına karşı sigorta ettirebilecektir. T.T.K.’nun 1340. maddesinde de “Sigorta ettirilebilen menfaatler bilhassa aşağıda yazılı mevzulara taallük edenlerdir:...” denilerek deniz sigortalarına konu olabilecek olgular sayılmıştır. T.T.K.’nun 1341. maddesinde de sigorta edilemeyen şeyler gösterilmiştir. T.T.K.’nun bu hükümleri göz önüne alındığında sadece gemi değil bunlarla ilgili menfaatler de sigorta edilebilecektir.

Diğer taraftan eski “Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları”nda sigortanın konusu açıkça belirlenmemiş, başlığında “tekne” terimi olmasına karşın sigorta edilen rizikoların belirlendiği 1. madde ile diğer bazı maddelerde “gemi” terimi kullanılmıştı. Böylece sigorta edilen şeyin gemi olduğu ifade edilmişti. Ancak “gemi” teriminin neleri kapsadığı T.T.K.’nun 816. maddesinde tanımlandığı ve bu terimin sandal, yelkenli veya hizmet motorları gibi küçük teknelerin ya da yüzer havuz yahut dubaları kapsamadığı açıktır. Dolayısıyla gemi terimi kapsamı dışında kalan teknelerin eski Genel Şartlar ile

sigorta edilip edilemeyeceği her zaman tartışmaya açık bir konu olarak kalmıştı.

İşte bu nedenle Tekne Poliçesi Genel Şartları’nda sigorta konusu olacak teknelerin belirlenmesi gerektiği düşünülerek sorun A-1 maddesinde ele alınmış ve çözüme kavuşturulmuştur.

Maddenin 1. fıkrasında gemi veya diğer deniz ve göl araçları ya da bunlarla ilgili sigorta edilebilir menfaatlerin sigorta poliçesinde belirlenen koşullarla güvence altına alınacağı hükme bağlanmıştır. Böylece tekne sigorta poliçesi ile gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının gövdelerinin (tekneler) yanısıra bunlar ile ilgili “ipotek alacaklısı hakkı”, “navlun alacağı”, “müşterek avarya masrafları alacağı”, “kira bedeli” ve “masraflar” veya “yapım halindeki gemiler” bu Genel Şartlar ile sigorta edilebilecektir.

Birinci fıkrada ayrıca sigorta edilen şeyin poliçede yazılı süre boyunca güvence altında olduğu belirlenmektedir.

Sigorta poliçesine konu olacak tekneler maddenin ikinci fıkrası ilk tümcesinde, kural olarak yük veya yolcu gemileri olarak belirlenmiştir. Ancak sigortacının kabul etmesi koşuluna bağlı olarak da;

1. Ahşap ve/veya betondan yapılmış tekneler,
2. Yelkenli tekneler,
3. Tenezzüh tekneleri,

4. Yat veya kotralar,
 5. Hizmet motorları,
 6. Balıkçı gemi veya tekneleri,
 7. Römorkör, duba, şat ve layterler,
 8. Yüzer havuz veya vinç, şahmerdan,
 9. Yüzer lokanta, deniz motosikletleri
- gibi diğer deniz veya göl taşıtları “gemi veya diğer deniz ve göl araçları” kapsamında kabul edilerek bunların da aynı Genel Şartlar ile sigorta edilmesi olanağı sağlanmış ve tartışmalı konu da ortadan kaldırılmış bulunmaktadır.

Burada önemli ve vurgulanması gereken olgu yük veya yolcu gemileri dışında kalan ve maddenin 2. fıkrasında belirtilen teknelerin sigortalarının, sigorta şirketinin onayına bağlı olmasıdır. Bu koşul, sigortaları daha değişik özellik gösteren bu tür deniz araçları için özel klotlar kullanılarak daha uygun sigorta yapılmasını amaçlamaktadır.

A-2) Sınıf (klas) Belgesi

Aksi kararlaştırılmadıkça, sigorta konusu gemi veya diğer deniz ve göl araçları, sınıflama kurumları (klas müesseseleri) tarafından verilmiş sınıf belgesine sahip olmalı ve bu belge sigorta süresi içinde geçerliliğini korumalıdır. Sınıflama kurumları tarafından verilmiş sınıf belgesine sahip olmayan gemi ve diğer deniz ve göl

araçlarının sigorta konusu olabilmesi için yürürlükteki ilgili mevzuat hükümlerine göre inşa edilmiş olmaları zorunludur.

T.T.K.'nun 817. maddesi gemilerin "denize ve yola elverişli" olması hükmünü koymuştur. Bu hükme göre gemi veya gemi tanımı kapsamındaki diğer deniz araçları tekne, makine ve donanım bakımından, yapacağı yolculuğun normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olmalıdır. Ayrıca denize elverişli olan gemiler yükleme durumu, yakıtı, gemi adamları ve kumanyası bakımından yapacağı yolculuk için hazır bulunmalıdır. Bu A-2 maddesinde T.T.K.'nun 817. maddesinin öngördüğü "denize ve yola elverişliliği" sağlamak için, sigorta edilecek gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının bir sınıflama kurumundan sınıf belgesi alması ve bu belgenin sigorta süresi boyunca geçerliliğini koruması hükmü getirilmektedir. Bu hükme göre sigorta edilecek gemi veya diğer deniz ve göl araçları, bir sınıflama kurumunun vereceği sınıf belgesine sahip olmalı ve bu belge sigorta süresi boyunca geçerliliğini korumalıdır. Böylece sigortacılar, sigorta ettikleri teknelerin sınıflama kurumları tarafından denetlenmesini ve sigorta süresi boyunca denize, yola ve yüke elverişli olarak

kalmalarını sağlamaktadırlar.

"Aksi kararlaştırılmadıkça....." ifadesiyle bu hükmün tarafların kararı ile değiştirilebileceğine işaret edilmekte ve böylece sigortacıların sınıflama belgesine sahip olmayan gemileri veya diğer deniz ve göl araçlarını sigorta etmesine olanak tanınmaktadır. Çünkü sınıflama kurumları, genellikle ticari tekneleri sınıflamakta ve heveslilerin (amatörlerin) kullandığı küçük yelkenli tekneler, kotralar ve gezinti teknelerini sınıflamamaktadırlar. Ancak maddenin son tümcesi bu tür teknelerin yürürlükteki mevzuat hükmü-



lerine göre yapılması ve denetlenmesi koşulunu koymuş bulunmaktadır.

Eski Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları bu konuda bir hüküm içermemekte ve sorunu T.T.K. hükümlerine bırakmış bulunmaktaydı.

Sigorta poliçelerine eklenerek kullanılması öngörülen klotlar, örneğin 1.11.1995 tarihli Institute Time Clauses Hulls'ın 4. maddesi "Sınıflama (Classification)", bu konuda ayrıntılı hükümler içermektedir. Böylece, poliçeye sözü edilen klot eklendiğinde, "A-2- Sınıf (klas) Belgesi" maddesinin yerine 4. madde hükmü geçerli olmaktadır. Institute Time Clauses Hulls 1.11.1995' in 4. maddesine göre kısaca:

1. Tekneler kararlaştırılan sınıflama kurumları tarafından sınıflandırılacak ve bu kurum içindeki sınıfı değiştirilmeyecektir.
2. Geminin denize elverişliliği veya denize elverişli olarak kalabilmesi için sınıflama kurumu tarafından yapılacak öneriler veya talepler, koyduğu kısıtlamalar zamanında yerine getirilmelidir.
3. Yukarıda sayılanların yerine getirilmesiyle donatan ve gemi idarecileri görevlidir.

Maddenin 2. fıkrasında da karşıtı sigortacı tarafından yazılı olarak belirlenmedikçe 1. fıkrada yazılı olanlara aykırı davranışların sigortacıları so-

rumluluktan kurtaracağı hükümü konulmuştur. Bir başka deyişle teknesini sınıflamayan ve mevcut belgesini sürdüremeyen donatan veya gemi idarecisi sigortadan yararlanamayacaktır.

Genel Şartlar'ın bu maddesi açısından bir başka önemli nokta da sınıflama belgesi olmayan yüzer havuz veya lokanta gibi tekneler sigorta edildiğinde, poliçeye eklenecek olan klozdaki "Sınıflama" maddesinin iptal edilmesi gerektiridir.

A-3) Sigorta Teminatının Kapsamı

Bu sigorta, rizikonun gerçekleşmesi sonucu gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının yahut bunlara ilişkin diğer menfaatlerin uğrayacağı ziya ve hasarı, ayrıca teminata dahil edilmişse sorumluluk tazminatını, yahut bunlarla ilgili masrafları kapsar. Ziya veya hasar yahut sorumluluk tazminatı ile bunlara ilişkin masrafların kapsam ve içeriği, teminata dahil ve istisna edilen rizikolar, bu poliçeye eklenen özel şartlarla belirlenir.

Eski Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları'nın 1., 2. ve 3. maddelerinde teminata dahil edilen rizikolar sayılmış ve 4., 5., 6. ve 7. maddelerinde de istisna edilenler gösterilerek sigorta edilen rizikolar ve bun-

ların kapsamı belirlenmişti. Uygulamada ise poliçelere eklenen klozlarda, örneğin 1.11.1995 tarihli Institute Time Clauses Hulls'ın 6. maddesinde, sigorta edilen rizikolar benzer biçimde belirlenmektedir. Bu durumda sigorta edilen rizikolar hem Eski Genel Şartlar'da ve hem de klozlarda yinelenmiş olmaktadır. Bu yinelenmenin yanı sıra sözü edilen Genel Şartlar'ın 1. maddesinde "...ve umumiyetle deniz kaza ve tehlikelerinden ..." ibaresi, bu maddede sayılanlara benzer rizikoların da güvence kapsamında olacağını ifade etmekteydi. Sigorta edilen rizikoların hem Genel Şartlar'da ve hem de klozda yinelenmesi, sözü edilen ibarenin ortaya koyduğu genişlemenin kloz ile engellenmiş olması önemli bir sorun olarak ortadaydı. Çünkü, daha önce de sözü edildiği gibi, T.T.K.'nin 1266. maddesi Genel Şart maddelerinin sigortalılar aleyhine değiştirilmeyeceğini buyurmaktadır. Dolayısıyla eski Genel Şartlar'da güvence kapsamına alınan rizikoların klozlarla değiştirilmesinin ortaya koyduğu sonuç tartışmalıydı.

Yukarıda açıklanan tartışmalı bu durumu çözme ve tarafların sigorta kapsamına dahil edilecekleri rizikoları kendi hür iradeleriyle belirleyebilmeleri için Tekne Poliçesi Genel Şartları'nın bu A-3. maddesi ile sigorta teminatının kapsamının belirlenmesi poli-

çeye eklenecek özel şartlara (klozlara) bırakılmıştır. Böylece taraflar poliçeye ekleyecekleri klozlar ile sigorta teminatının kapsamını gereksinimlerine uygun olarak belirleyeceklerdir. Piyasamızdaki uygulamalara bakıldığında, günümüzde, poliçeye eklenebilecek klozlar şunlardır:

1. En geniş kapsamlı tekne sigortası yapabilmek için 1.10.1983 veya 1.11.1995 tarihli Institute Time Clauses Hulls
2. Daha dar kapsamlı tekne sigortası yapabilmek için 1.11.1995 tarihli Institute Time Clauses Hulls Restricted Perils Clauses veya 1.10.1983 tarihli Institute Time Clauses-Hulls Total Loss, General Average and 3/4ths Collision Liability (Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour)
3. Savaş ve Grev Sigortaları yapabilmek için 1.11.1995 tarihli Institute War and Strikes Clauses Hulls-Time
4. Liman Rizikolarına karşı sigorta yapabilmek için 20.7.1987 tarihli Institute Time Clauses Hulls Port Risks
5. Gemi Yapımcısının Sigortası için 1.6.1988 tarihli Institute Clauses For Builders' Risks
6. Kotra veya Yat Sigortaları için 1.11.1985 tarihli Institute Yacht Clauses.

Madde A-3'ün, giriş tümcesi ".....rizikonun gerçekleş-

mesi sonucu gemi veya..... bunlara ilişkin diğer menfaatlerin uğrayacağı ziya veya hasarı,sorumluluk tazminatını, yahut bunlarla ilgili masrafları kapsar.” biçimindedir. Bununla sigortalı şeyin uğrayacağı ziya veya hasar, sorumluluk veya bunlarla ilgili masrafların tazmin edileceği; faiz, kur farkı, fiyat farkı vb. gibi netice zararlarının kapsam dışı olduğu hükme bağlanmaktadır.

A-4) Sigorta Değeri

Taraflar başka bir esas kararlaştırmamışlarsa, gemi veya deniz ve göl araçlarının sigorta değeri, rizikonun başladığı andaki değeridir. Aksi kararlaştırılmadıkça yakıt, kumanya ve levazım, gemi adamlarının ücretleri, sigorta ücreti bu değere dahil değildir.

Sigorta Poliçesinde bulunması zorunlu hususların belirlendiği T.T.K.’nun 1266. maddesi incelendiğinde sigorta değerinden söz edilmediği ve bu nedenle piyasamızda, genel olarak, sigorta poliçelerine “sigorta değeri”nin yazılmadığı görülmektedir. Bu durumda tazminatın, teknenin sigorta değeri belirlenip, bunun sigorta bedeli ile karşılaştırılarak ödenmesi zorunludur. İşte bu A-4 maddesi karşılaştırmaya esas alınacak sigorta değerinin, rizikonun başladığı andaki

değer olduğunu, T.T.K.’nun 1352. maddesi hükmüne uygun olarak belirlemektedir. Madenin ikinci tümcesinde de T.T.K.’nun 1353. maddesi hükmüne uygun olarak yakıt, kumanya, levazım, gemi adamlarının ücreti ve sigorta primlerinin bu değere dahil olmadığına işaret edilmektedir. Genel Şartlar’ın bu maddesi, eski Genel Şartlar’ın 17. maddesi 1. fıkrası hükmünden alınmış ve böylece gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının sigorta değeri rizikonun başladığı andaki değeri olarak kabul edilmiş ve teknelerin yakıtı, kumanyası, levazımata, gemi adamlarının ücreti ve sigorta ücreti sözü edilen bu değere dahil edilmemiştir. Çünkü yakıt, kumanya ve gemi levazımata sarf malzemesi, gemi adamlarının ücreti ve sigorta ücreti de ayrı sigorta konusu olduğu için gemilerin sigorta değerine dahil edilmemektedir. Eğer bunlar da sigorta değerine dahil edilecekse ayrıca kararlaştırılmalıdır.

A-5) Aşkın ve Eksik Sigorta

Sigorta bedeli sigorta değerini aşamaz, aşan kısım varsa geçersizdir. Sigorta bedeli sigorta değerinden az ise tazminat sigorta bedeli ile sigorta değeri arasındaki orana göre ödenir.

T.T.K.’nun aşkın sigorta hakkındaki 1345. maddesi, “Sigorta olunan menfaatin tam

değeri sigorta değeridir. Sigorta bedeli, sigorta değerini aşamaz.” hükmünü koymuştur. A-5 maddesinin ilk tümcesi yasanın bu buyurucu (amir) hükmünü içermektedir. T.T.K.’nun 1349. maddesi, “Sigorta bedeli sigorta değerinden az ise 1288. madde hükümleri tatbik olunur.” hükmünü getirmektedir. T.T.K.’nun 1288. maddesinde de “Sigorta bedeli, sigorta değerinden aşağı olduğu takdirde ve sigorta edilmiş menfaatin bir kısmının halele uğraması halinde sigortacı aksine mukavele bulunmadıkça sigorta bedelinin sigorta değerine olan nispeti neden ibaretse zararın o kadarından mesul olur.” kuralını koymuştur. Yasanın bu hükümleri A-5 maddesinin ikinci tümcesine yansıtılmıştır. Böylece yasa hükümlerine uygun olarak aşkın sigorta, bir başka deyişle sigorta bedelinin sigorta değerinden büyük olması hali, geçersiz sayılmış ve bu aşan kısım için tazminat ödenmeyeceği hükmü getirilmiştir. Sigorta bedelinin sigorta değerinden küçük olması halinde ise noksan sigorta ilkesinin uygulanması kuralı konulmuştur. Bir başka deyişle tazminat, sigorta bedelinin sigorta değerine olan oranında ödenecektir.

Eski Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları’nın 17. maddesi 2. fıkrasında da aynı hükmün bulunduğu işaret etmekte yarar vardır.

A-6) Sigortanın Başlangıcı ve Sonu

Bu sigorta, aksi kararlaştırılmadıkça, poliçede belirtilen tarihte öğleyin saat 12:00'de başlar ve yine poliçede belirtilen tarihte öğleyin saat 12:00'de sona erer. Her iki halde de gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının bulunduğu yerin saati esas alınır.

Bu madde, eski Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları'nın 8. maddesi 1. fıkrası hükmünden alınmış ve kaynağı T.T.K.'nin 1389. maddesi hükmüne uygun olarak düzenlenmiştir. Bu hükme göre, aksi kararlaştırılmadıkça, sigorta poliçede yazılı günde saat 12:00'de başlar ve yine poliçede yazılı günde saat 12:00'de sona erer. Hem sigortanın başlaması ve hem de sona ermesi hallerinde geminin bulunduğu yerdeki saat dikkate alınacaktır.

Başlangıcı ve sona erme tarihleri arasında sigortanın süreceği A-1 maddesindeki, "...poliçede belirtilen süre içinde...." ibaresiyle açık olarak ifade edilmektedir. Ancak poliçeye eklenen Institute Time Clauses Hulls gibi klozlarda süre ile ilgili bazı hükümler de bulunmaktadır. Dolayısıyla sigorta süresi ve sigortanın bu süre içinde geçerli olduğu haller irdelenirken poliçeye eklenen bu klozlardaki

hükümler de göz önüne alınmalıdır. Bunlardan en önemlilerine aşağıda değinilmiştir:

1. Seyrüsefer (navigation) maddesi

Kloz'un bu maddesi hükmüne göre tekne, poliçede yazılı süre boyunca seferde, onarım sırasında, limanlarda yükleme ve boşaltma sırasında kılavuzlu veya kılavuzsuz seyrederken sigortalıdır. Ancak tehlikede ve yardıma gereksinimi olduğu haller veya liman ya da boğaz, kanal gibi yerlerdeki olağan çekilme halleri hariç gemi çekilemez; dolayısıyla istisna edilen durumlar dışında yapılan çekilmelerde sigorta geçerli olmayacaktır.

Ayrıca sigortalı gemi önceden yapılmış bir sözleşme ile başka bir tekneyi çekemez. Bu durumda da sigorta geçersiz olacaktır.

2. Yükümlülüğün Bozulması (breach of warranty) maddesi

Sigortalı teknenin taşıdığı yük, çalıştığı ticaret, seyrüsefer alanının değişmesi halinde veya çekme ve çekilme, kurtarma hizmeti yapması hallerinde de sigortanın sürdürülmesi bunların sigortacıya bildirilmesi koşuluna bağlanmıştır. Dolayısıyla bunların sigortalı tarafından dikkatle

izlenmesi ve sigortacıya bildirilerek onayını alması gerekmektedir. Özellikle poliçede belirlenen seyrüsefer alanı veya Institute Warranties Clause bu açıdan önem taşımaktadır.

3. Sona Erme (termination) maddesi

Kloz'un bu maddesinde sigorta teminatının kendiliğinden sona erme halleri belirlenmiş ve bu hallerden herhangi birinin ortaya çıkması halinde sigortanın sona ereceği hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla bu haller sigortalı süre açısından dikkate alınmalıdır. Sona erme halleri şunlardır:

* sınıflama kurumunun veya kurumdaki sınıfın değiştirilmesi, askıya alınması, kesintiye uğraması, geri alınması veya sona ermesi. Sınıflama kurumu tarafından yapılan dönemsel (periodik) ekspertizlerden herhangi birinin süresinin geçmesi,

* bayrak veya mülkiyette değişme, yeni idareye devir, çıplak gemi kiralama, istimval (devlet tarafından değeri ödenerek gemiye el konulması).

Sonuç olarak sigorta süresi ve bunun sürekliliği göz önüne alındığında yukarıda işaret edilen maddelere gereken özenin gösterilmesi gerekmektedir.

B- HASAR VE TAZMİNAT

Bu bölümde rizikonun gerçekleşmesi halinde tarafların yetki ve yükümlülükleri, hasar bildirim ve hasara ilişkin belgeler ve halefiyet ile ilgili 3 madde bulunmaktadır.

B-1) Rizikonun Gerçekleşmesi Halinde Tarafların Yetki ve Yükümlülükleri

Riziko gerçekleştikten sonra, tarafların bütün hakları saklı kalmak koşulu ile, her türlü koruma önlemlerini almaya veya bunların alınmasını istemeye, gözetmeye veya bunlara girişmeye yahut başlamaya sigortalı veya sigorta ettiren zorunlu, sigortacı da yetkilidir. Sigortacının bu eylemlerinden dolayı ödeme yükümlülüğünü peşinen kabul ettiği ileri sürülemez.

Sigortalı veya sigorta ettiren bu konularda sigortacı ile tam işbirliği yapmak, bu önlemlerin alınmasına yardım etmek için elindeki bütün belge ve bilgileri sigortacıya vermekle yükümlüdür.

Bundan başka, sorumlu üçüncü kişilere karşı rücu haklarını korumak üzere, bütün önlemleri zamanında almak ve gerekli işlemleri yapmak için, sigortalı veya sigorta ettiren ile koşulsuz işbirliği yapmakla yükümlüdür.

Sigorta ettiren veya sigortalı bu maddede sayılan

yükümlülükleri yerine getirmez ve bunun sonucu zarar miktarında bir artış olursa bu kısım sigortacının ödeyeceği tazminattan indirilir.

T.T.K.'nın 1378. maddesi "Bir kaza vukuunda sigortalı, gerek sigorta ettirilmiş şeyleri kurtarmak ve gerekse daha büyük zarara meydan vermemek için mümkün olan gerekli tedbirleri almakla mükelleftir. Bununla beraber imkân varsa, lâzım olan tedbirler için önceden sigortacıya danışmaya mecburdur." hükmünü koymaktadır. Bu hükme göre sigortalı, bir kaza olur ve sigortalı şey bir zarara uğrarsa kalanları kurtarmak ve zararın artmasını önlemekle yükümlüdür. İşte eski Genel Şartlar'ın 20. maddesi 1. fıkrasından alınan B-1 hükmü konuyu yasaya uygun olarak daha ayrıntılı bir biçimde ele almaktadır.

Sigortalı bir rizikonun gerçekleşmesi halinde, hasara uğrayan gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının, bu hasarını en aza indirmek veya artmasını önlemek üzere her türlü önlemin alınması için sigortacının yetkili ve sigortalının veya sigorta ettirenin zorunlu olduğu, B-1 maddesinin 1.fıkrasında hükme bağlanmıştır. Ancak fıkranın son tümcesi ile sigortacının önlemler alması, girişimlerde bulunmasının tazminatı ödemeyi kabul ettiği anlamında yorumlanamayacağı hükmü konulmuştur. Buna

göre sigortacının zararı azaltmak veya daha çoğalmasını önlemek üzere alacağı veya aldirtacağı önlemler, sigortacının tazminat ödemeyi kabul ettiği anlamını taşımayacaktır.

B-1 maddesinin 2. fıkrasında ise 1. fıkrada işaret edilen önlemler sırasında sigortalı veya sigorta ettirenin sigortacı ile tam işbirliği içinde olması, elindeki bütün belge ve bilgileri sigortacılaraya vermesi yükümlülüğü konulmuştur.

Sorumlu üçüncü kişilere rücu edebilmek için sigortalı veya sigorta ettirenin sigortacı ile işbirliği yapması, bu hakkın kullanılabilmesi için sorumlu üçüncü kişilere gerekli bildirimlerin zamanında yapılması B-1 maddesinin 3. fıkrasında hükme bağlanmıştır. Son fıkrada ise sözü edilen bu yükümlülüklerini yerine getirmeyen sigortalı veya sigorta ettirenlerin bu davranışları sonucu zararda olan artış ölçüsünde tazminatın noksan ödeneceği ifade edilmektedir.

Tekne sigorta poliçelerine eklenen Institute Time Clauses Hulls 1.11.1995'in 11.maddesi "Sigortacının Görevi (Dava ve Say)" hükmünde aynı konu ele alınmakta ve ayrıntıları ile düzenlenmektedir. Hükmün 1. fıkrasında Genel Şartlar'daki gibi sigortalı ve sigortacı zararı önlemek veya azaltmak üzere görevlendirilmişler; 2. fıkrada alınan bu önlemler için yapılacak makul masrafların tazmin edileceği, ancak müşterek

avarya kurtarma masraflarının hariç olduğu; 3. fıkrada bu önlemleri almanın sigortacının tazminatı ödemeyi kabul ettiği, sigortalının da tazminattan vaz geçmesi olarak yorumlanamayacağı; 4. fıkrada masrafların tazmini sırasında varsa noksan sigorta ilkesinin uygulanacağı; 5. fıkrada gemi tam zıya olsa dahi yapılan masrafların tazmin edileceği; 6. fıkrada da bu hüküm uyarınca yapılacak masrafların bu sigortaya ek olduğu belirlenmektedir.

Sonuç olarak poliçelere eklenen klozlarda bulunan "Dava ve Say Klozu" Genel Şartlar'ın bu maddesini sigortalı lehine değiştirmekte olduğunu vurgulamak ve bu Klok hükmünün uygulanacağına işaret etmekte yarar vardır.

B-2) Hasar Bildirimi ve Hasara İlişkin Belgeler

Sigorta ettiren veya sigortadan haberi olması halinde sigortalı, rizikonun gerçekleştiğini öğrenir öğrenmez bu durumu sigortacıya bildirmekle yükümlüdür.

Sigorta sözleşmesinden doğan borcun muaccel olabilmesi için sigortalı, tazminatın hesabını gösteren bir liste ile diğer gerekli belgeleri vermek zorundadır. Bu belgeler özellikle şunlardır:

- **Deniz raporu,**
- **Kaza ile ilgili güverte ve makine jurnallerinin onaylı kopyaları,**

- **Denize elverişlilik belgesi,**
- **Kaza ile ilgili sınıflama kurumu raporu,**
- **Yürürlükte bulunan sınıf (klas) belgesi; sınıf belgesine sahip olmayan gemi ve diğer deniz ve göl araçları için ise, A-2 maddesinde belirtilen esaslara uyulduğuna ilişkin belge,**
- **Ekspertiz ve/veya dispeç raporu,**
- **Gemi adamları donatımında asgari emniyet belgesi,**
- **Gemi adamları listesi,**
- **Zarara ilişkin proforma fatura, makbuz vb. belgeler.**

T.T.K'nun 1377. maddesi "Sigorta ettiren veya sigortadan haberi olmak şartıyla, sigortalı bir kazayı öğrenir öğrenmez bunu sigortacıya bildirmekle mükelleftir;..." hükmünü koymaktadır. B-2 maddesinin giriş tümcesi bu hükümden hemen hemen aynen alınmıştır. Buna göre güvence altına alınmış bir veya daha fazla rizikonun gerçekleşmesi nedeniyle gemisi veya diğer deniz ve göl aracı zıya veya hasar uğrayan sigorta ettiren ya da sigortadan haberi olması koşulu ile sigortalının, bunu öğrenir öğrenmez sigortacıya bildirmesi gerekmektedir.

Diğer yandan tazminatın ödenebilir (muaccel) hale gelebilmesi T.T.K.'nin 1441. maddesinde "Rizikonun gerçekleşmesi sebebiyle sigortacının sigorta akdinden doğan borçları, 1377. madde hük-

münce rizikoyu ihbar mükellefiyetinin doğduğu tarihte muaccel olur. Bununla beraber muacceliyetin, en geç, ikinci fıkrada gösterilen vesikalının sigortacıya verilmesi tarihinde gerçekleşeceği akitle kabul edilebilir." hükmüyle belirlenmektedir. Bu hükme göre tazminat, bildirim yükümlülüğünün doğduğu tarihte ödenebilir hale gelmektedir. Ancak taraflar bu tarihi, sözleşme ile 2. fıkrada yazılı belgelerin sigortacıya verilmesi tarihi olarak değiştirebileceklerdir. B-2 maddesinde tazminatın ödenebilir hale gelmesi, bu sözü edilen belgelerin sigortacıya verilmesi tarihi olarak hükme bağlanmıştır. Kısaca sigortacının tazminatı ödeme borcu ancak tazminatın hesabını gösteren bir liste ile diğer gerekli belgelerin sigortacıya verilmesi ile doğmaktadır.

Ancak, "...Bu belgeler özellikle şunlardır:" ibaresinden anlaşılacağı gibi fıkrada sayılan belgeler taraflar açısından kısıtlayıcı değildir. Bir başka deyişle gerektiğinde sigortacı daha başka belgeler isteyebileceği gibi her zaman maddede belirtilen belgelerin tamamının istenmesi de beklenemez.

Aynı konu sigorta poliçelerine eklenen Institute Time Clauses Hulls 1.11.1995'in 13. maddesi "Tazminat Talebi Bildirimi ve Teklif Alma (Notice of claim and tenders) hükmü ile de ele alınmış ve

ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. 13. maddenin 1. fıkrasında, Genel Şartlar'daki gibi, hasarın hemen ve ekspertiz yapılmadan önce bildirilmesi istenmektedir. Fıkranın son tümcesinde de kaza tarihinden itibaren oniki ay içinde bildirilmeyen hasardan sigortacının sorumlu olmayacağı belirtilmiştir. Maddenin 2. fıkrasında da sigortacının teknenin havuzlanma ve onarılma limanını kararlaştırmaya ya da onarımcıyı veto etmeye yetkili olduğu ifade edilmektedir. 3. fıkrada sigortacıların isteği ile ek onarım teklifleri alan sigortalıların bu yüzden geçen zaman dolayısıyla uğradıkları zararın tazmini için sigorta bedeli üzerinden %30 ödeme yapılacağı hükme bağlanmaktadır.

13. maddenin son fıkrasında da bu hükme uymayan sigortalıya ödenecek tazminatın %15 eksik tazmin edileceği belirlenmektedir.

B-3) Halefiyet

Sigortacı, ödemiş olduğu tazminat tutarı ile sınırlı olmak kaydıyla, sigortalının üçüncü kişilere karşı olan tazminat talebi haklarına sahip olur. Sigortalı, sigortacının isteği üzerine bu hususu dispeçte veya sigorta tazminatı makbuzunda yahut buna ait bir belgede belirtmeyi kabul eder.

T.T.K.'nun 1301. maddesi

“Sigortacı sigorta bedelini ödedikten sonra hukuken sigorta ettiren kimse yerine geçer. Sigorta ettiren kimsenin vaki zararından dolayı üçüncü şahıslara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel nispetinde sigortacıya intikal eder.” hükmünü koymaktadır. İşte Genel Şartlar'ın bu maddesinde sigortacının halefiyet hakkı T.T.K.'nun 1301. maddesine uygun olarak düzenlenmiştir. Bu hükme göre sigortacı ödediği tazminat tutarına kadar sorumlu üçüncü kişilere rücu edebilecektir. Maddenin ikinci ve son tümcesinde, sigortalının sigortacının bu hakkını dispeçte veya hasar makbuzunda belirtmeyi kabul ettiği ifade edilmektedir.

C- ÇEŞİTLİ HÜKÜMLER

Bu bölümdeki 7 maddede iyi niyet, primin ödenmesi, tebliğ ve ihbar, yetkili mahkeme ve zaman aşımı gibi değişik, ancak sigorta sözleşmesi ile ilgili önemli hükümler düzenlenmiştir.

C-1) İyi Niyet Yükümlülüğü

Taraflar, sigorta sözleşmesinin yapılması sırasında ve devamı boyunca iyi niyetle hareket etmekle yükümlüdür.

Sigorta ettiren veya sigortalı yahut bunların sözleşmeyi yapmakla görevlendirdiği kişiler, sözleşmenin esasına ilişkin kendilerince bilinen her

husus, sözleşme yapılmadan önce sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi halinde iyi niyete aykırı hareket edilmiş sayılır. Sigorta ettiren veya sigortalı yahut bunların sözleşmeyi yapmakla görevlendirdikleri kişiler, işlerinin olağan süreci içinde, kendilerince bilinmesi gerekli her hususu biliyor sayılırlar. Rizikonun değerlendirilmesi açısından taşıdıkları önem dolayısıyla, sözleşmeyi yapmamaya veya sigorta priminin ya da şartların belirlenmesinde, basiretli bir sigortacının vereceği karar etken olabilecek her husus sözleşmenin esası ile ilgili husus sayılır ve Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili hükümleri uygulanır.

Madde, eski Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları'nın 11. maddesinden kısaltılarak alınmış ve dili de sadeleştirilmiştir. Birinci fıkrada taraflara, sigorta sözleşmesinin yapılması sırasında ve yürürlükte olduğu süre boyunca iyi niyetle hareket etmesi yükümlülüğü getirilmiştir. Dolayısıyla sigortalı, sözleşmenin yapılması sırasında iyi niyetle hareket etmeli ve bildiği her şeyi sigortacıya bildirmelidir. İyi niyetle hareket etmek ise sigortalı veya sigorta ettirenin bildiği ve elinde olan, sigorta sözleşmesinin esası ile ilgili tüm bilgileri bildirme yüküm-

lülügüdür. Ayrıca "iyi niyetle hareket etme" yükümlülüğü sigorta süresince devam etmelidir.

İyi niyet ilkesinin temel ögesi olan "sigortanın esas ile ilgili olmak" ibaresi ise 2. fıkranın son tümcesinde açıklanmıştır. Buna göre rizikonun değerlendirilmesi, sözleşmenin yapılıp yapılmaması veya primin saptanması bakımından basiretli (sağduyu ile hareket eden) bir sigortacının kararını etkileyen her olgu sigorta sözleşmesinin esas ile ilgilidir. Örneğin geminin uğradığı kazaların veya boyunun uzatılmış olduğunun bildirilmemesi sağduyu ile hareket eden bir sigortacının kararını etkileyeceği için sigortanın esas ile ilgili sayılmaktadır.

Yine maddenin 2. fıkrasında sigortalı veya sigorta ettirenlerin yahut onların sigortayı yapmakla görevlendirdikleri kişilerin, işlerinin olağan süreci içinde bildikleri veya bilmeleri gereken şeyleri biliyor sayıldığı belirtilmiştir. Dolayısıyla bir geminin sigortası için aracılık yapan kişinin aracılık mesleği gereği bilmesi gerekli şeyleri sigortacıya bildirmesi zorunludur. Örneğin gemi veya teknenin hangi işte çalıştığı, daha önce hangi sigorta şirketi tarafından sigorta edilmiş, primin ödenmiş olup olmadığı gibi hususlar aracı tarafından

sigortacıya bildirilmelidir.

C-2) Sigorta Priminin Ödenmesi

Sigorta priminin tamamı veya taksitle ödenmesi kararlaştırılmış ise ilk taksit, poliçenin tesliminde ve kalan taksitler de poliçede belirtilen tarihlerde nakden ödenir.

Sigorta ettiren kimse primini vermemiş, prim tecil edilmiş veya poliçede vadeleri tayin ve tesbit edilen herhangi bir taksidini, vade günü bitiminde ödemiş ise temerrüde düşer. Temerrüt gününü takip eden 15 gün içerisinde de sigorta ettiren prim borcunu ödemezse bu müddetin bitiminden itibaren 15 gün süre ile sigorta teminatı durur. Bu sürenin sonuna kadar prim ödemediği takdirde sigorta sözleşmesi herhangi bir ihtara gerek kalmadan feshedilmiş olur.

Bu poliçe ile ilgili herhangi bir prim iadesi ekli özel şartlara göre yapılır.

Maddenin 1. fıkrası eski Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları'nın 25. maddesi 1. fıkrasından alınmıştır. Bu hükme göre sigorta ücretinin tümü veya taksitle ödenmesi kararlaştırılmış ise, ilk taksidin poliçenin teslimi ile kalan taksitlerin de poliçede belirlenen tarihlerde ödenmesi gerekmektedir. Fıkradaki bu

hükmün kaynağı T.T.K.'nun 1295, 1296 ve 1297. maddeleri olup bilindiği üzere bunlar 21.6.1994 tarihinde yeniden düzenlenmiştir. Bu düzenleme, primin veya taksitlerin poliçede belirtilen tarihlerde ödenmemesi durumunda sigortalının temerrüde düşeceği; temerrüdü izleyen onbeş gün süre içinde sigorta teminatının devam edeceği ve bu süre içinde prim ödenmezse sigorta teminatının askıya alınacağı; ilk onbeş günü izleyen ikinci onbeş gün sonuna kadar prim yine ödenmezse herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın sigortanın feshedilmiş olacağı hükmünü getirmektedir.

Gemiler sigorta süresi boyunca seyrüsefer edeceği veya çalıştırılacağı varsayılarak sigorta edilmektedir. Ancak sigortalı gemi veya tekne onarım için veya işsiz kalmak gibi herhangi bir nedenle limanlarda bağlı kalabilir. Zaman zaman da poliçenin karşılıklı anlaşma yolu ile iptali veya kendiliğinden sona ermesi halleri ile karşı karşıya kalınmaktadır. Doğal olarak bu durumlarda prim iadesi konu olacaktır. İşte maddenin son fıkrası hükmü bu soruna değinmekte ve bunun poliçeye eklenen klozlar ile (özel koşullarda) çözülmesini hükme bağlamış bulunmaktadır. Nitekim poliçelere eklenen Institute Time Clauses Hulls 1.11.1995'in 23. maddesinde bu iadeler düzenlenmiştir.

Burada önemli olan nokta sigorta poliçesinin düzenlenmesi sırasında yatma iadeleri için gerekli oranların hesaplanarak klozdaki yerlerine yazılmasıdır. Çünkü bu oranlar poliçedeki fiyat üzerinden belli bir formüle göre hesaplanmaktadır.

C-3) Tebliğ ve İhbarlar

Sigorta ettiren veya sigortalının bildirimleri, sigorta şirketinin merkezine veya sigorta sözleşmesine aracılık eden acenteye, noter aracılığı yahut taahhütlü mektupla yapılır. Sigorta şirketinin bildirimleri de sigorta ettiren veya sigortalının poliçede gösterilen adreslerine, bu adreslerin değişmiş olması halinde ise sigorta şirketinin merkezine veya sigorta sözleşmesine aracılık eden acenteye bildirilen son adreslerine aynı surette yapılır. Taraflara imza karşılığı elden verilen mektup, telgraf, teleks veya faks ile yapılan bildirimler de taahhütlü mektup hükmündedir.

Madde uzun yıllardan beri Yangın Sigortası Genel Şartları, Hırsızlık Sigortası Genel Şartları gibi deniz dışı sigortalara ait poliçelerde bulunmaktaydı. Bu kez aynı hüküm bu Genel Şartlar'a da alınmıştır. Bu hükme göre sigortalı veya sigorta ettiren, yapacağı ihbar veya tebliğleri sigorta

şirketinin merkezine veya sözleşmeye aracılık eden acenteye noter aracılığı ile ya da taahhütlü mektup ile yapılmalıdır. Sigortacı ise ihbar ve tebliğleri sigortalı veya sigorta ettirenin poliçede gösterilen adreslerine, bu adres değişmişse aracı acente veya sigorta şirketine bildirilmiş adresine yapılması hükme bağlanmaktadır. Maddenin son tümcesinde elden imza karşılığı teslim edilen mektup, telgraf, teleks veya faks ile yapılan bildirimlerin taahhütlü mektupla yapılmış sayılacağı ifade edilmektedir.

C-4) Ticari ve Mesleki

Sırların Saklı Tutulması

Sigortacı ve sigortacı adına hareket edenler bu sözleşmenin yapılması dolayısıyla sigorta ettirene ve sigortalıya ilişkin olarak öğrenecekleri sırların saklı tutulmamasından doğacak zararlardan sorumludurlar.

Madde T.T.K.'nin "Haksız Rekabet" ile ilgili 4. faslındaki "Hüsnüniyet kaidelerine aykırı hareketler" başlığı altındaki 57. maddesinin 8. fıkrası hükmü dikkate alınarak yazılmış ve Genel Şartlar'a bu kez alınmıştır.

Buna göre sigortacı veya acentesi sigortalıdan elde ettikleri bilgileri bir ticari sır olarak kabul edecekler ve bunları saklayarak başkalarına aktarmayacaklardır. Bu ticari sırları

saklayamadıkları zaman sigortalının uğrayacağı zararlardan sorumlu olacaklardır.

C-5) Yetkili Mahkeme

Sigorta sözleşmesinden doğan anlaşmazlıklar nedeniyle açılacak davalarda yetkili mahkeme, sigorta şirketi merkezinin veya sigorta sözleşmesine aracılık yapan acentenin ikametgâhının bulunduğu yerlerdeki veya rizikonun Türk karasularında gerçekleşmesi halinde rizikonun gerçekleştiği yerdeki ticaret davalarına bakmakla görevli mahkemedir.

Genel Şartlar'a yeni alınan bu madde sigortalı ile sigortacı arasında olabilecek uyuşmazlıklarda yetkili mahkemeyi saptamaktadır. Bu hükme göre yetkili mahkeme sigorta şirketinin veya sigorta sözleşmesine aracılık eden acentesinin ikametgâhının bulunduğu yerin ticaret davalarına bakan mahkemesidir. Bir başka seçenek de riziko Türk karasuları içinde gerçekleşmişse o yerdeki ticaret mahkemesinin yetkili mahkeme olarak kabul edilmiş olmasıdır.

C-6) Zaman Aşımı

Sigorta sözleşmesinden doğan bütün talepler, hasar tarihinden itibaren iki yılda zaman aşımına uğrar.

T.T.K.'nin 1268. maddesi ".....sigorta mukavelesinden doğan bütün mutalebeler, iki yılda müruruzamana uğrar." hükmünü koymuştur. Genel Şartlar'ın bu maddesi eski Genel Şartlar'ın 29. maddesinden alınmış olup yasaya uygun olarak düzenlenmiştir. Bu hükme göre sigorta sözleşmesinden doğan tüm taleplerin hasar tarihinden itibaren iki yıl içinde sigortacılara sunulması gerekmektedir. Bu süre içinde talep edilmeyen haklar zaman aşımına uğrayacak ve tazmin edilemeyecektir. Diğer yandan sigorta poliçesine eklenen Institute Time Clauses Hulls 1995'in 13. maddesi 1. fıkrası son tümcesi, tazminat talebi ile sonuçlanacak zıya veya hasarın oniki ay içinde sigortacılara bildirilmesi gereğini hükme bağlamaktadır. Zıya veya hasarın sigortacılara bildirilmesi ile ilgili ve bildirim süre açısından sınır getiren bu hüküm Genel Şartlar'ın zaman aşımı hakkındaki hükmü ile farklılık göstermektedir. Ancak Institute Time Clauses Hulls 1995'in 13. maddesi 1. fıkrası son tümcesinde ".....sigortacılar aksini yazılı olarak kabul etmedikçe...." ifadesiyle bu sınırlamanın kesin olmadığı, tarafların bunun aksini kararlaştırabileceği anlaşılmaktadır. Bu durumda sözü edilen bu kısıtlamanın sigortacıların yazılı onayı alınmak

suretiyle kaldırılması yerinde olacaktır.

C-7) Özel Şartlar

Tarafların anlaşmasına göre, Genel Şartlara aykırı olmamak kaydıyla özel şartlar konulabilir ve bu özel şartlar Genel Şartlar'a göre öncelikli olarak uygulanır.

Genel Şartlar'ın son maddesi eski Türk Tekne Poliçesi Genel Şartlar'ının 31. maddesinden alınmış ve konuya açıklık getirilmek üzere yeniden yazılmıştır. Bu hükme göre Genel Şartlar'a aykırı olmamak üzere özel şartlar konulabilecek ve böylece tarafların gereksinimleri karşılanabilecek ve ayrıca günün koşullarına uyum sağlanabilecektir. Ancak özel şartların, Genel Şartlar'ın bazı maddelerini değiştireceği, bazılarını kaldıracağı veya genişleteceği, daha önemlisi bazı hükümlerinin değiştirilemeyeceği gözönüne alınırsa "...Genel Şartlar'a aykırı olmamak kaydıyla...." ibaresinin pek de açık olduğunu söylemek olası değildir. Çünkü özel şartlar her zaman Genel Şart hükümlerine yöndeş ya da koşut olmayıp zaman zaman onlara aykırı da olacaktır.

Buraya kadar yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı gibi güvence altına alınan rizikolar bunların istisnaları, üstlenilen

yükümlülükler gibi bir çok olgu tekne sigorta poliçelerine eklenecek olan klozlarla belirlenmektedir. Olaya bu açıdan bakıldığında klozların işlevi oldukça önemli duruma gelmiş bulunmakta ve tekne sigortalarının doğru algılanması ve uygulanabilmesi için poliçeye eklenecek klozun kapsam ve içeriğinin ayrıntılı olarak bilinmesi, Genel Şart hükümleri ile birlikte ele alınarak yorumlanması gerekmektedir. Bu arada her zaman anımsanması gereken şey, Genel Şartlar'ın kaynağı olan T.T.K.'nin 1266. maddesinin sigortalılar aleyhine değiştirilemeyeceği gerçeğidir.

Mehmet YAZICI

(1) *Bkz. Legal and Documentary Aspects of the Marine Insurance Contract, TD/B/C.4/ISL/27/Rev.1 Unctad Raporu, Birleşmiş Milletler Yayını.*

(2) *Bkz. Prof.Dr. Fahiman Tekil, Deniz Ticaret Hukuku 1973 sh.26*

Yabancı Basından HABERLER

1995 Doğal Felâketler Yılı

Bilindiği üzere deprem, sel, fırtına gibi doğadan gelen felâketlerin, gerek frekans gerek yol açmış olduğu hasar açısından son on yıl içerisinde anormal boyutlarda artmış olması bu konu üzerinde çok daha fazla durmamızı gerektirmektedir. Son on yılda meydana gelen doğal felâketlerin sayısında, neden olduğu ekonomik ve sigortalı hasar miktarındaki artışlar, konunun ne kadar ciddi olduğunu ortaya koymaktadır. 1960'lı yıllarda meydana gelen 16 adet her tür doğal felâketin

neden olduğu toplam hasar 46.4 milyar Dolar ve bununun 6.2 milyar Doları (%13) sigortalı iken, son on yılda meydana gelen 70 adet doğal felâketin neden olduğu toplam hasar 374.8 milyar Dolara, sigortalı hasar miktarı ise 93.4 milyar Dolara (%25) yükselmiştir. Diğer bir deyişle, doğal felâketlerin adet olarak 4 kat, toplam hasar miktarı olarak 8 kat, sigortalı hasar olarak ise 15 kat arttığı ifade edilebilir (enflasyonun etkisi hesaba alınmaktadır).

İçinde bulunulan ve ciddi-

yetini giderek daha da artıran bu durum, doğal olarak ülkelere ekonomilerini çok olumsuz bir şekilde etkilemekte, eğitim, beslenme, sağlık, yerleşim gibi insanlık açısından çok daha önemli sorunlar için kullanılacak kaynaklar, yıkıcı etkisi çok büyük olan doğal felâketlerin telâfisi için harcanmaktadır.

Gelişmiş veya az gelişmiş tüm dünya ülkeleri için ciddi bir sorun olan doğal felâketler elbette ülkemiz için de önemli bir konu olmaktadır. Ülkemizin, ciddi tedbirler almayı

gerektirecek deprem kuşağının üzerinde olması, diğer taraftan, dünya iklimindeki değişimler nedeniyle daha sık sel felâketiyle karşılaşmamız bu konu üzerine ciddiyetle eğilmemiz gereğini ortaya koymaktadır.

Doğal felâketler üzerine şimdiye kadar bir çok çalışmaya ve bu önemli sorun karşısında gelişmiş ülkelerin, özellikle sigorta ve reasürans sahalarında almış oldukları önlemler konusuna Dergimizde yer vererek ileride karşılaşılması muhtemel tehlikelerin önemini vurgulamaya gayret etmekteyiz. Amacımız, ülkemiz açısından söz konusu olabilecek olumsuz sonuçların asgariye indirilmesidir.

1995 yılında meydana gelen doğal felâketler; sıklık, neden oldukları ekonomik zarar, sigortalı hasar, kıtalar itibariyle meydana gelen ekonomik zarar ve sigortalı hasar ve oranları gibi ayrıntılar itibariyle aşağıdaki tablolarda gösterilmektedir.

Tablo I

Adet İtibariyle Doğal Felâketler

	Adet	Oran(%)
Deprem	69	12
Fırtına	144	25
Sel	202	35
Diğer (*)	<u>162</u>	<u>28</u>
	577	100

(*) Kuraklık, Sıcak Hava Dalgaları, Don, vs.

Tablo II

Ekonomik Zarar ve Sigortalı Hasar İtibariyle (Bin US\$)

	Ekonomik Zarar	Oranı (%)	Sigortalı Hasar	Oranı (%)
Deprem	102.452.000	56.0	3.142.400	3.0
Fırtına	23.783.500	13.0	9.112.960	38.0
Sel	51.226.000	28.0	2.828.160	5.5
Diğer	<u>5.488.500</u>	<u>3.0</u>	<u>628.480</u>	<u>11.0</u>
Toplam	182.950.000	100.0	15.712.000	8.6

Tablo III

Kıtalar İtibariyle Ekonomik Zarar ve Sigortalı Hasar (Bin US\$)

Kıta Adı	Ekonomik Zarar	Sigortalı Hasar	Oranı (%)
Afrika	1.330.000	-	0.0
Amerika	24.500.000	10.200.000	41.6
Asya	148.500.000	3.700.000	2.5
Avustralya	120.000	12.000	10.0
Avrupa	<u>8.500.000</u>	<u>1.800.000</u>	<u>21.1</u>
Dünya	182.950.000	15.712.000	8.6

18.820 can kaybına ve 183 milyar Dolar ekonomik kayba neden olan 577 doğal felâketin meydana geldiği 1995 yılında sadece 6 katastrofik olay, yol açtığı hasar bakımından 1 milyar Doları geçmektedir. Ekonomik zararın 183 milyar dolar olmasına karşın, sigortalı hasar %8.6 gibi düşük bir oranda kalmaktadır (15.7 milyar Dolar).

1995 yılında meydana gelen doğal katastrofik olaylar arasında en fazla tahrip edici

olanı, 6.300 kişinin öldüğü, 300.000 kişinin evsiz kaldığı ve yaklaşık 100 milyar Dolar zarar ile 17 Ocak tarihinde Japonya'da meydana gelen Kobe Depremi olmuştur. Tek başına bu deprem, 1995 yılında deprem dolayısıyla meydana gelen hasar oranını %56'ya yükseltmiş, Asya kıtasının hasar rakamını ise bu kez açık farkla ön sıraya getirmiştir. Aslında Asya kıtası büyük ekonomik zararlara neden olan sel felâketi açısından genellikle



le ön sırada yer almakta, ancak sigortalı hasar bakımından, bu kıtadaki ülkelerin ekonomik durumuna paralel olarak çok düşük bir oran vermektedir (Aynı durum III. Tablo'da görüldüğü üzere Afrika kıtası için de geçerlidir).

Büyük can ve mal kaybına neden olan doğal felâketler, elbette ki geçmiş yüzyıllarda da meydana gelmekteydi. Ancak, bilimsel olarak da ispat edildiği üzere 20. y.y.'da, özellikle son otuz yılda giderek artarak meydana gelen doğal felâketler, sera etkisinin doğrudan bir sonucu olmaktadır. Eldeki istatistiklere göre 1960'lı yıllardan itibaren büyük

doğal felâketlerin sayısında çok önemli artışlar olmaktadır. Bu gelişmeyi rakamlarla ifade edersek, 1960'lı yıllarda meydana gelen büyük doğal felâket sayısı 16 iken, bu sayı 1970'li yıllarda %80'lik bir artışla 29'a ulaşmakta, 1980'li yıllarda ise bu kez %140 gibi anormal bir artış göstererek 70'e varmaktadır. 1980'li yılların aritmetik ortalaması her yıl başına 7 büyük doğal felâket olmaktadır ki, bu sayı insanlık için çok önemli felâketlerin habercisi demektir.

1995 yılı, 19. y.y.'ın ikinci yarısından itibaren tutulan kayıtlara göre en yüksek sıcaklık ortalamasına sahip yıl olmuş-

tur. Bunun yanısıra, son 15 yıllık dönem içinde sekiz yıl, bugüne kadar geçen bir buçuk yüzyılın en sıcak yılları olmuştur. İklim değişiklikleri konusunda yapılan uluslararası bir Panel'de ileri sürülen görüşlere göre, etkili önlemler alınmadığı takdirde dünyanın sıcaklığı önümüzdeki yüzyıllık dönem içerisinde 1 ilâ 4 Santigrad arasında artış gösterecektir.

Yeryüzü ikliminin ısınması, bazı bölgeler için avantajlı iken bazı bölgeler için kuraklık, açlık, sefalet gibi felâketlere neden olmaktadır. Kutuplara yakın bölgelerde, hava sıcaklığının artması dolayısıyla

uygun tarımsal şartlar oluşmakta, elde edilen bol mahsul ile daha fazla nüfus besleme imkânı doğmaktadır. Halbuki, Güney Yarıkürede yer alan bölgelerde sıcaklığın artması, şu anda dahi kuraklık dolayısıyla açlık felâketi yaşayan insanları daha da güç koşullara itecektir.

Yeryüzü sıcaklığının yükselmesinin diğer bir sonucu ise fırtınaların meydana geliş sayısındaki artıştır. 1995 yılı tropikal fırtına mevsimi, Allison olarak adlandırılan ve Haziran ayının hemen başında meydana gelen fırtına ile nispeten erken açılmıştır. Yıl içerisinde meydana gelen 11 fırtına, şans eseri nüfus yoğunluğunun az olduğu bölgeleri etkilediği için sigorta endüstrisi fazla hasar ödemek durumunda kalmamıştır. En fazla hasara yol açan fırtına 27 Eylül-5 Ekim tarihleri arasında süren Opal fırtınasıdır ve neden olduğu toplam 3 milyar Dolar tutarındaki hasarın 2.1 milyar Doları (%70) sigorta şirketlerinden alınmıştır.

Doğal felâketler yılı olarak nitelenen 1995 yılı, her ne kadar dünya sigorta endüstrisi açısından önemli bir sorun yaratmadıysa da, meydana gelen her doğal felâket, sigorta şirketleri için büyük maddî külfetler getirmektedir. Doğal felâketler sonrasında ülkelerin katlanmak zorunda oldukları zararlar yukarıda da belirtildiği gibi, özellikle az gelişmiş

ülkelerde yaşayan insanlar için çok önemli olan sağlık, beslenme, eğitim ve yerleşim gibi sorunların hallinde kullanılabilir sınırlı kaynakları da tüketmektedir. Bu nedenle hükümetlerin, doğal felâketlere karşı etkili ve uygun tedbirler olarak ekonomik zararı asgariye indirmeleri, bu gibi olay-

larda zararın belli bir kısmını karşılamak durumunda olan sigorta şirketlerinin ise gerek underwriting, gerek risk idaresi bakımından kendi tedbirlerini almaları gerekmektedir.

*Munich Re/Topics
Dergisi'nden derlenmiştir*

Standard & Poor's'un En Büyük 100 Reasürör Hakkındaki Yorumları

Dünya reasürans piyasasındaki broker ve sedan şirketler açısından güvenilirlik son derece nazik bir konudur. Standard & Poor's (S&P's)'un bu piyasanın liderleriyle ilgili yeni ve 1994 yılı itibariyle güncellenmiş senelik raporu, genel anlamda, reasürans alıcılarının tercih ettikleri kapasite sağlayan güvenilir şirketleri yansı-

maktadır. Giderek sıklaşan ve şiddeti artan katastrofik olaylar ile rekabete açık piyasa koşullarının hakim olduğu çağımızda reasürörlerin güvenilirliklerine artık pek kesin gözle bakılmamaktadır. Bu nedenle, çok büyük sermaye gücüne ve malî kaynaklara sahip reasürans şirket ve grupları rakiplerinden daha iyi duruma gelebilmek için piyasada kolayca

değişmeyecek yerlerini daha da sağlamlaştırmaya çalışmaktadırlar. Reasürans endüstrisi, geleneksel reasürans teminatlarının yanında, yakın gelecekteki rekabete açık görünümüyle sermaye sağlayan piyasa ve finansal kuruluşların hücumuna uğrayacaktır. Standard & Poor's (S&P's), reasürörlerin, gelecekte gittikçe artan bir şekilde dinamikleşmesi beklenen bu piyasada rekabet edebilmek için kendilerini bu ortama uyarlayıp hazırlamalarının gerektiğine inanmaktadır.

Rekabet yoğunluğu ve şirket birleşmelerinin yarattığı baskı, 1990'lı yılların değişmeyen temasını oluşturmuştur. Bazı katastrofik teminatlar dışında bir çok ürün ve pi-

yasaya fiyatları, şart ve koşulları, maalesef, ya sabit tutulmuş veya güçlükle yumuşatılmıştır. S&P's'a göre, katastrofik olaylar dışında kalan işlerin fiyatları, pek yakında, az da olsa, köklü bir değişiklik gösterecektir. Katastrofik işlerin fiyatları ise, zamana ve önemli ölçüde olayların şiddetine bağlı olmakla birlikte, şu sıralarda tüm dünyada reasürans hasar-

larının oldukça ılımlı seyretmesi nedeniyle düşmeye devam etmektedir. Sadece son rüzgâr, deprem, dolu veya sel hasarlarından yüklüce nasibini almış bölgelerde sabit, ya da mütevazı şekilde artırılmış fiyatlara rastlanmaktadır. Sermaye sağlayan piyasa ve kuruluşlar, geleneksel reasürans ürünleri konusunda düşük maliyet avantajına sahip olduklarından, sermaye piyasalarının müdahalesinin önemli

Standard & Poor's, nihai sorumluluk konusunda reasürans dünyasının değişmeyen özelliği olarak gittikçe güçlenen bir rekabet ve belirsizlik öngörmekte ve bu durumun kredi notlarını olumsuz etkileyeceğini düşünmektedir. Bununla beraber, değişmekte olan piyasa koşullarına uyum konusunda esneklik, emsallerini aşma yeteneği ve piyasa baskılarına rağmen güçlü bir bilançonun idame ettirilmesi gibi konularda başarılı olan reasürörlerin kredi notlarının yükselmesi mümkündür.

bir rekabet unsuru olarak ortaya çıkması kaçınılmaz bir sonuç gibi gözükmektedir. Ancak, S&P's, sermaye piyasaları işlemlerinin geleneksel reasürans ürünlerinin yerini alacağını beklememektedir.

İlk kez A.B.D.'de tanık olunan şiddetli rekabet ortamı, şimdilerde Avrupa'da ve hattâ, izole edilmiş ekonomilerin artık çoğunlukla geçmişte kalması nedeniyle bugünün bir

çok kalkınmakta olan piyasalarında da yaşanmaktadır. Her ne kadar kalkınmakta olan piyasalara önemli ölçüde girmek, en üst sıradaki küreselleşmiş oyuncular ile kuruluşlarından bu yana aynı piyasada yer almış şirketlerin tapulu arazisi ise de, alıcılara reasürans açısından daha fazla seçim ve daha randımanlı fiyatlandırma imkânı sunan her bir piyasaya sermaye kademeli olarak gireceği için rekabet artacaktır.

Yüksek rekabet ortamına sahip reasürans piyasaları, son zamanlarda hızla gelişen Bermuda piyasasında olduğu gibi, yeni fırsatların ortaya çıkmasıyla kapitalize olmak için gerekli unsurlara sahip, hem sermaye hem de bilgi teknolo-

jisinin serbestçe aktığı piyasalardır.

1994 yılında şirket performanslarında görülen olumlu gelişmeler, çoğunlukla, A.B.D.'deki Northridge Depremi ile Avrupa'da meydana gelen bir kaç olay gibi reasüre edilmiş katastrofik olayların az sayıda meydana gelmiş olmasından kaynaklanmıştır. Bu hasarlar, ABD'de 1992 ve Avrupa'da 1990 sonra-

sında görülen katastrofik teminatlardaki büyük fiyat artışlarından beri daha yüksek net saklama paylarına doğru bir temayülü ortaya koyan reasürans hasarlarıdır.

En büyük 100 reasürörün ortak rasyoları 1993 yılının oldukça yüksek %107.9 oranına kıyasla bir düşme kaydederek 1994'te %102.4 olmuştur. 1995 yılı için ise S&P's, büyük oyuncuların çoğu tarafından açıklanan güçlü faaliyet performanslarının tüm dünya reasürans endüstrisi açısından daha da olumlu sonuç vereceğine inanmaktadır. Reasürörler 1995 yılında harap edici nitelikteki katastrofik hasarlardan kaçabilmişler ve bir çok faaliyet dalında sabit ve gerileyen fiyatlara rağmen, olumlu hasar trendi sayesinde faaliyet sonuçları da olumlu olmuştur. Ancak, A.B.D. çevre sorumluluğu dalındaki hasar rezervleri güçlendirilirken yapılan masrafların geri alınamamasından kaynaklanan yük 1995 yılı teknik sonuçlarını bozmuştur.

100 reasürans şirketinin 1994 yılında yazdıkları net prim 1993 yılına oranla %23 artarak 67.5 milyar Dolar olmuştur. En büyük 20 grubun yazdıkları net prim -buna bu grupların ilk 100 şirket arasına girmeyen bir kaç daha küçük çaptaki üniteleri de dahil olmak üzere- 1993'e kıyasla %12.6'lık bir artışla 53.4

milyar Dolar'dır.

İlk 100 şirket listesinde net primlerin coğrafi dağılımında Avrupa'lı şirketlerin payı 1993'e kıyasla artmıştır; toplam reasürans priminin %60.4'ü Avrupa'dan (bunun içindeki Alman reasürörlerin payı %33.1'dir), %21.8'i A.B.D.'den elde edilmiştir. 1993 yılındaki aynı rakamlar sırasıyla %58.8 (Almanya %33.2) ve %23.6 idi. Bu listedeki şirketler, muhtemelen piyasa kârlılığı ile yerel piyasalardan gelen taleplerdeki azalmanın etkisiyle orijinal brüt saklama paylarını artırmaya devam etmişlerdir. 1993 yılında %77.4 olan şirketlerin saklama payları 1994'te %80.9'a çıkmıştır.

Listedeki şirketlerin büyük bir çoğunluğu (88 şirket) S&P's'un (BBB, A, AA veya AAA olmak üzere) "güvenilir (secure)" olarak değerlendirdiği şirketlerdir. Ancak, şirketlerin 7'si (BB, B veya CCC olmak üzere) "zedelenebilir (vulnerable)" kategoridekilerdir.

1995 yılı, kayıtlara gerçekte ekonomik açıdan şimdiye kadarki en kötü yıl olarak geçecek olmakla beraber, "Büyük Hanshin Depremi" ve Avrupa'daki sellerle ilgili sigortalı hasarların payı, dünya kesin hasar rakamı içinde küçük bir bölümü oluşturmaktadır ve dünya reasürans piyasasındaki nihai hasarlar tüm piyasa iştirakçileri açısından

gerçekten önemsiz olmuştur. Ancak, hafif fırtınalar endüstri için büyük hasarlar meydana getirmemişse de, Karayibler'deki kasırgalar açısından 1995 faal bir yıl idi. Ancak S&P's, katastrofik "exposure"ların endüstrinin önemli bir sorunu olduğuna ve bu sorun ile bunun yanında devamlı olarak sürüncemede kalan çevre sorumluluk sigortalarına ait hasar rezervlerinin güçlendirilmesinin şirket performanslarını olumsuz etkileyeceğine inanmaktadır. Buna ilâveten, vergi avantajı sağlayan çevrelerde faaliyet gösteren reasürörler, olağanüstü hasar rezervlerine ilâveler yapmaya devam etmek suretiyle sonuçta gerçek kazayılı hasar eksperiyansının yansıtacağından daha yüksek ortak rasyolar beyan etmişlerdir.

Global piyasada şirket birleşmelerinin yarattığı baskı, en çok hissedilen ve en önemli sorun olmaya devam edecektir ve S&P's, A.B.D. dışındaki piyasalarda birleşme faaliyetlerinde bir artış beklemektedir. Bu evliliklerin çoğunun amacı "güvenilir" olmaktır. Zira, sedan şirketler ile aracı gruplarının aradıkları ilk özellik malî güç ve kapasite büyüklüğüdür. Reasürans sorumluluğunun belirsiz ve ortadan kaybolabilir olması nedeniyle, reasürans alıcıları reasürörlerinin uzun vadede kalıcı olmaları konusunu gittikçe

artan bir şekilde önemser hale gelmişlerdir.

Malî güç konusunda çoğalan araştırmalar sayesinde kredi notları reasürans faaliyetlerinde önemli bir rol oynamaktadır; bu, güvenilirlik konusunun bilincinde olan alıcıların reasürans korumalarının temelinde malî güç aramalarından kaynaklanmaktadır. Sedan şirketlerin yönetimleri, temel reasürans gereksinimleri için yüksek kredi notuna sahip büyük reasürörleri tercih etmekte, ancak bazı (özellikle katastrofi) programları konusunda maliyet açısından daha bilinçli bir yaklaşımla diğer reasürörlere de gidebilmektedirler. Listenin alt sıralarındaki reasürans piyasaları daha düşük not almış olmakla birlikte, kısa vadeli sorumluluk ve mal sigortaları konusunda yeterlidirler.

S&P's, nihai sorumluluk konusunda reasürans dünyasının değişmeyen özelliği olarak gittikçe güçlenen bir rekabet ve belirsizlik öngörmekte ve bunların kredi notlarını olumsuz etkileyeceğini düşünmektedir. Bununla beraber,

1. değişmekte olan piyasa koşullarına uyum konusunda esneklik,
2. emsallerini aşma yeteneği ve
3. piyasa baskılarına rağmen güçlü bir bilançonun idame ettirilmesi

gibi konularda başarılı olan reasürörlerin kredi notlarının yükselmesi mümkündür. Devam edegelen şirket birleşmeleri "rating" dünyasına denge getirmektedir. Ancak, bazı reasürörler daha güçlü ve büyük bir reasürans grubunun parçası olma avantajını yakalarken, diğerleri kredi notu daha düşük rakipleriyle birleştikleri ya da yeni iş yazmayı durdukları için alt gruplarda olmanın dezavantajını yaşayacaklardır. En üst sıradaki reasürörler, piyasadaki rekabet avantajının diğer bir kaynağı olabilen "süper" veya "mükemmel" dereceli kredi notunu alabilecek şirketlerden oluşmaktadır.

Birkaç istisnai lider grup dışında, reasürans ticareti yerel, bazen de uluslararası olmaya devam etmekle beraber, birçok piyasa iştirakçisi açısından henüz küreselleşememiştir. S&P's, en güçlü şekilde kapitalize olan ve piyasa bilinciyle hareket eden oyuncuların küresel reasürans imtiyazını yakalayıp kullanabileceklerine inanmaktadır. Lider firmalar, birleşmekte olan piyasaların artmasını teşvik etmek ve sigorta ile daha az değişkenliğe tâbi malî ürünler arasındaki çizgiyi kesinleştirmemek suretiyle, bugünden sigorta endüstrisinin geleceğini belirlemektedirler. Bu tarz yatırımlara girebilmek için gerekli malî

elastikiyete sahip reasürörler, bu yeni alanlarda ilk oyuncu olmanın avantajını yakalayacaklardır. Gelecekte, geleksel ürün ve piyasaların fiyat baskısından kurtulma yolları, bu reasürörlerin faaliyetlerini daha da güçlendirecek ve sermaye getirilerini artıracaktır.

*Standard & Poor's
'Top 100 Reinsurers' Raporu
Temmuz 1996*