

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

İnceleme Kurulu
BAŞKAN
Barbaros YALÇIN
ÜYE

Hüseyin YUNAK
ÜYE

Candan EVREN
ÜYE

Ali N. YÜCEL
ÜYE

Feridun ÖZÜNAL

Yazı İşleri Müdürü
Y. Kemâl ÇUHACI

İnceleme Kurulu Sekreteri
Gonca GÜNiŞİK

Basın Yayın Koordinatörü
Deniz GÜNEY

Dizgi
Gonca GÜNiŞİK

Renk Ayrımı
DORUK GRAFİK

Baskı
CEYMA MATBAASI

Merkez
Teşvikiye Cad.43/57
80200 Teşvikiye / İstanbul

Tel : 0-212-231 47 30 / 3 hat

E.mail : reasuror@millire.com

Internet : <http://www.millire.com>

3 ayda bir yayınlanır.

Dergide yer alan yazıların
içeriğinden yazı sahipleri
sorumludur.

İÇİNDEKİLER

Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu Sigortacılık Programı tarafından düzenlenen Konferans	5
1999 Yılında Meydana Gelen ve 250.000.000.000 TL'nı Aşan Hasarlar	8
Sigorta Sektöründe Rekabetin Düzenlenmesi	9
Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda Cari Rizikolar Karşılığı	21
Denize, Yola veya Yüke Elverişlilik	25
Yabancı Basından Haberler	41

Reasürör Gözüyle

Herhangi bir alanda eğitim konusunun ne kadar önemli olduğu herkes tarafından bilinen bir gerçektir. Sigortacılık sektörü gibi, Türkiye ekonomisinin geleceğinde, aynı gelişmiş ülkelerin ekonomilerinde olduğu gibi önemli roller oynayacak olan bir sektörde eğitimin önemi ise daha da ön plana çıkmaktadır. Bu gerçeğin bilincinde olan Şirketimiz, sigortacılık sektöründe çalışan elemanların eğitimine bugüne kadar elinden geldiğince katkıda bulunmaya gayret göstermiştir.

Bu inançla hareket eden Şirketimiz, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Meslek Yüksek Okulu'nun daveti üzerine, 11-12 Nisan 2000 tarihlerinde, Sigortacılık Programını gelenekselleştirmek amacıyla olduğu konferansa katılmıştır. Bu konudaki haberler, dergimizin ilk sayfalarında ayrıntılı bir şekilde yer almaktadır.

Herhangi bir sektörde faaliyet göstermekte olan şirketler için en önemli konulardan biri, sektör içerisinde sağlıklı bir rekabet sisteminin işlemekte olmasıdır. Eşit şartlarda rekabet etmekte olan şirketler, gerek fiyat ve hizmet kalitesi gerek ürünün özelliklerine ait diğer hususlarda tüketiciye en uygun mal ve hizmeti sunmak için birbirleriyle yarışmakta, böylece satışlarını ve kârlarını en üst düzeye ulaştırmak için çalışmaktadırlar.

Sayın Aslı İyidoğan, bu sayımızda yer alan çalışmasında, birdenbire serbest fiyat düzeni ile yüzyüze bırakılan Türk Sigorta şirketlerinin rekabeti nasıl algıladıklarını açıklarken Avrupa Birliği'ndeki durum ile karşılaştırmalar yapmakta, bankalarla sigorta şirketleri arasındaki rekabete değinmekte ve çalışmasının son bölümünde, ülkemizdeki fiyatlandırma sistemlerinin tarihsel gelişimini anlatmaktadır.

Bu sayımızda yer alan diğer önemli bir konu Cari Rizikolar Karşılığı'dır. Sayın Metin Sarıaslan, "Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda Cari Rizikolar Karşılığı" adlı çalışmasında, rezerv ayırma işlemini Avrupa Birliği Direktifleri ve Türk Hukuku açısından karşılaştırmalı olarak işlemektedir.

Sayın Mehmet Yazıcı ise "Denize, Yola veya Yüke Elverişlilik" adlı çalışmasında Nakliyat sigortalarında geminin denize, yapacağı sefere ve taşınacak yüke elverişli olması konusunu Türk Hukuku ve İngiliz uygulaması açısından karşılaştırmalı olarak incelemiştir.

Bu sayımızın son konusu ise Avrupa'yı etkileyen fırtına ve kasırgalarla ilgili olarak Scor Items dergisi tarafından yapılmış bir çalışmadır. Bu çalışmada kasırgaların etkiledikleri ülkeler, bunların sigorta şirketlerine maliyetleri ve doğal afetlerin muhtemel sonuçlarına karşı bu ülkelerin ne gibi tedbirler aldıkları açıklanmaktadır ve dergimizin "Yabancı Basından Haberler" bölümünde yer almaktadır.

*Milli Reasürans T.A.Ş.,
Sivas Cumhuriyet Üniversitesi
Meslek Yüksek Okulu Sigortacılık Programı
Tarafından Düzenlenen Konferansa Katıldı*



Büyük Önder Atatürk'ün, "Cumhuriyet'in temelini burada attık" dediği Sivas şehrinde bulunan Cumhuriyet Üniversitesi, Cumhuriyet'in anısını sonsuza dek yaşatmak amacıyla, Türkiye Cumhuriyeti'nin 50. yıldönümünde kurulmuş, temeli ise 2 Kasım 1975 tari-

hinde atılmıştır.

İl merkezine 10 km uzaklıkta ve 10.000 dönümlük bir alanda yer alan Cumhuriyet Üniversitesi'nde, 1999 yılı sonu itibarıyla 1084 akademik ve 1350 idari personel, toplam sayısı 14.559 olan çeşitli düzeylerdeki öğrencinin en iyi şekilde eğitim görmesinin gay-

reti içerisinde. Akademik personel sayısı, eğitim-öğretim açısından değerlendirildiğinde 10-11 öğrenciye 1 öğretim elemanı düşmektedir.

Cumhuriyet Üniversitesi'nin kampüsünde bulunan Meslek Yüksek Okulu, 1976 yılında Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı olarak eğitime başlamış, 1982



*Konferansa katılan Milli Reasürans mensupları soldan sağa:
Y. Kemal Çuhacı, Muhittin Karaman, Hüseyin Yunak, Ali Yücel ve Ömer Altuğ*

yılında Cumhuriyet Üniversitesi'ne bağlanmıştır. Teknik Programlar ile İktisadi ve İdari Programlar olmak üzere iki bölüm bulunan Yüksek Okul' da toplam 10 Program üzerinden eğitim ve öğretim sürdürülmektedir ve eğitim süresi iki yıldır. Meslek Yüksek Okulu'nun amacı, ülkemizin ihtiyaçları da göz önüne alınarak, çeşitli sektörlerle ara eleman yetiştirmektir ve kadrosunda 1 Profesör, 2 Doçent, 6 Yardımcı Doçent, 44 Öğretim Görevlisi, 1 Uzman olmak üzere toplam 54 öğretim elemanı ile 32 idari personel görev yapmaktadır.

Sigortacılık Programı tarafından 11-12 Nisan 2000 tarihlerinde düzenlenen "Sigortacılık" konulu Konferansa da

vet edilen Şirketimiz; Mecburi İşler Grup Müdürü Hüseyin Yunak, Yangın Servisi Teknik Müdürü Muhittin Karaman, Hayat Servisi Teknik Müdürü Ali Yücel, Nakliyat Servisi Teknik Müdürü Y.Kemal Çuhacı ve Kaza Servisi Teknik Müdür Yardımcısı Ömer Altuğ olmak üzere 5 elemanı bu Konferansa katılmıştır.

Öğrencilerin yanısıra oldukça yoğun bir katılımın olduğu Konferansın açılış konuşmasını yapan Cumhuriyet Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Sayın Suat Topaktaş, ülkemizde sigortacılık sektörünün oldukça kısa bir geçmişi olmasına rağmen geleceğinin parlak olduğunu, Sigortacılık Programı tarafından düzenlenen bu konferansların öğren

ciler için de hayli faydalı olduğunu belirtmiştir.

Daha sonra söz alan ve bu toplantının gerçekleşmesinde büyük pay sahibi olan, Sigortacılık Programı Öğretim Görevlisi Sayın Muhsin İpek, yapmış olduğu kısa konuşmasında, bu tür toplantıları gelecekselleştirmek amacıyla olduklarını, sosyal ve eğitsel faaliyetlerin, öğrencilerin mesleki bilgi ve görgülerinin artmasında önemli rolü olduğunu ifade etmiştir.

Şirketimiz mensuplarının, dünyada ve Türkiye'de Sigortacılık, Yangın ve Deprem Sigortaları, Kasko Sigortaları, Hayat-Sağlık Sigortaları ve Nakliyat Sigortaları üzerine kısaca bilgi verdikleri bölümden sonra, toplantıda bulu



Toplantıya oldukça yoğun bir katılım olmuştur.

nanların, özellikle öğrencilerin yoğun bir ilgiyle katıldıkları soru-cevap-tartışma bölümleriyle devam eden Konferans, sadece eğitim amaçlı olmayıp, bir takım sosyal aktivitelerin de yer aldığı geniş kapsamlı bir organizasyon olmuştur.

Her iki günün sonunda, Sigortacılık Programı'nda okumakta olan öğrencilerle birlikte, Cumhuriyetimizin temellerinin atıldığı Kongre Müzesi dahil olmak üzere, Sivas'ın tarihi ve turistik yörelerine yapılan geziler, bu toplantılara Milli Reasürans adına katılan bizler için oldukça anlamlı bir

misafirperverlik örneği olmuştur.

Sigortacılık sektörüne ara eleman yetiştirmek üzere kurulmuş bulunan Meslek Yüksek Okulu Sigortacılık Programı'nın yetkilileri ve öğrencilerinin toplantılar süresince göstermiş oldukları ilgi ve özellikle soru-cevap-tartışma bölümlerinde sormuş oldukları sorular, kendilerinin, sigortacılık sektörünün sorunları hakkında ne denli bilgi sahibi olduklarını göstermiştir ki, bu durum, sigortacılık sektörünün geleceğine umutla bakan herkes için oldukça sevindirici bir

olaydır.

Bu organizasyonun gerçekleşmesinde her türlü desteği sağlayan Cumhuriyet Üniversitesi sayın yetkililerine, toplantının açılış konuşmasını yapan Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Sayın Suat Topaktaş'a, Meslek Yüksek Okulu Müdürü Sayın Fuat Önder'e, Konferansın gerçekleşmesi için olağanüstü gayret gösteren Sayın Muhsin İpek ve tüm öğrencilere, sağlamış oldukları işbirliği ve göstermiş oldukları misafirperverlik için Millî Reasürans T.A.Ş. olarak içtenlikle teşekkür ederiz.

1999 Yılında Meydana Gelen ve 250.000.000.000 TL'ni Aşan Hasarlar

<u>Brans</u>	<u>Hasar Tarihi</u>	<u>Riziko Adı ve Yeri</u>	<u>Ödenen + Muallâk</u> <u>% 100 Hasar (TL)</u>
Yangın	03.02.1999	Poli Tekstil-Kayseri	DM 8.670.232
	18.02.1999	Yataş-İstanbul	330.287.500.000
	18.02.1999	Öztarhanlar-Bursa	US\$ 67.107.101
	22.03.1999	Aygaz/Bizimgaz-Hatay	375.934.497.831
	05.04.1999	Oruçoğlu-Afyon (Seylâp)	547.827.590.000
	11.04.1999	Çolakoğlu-Kocaeli	425.745.881.000
	10.08.1999	Karaağaçlı Amb.-Manisa	368.657.535.000
	17.08.1999	Marmara Depremi	208.780.742.053.718
	24.09.1999	Fon Giyim-İstanbul	269.474.134.000
	18.10.1999	MR Tekstil-Kırşehir	558.000.000.000
	12.11.1999	Bolu-Düzce Depremi	9.208.047.901.479
	24.12.1999	Cihaner Deri-Uşak	1.000.000.000.000 *
	Nakliyat	19.01.1999	Cafer Şener (Tk)
22.01.1999		Marmara (Tk)	427.360.000.000
09.06.1999		Vergili Demir (E)	756.950.000.000
24.07.1999		Ece-K (Tk)	534.153.313.142
15.08.1999		Kaptan Murat (Tk)	297.633.915.000
23.08.1999		Melikşah (Tk)	928.633.271.536
Kaza	04.02.1999	Bosen Enerji-Bursa (EAR)	US\$ 473.000
	17.08.1999	BSV Metro-Bursa (CAR)	DM 2.783.928
	17.08.1999	BSV Metro-İzmit (CAR)	DM 3.201.800
	17.08.1999	Gökçekent Kon.-Adapazarı (CAR)	265.537.999.000
	17.08.1999	Gökçe Arsa Kon.-Adapazarı (CAR)	282.868.407.000
	17.08.1999	Yeni Askent-İzmit (CAR)	306.324.995.000
	17.08.1999	İnan Konut-İzmit (CAR)	499.190.312.000
	17.08.1999	Özmetem Konut-İzmit (CAR)	599.103.687.000
	12.11.1999	Gerede/Düzce Otoyol-Bolu	US\$ 15.000.000 *

(*) Tamamı muallâktır. 31.12.1999 tarihi itibarıyla herhangi bir ödeme yapılmamıştır.

Not: Bu tablo Millî Reasürans T.A.Ş. 'ne intikâl eden bilgiler ışığında derlenmiştir.

Sigorta Sektöründe Rekabetin Düzenlenmesi

1) Sigorta Ekonomisi ve Rekabet:

Sigorta, yasalarla getirilen bir düzen olmayıp, ekonomik ve toplumsal yaşamın gelişmesinin bir sonucu olan oldukça önemli bir ekonomik aktivitedir. Çoğu ünlü ekonomist bu önemi nedeniyle sigorta konusunu kitaplarında genellikle ayrı bir başlık altında irdelemişlerdir. Sigorta sektöründe “rekabetin düzenlenmesi” konulu bu çalışmaya başlarken, Avrupalı sigortacıyı “Rekabet” kural ve koşulları altında bugünkü yapısına kavuşturan kurumsal gelişmeleri kısaca özetlemek yararlı olacaktır.

1776 yılında yazmış olduğu “Ülkelerin Zenginliği” isimli ünlü kitabında sigorta ile ilgili değerlendirmeleri yaparken Adam Smith sigorta primini;

- genel hasarları karşılayacak,
- idari giderleri ödemeye yetecek ve bir başka ticari işletmede kullanılan eşdeğerdeki sermaye kadar kâr sağlayabilecek yeterlilikte alınması gerektiğini ortaya koymuştur.

Aynı eserinde yazar sigortanın;

- özel şahısların servetlerine büyük güvence sağladığını,
- bir şahsın yıkımına neden olacak bir zararın, birçok şahıs arasında paylaştırılarak tüm topluma olan etkilerinin hafifletildiğini ve
- bu güvenceyi sağlamak üzere sigortacıların büyük bir sermayeye sahip olmaları gerektiğini belirtmiştir.

223 yıl önce yapılan bu değerlendirmeler sigorta ekonomisinin kurumsal temellerini oluşturmuştur. Bu temellerden hareketle 19’uncu yüzyılın ikinci yarısında Avusturya ekolüne bağlı ekonomistler beklenmedik hasarlarla primler arasındaki ilişkileri irdelerken, aynı ekolün aktüerleri “risk teorisi”ni geliştirmiştir.

Lozan ekolü temsilcisi Leon Walras 1874 yılında sigortayı “tüm diğer aktivitelerin tabiatında var olan belirsizliği ortadan kaldıran bir araç” olarak tanımlamıştır.

Cambridge ekolü ekonomistlerinden Alfred Marshall 1890 yılında yazdığı bir kitabında sigorta ekonomisi kura-

mını geliştirerek, sigorta primini “belirsizliğin kötülüklerinden” kurtulmak için ödemesi gereken bir bedel olarak tanımlamıştır.

Yirminci yüzyılın başlarında Cambridge ekolü ekonomistleri ile Avusturyalı ve Alman matematikçiler daha önce Bernoulli isimli ekonomist tarafından geliştirilen “adil prim ve olasılık dağılımı ile ifade edilen risk” arasındaki ilişkileri kuramsal açıdan geliştirip güncelleştirmişlerdir. Nihayet 1953 yılında K.J. Arrow isimli ekonomist bir çalışmada, beklenmedik hasarların değerlerinin piyasa güçleri tarafından nasıl belirlendiği ve piyasada sigorta talebi ile arzının nasıl dengelendiğini ortaya koymuştur.

Öte yandan ekonomik sistemin bir bütün halinde işleyişini izleyebilmek için tüm malların, üretim faktörlerinin ve hizmetlerin arz, talep ve fiyatları arasındaki ilişkileri ele alan genel denge analizlerinde yer alan temel varsayımlardan biri “mal ve faktör piyasalarında tam rekabet koşullarının yürürlükte olduğudur” ve

yoluyla maliyet düşürme olasılığı göz ardı edilir ise, satışların maksimizasyonu sigorta şirketine bazı nedenlerle cazip gelebilir. Örneğin, kendi prestijini ve ücret artışını ön planda tutan şirket yöneticileri, şirket kârını artırmak yerine satışlarını artırmayı düşünebilir. Bu durumda şirket yöneticisi karşısındaki tek sınırlama, pay sahiplerini memnun kılacak minimum kârlılığı sağlayabilmektir (Şekil 2).

sağlamanın mümkün olmaması, uzun dönemde satışlarını maksimize etmeyi tercih eden şirketin, kâr maksimizasyonunu tercih eden şirketten daha az kâr etmesidir.

Sağlıklı Fiyatlandırma

Her ne kadar kârın veya satışların maksimizasyonunun sigorta endüstrisinde pratik olarak uygulanmasının çok güç olduğu söylenmekte ise de si-

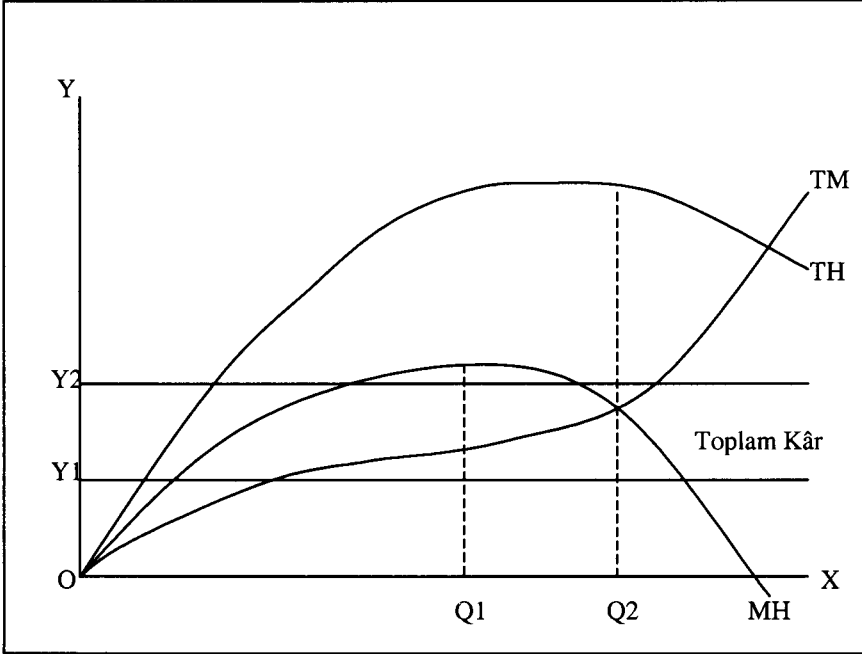
$$P = b \times h + (k + d + f + g)$$

- P = Prim
 b = Hasar olasılığı
 h = Ortalama ödenen hasar miktarı
 k = Ödenen komisyon
 d = Genel gider yüklemesi
 f = Hasar dalgalanmaları için yükleme
 g = Kâr marjı

Kuşkusuz Avrupa Birliği üyesi ülkelerin sigorta piyasalarındaki sigorta şirketleri, yukarıda kısaca özetlediğimiz ve 200 yılı aşkın süredir sigortanın ekonomik, kuram ve kurallarının yarattığı rasyonel firma davranış bilincine sahip olarak bu fonksiyonları sürdürmektedir.

Ülkemizde ise ilk kez 1860 tarihli Beyoğlu yangını sonucunda üzerinde durulmaya başlanan sigortacılık "görünmez el" in nimetleri ile ancak yirminci yüzyılın sonlarına doğru 1990 yılında tanışabilmiştir. Kuşkusuz, uzun bir süre kamu denetimi altında ve devlet tarafından belirlenen tarifelerle sigorta işlemi yapan ülkemiz sigorta şirketlerinin, Avrupalı meslektaşlarının içinde yetiştiği gerçek serbest rekabet bilincine sahip olmalarını beklemek tutarlı bir yaklaşım değildir.

Ayrıca bu tür koşullar piyasaya hakim iken, birdenbire serbesti ile yüz yüze bırakılan ve bunun sonucunda da; sıfır primle sigorta yapma, rakibinin verdiği en düşük teklifin çok çok altına inerek müşteri kapma, aracıları yasal boşluğa



Şekilde görüldüğü üzere, toplam kârı maksimize eden üretim miktarı OQ1'dir. Toplam satışlar (hasıla) ise OQ2 üretim düzeyinde maksimize edilmektedir. Bu koşullar altında şirket yöneticileri, bu iki alternatiften birini tercih etmek zorundadır. Bunun nedeni, kısa dönemde kâr veya satışların maksimizasyonunu birlikte

gortacıların prim hadlerini; beklenen hasar maliyetlerini, hasar maliyetlerindeki dalgalanmaları, komisyonları, genel giderleri ve kârı dikkate alarak belirledikleri varsayımı genel kabul görmektedir. Tüm bu değişkenleri içeren sağlıklı bir prim denkleminin aşağıdaki gibi oluşturulması gerekmektedir.

şignarak yararlandırmak, sigortalıya tazminatı mümkün olduğu en uzun sürede ödeme ve/veya ödememe vb gibi birçok konuda ihtisaslaşmış bulunan sigorta şirketlerinin çoğunlukta bulunduğu sigorta piyasasında, batılı ülkelerdeki sigortacılar gibi rekabet bilincine sahip ve ekonomik açıdan rasyonel davranan sigorta şirketlerine rastlamak hayli güçtür.

Sigorta sektöründe rekabetin düzenlenmesi konusunda Avrupa Birliğindeki ve ülkemizdeki durum anlatılmaya çalışılırken, yukarıda özetlemeye çalıştığımız ekonomik gerçekten hareket edildiğini unutmamak gerekir.

2) Avrupa Birliği'nde Durum

Avrupa ülkeleri arasında tek bir pazar oluşturulmasının ilk adımı olarak kabul edilen 1957 tarihli Roma Antlaşması, bu pazarın oluşturulmasında temel ilkeyi serbest tarife sistemi kanalıyla ekonomik rekabetin iyileştirilmesi olarak belirlemiştir. Tüm Avrupa'yı, Avrupa Serbest Ticaret Birliği ölçeğinde (EFTA) tek bir pazar olarak genişletmeyi amaçlayan ve bu nedenle Avrupa Birliği (EU) üyeleri ile Avrupa Serbest Ticaret Birliği arasında 1994 yılında imzalanan Avrupa Ekonomik Bölgesi (EEA) oluşturulmasına yönelik antlaşmanın temelinde de Roma Antlaşmasının ülkeler arasında

kişilerin, malların, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımının sağlanması prensibi yatmaktadır.

Bu temel prensipler çerçevesinde tek bir sigorta pazarının oluşturulmasına yönelik olarak Avrupa Birliğinde yapılan çalışmalar üç aşamada gerçekleşmiştir.

"Kuruluş Serbestisi" olarak isimlendirilen ilk aşamada, Avrupa Birliğine üye ülkelerde kurulmuş bulunan sigorta şirketlerine diğer ülkelerde tali şirket kurma, şube açma veya acentelik yapma serbestisi sağlanmıştır. Kuruluş Serbestisi konusunda 1964 yılında reasürans, 1973 yılında hayat-dışı sigortalar ve 1979 yılında hayat sigortalarına ilişkin olarak yayınlanan Birinci Kuşak Direktifleri, misafir eden ülkenin kontrolü altında şirket kurulması serbestisi getiren ödeme gücü esaslarını belirleyen düzenlemeler olmuştur.

"Hizmet Serbestisi" olarak isimlendirilen ikinci aşama ise, bir üye ülkenin diğer bir ülkede şube bile açmadan belirli tür poliçeler dışında serbestçe, sigorta işi yapmasına olanak sağlayan sigorta direktiflerinin uygulandığı aşamadır. 1988 yılında büyük riskler, 1990 yılında motor sigortaları ve hayat sigortaları konusunda yayınlanan İkinci Kuşak Direktifler bu aşamanın en önemli düzenlemeleridir.

"Tek Lisans, ev sahibi ülke kontrolü ve denetimin deregülasyonu" olarak isimlendirilen

üçüncü aşama ise, 1994 yılında yürürlüğe giren Birinci ve İkinci Kuşak Direktiflerin uygulanmasında ortaya çıkan darboğazın giderilmesini amaçlayan Üçüncü Kuşak Direktiflerin uygulandığı aşamadır. Bu aşamada yapılan değişiklik ve düzenlemelerde aşağıda belirtilen üç temel unsur göze çarpmaktadır:

- Ev sahibi ülkede kayıtlı sigorta şirketlerine Avrupa Birliğinin herhangi bir yerinde sigorta işlemi yapabilme olanağı sağlayan "tek bir Avrupa Birliği lisansı" uygulaması,
- Ülkelerin diğerlerinde şube açma konusunda var olan tereddütlerini ortadan kaldırmasına ve ticari ve özel riskler arasındaki farklılığın giderilmesine olanak sağlayan "ev sahibi ülke kontrolü prensibi"nin uygulanması,
- Sigorta denetiminin yükümlülük karşılama yeterliliği kontrolü ile sınırlandırılmasını sağlayan "fiyatlar ve özel şartlar üzerindeki denetimin kaldırılması"dır.

Konunun önemi nedeniyle yükümlülük karşılama yeterliliği üzerinde kısaca durmak faydalı olacaktır. Sigorta şirketlerinin üstlendikleri yükümlülükleri ile özvarlıkları arasında belirli bir oran tutturmak suretiyle büyümelerini sağlamak üzere Avrupa Birliğinde ilk kez 1973 yılında yükümlülük karşılama yeterliliği konusunda düzenlemeler yapılmıştır. Daha sonra 1992

yılında söz konusu düzenlemeler geliştirilmiştir. Yükümlülük karşılama yeterliliği ile sigorta şirketlerinin üstlendikleri yükümlülüklerinin miktarıyla orantılı olarak sahip olmaları ve bulundurmaları gereken ve kullanımı herhangi bir koşul veya kayda bağlı olmayan şirket özkaynakları ifade edilmektedir. Söz konusu düzenlemeler çerçevesinde şirket merkezlerinin bulunduğu üye devlet her bir sigorta girişiminin sigorta iş hacimlerine göre yükümlülük karşılama yeterliliği tesis etmelerini zorunlu kılmaktadır. Ancak, hayat ve hayat-dışı branşlarda yükümlülük karşılama yeterliliği hesaplama yöntemleri farklılık göstermektedir.

Hayat branşında minimum yükümlülük karşılama yeterliliği esasları sigorta poliçesi türlerine göre farklılık taşımaktadır. İnsan ömrü boyunca süregelen hayat sigortaları ve annuiterlerde, hayat sigortalarına ek olarak verilen sağlık ve kaza sigorta teminatlarında, süreklilik arz eden sağlık sigortalarında, tontinlerde ve yatırım fonlarına endekslenmiş poliçelerde yükümlülük karşılama yeterlilikleri farklılık taşımaktadır.

Hayat-dışı sigortalarda minimum yükümlülük karşılama yeterliliği ise, biri yıllık prim toplamına göre, diğeri son üç yıllık hasar ortalamasına göre hesaplanmaktadır. Yükümlülük karşılama yeterliliği hesaplamaları oldukça ayrıntılı

açıklamaları gerektirdiğinden, bu çalışmanın amacı açısından yapılan açıklamalar yeterlidir.

Yukarıda kısaca özetlenen süreç sonucunda Avrupa Birliğine üye ülkeler sigorta pazarlarında köklü gelişimler ve değişimler izlenirken sigorta ürünlerinin geliştirilmesinde ve bu ürünlerin fiyatlarının belirlenmesinde geniş bir serbesti ortamı yaratılarak, ulusal sigorta piyasalarında daha dinamik bir rekabet ortamının doğmasına olanak sağlanmıştır.

Ancak sigorta sektörüne ilişkin ilk direktifinin yürürlüğe girdiği 1964 yılından günümüze kadar 35 yıl gibi oldukça uzun bir süre geçmiş olmasına ve liberalleşme ve rekabetin düzenlenmesi konularında çok önemli aşamalar kaydedilmiş olunmasına rağmen, tek bir sigorta pazarına ulaşılmasında Avrupa Birliği yönünden bazı önemli sınırlamalar ve sorunlar bulunmaktadır.

Bu sınırlamaların ve sorunların başlıcaları şunlardır:

- Üye ülkelerde "sigorta sözleşme yasaları" standart bir hale getirilememiştir.
- Sigorta işlemlerinin direkt veya endirekt değerlendirilmesinde üye ülkeler arasında farklılıklar süregelmektedir.
- "Kamu yararı" tanımı konusunda anlaşmaya varılmaması nedeniyle her bir üye ülkenin kendi açısından "Kamu yararına" olmayan sigorta ürünlerinin ülkesine

girişini reddetme hakkı bulunmaktadır.

- Sosyal içerikli bazı önemli yasalarda üye ülkeler arasında farklılıklar bulunmaktadır.
- Sigorta brokerleri ve diğer araçlar için tek bir lisans verilememesi bir eksiklik olarak görülmektedir.
- Sigorta sektörü bankacılarla sigortacılar arasında önemli bir rekabete sahne olmaktadır.
- Yabancı para ile yapılan ödemelerde bazı maliyet artırıcı unsurlarla karşılaşmaktadır.

Yukarıda belirtilen bankacılar ile sigortacılar arasındaki rekabet ve ödemelerde yabancı para kullanılmasının yarattığı sorunlar diğerlerine göre daha güncel olduğundan, bunlara biraz daha ayrıntılı olarak değinmekte yarar görülmektedir.

Bankalar ve Sigorta Şirketleri Arasındaki Rekabet

Sektörel bazda ihtisaslaşma prensibi halen geçerli olmakla birlikte uzun bir süreden beri bu olgu çeşitli oluşumların baskısı altında bulunmaktadır. Değişiklik gereksinimlerinin baskısı nedeniyle bankalar ve bir ölçüde sigorta şirketleri deregülasyonun sunduğu olanaklardan yararlanmak amacıyla asıl olan sektör işlevlerini genişletme yolunda yoğun çaba göstermektedir. Çakışan işlevleri nedeniyle bankaların neler yapmasını gerektiğini

veya sigorta şirketlerinin neler yapması gerektiğini kesin çizgilerle ayırt etmek güçleşmekte ve bu nedenle iki sektörün birbiri içine giren uygulamaları ve bu olgunun yarattığı yapılanmalar bir sorun ve bunun bir uzantısı olarak Avrupa Birliği düzeyinde karmaşık bir görünüm yaratmaktadır.

Yasal kurallar, pazar yapısı, talep ve iki sektörün göreceli gücü gibi çeşitli faktörler nedeniyle sektörlerin birbiri yerine geçmesi sonucunu doğurmakta, bu birbiri yerine geçme olgusunun ortaya çıkması ve gelişmesi, ürün ve dağıtım kanalları düzeyinde ve hatta az rastlanmakla birlikte öz sermayeleri düzeyinde yoğun bir rekabetin gözlemlendiği yeni bir ortam yaratmaktadır.

Hayat dalında pazar payının kontrolü için bankalar ve sigorta şirketleri arasında, ülkelere göre farklılık göstermekle beraber, yaşanan bu yoğun rekabetin altında iki gerçek yatmaktadır;

- Hemen hemen her ülkede hane halkı için tercih edilen bir yatırım aracı olarak kabul edilen hayat sigortalarına yoğun bir biçimde transfer edilen tasarruflar önemli bir finans kaynağı oluşturmaktadır.
- Ürün çeşitlendirmesi yaparken sigortacılar pazar paylarının büyük bir bölümünü ortada bırakarak, bankaların bu alana kolaylıkla girmeleri ve giderek artan oranlarda kontrolü ele geçirmelerine

olanak tanımışlardır.

Bu gelişim her yerde mevcut olup, sigortacılar hangi araçlarla pazar paylarını tekrar ele geçirebilecekleri konusundaki araştırmalarını ciddi bir şekilde sürdürmektedirler. Sigortacılar açısından başvurulabilir bir olanak geniş anlamda tasarruf piyasasına zarar vermeden "hayat ürünleri" için bir "prestij" yenileme stratejisi uygulamasıdır.

Avrupa ülkelerinin çoğunda büyük bankalar hayat sigortası konusunda kendi yapılanmalarını hızla oluşturmuş, buna karşılık hayat-dışı sigortadaki direkt girişimlerini marjinal düzeyde tutmuşlardır.

Bu ihtiyatlı davranışın temelinde aşağıdaki nedenler yatmaktadır;

- Bankalar bu işlemleri bankacılık işlemlerinden çok uzak bir işlem olarak görmekte, aynı zamanda bu sigorta ürünlerinin direkt olarak kendi ürünlerine rakip olmadığını bilmektedirler.
- Hayat-dışı sigortaların risk seçimi, hasar ödemesi vb gibi özel bilgi ve beceri gerektiren işlemleri mevcut olup, bunlar müşteri ilişkileri açısından sorun yaratabilecek niteliktedir.
- Hayat-dışı sigorta pazarı aşırı rekabet nedeniyle içine girilmesi güç bir pazardır ve genellikle müşteriler diğer hizmet arz edenlerden kazanılmaktadır.
- Sektörü etkileyen kronik açık (deficit) sorunu ve ge-

lişme düzeyinin düşüklüğü, bankaların direkt olarak konuya girmelerini engellemektedir.

Sigorta sektöründe uzun bir süre, herşeyin üretim fonksiyonu üzerine toplandığı ve dağıtımın genellikle bağımsız çalışan araçlarla yapılan "alt sözleşmelerle" sürdürüldüğü bir endüstriyel model hakim olmuştur. Arzın çeşitlenmesi ve pazara yeni alternatif network'lerin girmesi sonucunda dağıtım olgusu rekabetin anahtar unsuru olmuş ve sigortacıların bu konudaki stratejilerini yeniden gözden geçirmelerini zorunlu kılmıştır. Aracılar kanalıyla yapılan geleneksel dağıtım, güçlü satıcılar, yöresel hizmet ve kaliteli öneriler sunan elemanlar nedeniyle önemli avantajlar sağlarken, sigortacılar özellikle bankaların rekabetçi network'leri karşısında pazarda;

- a) aracıların pahalı bir dağıtım biçimi olması,
- b) banka network'lerinin müşterileri ile sigortacı arasında bir perdelemeye neden olması,
- c) bankaların marjinal maliyetle çalışması

gibi önemli dezavantajlarla yüz yüze gelmektedir.

Rekabetteki dengesizliği düzeltmek amacıyla sigortacıların, aracılarının verimliliklerini artırıcı ve dağıtım kanallarını çeşitlendirici bir strateji uygulamaları önem taşımakta, aracıların verimliliklerinin artırılması için,

1) aracıların yöresel hizmetleri

ve iş ilişkilerinde kişiselleşme doğrultusundaki programlara yönlendirilmesi,

2) Aracıların ödüllendirilme yöntemlerinin çok ciddi bir biçimde yeniden değerlendirilmesine duyulan gereksinim konusunda ikna edilmeleri gerekmektedir.

3) Aracıların yeniden yapılması sağlanırken sigortacı açısından ürünlere ve hedef müşterilere göre dağıtımın çeşitlendirilmesi önem kazanmaktadır. Sigortacılar için açık olan çeşitlendirme olanaklarından biri de "direkt dağıtım sistemi" olarak görülmektedir.

Birbirlerinin pazarlarına girme konusundaki gelişmelerle birlikte, öz sermaye konusu çok önemli bir rekabet unsuru olmuştur. Kârlılık sınırlamaları, her iki sektörde de öz sermayeden en iyi sonuçların elde edilmesini zorunlu kılmakta ve bu sınırlamalar akılcı standartlara ve kuvvetli sermaye mekanizmalarına bağlanarak değerlendirilmektedir.

Yükümlülük Karşılama Yeterliliği ve Banka Rasyosu gibi iki rasyonel standardın bankacılık ve sigortacılık sektörlerinde işletmeler arasındaki rekabeti ne ölçüde etkilediği önem kazanmaktadır.

Öz sermaye konusundaki rekabet olgusu;

- Öz sermayenin tanımı,
- İki standart yoluyla uygulanan sınırlamaların düzeyi,

• Ortak işlemler dikkate alınarak incelenmekte ve değerlendirilmektedir.

Her ne kadar üçüncü kuşak direktifleri banka ve sigorta şirketlerinin yükümlülük karşılama yeterliliklerinin hesaplanmasında öz sermaye unsurlarının tanımında bir uyum sağlamış ise de, uygulamada bugün için üstesinden gelme olanağı çok fazla olmayan ciddi farklılıklar bulunmaktadır.

Avrupa Para Birimine (EMU) Geçiş

Bilindiği üzere 1 Ocak 1999 tarihinden itibaren sabitlenmiş değişim kurları kullanılarak Avrupa için tek bir para birimi uygulamasına başlanmıştır. Hazırlanan plana göre en geç 1 Ocak 2002 tarihinde EURO kâğıt ve madeni paraları tedavüle çıkarılacak ve en geç 1 Temmuz 2002 tarihinde de ulusal paralar tedavülden kaldırılacaktır. Geçiş dönemi olarak nitelendirilen 1 Ocak 1999 ile 1 Temmuz 2002 tarihleri arasında tüketiciler ve iş çevreleri için EURO kullanımını engellenmeyeceği gibi kullanım için zorlama getirilmeyecektir.

Tüm dünya para piyasalarını çok yakından ilgilendiren bu büyük operasyonun Avrupa ülkelerinde sigorta sektöründe önemli etkileri olacağı açıktır.

Tek para biriminin uygulandığı ülkelerde sigorta primleri ile tazminatlar aynı para birimi ile ödenecek ve

yatırımlar aynı para birimi üzerinden değerlendirilecektir. Döviz kurlarının ortadan kaldırılmış olması fonların ülkeler arası dolaşımını son derece kolaylaştıracaktır. Bu gelişmelerin Avrupa'da tek bir sigorta pazarı yaratılma çabalarına önemli ölçüde katkıda bulunacağı düşünülmektedir. Öte yandan tek para birimine geçiş, poliçe sahipleri için fiyat karşılaştırması yapmayı ve sigorta şirketleri tarafından tahhüt edilen yatırım gelirlerini değerlendirmeyi çok daha basite indirgeyerek, rekabetin giderek artmasına neden olacaktır. Tüm bu gelişmeler sonunda sigorta şirketlerinin belirli sigorta ürünlerinde ihtisaslaşması ve sigorta endüstrisinde konsantrasyonun (temerküz) artması beklentileri ağırlık kazanmaktadır.

Gerçekten de, Avrupa Birliğine üye ülkelerde sigorta pazarında konsantrasyon eğilimine bakıldığında genel olarak hayat sigortalarında konsantrasyonun hayat dışı sigortalara oranla daha yoğun olduğu görülmektedir. Finlandiya, İsveç, Portekiz, İsveç, Yunanistan gibi beş ülkede hayat dalında faaliyet gösteren beş şirketin ulusal pazarda payı %66,9'un üzerindedir. Öte yandan hayat dışı sigorta branşlarında son zamanlarda sıkça rastlanan birleşmeler veya ele geçirmeler yollarıyla pazar konsantrasyonu yükselmektedir.

Tüm bu gelişmeler sonucunda sigorta sektöründe de-

netimin yükümlülük karşılama yeterliliği ile sınırlandırılması ve ülkeler arasında tek lisans uygulamasına başlanması Avrupa Birliğinde sektörde önemli yapısal değişikliklerin meydana gelmesine yol açacaktır.

Diğerlerine oranla küçük sermayeli, finansal açıdan güçsüz sigorta şirketleri dereglasyon ve yükümlülük karşılama yeterliliğinin etkisiyle pazarı terk etmek zorunda kalacaktır. Sektörde belirli sigorta türlerinde deneyim kazanmış olup direkt olarak iş yapan sigorta şirketleri dereglasyondan yararlanabilecektir. Bunlar pazar yapılarında meydana gelebilecek başlıca değişikliklerdir.

Diğer taraftan dereglasyonun sonucunda meydana gelebilecek bir başka değişim şirketlerin piyasa davranışlarında görülecek, sigorta şirketleri satışların maksimizasyonu tercihini bırakmak zorunda kalacaktır. Daha sonraki dönemlerde sigorta şirketleri arasında fiyatlar, ürünler, sigortalama kriterleri, satış yöntemlerinde yenilikler ve finansman açısından ayakta kalabilme konularında rekabet hızlanacaktır. Şirketlerin piyasa davranışlarındaki bu değişiklikler prim hadleri üzerinde etkili olacaktır.

Sigorta pazarına girişin dereglasyonu ve serbestleştirilmesi daha yoğun bir rekabete, maliyetlerin daha aşağıya çekilmesine neden olacak ve

şirketleri piyasada ekonomik anlamıyla daha "rasyonel" davranmaya zorlayacaktır.

3) Türkiye'de Durum

Osmanlı imparatorluğunda ulema, ümera ve fukara gibi soysal sınıflar içerisinde "tüccar" sınıfının bulunmayışı ve dini saplantılar imparatorluğun modern anlamda bir ticaret devleti olmasını engellemiş, bu gerçeklerin doğal bir sonucu olarak birçok sektörde olduğu gibi "Batı icadı" olarak nitelendirilen sigorta sektörü 19'uncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren yabancıların yasa ve yargı otoriteleri altında "yabancıların sigortacılığı" olarak gelişmiştir.

Başlangıcından günümüze kadar sigorta sektörünün gelişimi bazı araştırmacılar tarafından belli başlı yasal değişim tarihleri göz önünde bulundurularak; 1860 yılından 1927 yılına kadar geçen yaklaşık 70 yıllık devre "serbesti dönemi", 1927 yılından 1987 yılına kadar geçen 60 yıllık devre "devletçilik dönemi" ve 1987 yılından günümüze kadar geçen 12 yıllık devre de "kontrollü serbesti dönemi" olarak nitelendirilmektedir. Söz konusu tarihler arasında çıkartılan yasaların içeriği ve sektörde izlenen gelişmeler incelendiğinde, yukarıda isimlendirmelerin oldukça tutarlı olduğu görülecek, ayrıca her bir dönemde rekabetin düzenlenmesi konusundaki gelişmeler ortaya koyulacaktır.

Serbesti Dönemi

Sigortacılığın başlangıç tarihinden, 1149 Sayılı Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi Hakkında Kanun ile 1160 Sayılı Mükerrer Sigorta Hakkında Kanunun yürürlüğe girdiği 1927 yılına kadar sigortacılık faaliyetleri başta İstanbul olmak üzere İzmir, Selânik, Giresun ve Trabzon gibi kentlerde yabancı sigortacıların hakimiyetinde ve özellikle yangın ve nakliyat sigortalılarında yoğunlaşmıştı. Yabancı sigorta şirketlerinin elde ettikleri primlerin büyük bir kısmının serbestçe yurt dışına transfer edildiği, poliçelerin İngilizce veya Fransızca dillerinde düzenlendiği, sigortacının dilettiği anda poliçeyi iptal etme hakkına sahip olduğu ve sigorta sözleşmelerinin hiçbir yasal dayanağının bulunmadığı bu dönem, ülkemiz sigortacılık tarihinde "serbesti dönemi" olarak anılmaktadır. 1827-1906 yılları arasında ülkeye 81 yabancı sigorta şirketi girmiş, "Sermayesi Eshama Munkasem Şirketler ile Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkındaki Kanunu Mahsus"un yayınlandığı 1914 yılında şirket sayısı 111'e yükselmiştir.

Aşağıdaki tabloda serbesti döneminin bazı yıllarında faaliyetinde bulunan sigorta şirketi sayıları gösterilmiştir.

Tablo 1: Serbesti Dönemi Şirket Sayıları

Yıllar	Şirket Sayısı
1889	20
1900	43
1914	111
1916	81

Serbesti dönemi sigorta şirketleri genellikle Londra'da yerleşik "Fire Office Committee" ile Paris'te yerleşik "Syndicat Ottoman de Paris" in talimatları altında faaliyetlerini sürdürmüş, zaman zaman içine girdikleri aşırı ve yıkıcı rekabetten kurtulmak için aralarında örgütlenerek bazı ortak sigorta tarifelerini yürürlüğe koymuştur.

1908 tarihli "Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkında Nizamname" ile 1914 tarihli Kanunun yayınlanmasından sonra, özellikle tescil ettirme, teminat gösterme ve yangın ile hayat sigortalarının vergilendirilmesi konusunda getirilen yeni hükümler, yabancı sigorta şirketlerinin faaliyetlerine son vererek ülkeyi terk etmeleri sonucunu doğurmuştur. Serbesti döneminin, sektörde yasal düzenlemelerin başlatıldığı ve devletçiliğe ilk adımın atıldığı bu tarihten itibaren yabancı sigorta şirketlerinin ortak olduğu şirketlerle, sermayeleri tamamen ulusal girişimcilere ait olan sigorta şirketlerinin sayıları giderek artmıştır.

4) Devletçilik Dönemi

1149 sayılı Kanunun yürürlüğe girdiği 1927 yılından, 1397 sayılı Sigorta Murakabe Kanununda değişiklik yapan 3379 sayılı Kanunun yürürlüğe girdiği 1987 yılına kadar olan dönem ise sektörde "Devletçilik Dönemi" olarak adlandırılmaktadır. Bu dönemin en belirgin özelliği bir önceki serbesti ve bir sonraki kontrollü serbesti dönemlerinin tam aksine sigorta ve reasürans işlemlerinde kamu yönetim ve denetiminin çok yoğun ve etkili bir biçimde uygulanmasıdır.

1149 ve 1160 sayılı kanunların yürürlüğe girmesi ile birlikte artan denetim sonucunda 1927 yılından itibaren sigorta sektöründe faaliyet gösteren şirket sayılarında hızlı bir azalma izlenmiştir. Aşağıdaki tabloda bu dönemde bazı önemli yıllardaki şirket sayıları gösterilmektedir.

Tablo 2: Devletçilik Dönemi Şirket Sayıları

Yıllar	Şirket Sayısı
1927	49
1938	33
1941	33
1959	36
1962	38
1987	39

1149 sayılı yasa, sigorta sektöründe faaliyette bulunacak olan sigorta şirketlerinin kuruluşlarını, ruhsat almalarını ve tasfiye edilmelerini belirli koşullara bağlayan birtakım yeni hükümler getirirken, sigorta tarifelerinin Ticaret Bakanlığı tarafından tespit edilmesine başlanmış ve tarifelere üst sınır getirilmiştir. Bunun paralelinde 1160 sayılı yasa çerçevesinde reasürans tekeli oluşturulması hakkındaki hükümler, sigorta işlemlerinin denetimi ve düzenlenmesi üzerinde etkili olmuştur.

Başlangıçta kotpar esasına göre düzenlenen mecburi reasürans işlemlerinde 1982 yılından itibaren, hayat branşı ile motorlu araç sigortaları dışında kalan branşlarda eksedan esaslı uygulanmaya başlanmıştır. Devletçilik döneminde 1938 yılında çıkarılan 3392 sayılı kanun ile 1149 sayılı kanunun bazı hükümleri değiştirilmiş ve kanuna bazı yeni hükümler eklenmiştir.

Ancak yürürlükte bulunan yasaların sigorta sektörü üzerindeki etkilerinin zaman içerisinde yetersiz kalması, tarife üst sınırı uygulamasından kaynaklanan rekabetin süregelmesi sonucunda sektörde karşılaşılan darboğazları gidermek üzere yeni bir denetim yasası hazırlanmasına gerek duyulmuş ve 1959 yılında Sigorta Murakabe Kanunu yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yasa ile getirilen hükümler bir taraftan sigorta primlerinin

belirlenmesi ve piyasaya girişi konularındaki katı uygulamaları yumuşatırken, diğer taraftan reasürans tekelinin piyasadaki kontrol rolünü sınırlamış ve buna karşılık söz konusu kanunla yeni kurulan denetim kurulunu piyasayı denetleme yetkisiyle donatmıştır. Ayrıca kanun şirketler tarafından belirlenen primlerin Ticaret Bakanlığı tarafından onaylanması ve özel risklerin fiyatlandırılması için tarife komiteleri oluşturulması gibi yenilikler de getirmiştir.

Öte yandan sigorta sektörünün devletçilik döneminde üzerinde durulması gereken bir diğer konu, kalkınma planlarının sigorta sektörüne yaklaşımıdır. Ekonomiye katkısının hayli sınırlı olması nedeniyle sigorta sektörüne II. B.Y.K. Planı dönemi dışında pek fazla önem verilmemiş olmasına rağmen, planlı dönemde planlamanın sigorta sektöründe düzenleme yapma yaklaşımında özetle aşağıdaki konular üzerinde durulmuştur:

- Sigorta şirketlerinin sayılarının artışının engellenmesi ve birleşmelerin teşvik edilmesi, plan dönemindeki en öncelikli sorun olarak belirlenmiştir.
- Bankaların sigorta şirketleriyle haksız rekabete girmelerinin önlenmesi öngörülmüştür.
- Sigorta şirketlerinin tâbi olduğu denetleme sisteminin yeniden düzenlenmesi ve

tarife sisteminde makul rekabete olanak veren kademeli tarife serbestliği sisteminde geçilmesi savunulmuştur.

- Hayat sigortalarının teşvikine yönelik çeşitli vergi muafiyetleri uygulanması ve bu fonların kalkınmanın finansmanına yöneltilmesi önerilmiştir.
- Reasürans tekeline yönelik bazı düzenlemelerin yapılması ve tekel hakkının hiçbir şekilde eski işletmeciyeye kullandırılmamasına yönelik öneriler getirilmiştir.
- Kamu kuruluşlarının sigorta işlerini, aracısız sigorta şirketlerine yaptırması önerilmiştir.
- Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin değişen koşullara göre yeniden yapılanması, sistemin gelişimi ve sorunların çözümüne yönelik politikalar üretebilecek bir biçimde örgütlenmesi öngörülmüştür.

Ancak söz konusu tedbirlerden sadece şirket sayısının artışının engellenmesine yönelik önlemlere uygulamalarda yer verilmiştir. 7397 sayılı Kanunun 1959 senesinde yayınlanmasından, 1987 yılında söz konusu kanunda değişiklik yapılması ve bazı maddeler eklenmesine ilişkin 3379 sayılı Kanunun yayınlanmasına kadar geçen devletçilik döneminin ülke sigortacılığında oldukça sakin bir dönem olduğu görülmektedir.

Kontrollü Serbesti Dönemi

Sigorta sektöründe denetim ve düzenleme yapma yetkisinin Ticaret Bakanlığı'ndan alınıp Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'na verildiği 1987 yılından günümüze kadar olan süre ise ülkemizin sigortacılığında "Kontrollü Serbesti Dönemi" olarak isimlendirilmektedir. Denetim ve yasal düzenleme yapma yetkisi devrinden sonra 1987 yılında yürürlüğe konulan 3379 sayılı Kanun ile 7397 sayılı Kanunun, sermaye ve teminatlar hakkındaki hükümleri günün ekonomik koşullarına uydurulmaya çalışılmış, ayrıca 7397 sayılı kanunun güncelliğini yitiren hükümleri yürürlükten kaldırılmıştır.

Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilâtı tarafından 1988 tarihinde yayınlanan bir raporda Türk sigorta sektörünün; tarife rejiminin egemen olduğu, sektöre girişlerin sınırlı olduğu, sektörün ekonomi içinde önemsenecek bir yeri olmadığı, tarife yapısının yenilikleri sınırlayıcı olduğu, kârlılığın yüksek olduğu ve sınırlı sayıda müşteriye ulaşabilen bir yapıya sahip olduğu belirtilerek sigorta sektörü eleştirilmiştir. Bu ve buna benzer eleştiriler ve Avrupa Birliğine entegrasyon amaçları doğrultusunda, 1990 yılında sigorta sektöründe liberalleşme yönünde kararlar alınmaya başlanmıştır. Öncelikle alınan kararlarda uzun bir süre sınırlama getirilen

piyasaya giriş serbest bırakılmış, şirketlerin mali bünyelerini güçlendirmeleri konusunda önlemler alınmış ve en son aşamada ise zorunlu sigortalar ve hayat sigortaları dışındaki sigortalarda primlerin sigortalı ile sigortacı arasında serbestçe belirlenmesi uygulamaları başlatılmıştır.

Kuramsal olarak herhangi bir şirketin, herhangi bir pazara girmesinin temel nedenlerini, piyasada mevcut şirketlerin elde ettikleri yüksek kârlara ortak olma arzusu, bilinen yöntemleri kullanarak piyasada mevcut şirketlerden daha etkili olunacağı konusundaki inanç ve piyasada yenilikler yapma arzusu oluşturmaktadır. Öte yandan rekabetçi koşulların hakim olduğu sektörlerde mevcut şirketler, piyasaya yeni girmek isteyen şirketler karşısında; büyük ölçek ekonomilerinin sağladığı olanaklar, maliyetlerde kesin bir üstünlük sahibi olma, reasürans işlerinde kolaylık ve düşük maliyetle iş yapma, ürün farklılaştırılması ve mevcut pazar organizasyonunun sağladığı kolaylıklar gibi bir dizi avantaja sahip bulunmaktadır. Bu nedenle, piyasaya yeni girecek olan sigorta şirketlerinin nihai kararlarını vermeden önce bu dezavantajları büyük bir dikkatle incelemesi gerekmektedir.

Kontrollü Serbesti Döneminde şirket sayılarındaki gelişmeler aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 3: Kontrollü Serbesti Dönemi Şirket Sayıları

Yıllar	Şirket Sayısı
1987	39
1989	46
1994	56
1995	58
1996	62
1997	64

Liberalleşme kararları sonucunda yeni kurulan sigorta şirketleri sayısında hızlı artışlar izlenirken, sigorta hizmetlerine olan talebin aynı ölçüde artmaması, sigorta sektöründe önemli sorunların doğmasına neden olmuş ve yeni bazı yasal düzenlemeler yapılması gerekmiştir. 7397 Sayılı Sigorta Murakabe Kanununda değişiklik yapan ve 15.09.1993 tarihinde çıkarılan 510 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname, 3 ay sonra Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiş, daha sonra sigorta mevzuatını Avrupa Birliği normlarına uygun bir hale getirmeyi amaçlayan 539 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname 22.06.1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bunun yanı sıra 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1294, 1295 ve 1297. Maddelerinde değişiklik yapan 537 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname 15.07.1994 tarihinde yürürlüğe konulmuştur.

537 ve 539 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamelerin ve bunlara bağlı olarak çıkarılan yönetmeliklerin sigorta sektöründe rekabetin düzenlenmesi konusunda getirdiği yeniliklerin en önemlileri;

- Sigorta şirketlerinin hayat ve hayat-dışı sigorta dallarından sadece birinde faaliyet göstermeleri,
- Yükümlülük karşılama yeterliliği,
- Asgari sermaye şartı,
- Poliçe bazında takip esası,
- Primlerin taksitlendirme esasları,
- Primin süresinde ödenmesi halinde otomatik fesih,
- Hisse, intifa ve oy kullanma haklarının düzenlenmesi,
- Teminatlar ve teminat olarak kullanılacak kıymetler,
- Mali bütçenin güçlendirilmesi,
- Karşılıklar,
- Primlerin sigorta şirketlerine intikal esasları,
- Aktif azaltıcı işlemler yasası,
- Hayat ve zorunlu sigortalar dışında prim ve tarife serbestisidir.

537 ve 539 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamelerin yasal dayanağını oluşturan 3991 Sayılı Yetki Kanununun 29.11.1994 tarihinde Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmesinden sonra söz konusu Kanun Hükmünde Kararnamelere ilişkin olarak açılan

davalar sonucunda verilen iptal kararları, sigorta sektöründe önemli yasal boşlukların doğmasına, rekabet açısından olumsuz gelişmelerin hızlanmasına neden olmuş ve sorunların hızlı bir biçimde artmasına yol açmıştır. Prim tahsilâtında karşılaşılan güçlükler, acente ilişkilerindeki sorunlar, tazminat ödemelerindeki gecikmeler, aşırı fiyat kırma politikaları, özkaynaklardaki yetersizlik, yasal düzenlemelerdeki tıkanıklıklar, kârlılık-varlık kalitesi ve sermaye rasyolarının düşüklüğü, sigorta sektörünün bugün içinde bulunduğu başlıca sorunlardır.

5) Öneriler

Yukarıdaki bölümlerde yapılan değerlendirmelerin ışığı altında, sigorta sektöründe "Rekabetin Düzenlenmesi" konusundaki alınacak önlemlerin başlıcaları şunlardır:

- Sigorta şirketleri mutlak suretle "Kâr Maksimizasyonu" kurallarına uymalı ve "sağlıklı fiyatlandırma" ilkesini benimsemelidir.
- Avrupa Birliği tarafından uygulanan düzenlemeler dikkate alınarak "Sigorta Denetleme Yasası" ivedilikle çıkarılmalıdır.
- Önemli bir eksiklik olan "Sigorta Sözleşme Yasası" hazırlanmalı ve yürürlüğe konulmalıdır.
- Bu iki yasaya uyumlu yönetmelikler çıkarılmalı ve

gerekli diğer yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

- Sigortaya ilişkin uyuşmazlıklarla ilgili davalara bakmak üzere "Sigorta İhtisas Mahkemeleri" kurulmalıdır.
- Sektörü teşvik etmek ve branşlar itibariyle var olan bazı dengesizlikleri ortadan kaldırmak üzere vergi avantajları sağlanmalıdır.
- Sigorta sektörü üzerindeki denetim Avrupa'da uygulandığı gibi "Yükümlülük Karşılama Yeterliliği" üzerinde yoğunlaştırılmalıdır.
- Maliyeti daha düşük alternatif satış yöntemleri geliştirilmelidir.
- Sigorta konusunda bilinçlendirme ve eğitim aktivitelerine önem verilmelidir.

Aslı İYİDOĞAN

Kaynaklar:

- A.İhsan Karacan, "Sigortacılık ve Sigorta Şirketleri", Ocak 1994.
- Cemal Ererdi, "Sigortacılığımızın Tarihi", Temmuz 1998
- Dawn Bardwell, Ruth Rooley, "European Insurance Handbook", Nisan 1997

- Dünya Gazetesi Özel Eki, "Cumhuriyetin 75. yılında Türkiye Ekonomisi", 1998
- Hazine Müsteşarlığı, "Avrupa Topluluğu Konseyinin Sigortacılıkla İlgili Yönerge ve Kararları, 1964-1993", 1998
- Karl H. Borch, "Economics of Insurance", North Holland, 1992
- O.E.C.D., "Insurance and Other Financial Services-Structural Trends", Paris 1992
- Prof. Dr. Haydar Kazgan, Yrd. Doç. Dr. Alkan Soyak, Murat Karaltürk, "Cumhuriyetin 75 Yıllık Sigortacısı-Koç Allianz, Temmuz 1998
- Prof. Dr. Haydar Arseven, "Sigorta Hukuku", İstanbul 1987
- Servet Taşdelen, "A.B.'de Sigorta Denetim Hukuku ve Türk Sigorta Denetim Hukuku Bakımından Bir Değerlendirme", S.P.K. 1996
- Swiss Re, "Deregulation and Liberalization of Market Access", Sigma, 7/1996
- T.O.B.B., "Banka ve Sigorta Sektörleri", O.İ.K. Raporu, Temmuz 1996
- Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, "1997 Faaliyet Raporu", Mayıs 1998
- Prof. Dr. Besim Üstünel, "Ekonominin Temelleri", S.B.F. 1989

Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda Cari Rizikolar Karşılığı

1) Giriş

Cari muhataralar ihtiyatı olarak da bilinen cari rizikolar karşılığı, belirli bir dönem içinde yazılmış prim gelirin genel muhasebe ilkelerinden dönemsellik ilkesi gereği henüz kazanılmamış kısmını ifade eder. Diğer bir deyişle, cari rizikolar karşılığı teorik olarak sigortacının işi bırakması veyahut poliçelerin iptal edilmesi durumunda her bir poliçe sahibine ödenmesi gereken prim miktarlarını gösterir. Bundan dolayı cari rizikolar karşılığı yerine kazanılmamış primler rezervi ifadesi de kullanılmaktadır.

Böyle bir karşılığın ayrılması sigortalılara emniyet veren bir husustur. Çünkü; sigortalıların peşin olarak veya poliçenin ilk aylarında ödedikleri primlerin önemli bir kısmının kârın oluşumu dışında tutulması, gelecekte oluşabilecek hasarların ödenmesi bakımından sigortalıların bir garantisidir.

2) Karşılık Ayırma Esasları

a- Poliçe Bazında Karşılık Ayrılması

Bilindiği üzere, 7397 Sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun 25. maddesinde ve Sigorta ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esasları Yönetmeliği'nin 23. maddesinde; "Sigorta ve reasürans şirketleri, bir yıldan uzun süreli hayat sigortaları ve deprem teminatları dışındaki yükümlülükleri için cari rizikolar karşılığı ayırmak zorundadırlar.

Cari rizikolar karşılığı, yürürlükte bulunan poliçeler için tahakkuk etmiş primlerden komisyonlar düşüldükten sonra kalan tutarın gün esasına göre ertesi yıla sarkan kısmından oluşur; ancak poliçe bazında cari rizikolar karşılığının ayrılamaması halinde hesap dönemi itibariyle tahakkuk eden primlerden iptal ve süresi sona eren sözleşmelere ait primlerin düşülmesinden sonra kalan tutar üzerinden nakliyat

branşında asgari %25, diğer branşlarda asgari %33,5 oranlarında cari rizikolar karşılığı ayrılır" hükmü bulunmaktadır.

Sigorta ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esasları Yönetmeliği'nin yukarıda verilen 23. maddesinde kural olarak poliçe bazında cari rizikolar karşılığının hesaplanması öngörülmüştür. Oysa, nakliyat branşında %25, diğer branşlarda %33,5 oranında ayrılması ise, zorunluluk halinde (poliçe bazında hesaplanmaması halinde) başvurulacak istisnai bir durumdur. Diğer taraftan, 7397 Sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun 39. maddesi sigorta şirketlerinin prime ilişkin hesaplarının poliçe bazında takip edilmesini zorunlu kıldığından, cari rizikolar karşılığının poliçe bazında ayrılması mevzuatın doğal bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.

Diğer bir deyişle, cari rizikolar karşılığının poliçe bazında ayrılması zorunludur. Çünkü Sigorta Murakabe Kanunu-

nun 39. maddesine göre sigorta şirketleri, prime ilişkin hesaplarını poliçe bazında takip etmek zorunda olduklarından dolayı cari rizikolar karşılığı ile ilgili kanun maddesindeki "ancak poliçe bazında cari rizikolar karşılığının ayrılması halinde hesap dönemi itibariyle tahakkuk eden primlerden..." ifadesi ile bir hak elde edilmemiştir. Yani Kanunun 25. maddesi ile 39. maddesi birlikte düşünüldüğünde, esasında bu fıkra işlevsiz kalmaktadır.

Her ne kadar meri mevzuat bu zorunluluğu getirmiş olsa da, uygulamada bu esas kural yerine, asgari %33,5 ve %25'lik oranlar uygulanmakta, yani istisna hükmü benimsenmektedir. Oysa, bu şekildeki bir uygulamaya kanun, ancak poliçe bazında cari rizikolar karşılığının hesaplanmaması durumunda imkân tanımaktadır.

Nitekim, Avrupa Birliği Sigorta Bilânço Direktifi'nin 57. maddesi de cari rizikolar karşılığının poliçe bazında hesaplanmasını zorunlu kılmaktadır. Ancak, istatistik yöntemlerinin ve özellikle kısmi ve götürü yöntemlerin kullanılmasına, eğer bunlar poliçe üzerinden tek tek hesaplamaya çok yakın sonuçlar ortaya çıkarıyorlarsa izin verilebilmek-

tedir.

Diğer taraftan, Kurumlar Vergisi Kanununun "İndirilecek Giderler" başlıklı 14/4 maddesinin 2/b bölümünde yer alan "Cari muhataralar için ayrılan ihtiyatlar, ulaştırma sigortalarında beyannamenin taalluk ettiği yıl içinde prim hasılatının %25'inden, diğer si-

kabe Kanununun 25. maddesine ve Sigorta ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esasları Yönetmeliğinin 23. maddesine istinaden sigorta ve reasürans şirketleri bir yıldan uzun süreli hayat sigortalarını ve deprem teminatlarını cari rizikolar karşılığı kapsamı dışında tutmalıdırlar.

Sigortalıların peşin olarak veya poliçenin ilk aylarında ödedikleri primlerin önemli bir kısmının kârın oluşumu dışında tutulması, gelecekte oluşabilecek hasarların ödenmesi bakımından sigortalıların bir garantisidir.

Ancak, deprem teminatları için cari rizikolar karşılığının hesaplanmaması dönemsel ilkesine uygun düşmemektedir.

Çünkü deprem teminatı verilen poliçelerin diğer sigorta teminatlarının verildiği poli-

çelerde olduğu gibi primlerinin bir kısmı ertesi yıla ait olmaktadır.

Nitekim, deprem hasar karşılığının gerçek anlamda bir karşılık hesabı olmayıp, ihtiyatlılık gereği bir fon hesabı olması, cari rizikolar karşılığının ise dönemsel ilkesi gereği bir gelir düzeltme hesabı olması nedeniyle farklı ele alınması gerekmektedir. Diğer bir deyişle, bu iki hesap arasında amaç ve nitelik farklılığı bulunmaktadır.

gortalarda %33,5'inden fazla olamaz" hükmü ile Sigorta Murakabe Kanunu'nun aksine, karşılık ayırma oranlarını azami miktarlar olarak almaktadır. Kurumlar Vergisi Kanunu'na göre azami %33,5 ve %25 oranlarına göre ayrılan cari rizikolar karşılığının kanunen kabul edilen gider olarak kabul edilmesi, sigorta şirketlerinin de bu oranlara göre karşılık ayırmalarına neden olmaktadır.

b- Bir Yıldan Uzun Süreli Hayat Sigortaları ve Deprem Teminatları

7397 Sayılı Sigorta Mura-

çerinde olduğu gibi primlerinin bir kısmı ertesi yıla ait olmaktadır.

Ayrıca burada dikkate alınması gereken bir diğer husus, vergi mantığı açısından cari rizikolar karşılığının ilgili dönem için bir gider ol-

masına rağmen, deprem hasar karşılığının bir gider olmamasıdır.

c- Yürürlükte Olmayan Poliçeler

Her şeyden önce cari rizikolar karşılığının, ancak 31.12. tarihinde yürürlükte olan poliçeler için ayrılması gerekmektedir. Zira, bu tarihten sonra yürürlüğü bulunmayan bir poliçenin gelecek döneme yönelik bir gelir etkisi bulunmamaktadır. Bu itibarla, iptal edilmiş poliçelere ve si-

gorta süresi dönem içinde bitmiş olan poliçelere ait primler üzerinden cari rizikolar karşılığı ayrılmaması gerekmektedir. Örneğin, dolu sigortaları genellikle yaz ayları için yapıldıklarından ertesi seneye ilişkin prim ve teminat bulunmamaktadır.

Uygulamada, sigorta şirketleri, 31.12. tarihi itibarıyla yürürlükte olup olmadıklarına bakmaksızın bütün emtia nakliyat sigorta sözleşmelerine ait primler üzerinden cari rizikolar karşılığı ayırmaktadırlar.

Bilindiği üzere, emtia nakliyat sigortalarının niteliği gereği poliçe tanzimi anında sigorta bitiş tarihi bilinmemektedir. Sadece sevkiyat güzergâhı ve sevkiyatın başlangıç tarihi bilinmektedir. Nakli-

yat sigorta sözleşmelerinde yer alan yurtiçi ve yurtdışı sevkiyatlarla ilgili vasıta çeşitleri, geçilecek yollar, gümrük kapılarındaki bekleme süreleri gibi sevkiyat süresinin belirlenme-

bar tarihleri de sigorta süresinin bitiş tarihleri olarak kabul edilebilir. Dolayısıyla, dönem sonu itibarıyla ihbarı yapılan bu hasarlara ait poliçelerin primlerinin cari rizikolar

karşılığı hesaplamalarına dahil edilmemesi gerekmektedir.

d- Acente Komisyonları

Yönetmelikte öngörülen, cari rizikolar karşılığı hesaplamasında yürürlükte bulunan poliçeler için tahakkuk etmiş primlerden ko-

misyonların düşülmesi, dönemsellik ilkesine ve sigortacılık icaplarına uygun düşmektedir.

Ancak, komisyonlar da primler gibi poliçe dönemi boyunca kazanılır. Dolayısıyla, dönem sonlarında komisyonların gün esasına göre ertesi yıla sarkan kısımlarının belirlenmesi ve kayıtlarda gösterilmesi gerekmektedir. Yani, dönem içinde tahakkuku yapılmış komisyonların kazanılmamış kısımları, peşin ödenmiş giderler gibi aktifleştirilmelidir. Aynı şekilde, reasürans anlaşmaları gereği reasürörlerden alınan komisyonların da kazanılmamış kısmı için karşılık ayrılması gerekmektedir.

Nitekim Avrupa sigorta direktifinde, sigorta sözleşmele-

Deprem hasar karşılığının gerçek anlamda bir karşılık hesabı olmayıp, ihtiyatlılık gereği bir fon hesabı olması cari rizikolar karşılığının ise dönemsellik ilkesi gereği bir gelir düzeltme hesabı olması nedeniyle farklı ele alınması gerekmektedir.

sine yarayan istatistiksel verilere göre tahmini sigorta sürelerinin tespiti yapılarak, sadece yürürlükte olabilecek poliçeler için cari rizikolar karşılığı ayrılması gerekmektedir. Ayrıca, nakliyat sigortası genel şartlarında, nakliyat sigortası klotlarında ve gümrük mevzuatında var olan bazı sürelerin, nakliyat sürelerinin tespitine ilişkin çalışmalarda dikkate alınması gerekmektedir.

Ayrıca, emtia sigortalarında sevkiyat esnasında veya sonunda yapılan tam zıya hasar ihbarları sonucu tespit edilen hasar tarihlerinin, aynı zamanda sigorta süresinin bitiş tarihleri olacağı aşikârdır. Aynı şekilde, emtia sigortalarında sevkiyat sonrasında yapılan kısmi hasar ihbarlarındaki ih-

rine ilişkin tahakkuk ettirilen tüm gelir ve giderlerin, gelecek dönemle ilgili olan kısımların belirlenmesi ve ilgili yıla gider veya gelir yazılması öngörülmektedir. Bu itibarla, istihsal giderlerinden olan komisyonların, gelecek dönemle ilişkisi olanlarının kayıtlarda gösterilmesi gerekmektedir.

e- Hasar Fazlası (Excess of Loss) Reasürans Anlaşmaları

Sigorta şirketleri kendi konservasyonlarında kalan teminatlar için Excess of Loss reasürans anlaşmaları ile reasürans teminatı almaktadırlar. Burada yalnızca reasüransa tâbi olan poliçelerin uğrayabileceği hasarlar önceden belirlenmiş miktarı aşarsa, reasürörün sorumluluğa katılması söz konusu olmaktadır. Bununla birlikte, bu anlaşmalar ile yalnızca belli bir süre için (genellikle 1.1.-31.12. dönemi) teminat verilmektedir. Dolayısıyla söz konusu anlaşmalar için reasürörlere verilen ücretler, dönemsellik gereği gelecek döneme ait bir gider olmadığından, cari rizikolar karşılığı hesaplamalarında reasürörlere devredilen primlerden arındırılmaları gerekmektedir.

f- Dövizli Poliçeler

Sigorta sözleşmelerinden bazılarının dövizli poliçe olduğu bilinmektedir. Ancak bu poliçelerin tanzim tarihinde

tahakkuk esasına göre o tarihli döviz kuru üzerinden muhasebeleştirilmesine rağmen, taksitli olması durumunda tahsil tarihlerindeki döviz kurları üzerinden tahsil edilmelerinden dolayı kur farkları oluşmaktadır. Sigorta şirketleri söz konusu kur farklarını mali gelir olarak kabul ederek 6 no.lu hesaplarda takip etmektedir.

Oysa söz konusu kur farkları, yüksek enflasyon ortamında sigorta sözleşmesinden doğan bir dövizli alacağın taksitler şeklinde tahsil edilmesinden kaynaklanmakta, dolayısıyla sigorta primine dahil edilmeleli gerekmektedir.

Ayrıca, dönem sonunda dövizli poliçelere ait prim alacakları ile reasürör borçlarının VUK'un 280. maddesine istinaden yabancı paraların borsa rayici üzerinden, borsada işlem görmeyenlerin ise, Maliye Bakanlığı'nca tespit ve ilân edilecek kurlar üzerinden değerlendirilmesi ve oluşan kur farkları için cari rizikolar karşılığı ayrılması gerekmektedir.

Nitekim, dövizli taksit satışlarında oluşan kur farklarının mal bedeline dahil edilmesi gerektiği şeklinde yargı kararları bulunmaktadır.

3) Sonuç

Sigortacılık mevzuatının getirmiş olduğu zorunluluk ve sigortacılık icapları dolayısıyla cari rizikolar karşılığının gelişmiş bilgisayar programları yardımıyla poliçe bazında ay-

rilması gerekmektedir.

Ayrıca, dönem sonunda yürürlükte olan poliçeler için cari rizikolar karşılığı ayrılması, acente ve reasürans komisyonlarının gelecek yıla ait kısımlarının belirlenmesi, Excess of Loss reasürans anlaşmaları için reasürörlere verilen ücretler (primler) üzerinde söz konusu karşılığın ayrılmaması, dövizli poliçelerin tahsilinde ve dönem sonlarında oluşan kur farklarının teknik gelirlere (primlere) dahil edilmesi ve bunlar üzerinden karşılık ayrılması gerekmektedir.

Bununla birlikte, deprem primleri üzerinden de cari rizikolar karşılığının ayrılmasını sağlayacak yasal düzenlemenin yapılması gerektiği düşünülmektedir.

Diğer taraftan vergi mevzuatımızın cari rizikolar karşılığını, eski sigortacılık mevzuatının öngördüğü global yöntemler yerine, yeni sigortacılık mevzuatına uygun bir şekilde, poliçe bazında hesaplanmasını sağlamaya dönük olarak düzenlenmesi gerekmektedir.

Metin SARIASLAN
Sigorta Denetleme Uzmanı

Denize, Yola veya Yüke Elverişlilik

Üretilen malların tüketicinin kullanımına sunulması, üretim sürecinin tamamlanması açısından bir gerekliliktir. Bir başka deyişle tüketicinin kullanımına sunulmayan bir mal üretilmiş sayılmamaktadır. Bu bağlamda malın üretildiği yerden tüketildiği yere, zıya veya hasara uğramadan, ulaştırılabilmesi için taşıma hizmetinin titizlikle yapılması, özellikle taşıtın mali taşımaya uygun ve güvenli olması önem kazanmaktadır. Günümüzde, malların yaygın olarak deniz yolu ile taşındığı göz önüne alınır, taşıt olarak gemi ön plana çıkmaktadır. Bu nedenle denizcilik ve deniz sigortalarında geminin denize elverişliliği, çok eski yıllardan bu yana önemli bir sorun olarak ele alınmış ve çözüm yolları üretilmiştir.

Hemen belirtmek gerekir ki, "denize elverişlilik" terimi,

denizcilik ve deniz sigortası piyasalarında, sadece geminin denize elverişliliğini değil geminin yola ve yüke elverişliliğini de kapsayan bir anlamda kullanılmaktadır. Buna karşın TTK'nun 817. maddesinde denize ve yola elverişli gemi 1019. maddesinde de yüke elverişlilik kavramları tanımlanarak geminin denize, yola ve

ği sefer açısından bir çok teknik ayrıntı ve niteliklerle yakından ilişkilidir. Bu nedenle denize elverişlilik, hangi açıdan ele alınırsa alınsın;

- a) geminin bünyesel bütünlüğü,
- b) donanımlarının işlevsel etkinliği,
- c) uygun ve usta gemi adamları,

"Denize elverişlilik" terimi, denizcilik ve deniz sigortası piyasalarında, sadece geminin denize elverişliliğini değil, geminin yola ve yüke elverişliliğini de kapsayan bir anlamda kullanılmaktadır.

yüke elverişliliği ayrı kavramlar olarak düzenlenmiştir. Ancak denize, yola ve yüke elverişlilik kavramları, kısaca denize elverişlilik, geminin teknesi, makinesi ve donanımı ve yüklerin çeşitliliği, yapaca-

d) çalışkan ve yetenekli idare öğelerini içermesi gerekmektedir. Nitekim TTK'nun denize elverişlilik hakkındaki hükümleri genel tanımlar içermekte ve teknik nitelik ve ayrıntılar "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun", "Limanlar Kanunu", "Karasuları Kanunu", "Deniz İş Kanunu" gibi yasalar ve "Gemi Adamlarının Yeterliliği ve Sayısı Hakkında Yönetmelik", "Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü" gibi tüzüklerle ele alınmış ve tamamlanmış bu-

lunmaktadır.

Denize, yola ve yüke elverişlilik kavramları birbirlerinden bağımsız olmakla birlikte birbirleriyle yakından bağlantılı ve çoğu kez de iç içedir. Örneğin geminin yakıtı, yapacağı sefer ile ilgili olduğu kadar onun makinesi, tonajı ve yakıt tankları ile de ilgilidir. Malların gemiye yüklenmesi ambarları ve vinç vb. gibi yükleme aygıtları ile ilgili olduğu kadar istiflemeyi de ilgilendirmektedir. Dolayısıyla yakıt alınması, mal yüklenmesi sırasında denize elverişlilik ile birlikte yola elverişlilik ya da yüke elverişlilik de konu olmaktadır.

Denize elverişlilik kavramının doğuşu

“Taşıyan ile taşıtan arasında yapılan bir navlun mukavelesine (sözleşmesine) dayanılarak mallar gemiye yüklenip yola çıkarıldıktan sonra; taşıtan mallarının her hangi bir hasara uğramadan varma limanına ulaşmasını ve bir zarar meydana gelirse bunu taşıyana tazmin ettirmeyi; buna karşılık taşıyan da doğabilecek herhangi bir zarardan sorumlu tutulmamanın çarelerini düşünmeye başlar. Bir zamanlar taşıyanlar bu çareleri bulmuşlardı da. Mukavelelere

koydukları çeşitli sorumsuzluk kayıtları ile yük ziya ve hasarlarından mesul tutulmama-yı başarmışlardı. Diğer taraftan taşıtanlar da bu sorumsuzluk kayıtları ile mücadele ederek, mahkemelerden sorumsuzluk kayıtlarının hüküm ifade edebilmesi için bazı şartların gerçekleşmesi gerekeceğine dair kararlar elde ettiler. Taraflar arasında bir uzlaşma zemini yaratmak amacı ile siyasi organlar ve bazı gayri resmi kuruluşların dahi bu mücadelede rol aldığı

Ancak denize, yola ve yüke elverişlilik kavramları, kısaca denize elverişlilik, geminin teknesi, makinesi ve donanımı ve yüklerin çeşitliliği, yapacağı sefer açısından bir çok teknik ayrıntı ve niteliklerle yakından ilişkilidir.

görüldü...

Sonunda bir takım faraziyelerden (varsayımlardan) hareketle, şöyle bir çözüm yolu ortaya çıktı: Taşıyanın yükleme limanında geminin başında bulunduğu farz (varsayılarak) ve kabul edilerek, ona geminin sefere elverişli bir halde hazırlanması mükellefiyeti (yükümlülüğü) yüklendi. Fakat,

sefer sırasında geminin sevkinden veya teknik bakımından ve yangından doğabilecek zararlardan – geminin başında bulunmadığı gerekçesi ile – sorumlu tutulmaması makûl (mantıklı) görüldü.”

Dr. Bülent Sözer'in “Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu” adlı yapıtının giriş bölümünden aktarılan bu kısa açıklamadan da anlaşılacağı gibi, taşıyanın gemiyi sefere elverişli bir durumda bulundurma yükümlülüğü taraflar arasındaki

çıkarcı çatışmasından bir uzlaşma ögesi sonucu ortaya çıkmıştır¹. Dolayısıyla taşıyanın yüke karşı sorumluluğu ile sefere elverişlilik arasında bir ilişki bulunmaktadır. Nitekim TTK'nun 1019. maddesi 1. fıkrasında “Her nevi navlun mukavelesinde taşıyan, geminin denize ve yola elverişli bir halde bulunmasını (madde 817) ve soğutma te-

sisatı da dahil olmak üzere ambarların yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli bir halde bulunmasını (yüke elverişliliğini) temin etmekle mükelleftir.” denilerek, taşıyan gemiyi sefere elverişli durum-

¹ Sözer Bülent Dr., Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, Banka ve Tic.Huk. Araştır. Ens. yayını, sh.1 ve 2.

da bulundurmakla sorumlu tutulmuştur. TTK'nun 1019. maddesinde düzenlenen bu olgu, geminin yolculuğun başlangıcında sefere elverişliliğidir. Yolculuk başladıktan sonra, geminin yol boyunca sefere elverişliliği ise TTK'nun 1061. maddesinde gösterilen taşıyanın özen borcu (due diligence) kapsamında ele alınmıştır. Bu nedenle sefere elverişlilik kavramı, biri seferin başlangıcındaki diğeri sefer sırasındaki sefere elverişlilik, olmak üzere de sınıflandırılmaktadır.

Denize elverişlilik

Denize elverişli gemi ve denize elverişlilik kavramının genel nitelikleri TTK'nun 817. maddesi 1. fıkrasındaki "Tekne, umumi donanım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yapacağı yolculuğun (Tamamiyle anormal tehlikeler hariç) deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olan bir gemi <denize elverişli> sayılır." hükmü ile belirlenmiştir. Görüleceği gibi fıkrada geminin tekne, makine, kazan ve donanım gibi kısımlarının, denizin alışılmış ya da beklenen (normal) tehlikelerine dayanabilecek bir durumda olması istenmekte ve böylece denize elverişlilik genel çizgileri ile belirlenmektedir. Diğer yandan 4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun"un değişik 2. maddesindeki;

a) Tekne, genel donanım,

makine, kazan gibi esas kısımları,

b) Yükleme durumu,

c) Yakıtının ve kumanyasının yeterliliği,

d) Gemi adamlarının yeterliği ve sayısı

bakımından Ulaştırma Bakanlığı ile diğer ilgili kuruluşların görüşleri alınmak suretiyle hazırlanacak yönetmeliklerince tespit olunmuş, nitelikleri haiz bulunmaması yüzünden, yapacağı yolculuğun normal rizikolarına karşı koyamayacak durumda olan bir ticaret gemisi "yola elverişli" sayılmaz ve böyle bir geminin yola çıkmasına izin verilmez." hükmü ile gemilerin denize elverişliliği ile ilgili teknik ayrıntıların yönetmeliklerle belirlenmesi uygun görülmüştür. Sözü edilen bu yönetmeliklerin kapsayacağı olgular ise maddede A, B, C ve D bölümlerinde genel olarak belirlenmiştir.

Yasa'nın 3. maddesinde gemilerin "... tahsis edildikleri işlere ve yapacakları yolculuklara göre tekne, makine, kazan, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme ve sair araç ve teferruatının tüzüğü gereğince ..." en az yılda bir kere denetleneceği ve 4. maddede de bu denetleme sonunda uygun olanlara da süreli bir "denize elverişlilik" belgesi verileceği hükme bağlanmaktadır. Değişik 5. maddede ise "Milli ve Milletlerarası tanınmış tasnif kurumlarından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz

gemilere, belgesinde yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan denize elverişlilik belgesi verilir..." denilerek ulusal ya da uluslararası tasnif (sınıflama) kurumlarının denetiminden geçen ve sınıf belgesi alan gemilere, sınıf belgelerindeki süreye uygun olarak, denetlenmeksizin denize elverişlilik belgesi verileceği belirtilmektedir. Anlaşılabileceği gibi ulusal veya uluslararası sınıflama kurumlarının kendi kurallarına uygun olarak düzenledikleri belgeler 4922 sayılı yasa tarafından kabul edilmektedir.

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun'un 6. maddesinde de "Denize elverişlilik belgesi olup da liman sınırlarını geçerek denize çıkacak her ticaret gemisi, yola çıkmadan önce, can kurtarma, yangından korunma, yangın söndürme ve yükleme markası bakımlarından denetlenir..." denilmekte ve denize elverişli olmanın yanı sıra geminin, sefere çıkmadan önce, bu maddede sayılanlar için de denetlenmesi ve izin alınması hükmü getirilmektedir.

Yukarıda sözü edilen 2. maddenin A, B ve C bölümlerinde işaret edilen olguların bir kısmı 11.2.1948 tarihli "Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük"² ile belirlenmiştir. Dolayısıyla bir geminin sefere elverişli sayıla-

² Tüzüğü yenileme çalışmaları sürmektedir.

bilmesi için, her şeyden önce tekne, makine ve kazanları ve donanımın sözü edilen yasa ve tüzükteki hükümlere uyması gerekmektedir. Bu olgu sözü edilen tüzüğün 1. maddesi "Ticaret gemilerinin tahsis edildikleri işler ve yapacakları yolculuklara göre teknik durumları, tekne, makine, kazan genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme ve sair araç ve teferruat bakımından bu tüzük hükümlerine uygun olmadıkça yola elverişli sayılmazlar." hükmü ile vurgulanmıştır. Tüzüğün 11/20. maddelerinde de geminin teknesi ele alınmış, omurga, su geçirmez perdeler, postalar, karinenin temizlenmesi ve boyanması için kuru havuza alınması ve bunların denetimi ayrıntılı olarak belirlenmiştir. Makine ve kazanların durumu ise 21, 22 ve 23. maddelerde düzenlenmiştir. Sözü edilen maddelerden de anlaşılacağı gibi makine ve kazan terimi yardımcı makineler, elektrik aksamı, soğutma tesisatı, şaftlar ve bunların teferruatlarını kapsamakta ve geminin sefere elverişliliğini etkilemektedir.

Yola elverişlilik

Yola elverişlilik TTK'nun 817. maddesi 2. fıkrasında "Denize elverişli gemi, teşkilâtı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından yapacağı yolculuğun

(Tamamiyle anormal tehlikeler hariç) tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli vasıfları haiz bulunduğu takdirde <yola elverişli> sayılır." hükmü ile belirlenmiştir. Fıkra "Denize elverişli gemi..." ibaresi ile başlamakta ve geminin yola elverişli olabilmesi için her şeyden önce denize elverişli bir gemi olması ve daha sonra donanımı, yakıtı, kumanyası, kaptan ve gemi adamlarının yapacağı sefere uygun olması istenmektedir.

Yola elverişlilik açısından gemilerde bulunması gereken donanım ve teferruat "Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük" ün 1, 2 ve 3 numaralı eklerinde gösterilmiştir. Tüzüğün eklerinde sayılan araç, gereç veya aygıtların hepsi denize ve yola elverişlilik için gerekli olmayabilir. Ancak bunlardan somut bir navlun sözleşmesinin yerine getirilmesi (ifası) ile ilgili olanlarının gemide bulunması şarttır³. Örneğin gemide bulunan haritaların tamamı, navlun sözleşmesi uyarınca çıkılacak sefer için, gerekli olmayabilir. Ancak yapacağı sefer için gerekli olan haritaların gemide bulundurulması şarttır.

Geminin yola elverişli olması için kullanacağı yakıtının da tam olması gerekmektedir. Yakıt geminin türüne göre kömür, mazot veya fuel oil gibi maddeler olmakta ve yakıt terimi gemide kullanılan yağ

ve suyu da kapsamaktadır. Yeterli yakıt miktarı mevsim, yolculuğun mesafesi gibi özellikler göz önüne alınarak belirlenmektedir. Eğer yolculuk ara seferlerden oluşuyorsa, yakıtın yolculuğun tamamı için değil ara seferler göz önüne alınarak belirlenmesi yeterlidir.

Geminin yola elverişlilik bakımından hangi yeterlik ve hangi sayıda gemi adamları ile donatılacağı 3/2921 sayılı ve 6.9.1989 tarihli "Gemi Adamlarının Yeterliliği ve Sayısı Hakkında Yönetmelik" in⁴ 1. maddesinde belirlenmiştir. Gemilerin tonajına, türüne ve sefere göre kaptan ve zabıtlar, makine adamları, tayfaların sayısı ve nitelikleri 8. Madde- nin 3 numaralı ekindeki 1 sayılı çizelgede gösterilmiştir.

Görüleceği gibi TTK'nun 817. maddesinin her iki fıkrasında da "Tamamiyle anormal tehlikeler hariç" ibaresi bulunmaktadır. Bununla denize ve yola elverişlilik açısından denizin normal tehlikelerinin göz önüne alınması gereği vurgulanmakta ve denizin normal tehlikeleri terimine bir üst sınır getirilmektedir. Bu ibarenin (anormal tehlikeler) zorlayıcı neden (mücbir sebep) anlamı içerdiği, 1019. maddenin 2. fıkrası ile birlikte ele alınıp yorumlandığında, anlaşılacaktır⁵. Böylece bir geminin

³ Sözer Bülent, a.g.e., s.65

⁴ Yönetmelik 6/9/1989 tarih ve 20274 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

⁵ Sözer Bülent, a.g.e., s. 27

denize elverişli sayılabilmesi için denizin olağan üstü tehlikelerini değil sadece alışılmış veya beklenen tehlikelerini karşılama yeterli olmaktadır.

Üzerinde durulması ve vurgulanması gereken bir başka olgu da "...yapacağı yolculuğun..." ibaresidir. Bununla geminin yapacağı seferin, seferin yapılacağı bölge ve/veya mevsim koşulları, taşınacak yük göz önüne alınarak denize ve yola hazırlanması olgusu vurgulanmaktadır. Böylece denize elverişlilik kavramının göreceli özelliği ortaya çıkmaktadır. Bir başka deyişle denize elverişlilik, yapılacak seferin özelliklerine göre değişik koşullar içeren göreceli bir kavramdır. Örneğin ırmak veya göllerde sefer yapan bir gemi açık denize çıktığında, denize elverişli bir gemi sayılabilmesi için tekne ve teçhizatı, yakıtı, levazımı, gemi adamları gibi bir çok açıdan farklı olarak donatılması gerekecektir.

Yüke Elverişlilik

Yüke elverişlilik ise TTK'nun 1019. maddesi 1. fıkrasındaki "...ve soğutma tesisatı da dahil olmak üzere ambarların yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli bir halde bulunmasını (yük elverişliliğini) temin etmekle mükelleftir." hükmü ile belirlenmiştir. Fıkradaki "... ambarların yükü kabule ... elverişli bir halde bulunması..." ibaresinden, yükün istiflenece-

ği ambarların yükü istiflemeye ve yolculuk süresince korumaya elverişli ve uygun olması anlaşılmaktadır. Örneğin taze et veya yaş meyve taşıyacak geminin soğutma donanımının olması, ambarlarının yüke zarar vermeyecek şekilde iyice temizlenmesi, yükün ıslanmaması için ambar kapaklarının yağmur ve deniz suyu girmeyecek şekilde sıkıca örtülmesi gerekmektedir. Ayrıca taşınacak malın türüne göre geminin vinç, yükleme kayışı, emici hortum gibi yüklemede kullanılacak aygıtlara sahip olması gerektiği de açıktır. Aksi halde gemi yüke elverişsiz olacaktır⁶. Diğer yandan geminin vinçleri, ambarlarının malları yüklemeye elverişli olup olmadığı, taşınacak malın özelliklerine de bağlıdır. Dolayısıyla bu olgu, uygulamada, navlun sözleşmesinde taşınacak malın türü ve miktarına göre ayrıntılı olarak düzenlenmektedir.

Kısaca geminin yüke elverişli olabilmesi için önce denize ve yola elverişli olması ve daha sonra TTK'nun 1019. maddesi 1. fıkrasında sayılan olgular açısından da yeterli bulunması gerekmektedir. TTK'nun 1019. maddesi TTK'nun 1116. maddesi uyarınca buyurucu bir hükümdür. Dolayısıyla sigortacıların bu hususu göz önünde bulundurmalarında yarar vardır. Ancak gemi tanımı dışında kalan di-

ğer deniz araçları bu kuralın dışındadır.

Deniz Sigortalarında Denize Elverişlilik⁷

Tekne sigortaları açısından denize elverişlilik "Tekne Poliçesi Genel Şartları'nın A-2-Sınıf (klas) Belgesi" maddesinde düzenlenmiştir. Madde "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..." tümcesi ile başlamakta ve denize elverişlilik açısından sınıflama kurumlarının düzenlediği sınıf belgesi esas alınmaktadır. Ancak tümcenin girişinde "Aksi kararlaştırılmadıkça..." denilerek, denize elverişliliğin gerekli olmadığı küçük gezi tekneleri, balıkçı kayıkları ve duba, ponton, yüzer havuz gibi diğer deniz araçlarının sigorta edilebilmesine olanak sağlanmıştır. Nitekim maddenin ikinci tümcesinde de bu tür deniz araçlarının kendileri ile ilgili yasa hükümlerine uygun yapılması ön görülmüştür.

Yük sigorta poliçelerine ekli genel şartlarda ise denize elverişlilik hakkında bir hüküm bulunmamakta ve sorun TTK'nun hükümlerine bırakılmış bulunmaktadır.

⁷ TTK'nun 5. Kitabı sigorta hukukunda "denize elverişlilik"ten sadece TTK/1380'de söz edilmektedir.

⁶ Çağa Tahir, a.g.e., s. 16

Bilindiği gibi piyasamızda deniz sigorta poliçelerine Enstitü Klozları eklenmektedir. Dolayısıyla bu klozlardaki denize elverişlilik hükümleri önem kazanmaktadır. Ancak bu klozları ele almadan önce MIA'in⁸ bu konudaki hükümlerini incelemek gerekmektedir.

Denize elverişlilik MIA'in 39. maddesinin 4. fıkrasında "*Gemi, sigortalı seferin olağan deniz tehlikelerini karşılamak üzere her bakımdan makul ölçüde donatılmışsa denize elverişli sayılır.*" diye tanımlanmıştır. Görüleceği gibi teknik niteliği ağırlıklı bir kavram olan denize elverişlilik için genel bir tanım yapılmış, ayrıntıya girilmemiş ve teknik niteliklerinin belirlenmesi uygulamaya bırakılmıştır. Bu açıdan gemi sınıflama kurumları, bu konuda oluşturdukları kurallar ile denize elverişlilik kavramına önemli katkıda bulunmaktadırlar.

Fıkra "*gemi*" sözcüğü ile başlamakta ve bununla denize elverişlilik kavramının gemi açısından ele alındığı vurgulanmaktadır. "*.. sigortalı sefer...*" ise denize elverişliliğin, sigorta edilen o sefere has olduğunu ve kavramın göreceli niteliğini ifade etmektedir. Bir başka deyişle denize elverişlilik, geminin yapacağı seferin özelliklerine ve taşıyacağı yüküğe göre farklılık göstermekte

ve o sefere özgün hazırlıkları gerektirmektedir. Örneğin ırmak ya da iç denizlerde sefer yapan bir gemi açık denize çıktığında donanımı, kaptan ve gemi adamları daha farklı olacaktır⁹.

Fıkradaki "*...olağan deniz tehlikeleri...*" ibaresi Hoffman and Co. / British General Insurance Company (1922) davasında yorumlanmıştır¹⁰. Dava konusu şöyledir:

1894 yılında yapılmış ahşap bir yelkenli gemi, 1914 yılında kereste yüklemek üzere Uleaborg'a varmış, o sırada savaş çıktığı için 1920 yılına kadar yüklü olarak kalmıştı. Bu süre içinde, her kış denizin donması ve her yaz da buzların erimesi sonucu geminin tahta kaplamaları açılmış ve kalafatlanması gerekmiş, bu onarım ehil olmayan işçiler tarafından yapılmıştı. Gemi 1920 yılındaki bu onarımdan sonra yükünü alıp dönüş seferine başlamış, ancak tekne çok su yapması ve ters rüzgar nedeniyle Elsinore'ye geri dönmüştü. Elsinore'den yola çıktığında gemi yine ağır hava ile karşılaşmış, tekne su aldığı için güverte yükü denize atılmış ve böylece gemi yükün kaldırma gücü ile yüzerek yine Elsinore'ye geri dönmüştü.

Sigortalı, geminin hükmi tam ziyaa uğramış olduğu savı

ile tazminat talep etmiş, ancak kötü onarıldığı, uzun bekleme sırasında tahtalarının çürümüş olduğu, sefer sırasında karşılaşılan havanın anormal olmadığı gerekçesiyle geminin denize elverişli olmadığı kararına varılarak sigortalının hükmi tam ziyaa talebi, gemi hükmi tam ziyaa uğramış olmasına karşın, kabul edilmemişti. Örnekten de anlaşılacağı gibi "*olağan deniz tehlikeleri*" terimi, denizin olağan ve beklenen tehlikelerini kapsamakta, anormal tehlikeler (karşı konulmaz, force majeure, tehlikeler) bu ibare kapsamında düşünülmemektedir.

Fıkradaki "*...her bakımdan makul ölçüde donatılmak...*" ibaresi ile geminin donatılmasının, yapacağı sefer göz önüne alınarak, sadece teknesi açısından değil makineleri, donanımı, kaptan ve tayfaları, kumanyası, levazımı, yakıtı bakımından o seferin (sigorta edilen seferin) amaç ve gereksinimini karşılayacak ölçüde olması gereği vurgulanmaktadır. Görüleceği gibi denize elverişlilik kavramının göreceli olma niteliği bu ibareden de anlaşılmaktadır.

Denize elverişlilik, MIA'in 39. maddesi 1. fıkrasındaki "*Bir sefer poliçesinde, geminin seferin başlangıcında sigortalanmış yolculuk için denize elverişli olduğu hakkında örtülü bir yükümlülük vardır.*" hükmünden anlaşılacağı gibi, örtülü bir yükümlülüktür. Bu nedenle sigortalı, poliçede ak-

⁸ Marine Insurance Act, 1906 (İngiliz Deniz Sigorta Yasası).

⁹ Bkz. MIA'n 39/3 fıkrası ile ilgili açıklamalardaki Boullion / Lupton (1863) davası.

¹⁰ Goodacre J K., Marine Insurance Claims, 1. basım, s. 45.

si açıkça kararlaştırılmadıkça, yasada belirlenmiş olan bu yükümlülüğe uymak zorundadır. Bu yükümlülüğe uyulmadığında da yükümlülüğün bozulduğu andan itibaren, sigortacı bütün sorumluluklarından kurtulmaktadır¹¹. Fıkroda belirlenen bu örtülü yükümlülük gemi, yük, navlun gibi bütün menfaatlara uygulanmakta ve sigortalının kusursuz ya da masum olması, farklı bir sonuç ortaya koymamaktadır. Örneğin gemi sahibi gücünün yettiği her şeyi yaparak gemiyi denize elverişli duruma getirirse bile, sefer sırasında ortaya çıkabilecek bir gizli kusur denize elverişsizliğe neden olursa sigortalı (gemi sahibi) sefer poliçesinden tazminat alamayacaktır. Yine kaptan veya gemi adamlarının ihmali ya da kusuru nedeniyle gemi sefere başlamadan önce denize elverişsiz hale gelmişse, gemi sahibinin bundan haberi olmasa bile, durum değişmeyecek ve tazminat alamayacaktır¹².

Fıkranın girişindeki “*Bir sefer poliçesinde, ...seferin başlangıcında...*” ibaresiyle 39. maddenin, genellikle sefer poliçesinde, seferin başlangıcındaki denize elverişlilikle ilgili olduğu ifade edilmektedir¹³. Fıkradaki “... sigortalanmış yolculuk için...” ibaresinden

denize elverişliliğin sigorta edilen sefer ve onun koşullarına bağlı olduğu, dolayısıyla göreceli bir nitelik taşıdığı anlaşılmaktadır. Özetle, her sefer poliçesinde gemi, 1.fıkra gereği ve 4. fıkroda belirlendiği gibi her bakımdan denize, yola ve yüke uygun, denizin normal tehlikelerine karşı koyabilecek niteliğe sahip yani denize elverişli olmalıdır¹⁴.

Maddenin 2. fıkrasında, sigortanın limanda başlaması durumu ele alınmakta ve geminin limanın tehlikelerine karşı koyacak nitelikte olması koşullanmaktadır. Fıkradaki “*Poliçe, gemi bir limanda iken yürürlüğe girdiği takdirde geminin rizikonun başlangıcında limanın normal tehlikelerine karşı koymağa makul surette elverişliliği bulunacağı hakkında örtülü (zımni) bir taahhüt vardır.*” hükmü *Quebec Marine Insurance Company/ Commercial Bank of Canada (1870)* davasında alınan karar sonunda oluşturulmuştur¹⁵. Dava konusu şöyledir:

West adlı bir gemi Montreal'den Halifax, Nova Scotia seferi için sigorta edilmişti. Gemi Quebec limanına varmış olmasına karşın St. Lawrence kanalında seyrederek

ken, tuzlu sulara ulaştığında, gizli (görülemeyen) kusur nedeniyle kazanında ciddi sızıntılar olmuş ve onarım için Montreal'e geri dönmüştü. Tekrar seferine başlamış, ancak Halifax yakınlarında şiddetli fırtına nedeniyle karaya vurmuş ve ziyaa uğramıştı. Mahkeme gizli kusurun onarılmış olmasına ve geminin karaya vurmasına neden olmasına karşın, sigorta başladığında gemi denize elverişli olmadığı için sigortacının ziyadan sorumlu olmadığı kararına varmıştı¹⁶. Kısaca aktarılan bu karardan da anlaşılacağı gibi gemi sigorta başladığında limanda olsa bile denize elverişli olması gerekmektedir.

MIA'in 39. maddesi 3. fıkrasında bileşik sefer (birden çok ara seferden oluşan sefer) ele alınmış ve geminin her ara seferin başında denize elverişli olması ilkesi konulmuştur. Bu ilke Dixon/Sadler (1839) davasında varılan karar sonucu belirlenmiştir¹⁷. Bu dava ile ilgili kararda Lord Wensleydale “Bir seferin sigortası halinde, geminin denize elverişliliği hakkında oluşturulmuş bir örtülü yükümlülük vardır. Örtülü yükümlülük, gemi sigorta edilen sefere başladığında teknenin bakımı yapılmış, teçhizat ve gemi adamları ve her bakımdan, denizin olağan tehlikelerini karşılayacak durumda olması anlamındadır. Eğer si-

¹¹ Yükümlülük için MIA/33 ve 34. maddelerine bkz.

¹² Templeman on Marine Insurance 6.basım 1984,s. 38.

¹³ Goodacre J K, Marine Insurance Claims 1.basım,s. 45.

¹⁴ Templeman, age, s. 38, Bkz. not 7. Hofman & Co/British General Insurance Co. (1922) ; Harocupus/ Mountain (1934); New Fishmetal Vertriebsgesellschaft Haselhorst/ Yorkshire Insurance Co.(1934) davaları.

¹⁵ Dover V, A Handbook To Marine Insurance, 8.basım, s. 376.

¹⁶ Goodacre J.K., Marine Insurance Claims, 1.basım, s.45.

¹⁷ Templeman, age, s.40.

gorta seferden önce başlarsa, geminin o anın tehlikelerini karşılamaya uygun olması yeterlidir. Eğer sefer, kanaldan ırmaklara ve sonra açık denizlere yol alıyormuş gibi, her ara seferde değişik tayfa ve teçhizat gerektiriyorsa, o ara seferin başında o ara sefer için yeterli tayfa ve teçhizatlı olması yeterlidir.” demiştir. Bu açıklamadan da anlaşılıyor ki, bileşik seferde denize elverişlilik her ara sefer için o seferin gereksinimlerine uygun olmalıdır. Ara sefere özgün gereksinimler, aşağıdaki davada görüleceği gibi, geminin tayfası, teçhizatı ya da yakıtı gibi olgulardan kaynaklanabilmektedir.

Boullion/Lupton (1863) davasında Lyons’dan Rhone ırmağı yolu ile Marsilya’ya ve oradan da deniz yolu ile Glatz’a yapacağı sefer için gemi sigorta edilmişti. Rhone ırmağındaki seferde bu sefere uygun olarak, direksiz, ağır donanımı olmaksızın ve nehir tayfası ile seyretmişti. Marsilya’da deniz tayfası alınmış, gemi denize uygun olarak donatılmış ve oradan Glatz seferine çıkmış, Karadeniz’de seyrederken de şiddetli fırtına nedeniyle batmıştı. Sigortacı geminin bütün sefer için denize elverişli olmadığını ileri sürmüş, ancak mahkeme geminin ırmak ve denizin tehlikelerine karşı makul olarak donatıldığı gerekçesiyle, seferin her iki aşaması için de denize elverişli

olduğu kararını vermişti¹⁸. Karardan da anlaşılacağı gibi, gemi her ara seferin başında o ara sefer için tayfa ve teçhizat açısından denize elverişli duruma getirilmişti.

Gemilerin seferi tamamlamaya yetecek miktarda yakıt taşınması çok eski mahkeme kararları ile belirlenmiştir. Bu açıdan yakıt, denize elverişlilik açısından oldukça önemli bir olgudur. Ancak zaman içinde gemilerin tonajı büyürken, ara limanlarda yakıt alınması yolu da gelişmiştir. Bu konuda mahkemeler, “*The Vortigern*” davasında olduğu gibi, oldukça esnek davranmışlardır. Sözü edilen davada alınan karara göre, gemi seferini tamamlayacak miktarda kömür ya da diğer bir tür yakıt taşıyorsa denize elverişsizdir. Eğer bileşik sefer, ara seferlere bölünebiliyorsa ve gemi yapacağı ara sefere yetecek miktarda yakıt taşıyorsa, bileşik seferin ara seferlere bölünebilmesi koşulu ile, denize elverişli sayılacaktır. *The Vortigern* davası kararı Greenock Steamship Co. Ltd./Maritime Insurance Co. Ltd. (1903) ve Timm and Son/Northumbrian Shipping Co. (1939) davalarında da uygun bulunmuş ve o davada alınan karara uyulmuştur¹⁹. Görülüyor ki; bileşik sefer ara seferlere bölünebiliyorsa, yakıt açısından da her ara seferde denize elverişli tutulmalıdır.

Bir başka olgu da seferin başında denize elverişli olan geminin, bir deniz rizikosunun gerçekleşmesi sonucu denize elverişsiz hale gelmesi olasılığı nedeniyle, seyir boyunca denize elverişliliğinin sürdürülemeyeceğidir. Yani geminin denize elverişliliğinin sefer boyunca sürdürülmesi yükümlülüğü bulunmamaktadır. Özellikle sigortacıların güvence verdikleri rizikolar donatanları bu belirsizliğe karşı korumaktadır²⁰.

Yeterli tayfa veya kaptan ile donatılmayan geminin denize elverişli olmadığı Thomas and Son Shipping Co.Ltd./London & Provincial Marine and General Ins.Co. (1913) davasında alınan kararla belirlenmiştir²¹.

Sürelî poliçelerde denize elverişlilik MIA’in 39. maddesinin 5. fıkrasındaki “*Bir sürelî poliçede, yolculuğun her hangi bir aşamasında geminin sefere elverişli olacağına dair örtülü bir yükümlülük yoktur. Ancak sigortalının bilgisi dahilinde, gemi sefere elverişsiz olarak yola çıkartılırsa, sigortacı sefere elverişsizlikle ilgili her hangi bir hasardan sorumlu olmaz.*” hükmü ile belirlenmiştir. Bu hükme göre seferin her hangi bir aşamasında denize elverişlilik yükümlülüğü yoktur, ancak sigortalı veya adamlarının gemiyi bile-

¹⁸ Goodacre J.K., age, s.46.

¹⁹ Goodacre J.K. age, s.46/47

²⁰ Goodacre J.K. age, s. 47. Hollingworth/Brodrick (1837) ve Dixon/Sadler (1839) davaları

²¹ Goodacre J.K. age, s.47.

rek denize elverişli olmaksızın sefere çıkartmaları halinde, sigortacı denize elverişsizlik ile ilgili zıya veya hasarlardan sorumlu olmayacaktır. Anlaşılacağı gibi denize elverişlilik açısından süreli poliçelerde durum, sefer poliçelerine göre değişiktir. Bunun nedeni de gemi denizde iken sahibinin denize elverişlilik hakkında bilgisinin tam olmayacağı var sayımıdır.

Yukarıda işaret edilen Thomas & Son Shipping Co. Ltd./London and Provincial Marine & General Ins. Co. (1913) davasında, sahibi bile rek gemisini yetersiz tayfa ile sefere çıkartmış ve gemi güzel bir havada seyrederken su almış ve batmıştı. Yeterli sayıda olmayan tayfanın su geçirmez kapıları ve su savaklarını kapatamadığı, geminin su aldığı ve battığı anlaşılmıştı. Tayfa sayısının yetersiz olduğu, bunun da gemi sahibi tarafından bilindiği ve gemi bu nedenle battığı için sigortacı zıyadan sorumlu tutulmamıştı.

Thomas/Tyne & Wear Steam Ship Freight Insurance Association Ltd. (1917) davasında ise değişik bir karara varılmıştı.

Dava konusu olayda gemi yetersiz tayfa ile yola çıkmış ve bir önceki seferde oturduğu için de denize elverişsiz durumda idi. Duruşma sırasında gemi sahibinin yetersiz tayfa ile yola çıkıldığından bilgisi olduğu, ancak bir önceki seferde uğranılan oturma olayın-

dan haberi bulunmadığı belirlenmişti. Mahkeme geminin oturma ve ağır hava nedeniyle zıyaa uğradığı kararına varmış ve sigortacıları tazminattan sorumlu tutmuştu. Görüleceği gibi, sigortalının bilgisi altında gemi denize elverişsiz olarak sefere çıktığında, denize elverişsizliğin yanında zıya veya hasarın bir deniz tehlikesinden olduğunun kanıtlanması gerekmektedir. Bunun karşıtı da zıya veya hasarın etkin (yakın) nedeninin denize elverişsizlik olduğunu sigortacıların kanıtlamasıdır. Uygulamada denize elverişsizliğin zıya veya hasarın nedeni olduğunu kanıtlamak oldukça zordur²².

Kısaca açıklanmaya çalışılan M.I.A.'in 39. maddesi, genellikle sefer poliçelerine yönelik olup bu tür poliçelerle güvence altına alınabilen her türlü menfaate uygulanması gereken bir örtülü yükümlülüktür. Bir başka deyişle "denize elverişlilik" yükümlülüğü, örtülü bir yükümlülük olması ve sigorta sözleşmesinin esası ile ilgisi bulunması nedeniyle, gemi, yük ve navlun gibi menfaatleri koruma altına alan her sefer poliçesine uygulanmaktadır.

Gemi ile ilgili olarak kesin hüküm içeren denize elverişlilik, yükü gemiye veya gemiden kıyıya taşıyan mavnaları

ve diğer deniz taşıtlarını kapsamamaktadır²³.

Mal veya diğer taşınabilir şeyler

Mal veya diğer taşınabilir şeyler açısından denize elverişlilik kavramı, MIA'in 40. maddesinde düzenlenmiştir. Maddenin 1. fıkrasında "*Emtia veya diğer taşınabilir mallar üzerine yapılan bir poliçede emtia veya diğer taşınabilir şeylerin denizde yolculuk yapabilecek durumda oldukları hakkında örtülü bir yükümlülük yoktur.*" denilerek emtia ve diğer taşınabilir şeylerin deniz yolculuğu için elverişli olması gerekmeyeceği, bu konuda herhangi bir yükümlülük olmadığı hükme bağlanmaktadır. Gerçekten de taşınan mal ya da diğer taşınabilir şeyler taşınma işlemi açısından etken değil edilgen durumdadır. Dolayısıyla bunlardan denize elverişlilik beklenemez. Ancak malların yapacakları yolculuğun koşullarına dayanabilmesi için yeterli ve uygun olarak hazırlanması, ambalajlanması gereği de açıktır. Bu nedenle ambalaj yetersizliği Institute Cargo Clauses'ın istisna bölümünde güvence dışında bırakılmıştır.

Diğer yandan maddenin 2. fıkrasında "*Emtia veya diğer taşınabilir şeyler üzerine yapılan bir sefer poliçesinde se-*

²² Goodacre J.K., age, s.48, ayrıca Bkz. Compania Naviera Vascongada/ British and Foreign Marine Insurance Co.(1936) davası.

²³ Goodacre J.K., age, s. 47, Lana/ Nixon davası (1866)

ferin başlangıcında geminin sadece bir gemi olarak sefere elverişli olacağına değil, fakat sözü geçen emtia veya diğer taşınabilirleri poliçede öngörülmüş varma yerine taşımaya makul surette elverişli olacağına dair bir örtülü bir yükümlülük vardır.” denilerek, sefer poliçeleri için, seferin başında geminin denize elverişli olmasına ek yük veya diğer taşınabilir şeyleri taşımaya da uygun olması, örtülü yükümlülük olarak düzenlenmektedir. Bir başka deyişle gemi yüke de elverişli olmalıdır. Bu donatana düşen bir yükümlülüktür.

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı gibi M.I.A.’in sözü edilen 39. ve 40. maddelerine göre denize elverişlilik yükümlülüğüne uyulmaması halinde, sigortacılar poliçeden doğacak bütün sorumluluklarından kurtulmaktadır. Sigortacılar MIA.’in 39 ve 40. maddelerindeki bu yükümlülüğün, özellikle yük sigortalarında, denize elverişsizlikten haberi olmayan masum sigortalı için, haksız bir durum ortaya koyduğunu düşünmüşler ve bu soruna bir çözüm olarak da bu yükümlülüğü etkisiz kılan bir koşulu poliçeye eklemişlerdir. Böylece sigortalının, denize elverişsizlik dışında, diğer tehlikelerden doğan zıya veya hasar için tazminat talep edebilmesine olanak sağlamışlardır. Bir başka deyişle, bu yükümlülüğe uyulmaması halinde sorumluluktan tamamen kurtul-

mak yerine, sigortalı veya adamlarının denize elverişsizlikten haberi olması durumunda, uğranılan zıya veya hasarı sigorta güvencesinden yoksun tutmayı uygun bulmuşlardır.

Institute Cargo Clauses ve Denize Elverişlilik

Geminin sigortacılar tarafından denize elverişli olarak kabul edildiğine dair Kloz 1912 tarihli Institute Cargo Clauses’da “Bill of Lading Clause” adı altında yer almış, 1958 yılındaki genel düzenleme sırasında Kloz’un adı “Seaworthiness Admitted Clause” olarak değiştirilmiştir²⁴. Mar Poliçesi ve Institute Cargo Clauses’ın 1982 yılında yeniden düzenlenmesi sonucu “Denize Elverişsizlik ve (Yüke) Uygun Olmama İstisnası Klozu” adı ile Institute Cargo Clauses içinde yer almıştır. Ancak Paritt/Thomson (1844) davasından anlaşıldığına göre Kloz’un kaynağı daha eski yıllara dayanmaktadır. Kaynak olarak bir diğer önemli dava ise Brindiso/Janson (1912) davasıdır. Kloz Salem gemisi (1984) davasında da ayrıntılı olarak tartışılmıştır²⁵.

²⁴ The Insurance Institute of London, Historic Records Working Party. Report H.R.5.

²⁵ Goodacre J.K., Goodby To Memorandum, Seaworthiness Admitted (1) s.78.

5. Denize Elverişsizlik ve (Yüke) Uygun Olmama İstisnası Klozu

5.1. Bu sigorta hiç bir halde, gemi veya diğer deniz taşıtının denize elverişsizliğinden, gemi, diğer deniz taşıtları, kara taşıtları, yük sandığı (container) veya kapalı kasa (lift van) nın sigortalı şeyi güven içinde taşımaya uygun olmamasından doğan zıya, hasar veya masrafı, sigortalı şey bunlara yüklendiği sırada sigortalı veya adamları bu denize elverişsizlik veya (yüke) uygunsuzluktan haberdar iseler, teminat altına almaz.

5.2. Sigortalı veya adamları bu denize elverişsizlik veya (yüke) uygunsuzluktan haberdar olmadıkça, sigortacılar geminin denize elverişsizliği ve sigortalı şeyi varma yerine taşımaya uygunluğu hususundaki örtülü yükümlülüklerin (zımni taahhütlerin) herhangi bir şekilde yerine getirilmemesini kabul ederler.

MIA.’in 39 ve 40. maddelerinde düzenlenmiş olan örtülü yükümlülük Kloz’un 2. fıkrasında ele alınmış ve sigortalıların bu yükümlülüğe uymaması kabul edilmiştir. Dolayısıyla Klozu açıklamaya bu fıkra ile başlamak daha uygundur.

Kloz’un 2. fıkrasında “... sigortacılar geminin denize elverişsizliği ve sigortalı şeyi varma yerine taşımaya uygunluğu hususundaki örtülü yükümlülüklerin (zımni taahhütlerin) herhangi bir şekilde

yerine getirilmemesini kabul ederler.” denilmekte ve böylece 39. ve 40. madde hükümleri etkisiz duruma getirilmektedir. Ancak sigortacılar bu yükümlülüğün yerine getirilmemesini fıkradaki “*Sigortalı veya adamları bu denize elverişsizlik veya (yüke) uygunsuzluktan haberdar olmadıkça,...*” koşuluna bağlamaktadırlar. Bir başka deyişle, sigortalı veya adamları geminin denize elverişli olmadığını biliyorlarsa MIA’in 39. ve 40. maddeleri hükümleri uygulanacaktır. Bu durumda sigortacılar yükümlülüğün bozulduğu andan itibaren sorumluluktan kurtulur. Kısaca, 2. fıkra hükmüne göre, sigortalı veya adamları geminin denize elverişsizliğinden haberleri olmadıkça, bu yükümlülüğe uyulmamasından sorumlu olmayacaklardır. Hemen vurgulamak gerekir ki; 2. fıkra hükmü ile gemi, denize, yola ve yüke elverişli olarak algılanmamakta, sigortacıların denize, yola ve yüke elverişli olma yükümlülüğüne uyulmamasını kabul ettikleri belirlenmektedir.

Denize elverişlilik yükümlülüğüne uyulmaması sigortacılar tarafından kabul edildiğinde, Rizikolar Klozu da göz önüne alınırsa, “*Denize Elverişsizlik ve (Yüke) Uygun Olmama İstisnası Klozu*” ile “*Seaworthiness Admitted Clause*” arasında bir fark ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki, denize elverişliliğinin kabul edilmediği herhangi bir du-

rumda, deniz tehlikesi nedeniyle uğranılan zıya veya hasarın sigortacılarından talep edilmesi zorlaşmaktaydı. Sassoon and Co./Western Assurance (1912) davası bu güçlüğü gös-gösterir bir örnektir.

Davacı, sahibi olduğu ahşap hurda bir tekneyi gel/git olayının olduğu bir ırmağa demirlemiş ve tekneye afyon depolamış, çürümeden dolayı tekne su yapmış ve afyon ıslanmıştı. Teknenin deniz suyunun girdiği zayıf yeri daha önce bakır levha ile kaplanmış, ancak davacının bundan haberi yoktu. Poliçede deniz tehlikeleri güvence altına alınmış, ancak denize elverişliliğe uyulmaması kararlaştırılmamıştı. Özel Meclisin Hukuk Komitesi (privy council)²⁶ davacının tazminat talebini, hasara herhangi bir deniz tehlikesinin neden olmadığı, deniz suyunun çürüyen tahtalarda açılan delikten içeri girdiğini, bunun beklenmedik ya da kaza olmadığı gerekçesiyle, kabul etmemiştir²⁷.

Anlaşılacağı gibi deniz tehlikesinin gerçekleşmediği bir durumda eğer sigortacılar poliçede denize elverişliliği kabul etmemişse tazminat talebi zorlaşmaktadır. Çünkü sigortalı zıya veya hasara denize elverişsizliğin değil de bir deniz tehlikesinin neden olduğunu kanıtlaması gerekmektedir.

²⁶ Hükümdara bağlı, bir çok konuda temyiz görevi yapan şura

²⁷ Goodacre J.K., age, *Seaworthiness Admitted* (2), s. 84.

Dolayısıyla Lloyds’ SG Poliçesi ve onunla birlikte kullanılan Institute Cargo Clauses’ da denize elverişliliğin kabul edilmiş olması gerekmektedir. Günümüzde bu sorun, 1 sayılı “Rizikolar Klozu”nda güvence kapsamına alınan rizikolar ile zıya veya hasar arasında “Etkin neden” (causa proxima) yerine daha esnek olan “makul olarak bağlantılı olma” (reasonably attributable to..) ölçütü kullanılarak çözülmüştür. Bir başka deyişle sigortacılar, poliçede denize elverişlilik veya yüke uygun olmama ile ilgili özel bir istisna olmadıkça, gemi veya diğer taşıtın denize ya da yüke uygun olmamasından doğan herhangi bir zıya ya da hasarı reddedemezler. Çünkü bu olgu 5 sayılı Kloz’un 1. fıkrasında, sigortalı veya adamlarının denize ve yüke uygunsuzluktan haberi olmamaları koşuluna bağlı olarak belirlenmiştir. Örneğin yukarıda sözü edilen davada konu olan afyon hasarı, gemi ya da taşıt ambarına deniz suyunun girmesi nedeniyle yükün hasarlanması, Institute Cargo Clauses (B) kapsamında olduğu için tazmin edilecek, ancak (C) de güvence altına alınan rizikolar arasında sayılmadığı için tazmin edilemeyecektir.

Denize elverişsizlik ve yüke uygunsuzluktan haberli olmama

Kloz’un her iki fıkrasında da “*sigortalı veya adamlarının*

denize elverişsizlik ve yüke uygunsuzluktan haberi olmamaları" koşulu bulunmaktadır. Bu koşul içindeki "... haberi olmama ..." ibaresi Eurysthenes (1976) davasında ayrıntılı olarak tartışılmıştır.

Temyiz mahkemesinde, MIA'in 35. maddesi 5. fıkrasındaki "*haberi olma (privity)*" terimi ile 55. maddenin 2/a fıkrasındaki "*bilerek kötü idare (wilful misconduct)*" ibaresi karşılaştırılmış ve "*haberi olma (privity)*" teriminin "*bilerek kötü idare*" ile her zaman aynı anlama gelmesinin gerekli olmadığına işaret edilmişti. Genel olarak ifade edilmek gerekirse; "*haberi olma (privity)*" için donatanın vukua gelen olay hakkında pozitif bilgiye sahip olması ya da "*göz yumma (turning a blind eye to it)*" deyimini ile belirlenen bir ilke oluşturulmuştu. Donatanın pozitif bilgisinin olduğu duruma bakıldığında, geminin denize elverişsiz olduğu donatan tarafından istençli (iradeli) olarak anlaşılmadıkça, bu bilginin kendisi gizli bilgi oluşturmadığı; eğer donatan kendisine bildirilen olayın gemisini denize elverişsiz duruma getireceğine gerçekten inanmıyorsa, gerçek hakkındaki bilgisine karşın denize elverişsizliği bilmiyor sayılmadığı görülmektedir. Temyiz mahkemesi kararında aşağıdaki örnek de verilmiştir:

Gemi sahibi kendi kendine şöyle derse "Sağduyu sahibi

bir donatan 12 tayfa ile gemisini sefere gönderecekse ben de 12 tayfa ile gönderirim." Daha sonra yargıç 14 tayfa olmalıydı dese bile bu denize elverişsizliği bilmek değildir. Gemi sahibi böyle düşünmekle ihmal içinde olabilir, ancak denize elverişsizliği biliyor olamaz. Fakat kendi kendine şöyle derse "sağduyu sahibi bir donatan 12 tayfa ile gemisini sefere gönderir, benim 10 tane tayfam var ve 10 tayfa ile sefere göndereceğim". Daha sonra yargıç 12 tayfa gerekiyordu derse, gemi sahibi denize elverişsizliği biliyor sayılır. Çünkü gemi sahibi 12 tayfa olması gerektiğini bildiği halde bilerek 10 tayfa ile gemisini sefere göndermiştir.

Karşıt olarak, donatan pozitif bilgi sahibi olmasa bile denize elverişsizliğe neden olan kusur veya noksana göz yummuş olursa, denize elverişsizliği biliyor sayılır.

Duruşma sırasında Lord Denning M.R. "...MIA'in 39. maddesi 5. fıkrasındaki "*haberi olma (privity)*" sözcüğüne yüklenecek anlam şöyle olmalıdır. Eğer gemi sigortalının kendisinin rızası ve bilgisi ile denize elverişli olmayarak sefere gönderilmişse, sigortacı bu denize elverişsizliğe (ki sigortalı bunu biliyordu ve buna razı olmuştu) yüklenebilen herhangi bir ziyadan sorumlu değildir..." demişti²⁸.

²⁸ *Ivamy E.R.H., Marine Insurance, s. 303.*

Temyiz mahkemesinin bu görüşü Kloza uygulandığında; sigortalı veya adamları olaydan haberli olsa ya da taşıtın denize elverişsizliğini veya malı güvenli taşımaya uygun olmadığını anlamadıysa, bilmekte ihmalleri olsa bile, olaydan haberleri olmasına izin verilmediğini varsaymak mantıklıdır²⁹.

"*Göz yumma*" *Compania Naviera Vascongado/British & Foreign Marine Insurance Co. (1935)* davasında ele alınmış ve Yargıç Bronson denize elverişsizlik yanında denize elverişsizlik ile ilgili "*haberi olma*"nın sigortalı tarafından bildirildiğinin davalı sigortacılar tarafından kanıtlanması gerektiğini söylemiştir.

Bilgi ister pozitif ister göz yumma deyimindeki gibi örtülü olsun, onun denize elverişsizlikteki varlığı sigortalının kişisel bilgisi ve varlığı ile ilgili olmalıdır. Bu nedenle sigortalının şirket olması durumunda sorunu çözmek güçleşmektedir³⁰. Geçmiş yıllarda sigortalının kendisinin haberli olması ile adamlarının haberli olması olgusunu birbirinden ayırmak çok güçtü. Bir çok olayda "sigortalı" ya da "mal sahibi" sözcüklerini yorumlamak için şirkete en yakın kişiyi belirlemek gerekiyordu. *Bolton Co. Ltd. / Graham &*

²⁹ *Goodacre J.K., age, s. 85.*

³⁰ *Templeman on Marine Insurance s.45. Asiatic Petroleum Co./Lennardis Carrying Co. H.L.(1915) davası.*

Sons, Ltd. (1957) davasında şirket, her şeyi denetleyen beyin ve merkezi sinir sisteminin denetimi altında ellerin aletleri kullandığı bir insan vücuduna benzetilmiş, şirkette iş yapan el'den başka bir şey olmayan kişilerin akıl ve iradeyi temsil edemeyeceği belirtilmişti. Bazı koşullarda akıl ve iradeyi temsil edenleri bulup çıkartmak zor olmakta, bu nedenle müdür ya da idarecilerin işlevlerini irdelemek gerekmektedir. Yakın zamanlarda mahkemeler, Marion (1982) davasında olduğu gibi, temsilci ya da yardımcı idarecilerin görevlerini etkin bir biçimde yapabilmeleri için şirket idarecilerinin onların üzerinde yeterli denetimi olması gerektiğini vurgulamışlardır³¹.

Bununla ilgili olarak hizmetleri sigortalı tarafından kullanılan ancak onların denetimi altında bulunmayan freight forwarder (taşıma işlemini düzenleyen kişi ya da kuruluş), container operatörü (konteynır ile taşıma işleri düzenleyen kişi ya da kuruluş) ve benzerleri sigortalının adamı sayılmazlar.

Sürelî tekne sigortalarında denize elverişlilik

MAI'in 39. maddesi 5. fıkrası hükmü ile ilgili açıklamalarda, sürelî bir poliçede denize elverişlilik yükümlülüğü olmadığı açıklanmıştı. Bu açı-

dan bakıldığında, sürelî bir poliçeye geminin denize elverişliliği hakkında bir koşul eklenmesi tarafların isteğine bırakılmaktadır. Ancak 1983 yılından bu yana gemi işletmeciliğinde çok önemli değişiklikler olmuş ve başkalarına ait gemileri işleten gemi işletme şirketleri hızla çoğalmış, kendi gemilerini işleten geleneksel donatanlar da azalmıştır. Bunun yanı sıra uygun bayrak (flag of convenience) kullanımı da hızlı gelişme göstermiştir. Bu iki olgunun sağladığı esneklik, bazı donatanlar tarafından, harcamalar azaltılarak maliyetin düşürülmesi biçiminde kullanılmış ve tayfaların yaşamı, gemi ve yükün güvenliği, deniz çevresi tehlikeye atılmıştır. Büyük tonajlı dökme yük gemilerinin sürekli artan kullanımı, bunların geniş hacimli açık ambarları ve esnek çelikten yapılmaları, ani batmalara neden olmuş ve böylece can ve mal kaybına yol açılmıştır. Bu dramatik gelişmeler sigortacı, kiracılar, klüpler ve ipotek alacaklılarının gemilerden ayrıntılı ekspertiz raporu istemesine ve sınıflama kurumlarının denetimlerinin yoğunlaşmasına neden olmuştur. Kısaca sözü edilen bu gelişmeler dolayısıyla sigortacılar, 1989 yılında Joint Hulls 131 diye adlandırılan koşulları poliçelerine eklemeye başlamışlar, bununla gemilerin sigorta süresi boyunca, sınıflama kurumu ve bu kurumdaki sınıfının sürdürülme-

sini amaçlamışlardı. Ancak JH.131 uygulamada beklenen tekdüzeliği sağlamamış ve 1.11.1995 tarihli Institute Time Clauses Hulls'a "Sınıflama" adı altında 4. madde olarak dahil edilmiş, böylece sigorta piyasasında geminin denize elverişliliği ile ilgili tipik (standart) bir uygulama sağlanmıştır.

4. Sınıflama

4.1. Sigorta başladığında ve sigorta süresi boyunca aşağıdaki olguları sağlamak sigortalı, donatan ve gemi idarecilerinin görevidir:

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

4.1.2. geminin denize elverişliliği veya denize elverişli koşullarda tutulması ile ilgili olarak geminin sınıflama kurumu tarafından koyulan herhangi öneri, istem ve sınırlama o kurum tarafından belirlenen tarihlerde yerine getirilir.

4.2. Yukarıda 4.1. klotunda belirlenen görevlerin herhangi birinin yerine getirilmemesi halinde, yazılı olarak aksi kabul etmedikçe, 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. Geminin sınıflama kurumunun, onarıma dönük öneri-

³¹ Goodacre J.K., age, s. 85/86

ler yapabileceği herhangi bir olay, durum veya hasar ya da sigortalı, donatan ya da gemi idarecilerinin diğer benzer eylemleri derhal sınıflama kurumuna bildirilmelidir.

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

1.11.1995 tarihli Institute Time Clauses Hulls'ın "Sınıflama" adı altındaki 4. maddesinin 1. fıkrası JH 131'in 1. fıkrasının benzeridir. Fıkranın girişindeki "Sigorta başladığında ve sigorta süresi boyunca aşağıdaki olguları sağlamak sigortalı, donatan ve gemi idarecilerinin görevidir: ..." tümcesi ile geminin denize elverişliliğinin korunması görevi, sigorta süresi boyunca, sigortalı, donatan veya gemi idarecilerine yüklenmektedir. 4.1.1. fıkroda da geminin, sigortacıların kabul ettikleri sınıflama kurumu tarafından sınıflandırılması ve bu sınıfın sürdürülmesi belirlenmektedir. Örneğin gemi Lloyd's Register sınıflama kurumunda sınıflandırılmış ve sınıfı da 100A1 olarak belirlenmiş, sigortacılar da bunu kabul etmişlerse, bunun sigorta başladığında ve sigorta süresi boyunca değiştirilmeksizin sürdürülmesi gerekmektedir.

Maddenin 4.1.2. fıkrasında, geminin denize elverişliliği veya denize elverişli halde tutulabilmesi için gerekli bakım

yenileme önerileri ya da sınırlamalarına dair sınıflama kurumunun istemlerinin zamanında yerine getirilmesi gereği hükme bağlanmaktadır. Örneğin tekne ekspertizinin (teknenin havuza alınarak yapılan genel bakımı) sınıflama kurumunun önerdiği zamanda yapılması gereği bu fıkroda sözü edilen önerilerden biridir. Ancak sınıflama kurumu geminin denize elverişliliği ile ilgili olarak önerdiği, istediği veya sınırladığı olguları, duruma göre, zaman zaman ertelenmektedir. Fıkradaki "zaman" sözcüğü bu nokta dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Bir başka deyişle ekspertiz sınıflama kurumu tarafından ileri bir tarihe ertelenmişse sigortacı da buna uymalıdır.

Maddenin 4.1. fıkrasında, sigortalı, donatan veya gemi idarecilerine yüklenen görevin yerine getirilmemesi durumunda, yükümlülüğün bozulduğu tarihten itibaren sigortacıların sigorta poliçesinden doğan sorumluluklarından kurtulacağı 4.2. fıkroda hükme bağlanmaktadır. Bir başka deyişle sigortalı, donatan veya gemi idarecisi 4.1. fıkroda belirlenmiş olan görevlerinden birini yerine getirmediği zaman sigortacılar o andan itibaren poliçeden doğacak sorumluluklarından kurtulacaktır. Ancak aşağıda belirtilen durumlar istisnadır:

1. Sigortacılar 4.1. fıkroda belirlenen koşulun karşısını

yazılı olarak kabul etmişlerse yükümlülüğün yerine getirilmemesine karşın sigorta sürdürülecektir.

2. Gemi o sırada açık denizde ise uğrayacağı ilk limana kadar sigorta sürdürülecek ve limana varıldığında sigortacıların sorumluluğu sona erecektir.

Maddenin 3. fıkrasında, sınıflama kurumunun onarım önerebileceği veya sigortalı, donatan ya da gemi idarecilerinin harekete geçebileceği herhangi bir hasar veya kazanın derhal sınıflama kurumuna bildirilmesi istenmektedir. Bir başka deyişle geminin sınıfını etkilemesi olası herhangi bir kaza ya da sigortalı, donatan ya da gemi idarecilerinin gemide yapacakları herhangi bir değişiklik veya yenileme, denize elverişliliği etkilemesi olası ise, sınıflama kurumuna derhal bildirilmelidir. JH.131'deki benzerinden oldukça değişik kaleme alınmış olan bu fıkranın, "öneri yapabileceği..." ibaresini içermesi nedeniyle, etki alanının genişletildiği görülmektedir. Bu nedenle geminin sınıfını etkileyecek olguların bildirilmesinin yanı sıra, etkilemesi olası olguların da bildirilmesi ön görülmektedir. Ancak bu geniş yorum gereksiz ve yük getiren bir olgu olarak sigortalının karşısına çıkmaktadır.

Nitekim "Caribbean Sea" olayında, oldukça önemsiz görülen bir oturma sigortalıya bildirilmiş, yargıç Goff duruşma sıra-

sında, bu önemsiz oturma olayı ile sınıflama kuralları arasındaki bağlantıya işaret etmiş, sigortalıların sıkça böyle olaylar ile karşılaşacağını söylemiştir.

Maddenin 4.1. fıkrası ile sigortalılara yüklenen görevin zamanında yerine getirilmemesi halinde sigortacıların sorumluluklarından kurtulacağı 4.2. fıkrada belirlenmişti. Ancak 4.3. fıkrada buna benzer bir yaptırım bulunmamaktadır. Bu nedenle sigortalı fıkrada sözü edilen olayı sınıflama kurumuna bildirmezse sorun MIA'in yükümlülükle ilgili hükümleri uyarınca çözülecektir.

Maddenin 4. fıkrasında ise geminin sınıfı ve bununla ilgili bilgilerin istendiğinde sigortacılar verilmesi için sigortalının gerekli izni vermesi olgusu düzenlenmektedir. Ancak JH. 131'deki "Class Maintained Certificate (sınıfın sürdürülmesi)" belgesinden burada söz edilmemiştir.

Hemen belirtmek gerekir ki; 4. madde hükmü geminin denize elverişli olduğuna ya da denize elverişsizliğe dair donatanın haberi olduğunu (privy) göstermez. Bu madde sigortacılar için sadece bir korumadır³².

Denize elverişlilik ve buna uymamanın doğuracağı so-

nuçlar açısından 5. madde hükmü oldukça önemlidir.

5. Sona Erme

Bu 5. kloz, bu sigortada kendisi ile uyumayan basılı veya yazılı herhangi bir hükme karşın yürürlükte kalır.

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...

4 sayılı "Sınıflama" maddesinde geminin sınıflama kurumu ve sınıfı ile ilgili olarak sigortalı, donatan veya gemi idarecilerine yüklenen görevin yerine getirilmemesi yukarıdaki 5.1. fıkrasında ele alınmış ve böyle bir durumda sigortanın sona ermesi otomatik hale getirilmiştir. Sona erme durumları şöyledir:

1. Geminin sınıflama kurumunun değiştirilmesi.

2. Sınıflama kurumu tarafından belirlenmiş olan sınıfı

- a) değiştirildiği,
- b) askıya alındığı,
- c) sürdürülmediği,
- d) sona erdiği,
- e) geri alındığı,
- f) ardıl (periodik) sorveyin süresi aşıldığında,

herhangi bir bildirim gerekliliğinden sona erecektir. Örneğin geminin Lloyd's Register kurumu tarafından 100A1 olarak belirlenmiş sınıfı B.S. olarak değiştirilirse ya da sınıflama kurumu Bureau Veritas olarak değiştirilirse veya sınıf belgesinin süresi sona erer ve yenilenmezse yahut kurumun önerdiği herhangi bir onarım ya da yenileme yapılmadığından dolayı sınıfı durdurulursa (askıya alınırsa) veya kurumun önerilerine uymadığı için kurumdan çıkartılırsa, sigorta o anda hiçbir bildirim gerekliliğinden sona erecektir. Ancak bu kendiliğinden sona erme gemi açık denizde ise ilk limana varıncaya kadar ertelenecektir. Diğer yandan sigortacılar 4. maddede sayılanların karşısını yazılı olarak kabul ederlerse sigorta yine sona ermeyecektir. Bir başka deyişle bu maddelerde belirlenen denize elverişlilik ile ilgili koşulların karşısı ancak yazılı olarak kararlaştırılabilecektir. Bu noktada, TTK'nun denize elverişlilik hakkındaki hükümlerinin buyurucu olduğunu anımsamak gerekmektedir.

³² Templeman on Marine Insurance, s. 46, "The Caribbean Sea", Prudent Tankers Ltd./Dominion Insurance Ltd. (1980).

Sona erme maddesi girişinde **“Bu 5. kloz, bu sigortada kendisi ile uyuşmayan basılı veya yazılı herhangi bir hükme karşın yürürlükte kalır.”** denilmekte ve 5. maddede hükmünün poliçede yazılı ya da basılı olan diğer koşullara üstün olduğu belirlenmekte ve böylece denize elverişliliğe dair karşıt bir koşulun, sigortacıların yazılı kabulü ile uygulanabileceği belirtilmektedir.

Denize elverişlilik konusundaki açıklamalara son vermeden önce SOLAS (The Safety of Life at Sea) 1974 konvansiyonu'na kısaca değinmek ve Türkiye'nin de Konvansiyon'a katıldığına işaret etmek gerekmektedir. Dolayısıyla SOLAS Konvansiyonu ile onu eki ISM Kodu'nun gereklerinin yerine getirilmesi zorunlu duruma gelmiş olmaktadır.

“SOLAS” Konvansiyonu gemi yapımı ve donanımı, işlenmesi, ekspertizi ve denetimi, dümen donanımı, çatışmayı önleyici donanım, tankerlerde çalışan gemi adamlarının geliştirilmesi için asgari standartlar içermektedir. Ayrıca tankerlerde segregated ballast tankları, inert gas sistemi ve ham petrol yıkama sistemi bulunması istenmekte ve bunlarla ilgili hükümlere uyulması öngörülmektedir. SOLAS 1974 Konvansiyonu'nun eki olan ISM (International Safety Management) Kodu kısmen 1 Temmuz 1998 de yürürlüğe girmiştir ve tamamı da 2002

yılında uygulanmaya başlanacaktır.

ISM Kodu gemilerin işlenmesi ve idaresi için uluslararası standart sağlamaktadır. Bu Kod'a uymak zorunlu olup, uymayan gemi sahiplerine gemilerinin limanlara kabul edilmemesi, kanal veya diğer su yollarından geçme hakkı verilmemesi gibi yaptırımların uygulanması gündeme gelecektir. ISM Kodu'na uygunluk sınıflama kurumları tarafından beş yıl süreli bir belge ile belgelenecek ve her yıl denetlenecektir. Bu bağlamda ISM Kodu, gemi sahiplerince gemide ve karada etkin olacak Güvenlik Yönetim Sistemi'nin (Safety Management System) yürürlüğe konulmasını, bunun geliştirilmesini ve belgelenmesini istemektedir.

Güvenlik Yönetim Sistemi (SMS), gemi sahibinden, gerek denizde gerekse kıyıda çevre güvenliğini ve korunmasını etkileyen bütün faaliyetlerin tasarlanmasını, örgütlenmesini ve denetimini sağlamak amacıyla yönetimle ilgili işlemlerin belgelenmesini istemektedir. Belgeleme işlemi, SMS'nin en az üç ay önce yürürlüğe koyulduğunun ve denetlendiğinin gösterilmesini gerektirmektedir³³. Sonuçta; sigorta poliçesinden bir tazminat talebi olduğunda, sigortalının sağlamakla yükümlü oldu-

ğu olağan ve bilinen belgelere ek olarak;

1. SMS belgesinin bir kopyası,
2. Uygunluk belgesi (Document of Compliance) istenecektir.

Bunu sağlamak için yük sigorta poliçelerine 1 Mayıs 1998 tarihli “Cargo ISM Endorsement” JC 98/019 eklenmelidir.

Mehmet YAZICI

³³ ISM hakkında T.Sigorta Enstitüsü Vakfında Eric Alexander tarafından 8/6/1998 günü verilen konferans notuna bkz.

Yabancı Basından HABERLER

Avrupa'yı Özellikle Fransa'yı Etkileyen Fırtınalar ...

İlki 26.12.1999'da saatte 200 km hızla gelen fırtına Fransa, Almanya ve Avusturya'yı, ertesi gece meydana gelen ikincisi ise Fransa'nın güneyi, İspanya, İtalya ve İsviçre'yi etkisi altına alarak büyük zarara yol açmıştır. Daha sonra "Lothar" ve "Martin" adları verilen ve kasırga olarak tanımlanan bu fırtınaların tüm Avrupa'ya maliyetinin 11.5 milyar euro'nun üzerinde olacağı tahmin edilmekte olup can kaybı sayısı 140'dır. Bu kayıpların %70'i Fransa'da meydana gelmiştir.

Bu olayların ender yaşandığını söyleyen meteorolojistlere rağmen Fransızlar ılıman iklimli olarak bilinen ülkeleri için bu tanımlamanın ne derece doğru olduğunu bugünlerde tartışır olmuşlardır.

Lothar ve Martin'in meydana geliş nedeni, tropik bölgelerden gelen bir sıcak hava akımının Kuzey Atlantik'ten gelen soğuk bir hava akımıyla karşılaşması ve bu iki atmosfer anormalliğinin deniz yüzeyine yakın ortalama 10 km'lik bir yüksekliğe yerleşerek muhtemelen atmosferik bir girdap

yaratmış olması ve daha sonra sinerjiye dönüp çok çabuk bir alçak basınç alanı oluşturmuş olmasıdır.

Fenomenler çok süratli bir evrim geçirdikleri için her zaman kolayca sezilemezler. Her iki olayda da Fransız Meteorolojisi ellerindeki modeller ve sistemler sayesinde alçak basıncı tespit etmiş; hava tahmincileri yer seviyesinde ve yükseklerde ısı ve basınçtaki olağandışı değişimleri sezmiş; ancak her iki olayda da rüzgar hızının gücünde yanılmışlardır. Meteorolojiye göre, rüzga-

rın olağandışı şiddetinin nedeni çok yüksekteki bir düzensizliğin yerdekiyle biraraya gelecek bir olay yaratmış olmasıdır.

Her iki olayda da rüzgarın verdiği o andaki zararın yanında -ki bunlar arasında hava, tren ve karayolu trafiğinin aksaması, araba kazalarının meydana gelmesi, binalarda hasar meydana gelmesi, elektriğin kesilmesi, insan kaybı sayılabılır- nehir yataklarının taşması, yağmur nedeniyle meydana gelen sel, yoğun kar nedeniyle meydana gelen çığ gibi dolaylı zararlar da söz konusudur.

Bu fırtınalardan çıkarılacak sonuçlar nelerdir? İlk fırtınanın şiddeti herkes için sürpriz olmuştur. Artık güney yarıküredeki kasırga sıklığının bir iklim fenomeni olan "El Nino" ile ilgili bilinmektedir.

Son zamanlarda Kuzey Atlantik üzerinde de benzer bir fenomen olan "okyanus dalgalanmaları (oceanic oscillation)" sezilmekteydi. Demek ki bu durum 10 yıl gibi bir dönemde ısı ve rüzgar sisteminde değişmelere neden olmaktadır.

1987, 1990 arkasından 1999; on yıllık dönemlerde

büyük fırtınaların meydana geldiği görülüyor. Fransız hava bilimcileri bu bağlantıyı mantıklı bulmakla beraber, gerçekliğinin ispatlanmasını, istatistiklerin analizi için yeterli bilgiye sahip olmamaları nedeniyle şimdilik mümkün görmüyorlar. Ayrıca Kuzey Atlantik okyanus dalgalanmaları fenomenini de yeterince anlayabilmiş değiller. Bu konudaki çalışmaların henüz devam etmekte olduğu ve ilk sonuçların yakında yayınlanacağı

Dünya ısınmasının aşırı iklim değişikliklerine neden olduğu, kullanılmakta olan sayısız modellerin ortaya koyduğu bir gerçektir. Ancak, bilim adamları bu değişikliklerin hangi yöne gideceğini veya nerede meydana geleceklerini bilemediklerinin altını çizmektedirler.

söylentiler arasındadır.

Tüm iklim düzensizliklerinin arkasındaki neden olan küresel ısınmanın acaba buradaki etkisi nedir? Meteorolojistler nedensel bir bağ olmadığı konusunda birleşmektedirler. Dünya ısınmasının aşırı iklim değişikliklerine neden olduğu, kullanılmakta olan sayısız modellerin ortaya koyduğu bir gerçektir. Ancak, bilim adam-

ları bu değişikliklerin hangi yöne gideceğini veya nerede meydana geleceklerini bilemediklerinin altını çizmektedirler. Bu nedenlerle son iki fırtınaya bakıp bir sonuca ulaşmak mümkün değildir.

Ekonomik ve sosyal açıdan ortaya çıkacak maliyetin oldukça yüksek olacağı tahmin edilmektedir. Kesin hasar maliyetinin tam olarak bilinmesi için vakit henüz erken olmakla birlikte Avrupa'nın tamamı için bu fırtınaların yarattığı

maddi hasarın 11.5 milyar euro olacağı, bunun içinden ancak 5 milyar euro'nun sigortalı olduğu yapılan ilk tahminlerdir. Bu fırtınalar en çok can ve mal kaybının %70'inin meydana geldiği Fransa'yı vurmuştur. 3.5 milyondan fazla ev elektriksiz kalmış, Fransız

Elektrik İşletmesi geçmişi dahil en kötü güç kaybıyla yüz yüze gelmiştir. 26 Aralık akşamı 900.000 evin elektriği kesilmiş, Elektrik İşletmesi tam yeni yıl öncesi tüm gayretleriyle kesintileri gidermeye çalışırken bu defa ikinci fırtına meydana gelmiş ve elektriksiz kalan tüketici sayısı 27 Aralık'ta 3.450.000'e çıkmıştır. Tatile çıkmış olan tüm personel

Tablo 1: 1987-1999 Döneminde Avrupa'yı Etkileyen Büyük Fırtınalar ve Bunların Sigorta Maliyetleri

Olaylar	Etkiledikleri Ülke	Adı	Tarihi	Sigortalı Hasar (Milyon Euro)
Fırtına	Fransa	-	Ekim 1987	503
"	İngiltere	-	"	1.753
"	Norveç	-	"	159
Kış Fırtınası	Kuzey Avrupa	Daria	Ocak 1990	5.685
"	"	Herta	"	1.031
"	"	Judith	Şubat 1990	99
"	"	Otilie ve Polly	"	347
"	"	Vivian	"	3.868
"	"	Wiebke	Şubat-Mart 1990	764
Fırtına, Sel	"	Thalia, Urania, Valeska, Wilma	Ocak 1995	744
Fırtına	İngiltere	-	Aralık 1997	496
Kış Fırtınası	İngiltere, Fransa	Cilly, Desiree, Fanny	Ocak 1998	347
"	Avrupa	Lothar, Martin	Aralık 1999	> 5.000

(12.000 kişi) geri çağırılmış, hatta erken emeklilerden gönüllü olanlar ile durumu elverişli olan diğer meslek sahipleriyle (40.000 kişi) takviye yapılarak arızalar giderilmeye çalışılmıştır. Bu arada saniyede 400 telefon yanıtlanmış ve teknisyenler aynı anda 800 değişik alana hizmet için gayret göstermişlerdir.

Olağandışı felâketler olağandışı önlemler yaratır: Fransız Elektrik İşletmesi Avrupa'daki meslektaşlarını yardıma çağırmış; Belçikalılar Kuzey Fransa'da, Almanlar Alzas, İtalyanlar Rhone Alpleri ve İs-

panyollar Pireneler bölgelerinde görevlendirilmişlerdir. 67 yüksek gerilim hattı zarar görmüş, orta ve yüksek gerilim hatları üzerinde 120 çelik kule (pylon) ve 5000'den fazla direk (pole) değiştirilmiştir. Tamirat süresince komşu ülkelerin ekipman stoklarından yararlanılmıştır. Özellikle Nantes'den Strasburg'a kadarki iletişim hatlarının eski hallerine döndürülebilmesi için aylar gereklidir.

Fransız Telefon Sistemi de bu fırtınalardan nasibini almış; fırtınanın ikinci akşamı 12.000 telefon santralından 800'ü elek-

triksiz kalmış, bu gibi acil durumlarda kullanılacak aküleri ancak 20-30 saat çalışabildiği için sistemde büyük bir çöküntü olmasından korku duyulmuştur. Elektrik İşletmesi yaklaşık 2 milyon insanı sadece 2 gün içinde birbirlerine tekrar ulaştırmayı başardığı için korkulan olmamıştır.

İnsan kaybı kesin olarak bilinmekle beraber ekonomik açıdan maliyetlerin ortaya çıkması haftalar hatta aylar sürecektir. Direkt hasarlar belirlenmekte ancak iş kaybı, iş durması vb. hasarlar aylarca belirlenemeyecektir.

Son olarak da ülkenin endüstrisini oluşturan ve çoğunun iş durmasına karşı sigortasız ya da yetersiz sigortalı bulunduğu sayısız küçük ve orta ölçekli firmaları unutmamak gerekir. Bunlar, yeterli mali güce sahip olmamaları nedeniyle tekrar işlerine yönelmekte zorlanacaklar ve sonuçta Fransız ticari hayatı olumsuz etkilenecektir.

Bazı büyük kuruluşlar tahmini hasarlarını açıklamışlardır: Elektrik Tekel İdaresi 2.6 milyar euro, Telefon İdaresi 155 milyon euro, Ulusal Demir Yolları 80 milyon euro ve Sular İdaresi 24 milyon euro gibi...

Tüm Avrupa'da bu fırtınalardan en çok nasibini alan kuruluş Fransa Elektrik İşletmesi olmuştur. Genellikle dünyada elektrik üreticileri kaptiv şirketleri ya da risk transferi yoluyla sigorta sahibi olurken Fransız Elektrik İşletmesi sigorta yaptırmadığı için zararını karşılaması ancak üç yol ile mümkündür:

1. Zararını tüketicilerine yüklemek;
2. Özkaynaklarını kullanmak ve gelişim stratejisine bir süre ara vermek;
3. İpotek karşılığı borç ödemelerini yavaşlatmak ya da yeni fon bulmak.

Hangi yolu seçse de sonuçta mali şoku bir şekilde atlatacaktır; ancak gelişim stratejisine bir süre ara vermiş olacaktır.

Fırtınalardan olumsuz etkilenen diğer bir sektör de or-

man sektörüdür. Tüm Avrupa'da rüzgarın sökü� attığı milyonlarca ağaç, fırtınanın arkasından harap bir görüntü sergilemektedir. Bu alanda da en çok etkilenen ülke Fransa olmuştur. Her iki fırtınanın açığa çıkardığı kereste miktarı 125 milyon m³'tür.

Bu 3 yıllık ulusal üretime eşittir. Kıyaslama açısından örneğin 1990 fırtınalarının Almanya'da açığa çıkarttığı 100 milyon m³ kereste ancak 3 yılda temizlenebilmiştir. Orman sektörlerinin kayıpları Almanya için 800 milyon euro, Fransa için ise 3-4 milyar euro olarak tahmin edilmektedir. Bu arada kereste fiyatlarında herhangi bir düşme olmasını önlemek açısından her türlü önlem alınmak istenmişse de bu kaçınılmazdır. Örneğin meşe ağacı kerestesinin m³'ünün 800 FF'dan 30-35 FF'a düşeceği sanılmaktadır. Orman Ticaret Birliği meşe kerestesi için %20 ilâ 40, diğerleri için %30 ilâ 50 oranlarında tenzilat konusunda bir anlaşma yapmıştır.

Bu denli kayba yol açan iki fırtına nedeniyle bazı biyoloji uzmanları şu hususları tespit etmişlerdir:

- Geniş alanlarda sonradan oluşturulan ormanlar doğal olanlarına göre güçlü rüzgarlara dayanamamaktadır.
- İklim uymayan, kökü güçsüz ağaçların plantasyonları fırtınalardan daha çok zarar görmektedir.

- Yeni oluşturulmaları ve yapay nitelikte olmaları nedeniyle en fazla kayıp düşük biyolojik değerli ormanlarda meydana gelmiştir. Öte yandan çoktandır var olan Lorraine Ormanı, asırlar boyunca demir ve tuz sektörlerine gerekli odun buradan sağlandığı için biyolojik değerini kaybetmiş olması nedeniyle en kötü etkilenen orman olmuştur.

- Doğal yenilenme için olumlu şartları yaratabilmek üzere rüzgarın düşürdüğü ağaç ya da dalların ormanda çürümeye terkedilmesi gerekiyorsa da bu durum orman işletmecilerinin ekonomik talepleriyle ters düşmektedir.

- Fırtına sonrası ayakta kalabilen ağaçlar dıştan sağlam gibi dursa da kökleri zedelenmiş olabilir ve bunlar 2000 yazının kuraklığına asla dayanamazlar.

Fırtınalar; kamuya, yerel yönetimlere, özel kişi ya da kuruluşlara ait tarihî binalara da zarar vermiştir. Kamuya ait olanların zararı 80 milyon euro, diğerlerinin ise 125 ilâ 155 milyon euro olarak tahmin edilmektedir. Bunların tamir masrafları nasıl karşılanacak? Genellikle çoğu kiliseler yerel yönetimlere aittir ve sigortalıdır; ancak tazminata "eskime, aşınma" faktörü dahildir. Devlet, kayıtlı tarihi eserlere ait masrafların %40'ını, envantere girenlerin ise %15 ilâ 20'sini karşıladığı için bakiye

Tablo II- Avrupa'da Doğal Afet Konusundaki Devlet Sistemleri

Ülke Organizasyon	Temin Edilen Olaylar	İstisnalar	Temin Edilen Mal ve Mülk	Temin Edilen Zarar Zıyan	Fon
Belçika	Doğal bir sebebin anormal yoğunluğunun neden olduğu olaylar	Sig.Şti. tarafından tazmin edilen olaylar	Sivil rizikolar	Sadece doğrudan zarar	Devlet
Belçika (proje)	Deprem, sel, yer çökmesi	Fırtına	Sivil riskler Karayolları Taşıt Araçları	Doğrudan zarar ve İş Durması	Yangın poliçesi üzerinden %9 ekstra prim
Danimarka Stormflods-radet	Denizin kabarmasıyla meydana gelen seller	Fırtına, şiddetli yağmur, buzların erimesi	Yangına karşı sigortalanmış tüm mal ve mülk	Sadece doğrudan zarar	Yangın poliçesi başına yıllık 10 Kron vergi
Fransa (C.C.R.)	Doğal bir sebebin anormal yoğunluğunun neden olduğu olaylar	Fırtına	" "	Doğrudan zarar ve İş Durması	Yangın poliçesi üzerinden %12 vergi
İtalya (proje)	Deprem, sel, yer çökmesi, yanardağ püskürmesi, dalgalar (tidal waves)	Fırtına	Yangına karşı sigortalanmış her bir özel bina	-	Yangın priminin azami %50'si kadar ek prim
Norveç (Norsk Naturskade-Pool)	Deprem, sel, fırtına, çığ, yanardağ püskürmesi, dalgalar (tidal waves)	Don, kuraklık, yıldırım	Özel, sınai, tarım ya da ticari amaçlı binalar	Sadece doğrudan zararlar	Yangına karşı sigortalanmış bedelin %0.17'si
İspanya (Consortio de Compensation)	Deprem, sel, yanardağ püskürmesi, atipik kasırga	Anormal olmayan kar, dolu, rüzgâr, yağmur	" " "	" "	Yangın poliçesi sivil %0.09 sınai %0.25
İsviçre (19 kanton sigorta tekeli)	Fırtına, kar ağırlığı, dolu, sel, yer çökmesi, kaya düşmesi, çığ	Yanardağ püskürmesi, baraj kırılması, deprem	" " "	" "	Yangın ve doğal riskler için %0.355

masraflar yerel yönetimlerin bütçelerinden, yani vergi mükelleflerince karşılanacaktır. Sadece Paris'te mevcut 90 kiliseden 16'sı hasar görmüştür ve tamir masraflarının 8 ilâ 15 milyon euro arasında olacağı tahmin edilmektedir. Şato, malikâne, ev vb. sayısız özel arazi sahiplerinin durumu daha acıklıdır. Bu yapılar çoğunlukla sigortasızdır ve sahiplerinin gerekli tamir masraflarını karşılayabilmesi söz konusu değildir. Dahası, bu arazi sahiplerinin gelirlerinin büyük bir kısmını oluşturan ormanlar da ağır hasar görmüş durumdadır.

Fransa'da Sigorta: Hızlandırılmış Hasar Yönetimi

Bu fırtınalar büyük grupların mali dengelerini tehlikeye

düşürmeyecek, ancak fiyatlarındaki düşüşün kontrol altına alınmasını gerekli kılacaktır.

1999 kesinlikle altı kırmızı kalemle çizilmiş bir yıl olacaktır. Yükümlülükler karşılanacak, ancak maliyet yüksek olacaktır.

Herşeyden önce son birkaç yıl içinde saklama paylarını arttırmış ve bu hususu mali açıdan sağlam oldukları konusuna bir işaret olarak kullanmakta olan sigortacılar için durum böyledir. Onları, her iki fırtına da hasarların arttığı ve bir fiyat savaşının yaşandığı bir sırada meydana geldiği için reasürörler takip etmektedir. Yegâne olumlu durum, 2000 yılı için geç kalınmış olması nedeniyle 2001 yılında fiyatların artırılması gereğinin sigorta endüstrisinde artık kabul

görmüş olmasıdır. 5 milyar euro olarak tahmin edilen sigortalı hasarın %50'sinin reasürörlerce ödeneceği sanılmaktadır.

Hükümet 69 il için doğal afet durumu ilân etmiştir; ancak bu halk arasında sigortanın nasıl işleyeceği konusunda karışıklığa neden olmuştur: Bir taraftan, 25.6.1990 tarihinde yürürlüğe giren Yasa gereği, rüzgar dolayısıyla bu fırtınaların meydana getirdiği zarar ve zıyan (düşen bacalar, uçan kiremitler vs. gibi) yangın ve ek riskler teminatı kapsamında ya motorlu araç veya ev ya da işyeri sigorta poliçeleri tarafından tazmin edilirken, diğer taraftan, sel, yer çökmesi veya çamur akmasından kaynaklanan zarar, zıyan yani doğal afetlerin neden olduğu zararlar

Caisse Centrale de Reassurance (CCR) tarafından tazmin edilmektedir. Bu olayda Lothar ve Martin fırtınaları için CCR'ın sadece bu tanımlama yani doğal afet kapsamına giren zararları karşılayacağı açıktır.

1999 Kasım ayında Fransa'nın güneyini etkilemiş bulunan sel afetinin arkasından bu fırtınaların Aralık ayında meydana gelmesiyle Fransız Hükümetinin CCR'ın yükümlülüklerini karşılamasına katkıda bulunması büyük bir olasılıktır.

Hasar maliyetleriyle ilgili olarak gerçeğe yakın bir tahmin yapabilmek için henüz erken olmakla birlikte, ekipler oluşturan sigortacılar hasarlı alanlardaki çalışmalarına ve ekspertiz gerekmeyen yerler için ödemelerine başlamışlardır.

Fırtınalar nedeniyle Fransa'da tazminat talebinde bulunanların sayısı şimdiden 1.5 milyondur. Şirketler bu nedenle hasar raporlarının akışıyla başedebilmek için son derece organize olmak zorunda kalmışlar, olayı takip eden ilk birkaç gün iş hacmini yaymak üzere hasar ihbar süresini 31 Ocak'a kaydırarak sigortalıların hasar ihbarlarını faks ya da telefonla yapmalarına izin vermek gibi sıradışı uygulamalara yer vermişlerdir.

Son olarak, sigortacıların çoğu hem tazmin prosedürünü hızlandırmak hem de hasar tespiti yapacak elemanlarını en ciddi olaylar için el altında tutmak üzere her olay itiba-

riyle hasar maliyeti belirli bir miktarı (10.000 ilâ 40.000 FF gibi) aşmayan durumlarda sigortalılarının tamir işlerine başlamalarına izin vermişlerdir.

Bundan sonra meydana gelecek olağandışı hava değişiklikleri konusunda neler yapılabilir?

Son fırtınalar Avrupa'da birçok kuruluşun mali durumlarında olumsuzluk meydana gelebileceğini ortaya koymuştur. Daha sık meydana gelen diğer hava değişiklikleri de şirketleri olumsuz etkilemektedir. Örneğin, mevsim normallerinin dışında serin geçen bir yaz meşrubat distribütörünün, anormal ılık geçen bir kış da gaz distribütörünün gelirlerini olumsuz etkileyebilmektedir.

Bu türden olaylarla başedebilmede kuruluşlara yardımcı olmak için sigortacılar, reasürörler ve enerji şirketleri çeşitli Hava Değişiminden kaynaklanan Risk Yönetim (Weather Risk Management "WRM") ürünleri geliştirmişlerdir. Örneğin SCOR Grubundan **Commercial Risk Reinsurance**'a ait **Commercial Risk Capital Markets** şimdilerde çok faal bir şekilde WRM ürünleri pazarlamaktadır.

WRM Ürünleri Nelerdir?

Temelde bunlar, müşterilerinin hava ile ilgili risklerinin transferini, azaltılmasını ya da

değiştirilmesini sağlayan sözleşmelerdir. Hernekadar gelecek için olağandışı bir gündeki kötü hava olayına karşı teminat vermek büyük bir kumar gibi görünse de, bilimsel kurumların "**El Nino**", "**La Nina**" gibi küresel olayları daha iyi tanımlayabilmeleri sayesinde mevsimsel dalgalanmalar artık çok daha kolay tahmin edilebilmektedir.

Bilinen hava değişimi sözleşmeleri, (çok sıcak ya da çok soğuk olması gibi) mevsimsel ısı riski ya da çok seneli ısı riskini, (belli bir ölçümün altındaki ya da üstündeki yağmur veya kar, yağmurlu ya da yağmursuz uzun süren günler gibi) atmosferik yoğunluk sonucu meydana gelen riskleri veya bunların bileşimini kapsayabilirler.

WRM ürünleri, bir formül baz alınmak suretiyle olayı çözümlen bir endeksi esas alan sözleşmelerdir. Örneğin böyle bir sözleşme ile, belli bir meteoroloji merkezinde belirli bir süredeki ortalama ısının önceden belirlenmiş bir ölçümü geçmesi halinde, o sözleşme sahibine, dönemsel azami bir limite tabi olmak şartıyla, derece başına 100.000 \$ ödenebilmektedir.

WRM Ürünlerini Geleneksel Sigorta Ürünlerinden Ayıran Özellik Nedir ?

Ödeme endekisle belirlendiği için alıcının ne gerçek bir hasara uğraması, ne de sigor-

talanaabilir bir menfaatinin olması gerekmez; dolayısıyla hiçbir tazminat talebi söz konusu değildir.

Alıcı, temel risk olarak meteoroloji merkezinin endeks performansı ile gerçek riski arasında bir riski esas alır (WRM sözleşmelerinin çoğu havaalanlarındaki ve çoğunlukla büyük şehirlerdeki devlet hava istasyonlarındaki bilgileri esas alır; örneğin yerel bir havaalanındaki bilgiler aynı şehirdeki bir kuruluşun kendi olanaklarıyla temin ettiği bilgilerden farklı olabilir).

WRM ürünleri, daha çok bir hisse senedi ya da bir tahvilin vadesinden önce alınıp satılması gibi, tali bir piyasada sözleşme süresince işlem görülebilirler. (Ekonomik özü aynı kalmak şartıyla) müşterinin tercihine bağlı olarak endeks bazlı sigorta ya da modellenmiş bir sözleşme olarak tevsik edilebilirler.

WRM Piyasası ne büyüklüktedir?

Bu piyasa 1997 yazında ABD'de başlamış ve o tarihten itibaren (toplu risk transferi sayesinde) milyarlarca dolarlık global bir piyasa haline gelmiştir. Fiyatların serbest bırakılmasını takiben hava değişiklikleri riskinin şirketlerin gelirleri üzerinde yarattığı olumsuz etkiyi telafi etmek üzere elektrik kurumlarının gereksinimlerinin doğal bir sonucu olarak başlamıştır. Ancak şirketler (ve hükümetler) elektrik hizmetleri piyasasının ötesinde de bu risklerle karşılaşmışlardır. Değişik tahminlere göre ekonominin %70'i hava değişikliklerinden olumsuz etkilenmektedir. Bu piyasanın gelişimine devam etmesi için aslolan endeks hesaplarının bağımsızlığı ve entegrasyonudur. ABD Ulusal Hava Hizmetleri (US National Weather

Service) ABD'de bu piyasanın süratle büyümesini teşvik eden saygın ve tarafsız bir bilgi merkezidir.

SCOR Grubuna ait CRCM (Commercial Risk Capital Market) 1999 Mayıs ayında bir modelleme uzmanı, bir NASA iklim uzmanı ve geleneksel olmayan risklerin modellenmesi ve fiyatlandırılması konusunda deneyimli bir aktüerden oluşan bir ekip oluşturmuş ve ilk olarak 1999 Eylül ayında ABD'de WRM ürünleri sunmaya başlamıştır. Aynı ürünleri 2000 yılında Avrupa ve Asya'da pazarlamayı planlamaktadır. CRCM, modellenmiş ya da endekse bazedilmiş sigorta teklifleri de dahil olmak üzere her bir müşterinin özel gereksinimlerini karşılayabilen ürünler üretebilmektedir.

**(Ocak 2000
SCOR ITEMS'dan
derlenmiştir.)**