

**Tarih: Temmuz 2020**

Millî Reasürans T.A.Ş.  
adına sahibi

**F. Utku ÖZDEMİR**

İnceleme Kurulu  
ÜYE

**Özlem CİVAN**  
ÜYE

**Kaan ACUN**  
ÜYE

**Muhittin KARAMAN**  
ÜYE

**Gökhan AKTAŞ**  
ÜYE

**Selçuk ÜNAL**

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü  
**Güneş KARAKOYUNLU**

Basım Yayın Koordinatörü  
**Yasemin TAHMAZ**

Dizgi Sorumlusu  
**Yasemin TAHMAZ**

Kapak Dizaynı  
**Umut SİLE**

Baskı  
**CEYMA MATBAASI**  
Matbaacılar Sitesi  
Yüzyıl Mah. 4. Cad. No. 123  
Bağcılar - İstanbul

Yönetim Yeri:  
Merkez  
**Maçka Cad. 35**  
**34367 Şişli / İstanbul**

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

Yayın Türü: Yerel süreli yayın

3 ayda bir yayımlanır.

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

## İÇİNDEKİLER

Reasürans Sözleşmesi Hukuku İlkeleri.....	4
Deniz Sigortacılığının Dünü ve Bugünü.....	17
Güneydoğu Asya Piyasalarında 2020 Nisan Yenilemeleri.....	21
Hindistan Sigorta Piyasası 2020 Nisan Yenilemesi.....	23
Covid-19.....	25
Katastrofik Risklere İlişkin Haberler, Modelleme ve Araştırmalar.....	30

**Değerli Okurumuz,**

*Reasürör dergisini gönderebilmemiz amacıyla tarafımıza iletilen kişisel verilerinizin, bu kapsam ile sınırlı olmak üzere işlenebileceğini, saklanabileceğini ve paylaşılabilirliğini, konuyla ilgili Aydınlatma Beyanına;*

**<http://www.millire.com/KisiselVerilerinKorunmasi.html>**

*linkinden ulaşabileceğinizi bilgilerinize sunar, onay vermemeniz durumunda tarafımıza bilgi vermenizi rica ederiz.*

## **Reasürör Gözüyle**

*Reasürans uluslararası bir faaliyet olmakla birlikte, reasürans hukuku ulusal kurallara tabidir. Sözleşmenin kurulması, geçerliliği, yorumlanması, içerdiği örtülü hükümler gibi hususlar hakkında ilgili sözleşmeye uygulanması gereken ulusal hukukun kuralları belirleyicidir. Reasüransa ilişkin örf ve adet kuralları ile teamüllerin reasürans sözleşmesine uygulanıp uygulanmayacağı ve eğer uygulanacaksa bunun hangi ölçüde olacağı ulusal hukuk kuralları çerçevesinde saptanmaktadır. Dergimizin bu sayısında Prof. Dr. Samim Ünan, Züriç, Frankfurt ve Viyana Üniversitelerinin 2016 yılında ortaklaşa kurdukları özel bir “Proje Grubu” tarafından kaleme alınmış olan Reasürans Sözleşmesi Hukuku İlkeleri (Principles of Reinsurance Contract Law-PRICL) adlı çalışmada yer alan bazı önemli unsurlara dikkat çekerken, bu kapsamda Türkiye için geçerli olduğu düşünülen yorum ve örnekleri de okuyucularla paylaşmaktadır.*

*Dergimizde yer alan bir diğer çalışma ise Türk P&I Sigorta A.Ş. Genel Müdürü Sayın Ufuk Teker’in denizcilerin en önemli güvencelerinden biri olan ve sorumluluk sigortalarını konu alan P&I teminatının dünya ve ülkemizdeki gelişimi ve mevcut durumuyla ilgili önemli bilgilere yer verdiği makalesidir. Sayın Teker makalesinde 2014 yılında kurulmuş olan Türk P&I Sigorta A.Ş. ’nin yapısı, faaliyetleri ve amaçlarına da değinmektedir.*

*Temmuz sayımızda Sayın Gökhan Aktaş tarafından Hindistan Sigorta Piyasasında ve Şirketimizin Singapur Şubesi tarafından Güneydoğu Asya Piyasalarında 2020 yılı Nisan ayı reasürans yenilemelerinde yaşanan gelişmeler ve öne çıkan piyasa eğilimlerinin değerlendirildiği çalışmalara da yer verilmektedir.*

*Yabancı Basından Seçmeler bölümünde ise, Alwen Hugh Johnson’ın 2020 yılı Mayıs Ayı raporunda yer alan Covid-19 ile ilgili global piyasalarda gözlenen gelişmeler ile katastrofik riskler ve modelleme/araştırma konularındaki haberlerin çevirileri yer almaktadır.*

## Reasürans Sözleşmesi Hukuku İlkeleri-RSHİ

*Aşağıdaki çalışmada Reasürans Sözleşmesi Hukuku İlkeleri (PRICL) hakkında yaptığımız açıklamalar Prof. Helmut HEISS, Prof. Martin SCHAUER ve Prof. Manfred WANDT'ın editörlüğünü yaptığı "Principles of Reinsurance Contract Law (PRICL) 2019" isimli eserden alınmış ve bunlara Türkiye için geçerli olduğunu düşündüğümüz bazı yorum ve örnekler eklenmiştir.*

### I. Genel Olarak PRICL <sup>1</sup>

Reasürans Sözleşmesi Hukuku İlkeleri (Principles of Reinsurance Contract Law-PRICL) Zürih, Frankfurt ve Viyana Üniversitelerinin ortaklaşa 2016 yılında kurdukları bir "Proje Grubu" tarafından meydana getirilmiştir. Proje Grubu içinde Redaksiyon Komitesi, Danışman Grupları ve Özel Danışmanlar görev yapmışlardır. PRICL metni ve bu metne ilişkin yorumlar Redaksiyon Komitesi tarafından şekillendirilmiştir. Danışman Gruplar ise sigortacıların, reasürörlerin ve reasürans brokerlerinin temsilcilerinden oluşmuştur.

Proje Grubu'nun çalışması na "Özel Hukukun Birleştirilmesi Uluslararası Enstitüsü" (International Institute for the Unification of Private Law

UNIDROIT) çok önemli katkıları sağlamıştır.

Projenin amacı "reasürans piyasalarına reasürans sözleşmesi hukukuna ilişkin yeknesak kurallar sunmak" şeklinde tanımlanmaktadır.

Reasürans işi uluslararası bir iş olmakla birlikte reasürans hukuku ulusal kurallara tabidir. Sözleşmenin kurulması, geçerliği, yorumlanması, içerdiği örtülü hükümler gibi hususlar hakkında bu sözleşmeye uygulanması gereken ulusal hukukun kuralları belirleyicidir. Reasüransa ilişkin örf ve âdet kuralları ile teamüllerin reasürans sözleşmesine uygulanıp uygulanmayacağı ve eğer uygulanacaklarsa bunun hangi ölçüde söz konusu olacağı reasüransı yöneten ulusal hukuk kuralları çerçevesinde saptanacaktır.

Bir örnekle açıklamaya çalışırsak: (Aşağıda ele alacağımız) FTS (Follow the Settlements) klozu (reasürörün sedan şirketin hasarla ilgili işlemleriyle bağlı olacağını öngören kloz)

olmaksızın yapılan bir reasürans anlaşmasında reasürörün böyle bir kloz sözleşmede yer alması dahi sedan şirketin hasara ilişkin işlemleriyle bağlı olma yükümlülüğü mevcut olacak mıdır?

- Bazı Alman hukukçular, var olduğu öne sürülen uluslararası bir teamül uyarınca böyle bir yükümlülüğün bulunduğunu,
- Bazı Amerikan mahkemeleleri ise bunun bir örtülü hüküm (implied term) olduğunu,
- İngiliz mahkemeleri ise sözleşmede açık düzenleme yoksa böyle bir yükümlülüğün mevcut olmayacağını kabul etmektedirler.

Diğer taraftan, bu yükümlülüğün var olacağını benimseyen hukuk çevreleri, bunun içeriği konusunda farklı çözümler öngörebilmektedir. Bazı çevreler PRICL'de reasürörün sedan şirketin hasara ilişkin işlemleriyle bağlı olacağını öngören FTS ve reasürörün sedan şirketin kaderine iştirak

<sup>1</sup> "Genel olarak PRICL" başlığı altındaki açıklamalarımız Prof. Helmut HEISS'in kaleme almış olduğu Principles of Reinsurance Contract Law (PRICL), 2019'da s. 1-7 arasındaki "Introduction" bölümünden aktarılmıştır.

edeceğini öngören FTF (Follow the Fortunes) klozları arasında fark gözetmemektedirler.

Ulusal hukuklar reasürans ilişkisine uygulanacak hükümler konusunda da farklı yaklaşımlar benimsemişlerdir. Mesela İngiltere’de hem sigorta sözleşmesi hem de reasürans ilişkisi sigorta sözleşmesini düzenleyen hükümlere (1906 tarihli Marine Insurance Act ve 2015 tarihli yeni Sigorta Kanunu) tabi sayılmaktadır. Türkiye’de de durumun İngiltere’ye benzediğini belirtmek gerekir (Bizde reasürans, bir sigorta işlemi sayıldığı ve farklı hükümlere tabi olacağı yasa da öngörülmuş olmadığı için Türk Ticaret Kanunu’nun (TTK) sigorta sözleşmesini düzenleyen hükümleri reasüransa da uygulanacaktır. Ancak reasüransın TTK’nın emredici hükümlerine tabi olup olmadığı tartışmaya açık bulunmaktadır. Mevcut düzenleme karşısında emredici hükümlerin de uygulanması gerektiği hakkında bkz. Samim ÜNAN, Türk Ticaret Kanunu Şerhi Cilt I, TTK 1403, II.1.3, s.47-48). Buna karşılık, “medenî hukuk ülkeleri” (civil law countries) olarak isimlendirilen ülkelerin önde gelenlerini içinde barındıran Kara Avrupası hukuk çevrelerinde ise çoğunlukla reasürans anlaşmasının sigorta sözleşmesini düzenleyen ulusal hükümlerin uygulama alanı dışında kalacağı açıkça hükme bağlanmaktadır (Bizde 2011 tarihli TTK

yasalaşırken reasüransın TTK hükümlerine tabi olmayacağı yolunda açık hükme ihtiyaç olduğuna ilişkin bütün uyarılara kulak tıkanmış ve bu gibi bir hükme yer verilmekten özellikle kaçınılmıştır. Bunun hata olduğu kanısındayız). Ayrıca belirtmek gerekir ki “case law ülkeleri” olarak bilinen İngiliz-Amerikan hukuk çevrelerinde reasüransa ilişkin yargı kararları bir ülkeden diğerine farklılık gösterebilmektedir. Mesela FTS klozlarının yorumlanması bakımından New York mahkemeleri ile İngiltere mahkemeleri arasında önemli farklar vardır. (Medeni hukuk ülkelerinde ise bu konudaki yargı kararları yok denecek kadar azdır).

Yukarıda altını çizdiğimiz hususlardan da anlaşılacağı gibi, reasürans anlaşmaları ulusal hukuka tabi bulduklarında, aynı sözleşme metni değişik ulusal hukuk çevrelerinde farklı şekilde yorumlanabilecektir. Mesela, aynı FTS klozu aynı şekilde anlaşılıp uygulanmayabilecektir. Bu durum reasürörün sözleşmelerini sedan şirketin ülkesindeki hukuka uygun hale getirmesi gerektiğini ortaya çıkaracaktır. Ancak uygulamada bu uygunlaştırma kısmen mümkün olabilmektedir. Bu da reasürörlerin somut durumda ulusal hukuktan kaynaklanan farklarla karşılaşmasına yol açabilecektir.

Bunun tersi de geçerlidir: Reasürans sözleşmesi sedan şirketin ulusal hukukuna tabi

kılınmış olsa dahi sedan şirket de hukuksal kesinlikten emin olamayacaktır. Çünkü somut bir uyuşmazlıkta, mahkemelerin veya hakemlerin ne yönde karar verecekleri özellikle daha önce benzer uyuşmazlıklara ilişkin ulusal hukuk içtihatları mevcut değilse, doğru tahmin edilemeyecektir. Bu durum tarafların sözleşme sırasındaki karşılıklı tutumlarına da yansıtacak ve bu da (özellikle ortalama ve her yöne çekilebilecek hükümlere yer verilmesi sonucunda) geleceğe ilişkin belirsizliği daha da artırabilecektir.

Reasürans alanında mahkemelerin ve hakemlerin yabancı ulusal hukuk kurallarına yollamada bulunarak karar vermeleri de güvenilir bir çözüm oluşturmamaktadır. Çünkü yabancı yargı kararlarının bağlayıcılığı yoktur.

Bu sebeplerle mahkemeler ve hakemler, reasüransa her yerde aynı şekilde uygulanacak ayrıntılı kurallar (ve herkes için bağlayıcı bir terminoloji) mevcut olmadığından kendi yorum yöntemlerini oluşturmak zorunda bırakılmaktadırlar. Reasüransa uygulanacak yeknesak kuralların bulunmayışı PRICL Proje Grubu’nun “itici gücü” olmuş ve bu alandaki boşluğun doldurulması ve böylece hukuksal belirsizliğin önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Söz konusu amacın gerçekleştirilmesi için benimsenen araç “bağlayıcı olmayan” bir kurallar bütünü oluşturulması olmuştur (“soft

law”). Uygulamada ne anlama geldiği pek belli olmayan “soft law” deyimi PRICL bakımından şunu ifade etmektedir: PRICL iç hukuka alınması (iç hukuk kuralı haline getirilmesi) gereken ulusal, uluslararası veya uluslararası bir kurallar bütünü değildir. PRICL ancak taraflar PRICL’yi “aralarındaki sözleşmeye uygulanacak hukuk” olarak seçmişlerse uygulama alanı bulacaktır. Böyle bir seçimin söz konusu olmadığı durumlarda PRICL devre dışı kalacaktır. Şu halde gelecekte PRICL’nin reasürans anlaşmaları alanında yaygınlaşması piyasanın tercihine kalmaktadır.

Bununla birlikte, taraflar aralarındaki reasürans anlaşmasının PRICL’ye tabi olacağını açıkça kararlaştırmış olmasalar dahi PRICL hükümlerinin mahkemeler ve hakemler tarafından yine de uygulanması söz konusu olabilecektir. Şöyle ki:

- PICC (Principles of International Commercial Contracts), MTSUI, International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT) tarafından belirlenen Milletlerarası Ticari Sözleşmelere İlişkin İlkelerdir.
- PRICL 1.1.2 gereğince “PRICL’nin düzenlemediği hususlar 2016 tarihli Milletlerarası Ticari Sözleşmelere İlişkin UNIDROIT İlkeleri’ne (“MTSUI”) tabidir”.
- PICC’nin Başlangıç bölümü uyarınca PICC hükümleri

- Tarafların “yaptıkları sözleşmeye hukukun genel ilkelerinin veya lex mercatoria veya benzerlerinin uygulanmasını” öngördükleri hallerde veya
- Taraflarca bir hukuk seçimi yapılmış olmayan durumlarda dikkate alınabileceği gibi
- Uluslararası yeknesak hukuk metinlerini yorumlamak veya tamamlamak için de kullanılabilir.

PICC hükümleri de aslında reasürans sözleşmelerine uygun düşen, bunlara uygulanabilecek genel nitelikli bazı ilkeleri içermektedir. Ancak PICC özel sözleşme türleri hakkında düzenleme getirmektedir. Bu sebeple reasürans sözleşmesi taraflarının PICC ile yetinmeleri gereksinimlerinin karşılanması açısından yeterli olmayacaktır. Buna karşılık tarafların PRICL’yi seçmeleri, hem reasüransa özgü kuralların hem de (PRICL 1.1.2 maddesi uyarınca) sözleşme hukukuna ilişkin genel nitelikli kuralların (PICC’deki kuralların) sözleşmelerine uygulanmasını sağlayacaktır.

2019 yılında yayımlandığı şekliyle PRICL projenin tamamlanmış olduğu anlamına gelmemektedir. Özellikle şu hususlar hakkında ayrıca çalışma yapılması gerekmektedir: Aynı içerikte teminat (back to back cover), sözleşme dışı sorumluluk, reasürans süresi ve zamanaşımı. Şu anki

şekliyle PRICL esas olarak;

- Genel nitelikli bazı hususları (PRICL’nin uygulanması, maddi uygulama alanı, PRICL dışı boşluklar, PRICL’nin devre dışı kalması veya PRICL hükümlerinin değiştirilmesi, örf ve adet hukuku ve teamüller, emredici hükümler, yorum ve PRICL içindeki boşluklar, tanımlar)
- Tarafların yükümlülüklerini (en üst düzeyde dürüst davranma, sırların saklı tutulması gibi genel bazı yükümlülükler; sedan şirketin sözleşme öncesi bildirim yükümlülüğü; prim ödeme, sözleşmenin belgelendirilmesi gibi sözleşme sırasındaki bazı yükümlülükler; hasar sürecine ilişkin yükümlülükler)
- Hukuksal imkânları (Sözleşmeye aykırılık veya sözleşme öncesi bildirim yükümlülüğüne aykırılık hallerinde başvurulabilecek)
- Zararların (hasarların) özgülmesini (allocation)
- Zararların birleştirilmesini (aggregation) düzenlemektedir.

Aşağıda uygulamada özellikle önemli olduğunu düşündüğümüz konular arasındaki “Follow the Settlements” ve “Follow the Fortunes” klotlarını ve hasarların özgülmesine ilişkin PRICL düzenlemesini ayrıntılı olarak ele alacağız.

## II. “Follow the Settlements” (FTS) ve “Follow the Fortunes” (FTF)<sup>2</sup>

**PRICL m. 2.4.3** (“Follow the Settlements” ve “Follow the Fortunes” Reasürörün sedan şirketin hasarla ilgili işlemleriyle ilgili olması ve sedan şirketin kaderine iştiraki)

Bir hasar, reasürans sözleşmesi kapsamında olduğu ölçüde, reasürör:

a. Hasarın ilk basamaktaki sigorta sözleşmesi teminatına dahil olduğunun öne sürülebileceği hallerde, sedan şirketin bu hasarla ilgili işlemleriyle ilgili olur;

b. Sedan şirketin o hasarla ilgili kaderine iştirak eder.

“Follow the Settlements” (FTS) ve “Follow the Fortunes” (FTF) uygulamada çoğu zaman özdeşleştirilen klotlardır.

PRICL, bunları ayrı kavramlar olarak düzenlemiştir. FTS reasürörün, hasar taleplerini, sedan şirketin bunları sonuçlandırdığı şekliyle kabul edeceği anlamına gelmektedir. FTF ise reasürörün, sedan şirketin denetimi dışındaki gelişmelerle ilgili olacağını görmektedir.

<sup>2</sup> “Follow the Settlements (FTS) ve Follow the Fortunes” başlığı altındaki açıklamalarımız Prof. Jeffrey STEMPEL’in rapörtörlüğünü yaptığı *Principles of Reinsurance Contract Law (PRICL)*, 2019’da s. 58 ilâ 61 arasındaki “PRICL Article 2.4.3”e ilişkin bölümden aktarılmıştır.

## 1- FTS (Follow the Settlements)

PRICL reasürörün sedan şirketin hasara ilişkin işlemleriyle ilgili olması için (birlikte gerçekleşmesi gereken) iki şartta yer vermiştir:

- Sedan şirketin sonuçlandığı hasarın, reasüransın ilgili bulunduğu sigorta sözleşmesinin teminat kapsamına dahil olduğu “savunulabilir” (ileri sürülebilir) olmalıdır.

- Bu şekilde sonuçlandırılmış bulunan hasar, hukuken reasürans sözleşmesinin kapsamında bulunmalıdır.

Sedan şirketin sonlandırdığı hasarın sigorta sözleşmesinin teminat kapsamına dahil olduğunun “savunulabilir (ileri sürülebilir)” olmasından maksat sedan şirketin işleminin danışıklı, hileli, aldatıcı, ağır kusurlu veya pervasızca olmaması, açıkça teminat dışında kalması veya üzerinde anlaşılan limitleri aşmamasıdır.

Hasarın sedan şirket tarafından makul sayılmayacak bir şekilde sonuçlandırılıp sonuçlandırılmadığı araştırılırken, sedan şirketin hasarı sonuçlandırmaması halinde karşı karşıya kalacağı riskler hesaba katılmalıdır. Bu riskler arasında sedan şirketin aleyhine kötü niyetle açılacak davalar, kamu otoritesi tarafından soruşturma açılması ve ceza uygulanması, aleyhe açılan davanın en olumsuz şekilde karara bağlanması ve yargılama sebebiyle

yapılacak masraflar da sayılabilir. Bu gibi hususlar dikkate alınarak yapılan değerlendirmede sedan şirket tarafından gerçekleştirilen ödemenin makul ve doğru bir adım oluşturduğu belirlenmekte ise ilk koşul yerine gelmiş demektir.

İkinci koşul, sonuçlandırılan hasarın reasürans sözleşmesi uyarınca reasürans teminatına dahil bulunmasıdır. Reasürans sözleşmesinin çizdiği sınırlar dışında kalan bir hasar için reasürörün sedan şirketin hasara ilişkin işlemi ile ilgili olması söz konusu değildir.

## Örnekler:

- Amerikalı sigortacı (sedan şirket), sigorta ettiren otomobil üreticisi firmaya sorumluluk teminatı vermiştir. Bölüşmeli reasürans anlaşmasında cezalandırıcı tazminatlar (punitive damages) açıkça kapsam dışında bırakılmıştır. Sigorta ettirenin ürettiği araçlardan birinin benzin deposu patlamış ve araçtaki kişinin yanarak hayatını kaybetmesine sebep olmuştur. Konu yargıya aktarılmıştır. Mahkeme otomobil üreticisi firmayı 1 milyon ABD Doları zarar karşılığı ve 100 milyon ABD Doları da (araçların deposundaki bozukluğu bilmesine rağmen aracı uyarısız piyasaya sürmeye devam etmesi yüzünden) cezalandırıcı tazminat ödemeye mahkûm etmiştir. Sedan

şirket, hayatını kaybetmiş olan sürücünün mirasçıları ile 10 milyon ABD Doları üzerinden sulh anlaşması imzalamıştır. Reasürör, bu sulh anlaşmasınının 1 milyon ABD Doları'nı geçen kısmı cezalandırıcı tazminata ilişkin olduğundan sedan şirketin işlemiyle bağlı olmayacaktır.

- Sedan şirket bir Amerikan şirketine sorumluluk teminatı vermiştir. Hasar fazlası reasürans anlaşması, reasürörün 5 milyon ABD Doları'nı aşan hasarlar için teminat sağlayacağını öngörmektedir. Sedan şirket, cezalandırıcı tazminata hükmedilmesinden çekinerek 2 milyon ABD Doları tutarında bir rakam üzerinden sulh olmayı tercih etmiştir. Bu örnekte sulh olunan tutar teminat limitinin altında kalmaktadır. Bu yönden reasürörün sedan şirketi takip etmesi gerekmemektedir. Bununla birlikte, sulh anlaşması yapılmasaydı ortaya çıkabilecek fatura (cezalandırıcı tazminatların sigorta ve reasürans sözleşmeleri dışında bırakılmamış oldukları varsayımında) gerçekçi bir tahminle 7 milyon ABD Doları'ndan aşağı olmayacak idiyse, kanımızca sedan şirketin (reasürörün de çıkarına olan) makul bir sulh yapmış olduğu ve bu bakımdan reasürans teminatından yararlanması gerektiği düşünülebilecektir.

Sedan şirketin işlemi, daha yüksek tutardaki zararı önlemek için göze alınan makul bir gider (fedakârlık) sayılarak reasürörün bundan sorumlu tutulması uygun görülebilir düşüncesindeyiz. İngiliz ve Amerikan yaklaşımının ise daha katı ve reasürörün sorumsuzluğu yönünde olacağı beklenmelidir).

- Sedan şirket, bir restoran/bar işleticisinin sorumluluk sigortasını yapmıştır. Restoran/barda aşırı içki tüketmesine kurallara aykırı şekilde izin verilen bir kişi bardan ayrıldıktan sonra yaptığı kazada (motosikletlilere ve yayalara çarpmak için) aracıyla yoldan çıkarak hayatını kaybetmiştir. Alkol sorumluluğu sigorta sözleşmesinde istisna edilmiştir. Buna rağmen sedan şirket 500.000 Dolarlık bir sulh anlaşması imzalamıştır. Bu sulh anlaşması makul bir adım oluşturmadığı için sedan şirket ile bölüşmeli reasürans sözleşmesi yapmış bulunan reasürör onu takip etmek zorunda olmayacaktır.
- Sedan şirket, büyük bir ilaç üreticisi firmaya sorumluluk teminatı sağlamıştır. Hasar fazlası reasürans sözleşmesinde teminat limiti 25 milyon ABD Doları'dır. Sigorta ettiren ilaç üreticisi firmanın piyasaya çıkardığı yeni ilaç çok tutulmuş ve doktorlar tarafından hasta

reçetelerine geniş ölçüde yazılmıştır. Bir süre sonra ilacın yan etkileri olduğu anlaşılmış ve sigorta ettiren aleyhine dava açılmıştır. Sedan şirket 50 milyon ABD Doları bedelli bir sulh anlaşması yapmıştır. Bu sulh "makul" sayılsa dahi reasürans sözleşmesindeki 25 milyon ABD Dolarlık limitin üzerinde olduğundan, reasürör yalnızca 25 milyon ABD Doları için sorumlu tutulabilecektir.

## 2- FTF (Follow the Fortunes)

Reasürörün "sedan şirketin kaderini takip etmesi" olarak tanımlanan FTF klozu, mahkemelerce sedan şirket aleyhine karar verilmesi de dahil olmak üzere, sedan şirketin denetimi dışında kalan gelişmeleri kapsamaktadır.

Sedan şirket, aleyhine açılan davada verilecek karara, uyuşmazlığa taraf olması dolayısıyla bir ölçüde etki edebilir-sede, sonuçta yargıç(lar) veya hakem(ler) tarafından verilecek hüküm onun denetim alanı dışında kalmaktadır.

FTF, kural olarak sedan şirketin savunma stratejisi reasürör tarafından onaylanmış olmasa da uygulama alanı bulur. Ancak aleyhindeki davada yararlanabileceği kesin savunmalar mevcut olmasına rağmen, sedan şirketin bunları ileri sürmemesi halinde, davada verilen kararın onun denetimi



dışında gerçekleşmiş sayılması mümkün değildir ve bu halde FTF uygulanmaz. Sedan şirketin davayı kabul etmesi ve davanın bu sebeple aleyhine sonuçlanması durumunda da FTF devre dışı kalır.

Bununla birlikte, davanın kabulü FTF değil FTS kuralı çerçevesinde değerlendirilmelidir.

Sedan şirketin, gıyabında (yokluğunda) karar verilmesine yol açmış olması da FTF dışında kalması gereken bir haldir.

FTF döviz kurlarının oynak seyir izlediği hallerde de uygulanır. Sedan şirketin sigorta sözleşmesi uyarınca ödeyeceği tutarın değeri döviz kurundaki oynama sebebiyle artmışsa, reasürör buna katlanmakla yükümlü olacaktır. Reasürörün ödemesi gereken para, döviz kurlarındaki değişiklik sebebiyle sedan şirketin katlanması gereken ek masrafları da karşılamalıdır.

Ulusal hukuktaki değişikliğin sigorta sözleşmesi üzerinde sedan şirket bakımından yarattığı olumsuz etki de FTF ilkesinin uygulama alanı içindedir. Mesela sedan şirket, kamu otoritesi tarafından sigorta genel şartlarında sigorta ettiren ve sigortalılar lehine mevcut sigorta sözleşmelerine hemen uygulanması lazım gelen değişiklikler yapılması sebebiyle daha ağır bir sorumluluk altına girmişse, reasürör bu değişiklikler doğrultusunda reasürans teminatı sağlamakla yükümlü

olacaktır. Ancak reasürans sözleşmesinin değişen hali açıkça reasürans teminatı dışında bırakmış olması bundan hariçtir. FTF kuralının reasürans teminatını, reasürans sözleşmesinde açıkça çizilmiş olan sınırlara kıyasla genişletme gibi bir işlevi yoktur.

FTF, sedan şirketin denetimi altında olmayan halleri konu aldığından, bu kloz bağlamında sedan şirketin makul ve tedbirli davranmış olup olmadığı değerlendirilmeyecektir.

### Örnekler:<sup>3</sup>

- Sedan şirket, reasürör R'nin claims control clause uyarınca aldığı hasarın teminat dışında olduğu ve ödenmesi gerektiği kararı doğrultusunda hasarı reddetmiştir. Sigorta ettiren sedan şirket aleyhine önce icra takibi yapar ve itiraz üzerine de icra inkâr tazminatı istemini de içeren bir dava açar ve bu davada reasürörün yapılmasını istediği bütün savunmalar yapılır. Buna rağmen mahkeme sedan şirketi hem tümüyle hasarı hem de icra inkâr tazminatını ödemeye mahkum eder. Bu karar kesinleşir. Reasürör R burada icra inkâr tazminatını da karşılamakla yükümlü olacaktır.
- Sedan şirket, reasürörün claims control clause çerçe-

vesindeki talimatı doğrultusunda dövizli poliçede hasarı ödemeyi reddeder. Sigorta ettirenin açtığı dava, reasürörün uygun gördüğü tüm savunmalar yapılmasına rağmen ilk derece mahkemesinde sedan şirket aleyhine sonuçlanır ve sedan şirket kararın icraya konması üzerine faiz ve masrafların artmaması için temyiz yoluna giderken icra kapak hesabını öder. Sedan şirket bir müddet bekledikten sonra icra veznesine ödemiş olduğu parayı dövizze çevirip reasürörden talep eder. Reasürör, sedan şirketin kendisinden talepte bulunduğu günkü değil, icraya ödeme yaptığı günkü kurun uygulanması gerektiğini ileri sürer. Bu arada reasürör sedan şirketin ülkesinde görevlendirmiş olduğu avukatlar aracılığıyla bütün gelişmelerden günü gününe haberdar olmuştur. Burada reasürörün, aradaki kur yükselmesinden sedan şirket aleyhine yararlanmaması gerektiği düşüncesindeyiz.

FTS ve FTF kurallarının reasürans sözleşmesinde yer alması dahi reasürans ilişkilerine doğrudan uygulanması gereken kurallar olup olmadığı hususu ulusal hukuklarda farklı şekillerde çözüme bağlanmış olabilmektedir. PRICL, bu kuralların günümüzde uygulamada oldukça yaygın olmalarını göz önünde tutarak, "default rule" ( taraflar aksine anlaşma

<sup>3</sup> Bu örnekler Samim Ünan tarafından verilmiştir.

yapmış olmadıkça aralarındaki reasürans ilişkisine doğrudan uygulanacak kural) olmalarını öngörmüştür.

### 3- Zararların (Hasarların) Özgülenmesi<sup>4</sup>

#### a) Özgülemeye ilişkin düzenlemenin uygulama alanı

##### PRICL m. 4.1. (Uygulama alanı)

Bu kısım hükümleri, sözleşme taraflarının hasarları “zarar olgusu” esasına göre veya “riziko” esasına göre özgülemeyi kararlaştırdıkları hallerde uygulanır.

Reasürans jargonunda İngilizce “allocation” (özüleme, tahsis) deyimıyla ifade edilen, sedan şirketin ödeme yükümlülüğünü gerektiren hallerin zaman bakımından hangi koşullarla reasürans teminatı altında olacağı sorunudur. Zararların özgülenmesine ilişkin klozlar (ve süre klozları) sayesinde sedan şirketin yükümlülüğünün özellikle birbirini izleyen çok sayıdaki reasürans sözleşmelerinden hangisi uyarınca hangi

limite kadar karşılanacağı netleştirilmiş olmaktadır.

“Zararın (hasarın) özgülenmesi” alanındaki “zarar” kavramı ile “zararların birleştirilmesi” alanındaki zarar kavramları farklıdır. PRICL çerçevesinde zararların birleştirilmesi bağlamındaki zarar sözcüğü sigorta ettiren veya sigortalının uğradığı maddi kayıpları ifade etmektedir. Buna karşılık zararın özgülenmesi bağlamındaki zarar sözcüğü sedan şirketin sigorta ettirene/sigortalıya karşı rizikonun gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkan sigorta parasını (Insurance money) ödeme borcu anlamına gelmektedir.

Reasürans uygulamasında, zararın özgülenmesi ile ilgili olarak çoğunlukla “zarar olgusu” (losses occurring) veya “riziko” (risks attaching) esasını benimsenmektedir. Bu sebeple de PRICL, bu iki esas ana ek sen kabul etmiş ve düzenlemiştir. Kuşkusuz tarafların farklı bir esasını (mesela zararın keşfedilmesi) öngörmeleri de mümkündür.

Zarar (hasar) özgüleme klozları hem zarar sigortalarında hem de tutar sigortalarında uygulama alanı bulmaktadır.

Öte yandan, zarar özgüleme klozlarının uygulama alanına yalnızca sedan şirkete düşen sigorta tazminatını veya sigorta bedelini ödeme yükümlülükleri değil, bunlarla ilgili (uzman görüşü alma, delil tespiti gibi) masrafları karşılama

yükümlülükleri de dahildir. Buna karşılık rizikonun gerçekleşmesine bağlı olmayan parasal yükümlülükler (mesela sigorta ettirenin sözleşmeden cayması üzerine ona geri verilmesi gereken prim) hariçtir.

#### b) Zarar olgusu esasını

##### PRICL m. 4.2 (Zarar olgusu)

- “Zarar olgusu” esasını öngören bir özgüleme hükmü, sedan şirketin teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucunda reasürans süresi içinde reasüransa konu ilişki uyarınca doğmuş olan bütün borçlarını sözleşmenin zaman açısından kapsamı içine taşır.
- Sedan şirketin borcunun ne zaman doğduğu reasüransa konu ilişkinin hüküm ve koşullarına ve bunlara uygulanacak hukuka göre belirlenir.

Zarar olgusu esasının benimsendiği reasürans sözleşmelerinde reasürörün sorumluluğu sedan şirketin rizikonun gerçekleşmesine bağlı ödeme borcunun reasürans sözleşmesinin süresi içinde ortaya çıkmış olmasına bağlıdır. Rizikonun gerçekleştiği tarih ise reasürans sözleşmesinin süresi içinde olmak zorunda değildir.

Sedan şirketin ödeme borcunun ne zaman ortaya çıktığı, reasüransın ilişkin bulunduğu sigorta sözleşmesi hükümlerine ve bu sözleşmenin tabi olduğu ulusal hukukun

<sup>4</sup> “Zararların (Hasarların) Özgülenmesi” başlığı altındaki açıklamalarımız Prof. Martin SCHAUER ve Adam HORVATH’ın (LL.M.) rapörtörlüğünü yaptıkları *Principles of Reinsurance Contract Law (PRICL)*, 2019’da s. 79 ile 89 arasındaki “Loss Allocation” başlıklı Chapter 4 bölümünden aktarılmıştır.

kurallarına göre saptanacaktır. (Mesela “zarar olgusu” esasına tabi bir sorumluluk sigortası sözleşmesinde eğer ulusal hukuk uyarınca zarar ancak belirgin hale gelmiş olduğu zaman gerçekleşmiş sayılmakta ise sedan şirket ancak bu belirgin hal ortaya çıktığı zaman borç altına girmiş olacaktır).

Reasürörler genellikle iş yaptıkları ülkelerde yürürlükte bulunan sigorta (ve reasürans) hukukunun temel ilke ve kurallarını biliyor sayılırlar. Buna karşılık, zararın özgülmesi konusuna ilişkin olağandışı ve şaşırtıcı -emredici- kuralların sedan şirketin sözleşme sırasındaki bildirim yükümlülüğü kapsamında reasüröre beyan edilmiş olması lazımdır.

Sedan şirketin taraf olduğu (reasüransa konu) sigorta sözleşmesine uygulanması mümkün bir hukuk kuralı, ancak emredici nitelik taşıdığı takdirde o sözleşmedeki (emredici kurala aykırı düşen) hükümleri devre dışı bırakır. PRICL bakımından, sigorta sözleşmesine uygulanacak hukukun emredici kuralları da dikkate alınarak yapılacak değerlendirme belirleyici olacaktır.

Sigorta sözleşmelerinin birçok türünde sigortacının ödeme yükümlülüğünü ortaya çıkaran olayın (tetikleyici, trigger) ne zaman söz konusu olduğu tartışma yaratmaz. Ancak özellikle sorumluluk sigortalarında farklı çözümler söz konusu olabilmektedir. Mesela, sigortalının zarar göreni zarara

yol açabilecek koşullara ilk maruz bıraktığı an (maruz bırakma, exposure), zarar görenin zarara uğradığı an (zarar olgusu), zararın zarar gören tarafından ilk olarak farkına varıldığı an (keşif, discovery), zararlar ilgili tazminat isteminin ileri sürülmesi (talep, claims made), zarar görenin tazminat isteminin sigorta ettiren tarafından sigortacıya bildirildiği an (talebin bildirilmesi, claims made and reported) esas alınabilmekte veya bu sayılanlardan en az ikisinin birlikte gerçekleşmesi gerektiği öngörülebilmektedir. Birden fazla teminatı aynı anda içeren sözleşmelerde bu teminatlar için birbirinden farklı tetikleyiciler de söz konusu olabilmektedir (mesela bankalara dönük geniş kapsamlı sigortada, sorumluluk için talep esasının, banka çalışanlarının güveni kötüye kullanma eylemleri için keşfetme esasının kabul edilmiş olması).

**Örnek:** Bir üreticinin bozuk elektrikli ev aleti üretmiş olduğunu düşünelim. Bunu satın alan tüketici de 10 Aralık 2019 günü aleti kullanırken kendini yaralamış olsun. Tüketicinin bu sebeple hastanede tedavi gördüğünü ve taburcu olduktan sonra 15 Ocak 2020 tarihinde üretici aleyhine dava açtığını varsayalım.

- Ürün sorumluluk sigortasının ve buna ilişkin reasürans anlaşmasının “zarar olgusu” esasına göre yapılmış olması olasılığında, zarar gören tüketicinin zararı

2019 yılı içinde meydana geldiğinden, 2019 senesini kapsayan reasürans anlaşması devreye girecek ve sedan şirkete ödeme bu anlaşmaya göre yapılacaktır.

- Ürün sorumluluk sigortasının talep esasına tabi kılınmış bulunması ancak reasürans anlaşmasının (yukarıdaki gibi) zarar olgusu esasına göre işleyeceğinin kararlaştırılmış olması olasılığında, sedan şirketin yükümlülüğü 2020 yılı içinde zarar görenin (zarara maruz kalmasıyla değil) sigorta ettiren üreticiye tazminat talebini yöneltmesiyle ortaya çıkacak ve 2020 yılına ilişkin reasürans anlaşması kapsamında sayılacaktır.

Sedan şirketin reasüransa konu sigorta ilişkisinde teminatın ne zaman tetiklenmiş olacağı hakkında yapacağı yorum ve değerlendirme (mesela, sigorta ettirenin zarar verici maddeler içeren bir ürünü piyasaya sürme kararının sedan şirket tarafından “zarara yol açan tek bir olay” olarak nitelenmesi), yukarıda değindiğimiz “reasürörün sedan şirketin zararlar ilgili işlemleriyle bağlı olması” ilkesi çerçevesinde (bkz. madde 2.4.3) reasürörü bağlayıcı etki doğuracaktır.

Sedan şirket ile sigorta ettiren veya zarar gören arasında tetikleme hususunda anlaşmazlık baş gösterdiği ve bunun yargıya aktarıldığı durumlarda, yargı kararı bağlayıcı olacak ve reasürör de 2.4.3. maddede

düzenlenen “sedan şirketin kaderini izleme” kuralı uyarınca bu yargı kararını kabul ve buna uygun hareket etmekle yükümlü bulunacaktır.

Bu noktada bazı hukuk çevrelerinde “continuos trigger” (sürekli tetikleme) veya “triple trigger” (üçlü tetikleme) adı altında (bazen emredici biçimde) benimsenmiş olan çözüme de kısaca değinmemiz yararlı olacaktır. Bu çözüm aynı zarar verici koşul veya koşullara sürekli maruz kalma halinde zararın bu maruz kalma (exposure) durumunun başlangıcından zararlı sonucun ortaya çıkış (manifestation) anına kadar “sürekli” bir şekilde gerçekleştiğini ve tek bir olgu (olay) sayılması gerektiğini öngörmektedir. Sürekli tetikleme veya üçlü tetikleme kuramına göre zararın başlangıcından (ilk maruz kalma anından) son aşamasına (ortaya çıkış, keşfedilme anına) kadar değişik yıllar (zaman dilimleri) içinde teminat sağlamış bulunan bütün sigortacılar sorumlu olacaklardır. Bu sigortacıların reasürörleri de sigorta sözleşmesine uygulanacak hukukun sürekli (veya üçlü) tetikleme çözümünü benimsemiş olmasından etkileneceklerdir. Sürekli (veya üçlü) tetikleme kuramını emredici şekilde öngören hukuk çevrelerindeki sedan şirketler, reasürörün bu halde de arkalarında durmasını beklerler. PRICL bu bağlamda tarafların karşılıklı çıkarlarını dengeleyen bir düzenleme getirmeye çalışmıştır.

Sürekli (veya üçlü) tetikleme kuramı çerçevesinde, tazminat yükünün sigortacılar arasında nasıl paylaşılması gerektiği önemli bir sorundur. PRICL, dış ilişkide zarar görene karşı müteselsil olarak zararın tamamını ödemekle yükümlü tutulan bir sigortacının reasüröründen talepte bulunabilmesi için ilk önce diğer sorumlu sigortacılarından onlara düşecek pay oranında katılım istemiş olması çözümünü benimsemiştir. Bu sonuç, “sedan şirketin, sigortalıların reasürans teminatına dahil kabul edilebilecek hasar taleplerini yönetirken makul ve tedbirli davranmakla yükümlü olduğunu” belirten PRICL 2.4.2 hükmünden çıkarılmaktadır. (Paylaştırmada her bir sigortacının teminat sağladığı sigorta dönemleri ile orantılı şekilde - ve sigorta ettirenin de sigorta teminatı bulunmayan dönemler için kendi kendisinin sigortacısı sayılarak- sorumlu olması makul görünmektedir).

Sedan şirketin ödeme yükümlülüğünün doğup doğmadığını değerlendirirken makul şekilde hareket etmiş olup olmadığı sigorta sözleşmesinin hükümleri ile birlikte buna uygulanan ulusal hukuka göre saptanacaktır. Bu sebeple, ulusal hukukun emredici hükümleri makul davranış bakımından da belirleyicidir.

Reasürör, reasürans anlaşmasının yapılmasından sonra sigorta sözleşmesine uygulanan hukukun değişmesi halinde bu

değişikliklerle de bağlı olur. Bu değişiklik önceden görülemez nitelikte olsa ve reasürans anlaşması çerçevesinde reasüröre aktarılacak primin hesabında dikkate alınmamış olsa dahi sonuç aynıdır.

Reasüransa konu ilişkide (sigorta sözleşmesinde) sonradan yapılan değişiklikler trete reasüransında genellikle reasürörü bağlar; buna karşılık isteğe bağlı (fakültatif) reasüransta durum farklıdır. Reasürörün onayı gereklidir. Bununla birlikte, sedan şirket, trete reasüransında da borcu doğduktan sonra yapacağı değişiklik anlaşmalarıyla reasürörün sorumlu olmasını sağlayamaz. Reasürans ilişkisinde de uygulama alanı bulan “en yüksek düzeyde iyi niyet” (utmost good faith) (PRICL madde 2.1.2) buna engeldir. Diğer taraftan, rizikonun kasıtlı biçimde gerçekleştirilmesi halinde sigortacının sorumlu olmayacağı kuralı da bu sonucu gerekli kılmaktadır: Sedan şirket sonradan yapacağı anlaşmayla, mevcut olmayan bir yükümlülüğünün doğmasını sağlamışsa (niteliği bakımından bir sigorta ilişkisi olan reasürans sözleşmesi kapsamındaki) rizikoyu kasten gerçekleştirmiş sayılır.

Sedan şirketin henüz ödeme borcunun doğmadığı bir sırada koşula bağlı olarak veya kısmi ön ödeme gerçekleştirmesi de reasürans ilişkisinde dikkate alınmaz.

“Back to back” (aynı içerikte) teminatlara gelince: Sigorta

sözleşmesindeki hükümleri aynen içeren isteğe bağlı bölüşmeli reasürans anlaşmalarında reasürans teminatının kapsam ve niteliği sigorta sözleşmesi ile aynıdır. Bu gibi bir durumda sigorta sözleşmesi hüküm ve koşulları kural olarak (reasürans anlaşmasına uygulanacak emredici kurallar farklı bir düzenleme içermedikçe) reasürans anlaşması bakımından da aynı anlam ve etkiye sahip sayılacaktır. Yalnızca, reasürans anlaşmasının zaman bakımından kapsamı reasürans anlaşmasına bakılarak belirlenecektir.

PRICL rizikonun ne zaman gerçekleşmiş sayılacağı veya sedan şirketin ödeme borcunun ne zaman meydana geleceği konularını sigorta sözleşmesine (ve sigorta sözleşmesine uygulanacak ulusal hukuka) bırakmış olduğu için, PRICL uyarınca zararın reasürans sözleşmesine özgülenmesi bakımından belirleyici olan sigorta sözleşmesidir. Bu çözüm sayesinde sigorta sözleşmesi hükümlerinin hangi ölçüde reasürans anlaşmasına (doğrudan veya yollama yapılması yoluyla) dahil edildiği hususunun araştırılması gereği de ortadan kalkmaktadır. PRICL sigorta sözleşmesi ile reasürans anlaşması arasında arzu edilmeden farkların ortaya çıkmasını engellemektedir. Reasürör sigorta sözleşmesindeki hüküm ve koşulların (ve sigorta sözleşmesine uygulanacak ulusal hukukun) kendi sorumluluğu

açısından da belirleyici rol oynadığını dikkate alarak ilişkiye girmelidir.

Zararın özgülenmesi hakkındaki PRICL madde 4.2, reasürans anlaşmasının yalnızca zaman bakımından kapsamını düzenlemektedir. Bu madde reasüransa konu bir sigorta ilişkisi kapsamında sedan şirketin ödeme borcunun doğmuş bulunması halinde, bunun mali sonuçlarının hangi reasürans anlaşması uyarınca karşılanacağını hükme bağlamaktadır. Reasürörün sedan şirkete karşı ödeme yapma yükümlülüğünün var olup olmadığının ise reasürans anlaşmasının diğer hükümlerine bakılarak saptanması lazımdır.

## c) Riziko esası

### PRICL m. 4.3 (Riziko)

“Riziko” esasını öngören bir özüleme klozu ile, sedan şirketin teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucunda reasürans süresi içinde başlayan veya bu süre içinde yenilenen reasüransa konu ilişki uyarınca doğmuş olan bütün borçları sözleşmenin zaman açısından kapsamına dahil olur.

Zararın özgülenmesinin “riziko” esasına bağlı olduğu reasürans anlaşmalarında, reasürans süresi içinde başlayan veya yenilenmiş olan bir sigorta sözleşmesinden sedan şirket aleyhine doğan bütün borçlar o

reasürans anlaşması kapsamındadır. Sigorta sözleşmesi uyarınca rizikonun ne zaman gerçekleşmiş sayıldığı veya sedan şirketin ödeme borcunun ne zaman ortaya çıktığı önemli değildir.

Yenileme deyiminden maksat, yenilenen sigorta sözleşmesinin başlangıcıdır. Sigorta sözleşmesinin yenilenmesinin hangi tarihte kararlaştırıldığına bakılmaz. (“Yenileme” deyimini sigortacılık alanında sigorta ilişkisinin kesintisiz sürdürülmesi anlamında kullanılmaktadır. Mevcut sigorta sözleşmesinin süresinin dolması üzerine yeni bir dönem için yeni bir sözleşme yapılmaktadır.)

Riziko esasında tek belirleyici olan husus sigorta sözleşmesinin başlangıcı olduğundan, bu esas açıklık ve uygulama kolaylığı sağlamaktadır. Ancak reasürör bu esasın benimsenmiş olduğu hallerde, reasürans süresinin son bulmasından çok uzun süre sonra da sedan şirket tarafından yöneltilen istemlerle karşı karşıya kalabilecektir. Bu sakıncaya karşı reasürans sözleşmelerinde reasürörün sorumluluğu bakımından kesin bir sona erme tarihi konulması söz konusu olmaktadır.

**Prof. Dr. Samim ÜNAN**

# *Reasürans Sözleşmesi Hukuku İlkeleri (RSHİ)*

## **1. KISIM GENEL HÜKÜMLER**

### **1. Bölüm: RSHİ'nin Uygulanmasına İlişkin Hükümler**

#### **Madde 1.1.1**

##### **(Maddi uygulama alanı)**

RSHİ, tarafların aralarındaki sözleşmenin RSHİ'ye tabi olacağını kararlaştırdıkları reasürans sözleşmelerine uygulanır.

#### **Madde 1.1.2**

##### **(RSHİ dışı boşluklar)**

RSHİ'nin düzenlemediği hususlar 2016 tarihli Milletlerarası Ticari Sözleşmelere İlişkin UNIDROIT İlkeleri'ne ("MTSUI") tabidir.

#### **Madde 1.1.3**

##### **(RSHİ'nin uygulanmaması veya değiştirilmesi)**

Taraflar RSHİ hükümlerinden herhangi birinin hiç uygulanmamasını kararlaştırabilirler veya bunlardan birinin aksine anlaşma yapabilirler veya sonucunu değiştirebilirler.

#### **Madde 1.1.4**

##### **(Örf, adet ve yerleşmiş uygulamalar)**

- 1- Taraflar, üzerinde anlaşmaya vardıkları örf ve adet kuralları ile aralarında oluşturdukları uygulamalar ile bağlıdırlar.
- 2- Reasürans sözleşmesi taraflarının kural olarak bildiği ve uyduğu ticari örf ve adet, sözleşme hükümlerinin yorumlanmasında dikkate alınır.

#### **Madde 1.1.5**

##### **(Üstün emredici kurallar)**

RSHİ'nin uygulanması, ulusal, uluslararası veya uluslararası nitelikte üstün

emredici hükümlerin bulunması durumunda bunların uygulanmasını sınırlandırmaz.

#### **Madde 1.1.6**

##### **(Yorum ve RSHİ içi boşluklar)**

- 1- RSHİ'nin yorumlanmasında, bu ilkelerin, uluslararası niteliği ile reasürans sektöründe dürüstlük ve adilane bir yaklaşımla davranılmasını teşvik etmek ve RSHİ'nin uygulanmasında yeknesaklığı sağlamak dahil amaçları göz önünde tutulur.
- 2- RSHİ kapsamında olmakla birlikte bu ilkeler tarafından açıkça çözüme bağlanmamış olan hususlar, RSHİ'ye temel teşkil eden ilkeler uyarınca çözümlenir.

## **2. Bölüm: Tanımlar**

#### **Madde 1.2.1.**

##### **(Reasürans sözleşmesi)**

- 1- "Reasürans sözleşmesi", taraflardan biri olan reasürörün, prim karşılığında, diğer taraf olan sedana şirkete, sigorta veya reasürans taleplerine maruz kalma rizikosuna karşı koruma sağlamayı üstlendiği sözleşme anlamına gelir.
- 2- Aksi belirtilmiş olmadıkça, RSHİ'nde kullanılan "sözleşme" deyimini reasürans sözleşmesini ifade eder.

## **2. KISIM**

### **REASÜRÖRÜN VE SEDAN ŞİRKETİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ**

#### **1. Bölüm: Genel Yükümlülükler**

#### **Madde 2.1.1**

##### **(Genel olarak yükümlülükler)**

Sözleşmenin görüşülmesi, kurulması,

ifası, feshi veya sözleşmeden cayma sırasında taraflar karşılıklı olarak bu Kısımda belirtilen yükümlülükleri yerine getirirler.

#### **Madde 2.1.2**

##### **(En üst seviyede dürüstlük hareket etme yükümlülüğü)**

Taraflar birbirlerine karşı en üst seviyede dürüstlük hareket etme yükümlülüğü altındadır. "En üst seviyede dürüstlük", doğruluk ve saygınlığı ve adil bir şekilde diğer tarafın çıkarlarını hesaba katmayı ifade eder.

#### **Madde 2.1.3**

##### **(Sırların saklı tutulması)**

Taraflar birbirlerine aktardıkları bilgileri saklı tutarlar. İzin olmadıkça, bu bilgileri, hukuksal açıdan zorunlu olması ve işleme ilgili bulunan profesyonel danışmanlar, denetçiler ve retroseyonerler dahil yetkili kişilere aktarmanın gerekmesi dışında üçüncü kişilere açıklayamazlar.

#### **Madde 2.1.4**

##### **(Uyuşmazlıkların çözümlenmesinde dürüst davranma)**

Taraflar, sözleşmeden doğan uyuşmazlıkları en hızlı ve en etkili şekilde çözmek için makul ve özenli çabayı gösterirler.

## **2. Bölüm: Sedan Şirketin Sözleşme Öncesi Yükümlülüğü**

#### **Madde 2.2.1**

##### **(Sedan şirket adayının bildirim yükümlülüğü)**

Reasürans teminatı ararken, sedan şirket adayını bildirdiği veya makul surette bilmesi gereken, reasürörün üstleneceği rizikolar bakımından önemli bütün bilgileri reasüröre iletir. Makul ve tedbirli bir reasürörün

rizikoyu üstlenip üstlenmemek ve eğer üstlenecekse bunu hangi hüküm ve koşullarla ve ne kadar prim karşılığında yapacağı hususundaki kararını etkileyebilecek bilgiler önemli sayılır.

### 3. Bölüm: Sözleşme Süresi İçindeki Yükümlülükler

#### Madde 2.3.1 (Prim ödeme)

Sedan şirket tarafından prim ödemeleri, sözleşme hükümleri uyarınca yerine getirilir. Reasürör, sedan şirketin prim ödeme borcunu muaccel hale getirmek için ödeme isteminde bulunur. İstem üzerine primler gecikmeksizin ödenir.

#### Madde 2.3.2 (Sözleşme belgeleri)

Taraflar, üzerinde anlaşmaya varılan hususların belgelendirilmesi için işbirliği yaparlar ve sözleşmenin makul olan en kısa sürede belgelendirilmesi konusunda çaba gösterirler.

#### Madde 2.3.3 (Reasürörün inceleme hakkı)

Reasürör, makul süre önceden bildirimde bulunmak koşuluyla, sedan şirketin reasüransa konu ilişki ile ilgili kayıtlarını inceleme hakkına sahiptir. Reasürörün istemi, inceleme biçimi, yeri ve zamanı açılardan makul olmak zorundadır.

### 4. Bölüm: Hasar Sürecine İlişkin Yükümlülükler

#### Madde 2.4.1 (Hasar bildirimleri)

Sedan şirket, reasürans sözleşmesi kapsamındaki hasarları ve belirgin şekilde reasürans teminatına dahil bulunma olasılığı bulunan durumları reasüröre uygun şekilde ve zamanında bildirir.

#### Madde 2.4.2 (Sedan şirketin hasar yönetimi)

Sedan şirket, sigortalıların reasürans teminatına dahil kabul edilebilecek hasar taleplerini yönetirken makul ve tedbirli davranır.

#### Madde 2.4.3 (“Follow the Settlements” ve “Follow the Fortunes” Reasürörün sedan şirketin hasarla ilgili işlemleriyle bağlı olması ve sedan şirketin kaderine iştiraki)

Bir hasar, reasürans sözleşmesi kapsamında olduğu ölçüde, reasürör

- Hasarın ilk basamaktaki sigorta sözleşmesi teminatına dahil olduğunun öne sürülebileceği hallerde, sedan şirketin bu hasarla ilgili işlemleriyle bağlı olur;
- Sedan şirketin o hasarla ilgili kederine iştirak eder.

#### Madde 2.4.4 (Reasürans kapsamındaki hasarların zamanında ödenmesi)

Reasürör, sedan şirketin, yöntemine uygun biçimde ödeme almak için kendisine sunduğu bir hasar talebi ile ilgili olarak, reasürans sözleşmesi uyarınca ödenmesi gereken tutarı makul olan en kısa süre içinde öder. Taraflar ödemeler hakkında uygulanacak özel hükümleri ve ödeme zamanlarını belirleyebilir.

## 3. KISIM HUKUKSAL İMKÂNLAR

#### Madde 3.1 (Sözleşmeye aykırılık halinde)

- Taraflardan biri sözleşmeyi ihlâl ettiği takdirde, bundan olumsuz etkilenen taraf
  - MTSÜİ 7. Kısım 2. Bölüm uyarınca ifayı istemek;
  - MTSÜİ 7. Kısım 4. Bölüm uyarınca zararın giderilmesini istemek hakkına sahiptir.
- Olumsuz etkilenen taraf, kendisinden sözleşmeyi sürdürmesini beklemenin makul olmadığı hallerde, sözleşmeyi sona erdirebilir.

#### Madde 3.2 (Sözleşme öncesi bildirim yükümlülüğüne aykırılık halinde)

- Sedan şirket adayı, Madde 2.2.1’de düzenlenen bildirim yükümlülüğünü ihlâl etmiş oldu-

ğunda, reasürör, bildirilmeyen hususu bilseydi sözleşmeyi prim dışında farklı koşul ve hükümlerle yapacak idiyse, sözleşmeyi geçmişe etkili olarak bu farklı hüküm ve koşullara uyarlama hakkına sahiptir.

- Bu maddenin 1’inci fıkraya hükmü saklı kalmak kaydıyla, sedan şirket Madde 2.2.1’de düzenlenen bildirim yükümlülüğünü ihlâl etmiş olduğunda reasürör, kendisine bildirilmeyen hususu bilseydi sözleşmeyi daha yüksek bir primle yapacak idiyse,
  - İhlâli öğrenmesinden önce meydana gelen bir hasarla ilgili olarak yapması gereken ödemeyi orantısız olarak indirebilir ve
  - İhlâli öğrenmesi sonrasında meydana gelen hasarları uyarlanan sözleşme çerçevesinde tam olarak temin etmek koşuluyla sözleşmenin kalan süresi için daha yüksek prim isteyebilir.

Sedan şirket reasüröre uyarlamayı izleyen makul bir süre içinde bildirimde bulunarak, daha yüksek primi sözleşmenin kurulduğu ana kadar geriye etkili şekilde ödeyip bu bildirim öncesinde bilgisi dahilinde olmayan hasarlar için teminattan tam olarak yararlanmaya hak kazanır.

- Madde 2.2.1’de düzenlenen bildirim yükümlülüğünün sedan şirket adayı tarafından ihlâl halinde reasürör
  - Yükümlülüğün hileli şekilde ihlâl edilmiş olduğu, veya
  - Bildirilmeyen hususu bilseydi reasürörün sözleşmeyi hiç yapmayacağı olduğu hallerde sözleşmeyi geçmişe etkili biçimde ortadan kaldırabilir.
- Reasürör, yukarıdaki (1) ilâ (3)üncü fıkralarda belirtilen haklarını kullanmış olduğunda ayrıca ek zararlarını da isteyebilir.

## 4. KISIM

### ZARARLARIN ÖZGÜLENMESİ

#### **Madde 4.1**

##### **(Uygulama alanı)**

Bu Kısım hükümleri, sözleşme taraflarının zararları “zarar olgusu” esasına göre veya “riziko” esasına göre özgüllemeyi kararlaştırdıkları hallerde uygulanır.

#### **Madde 4.2**

##### **(Zarar olgusu)**

- 1- “Zarar olgusu” esasını öngören bir özgülleme hükmü, sedan şirketin teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucunda reasürans süresi içinde reasüransa konu ilişki uyarınca doğmuş olan bütün borçlarını sözleşmenin zaman açısından kapsamı içine taşır.
- 2- Sedan şirketin borcunun ne zaman doğduğu reasüransa konu ilişkinin hüküm ve koşullarına ve bunlara uygulanacak hukuka göre belirlenir.

#### **Madde 4.3**

##### **(Riziko)**

“Riziko” esasını öngören bir özgülleme klozu ile, sedan şirketin teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucunda reasürans süresi içinde başlayan veya bu süre içinde yenilenen reasüransa konu ilişki uyarınca doğmuş olan bütün borçları sözleşmenin zaman açısından kapsamına dahil olur.

## 5. KISIM

### ZARARLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ

#### **Madde 5.1**

##### **(İlke)**

- 1- Taraflar reasürans sözleşmesinde teminat limitleri ve muafiyet indirimlerine ilişkin olarak, aynı reasürans süresindeki iki veya daha fazla birbirinden ayrı zararın tek bir zarar olarak işleme tabi tutulacağını kararlaştırabilirler.
- 2- Taraflar, özellikle, iki veya daha fazla birbirinden ayrı zararın olay veya sebep bağlamında tek bir zarar sayılacağını öngörebilirler.

#### **Madde 5.2**

##### **(Olay temelinde birleştirme)**

- 1- Taraflar, ilk basamaktaki sigortalılarla yapılan sigorta poliçeleri için teminat sağlayan bir reasürans sözleşmesinde olay temelinde birleştirme üzerinde anlaşmışlarsa, reasürans teminatı altındaki bir rizikonun her meydana gelişinin doğrudan sonucu olarak doğan bütün zararlar aynı olaydan ileri gelmiş sayılırlar.
- 2- Taraflar, üçüncü kişilere karşı sorumluluk sigortası sözleşmeleri için teminat sağlayan bir reasürans sözleşmesinde olay temelinde birleştirme üzerinde anlaşmışlarsa, ilk basamaktaki sigortalının sorumluluğuna yol açan veya açtığı öne sürülen aynı eylem, ihmal veya olgunun doğrudan sonucu olan bütün zararlar aynı olaydan kaynaklanmış sayılırlar.

#### **Madde 5.3**

##### **(Sebepler temelinde birleştirme)**

- 1- Taraflar, ilk basamaktaki sigortalılarla yapılan sigorta poliçeleri için teminat sağlayan bir reasürans sözleşmesinde sebep temelinde birleştirme üzerinde anlaşmışlarsa, Madde 5.2 fıkra 1 anlamındaki bir veya birden çok olayın doğrudan sonucu olan bütün zararlar, o tür bir sebebin bu gibi bir olaya yol açacağı makul şekilde öngörüle-bilmek kaydıyla aynı ortak sebepten meydana gelmiş sayılırlar.
- 2- Taraflar, üçüncü kişilere karşı sorumluluk sigortası sözleşmeleri için teminat sağlayan bir reasürans sözleşmesinde sebep temelinde birleştirme üzerinde anlaşmışlarsa, Madde 5.2 fıkra 2 anlamındaki bir veya birden çok olayın doğrudan sonucu olan bütün zararlar, o tür bir sebebin bu gibi bir olaya yol açacağı makul şekilde öngörüle-bilmek kaydıyla aynı ortak sebepten kaynaklanmış sayılırlar.

**Prof. Dr. Samim ÜNAN**

**Dr. Ayşegül BUĞRA**  
**Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi**  
**Dekan Yardımcısı-Öğretim Üyesi**  
**NASAMER**

**Dr. Nusret&Semahat Arsel**  
**Uluslararası Ticaret Hukuku**  
**Uygulama ve Araştırma Merkezi**  
**Yöneticisi**



## *Deniz Sigortacılığının Dünü ve Bugünü*

**i**çerisinde bulunduğumuz Covid-19 sürecinde hepimiz olabildiğince evlerimizde kaldık ve işlerimizi mümkün olan en üst düzeyde ofise gitmeden devam ettirdik. Bu anlamda sigortacılık sektörünün oldukça hızlı adapte olduğunu söyleyebiliriz. Karşıdan esen bu sert rüzgârlı günlerde birçok işletme ciddi zorluklara göğüs germek zorunda kaldı. Bu kriz diğer krizlere pek benzemiyor. Tüm dünya aynı gemide olduğu için geminin içerisinde aksi istikamete koşsanız da sonucun pek değişmeyeceği hakikati ile maalesef yüzleşilmesi gerekecektir. Tek tek şirketler bu kriz durumundan sert bir şekilde etkilenmese bile piyasadaki inanılmaz talep daralması her şirketi bir ölçüde etkileyecek gibidir.

Bu dönemde denizcilik nasılgünler geçirdi? Denizciler sanayi tarafındaki talep daralması, bireysel tarafta hayatın durma noktasına gelmesi sonucu ortaya çıkan tüketim azalması ve hizmet sektörünün kapanması sebebiyle taşımacılığın olumsuz etkilenmesi du-

rumları ile karşı karşıya kalmıştır. Yolcu gemileri salgından ilk etkilenen gemiler olmuştur. Şu sıralar tüm yolcu gemileri faaliyetlerini askıya almış durumda, gelecekte yapmaları gereken tamir ve bakımları yaparak zaman kazanmaya çalışmaktadırlar. Konteyner taşımacılığı yine krizden en sert şekilde etkilenen sektörlerden biridir. Sektör, hem talep azalması hem de konteyner döngüsündeki yavaşlama sebebiyle konteyner gemilerinde çok ciddi miktarda bir tonaj seferlerine ara vermeyi daha avantajlı görmüş ve faaliyetlerini durdurmuştur. Şu içerisinde bulunduğumuz günlerde ise denizcilik sektörünün olumsuz etkilenmeyen tarafı maalesef kalmamıştır. Fakat yine de hepimizin evlerimize kapandığımız dönemde şayet evimize yiyecek, aracı-mıza yakıt geldi ise bunu taşımacılığı durdurmadan devam eden denizcilere borçlu olduğumuzu unutmamamız gerekmektedir.

Denizcilikten bahsederken yine bir Temmuz ayında yürürlüğe girmiş olan Kabotaj

Kanunu'ndan bahsetmeden geçmek olmayacaktır. Kabotaj Kanunu'nun ne kadar önemli olduğunu birçok yurttaşımız maalesef bilmemektedir. Kabotaj, yüzyıllardır Osmanlı'yı sömüren kapitülasyonlar kapsamında yabancılara Türk limanları arasında deniz taşımacılığı yapmasına izin verilmesi anlamına gelen bir hakkın adıdır. Verilen bu imtiyaz ile sadece yabancılar Osmanlı limanları arasında deniz taşımacılığı yapabiliyorlardı. Ulu Önder Atatürk'ün sayesinde 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile yabancılardan elinde bulunan Türk Limanları arasında yük ve yolcu taşımacılığı, deniz inşaatı, su altı çalışma, kılavuz kaptanlık ve diğer tüm denizcilik aktivitelerini yapma hakkı Türk vatandaşlarına hediye edilmiştir. Bu kanunun sadece denizcileri değil tüm ticari hayatı derinden etkileyen bir kanun olduğunu belirtmek gerekir.

Birçok sigortacılık branşının çıkış noktası olan Deniz Sigortacılığının çok eski dönemlerde Babillilere kadar uzanan bir tarihçesi bulunmaktadır. Bu

makalede nispeten yakın dönemden bahsederek günümüz Deniz Sigortacılığının gelişimini anlatmaya gayret edilecektir.

## P&I Sigortasının Tarihçesi

P&I sigortacılığı denizcilerin sorumluluk sigortalarını kapsayan ve en büyük güvençeleri durumunda olan bir sigorta teminatıdır. Modern sigortacılığın en eski branşlarından birisidir. Sorumluluk rejimleri oluşmaya başladıkça, gemi sahipleri ve gemi işletmecileri işteğal konularına ve gemilerinin tiplerine bağılı olarak karşılaştıkları sorumlulukları karşılamak üzere ortak bir sandık kurmak durumunda kalmışlardır. Bu yardımlaşma sandığına P&I Kulübü ismi verilmiştir. P&I Kulübü kâr amacı gütmeyen ve gemilerin tazminat sorumluluklarını yerine getirmekle yükümlü bir birliktir. Mütüel özellikte olan bu kuruluşların zaman içerisinde sabit prim esaslı olanları da kurularak piyasa derinliği sağlanmıştır.

Tarihçesine baktığımızda P&I kulüplerinin doğmasında etken olan birkaç önemli hadiseyi saymak mümkündür. İlk P&I sigorta kulübü 19. yüzyılın başında ortaya çıkmıştır. 1836 yılında gerçekleşen ve "De Vaux v Salvador" hadisesi olarak bilinen iki geminin çatışması olayında deniz sigorta poliçeleri, armatörü kendi gemisinde oluşan hasarlar için

korumuş, fakat diğer gemiye verilen hasarlarda bulunan sorumlulukları teminat harici tutarak ödeme yapmamıştır. Bu hadise neticesinde armatörler, kendilerinin sorumluluk risklerine karşı da teminat altında olması ihtiyacının farkına varmışlardır. Bu hadiseden sonra gövde sigortacıları ile bir araya gelen armatörler, 3'ncü şahıslara karşı verilen hasarlar ile ilgili olarak çatışmadan kaynaklanan sorumlulukların gövde ve makine sigortacıları ile P&I sigortacıları arasında bölüştürülmesine karar vermiştir.

Diğer yandan, geçmişte üçüncü şahıslara karşı oluşabilecek başka sorumluluklar da armatörlere yüklenmekte olup, mürettebatın başına gelebilecek kazalar ve ölümle sonuçlanan kazaların akabinde eş, ebeveyn ve çocuklar gibi mürettebata bağımlı kişilerden kaynaklanan tazminat yükümlülükleri işverenlere yüklenmekteydi. Bu risklerin artması ile birlikte P&I sigortacıları gemi personeli ile ilgili donatan ve işletmecilerin üzerine düşen sorumlulukları da teminat altına almaya başlamışlardır. Bu esnada da ilk P&I sigortacısı olan Shipowners Mutual P&I Club Association 1855 yılında kurulmuştur.

1870 yılında Cape Town'da meydana gelen bir gemi kazasında ise gemi ve yükün birlikte batması neticesinde armatörün yüke karşı taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan sorumlulukları gündeme gelmiş

ve armatör sorumlu tutulmuştur. Zaman içerisinde yük sahiplerinin taşıyanlardan tazminat beklentilerinin artması ve yük tazmin bedellerinin yükselmesi sebebi ile armatörler bir araya gelerek yük tazmin kulübü olarak faaliyet gösteren The Steamship Owners Mutual Indemnity Association'ı kurmuşlar, daha sonrasında ise ilk koruma ve tazmin kulübü olan The North of England Protection and Indemnity Club kurulmuştur.

Daha sonrasında ise sayıları artan ve 6 şirkete ulaşan P&I Kulüp sigortacıları 1899 yılında bir ortak havuz oluşturarak sağladıkları teminatları arttırıp daha sağlıklı bir yapıya kavuşmuşlardır. Hali hazırda bu yapı devam etmekte olup, 13 P&I kulübünden oluşan bu organizasyona havuz kulüpleri adı verilmektedir. Bu kulüp sigortacıları yıllar içerisinde değişkenlik gösteren konservasyon limitleri ile çalışıp aşan kısmın reasüransını birlikte satın almaktadırlar. Kendi konservasyonlarını aşan hasarlarda ise çok sağlıklı bir yapı ile servis vermeye devam etmektedirler.

Mütüel bir P&I kulübü, üyeleri adına yönetim kurulu tarafından idare edilen müşterek bir birliktir. Üyeler, gemilerinin tonajları nispetinde hesaplanan olası en düşük prim (Advance Call) karşılığı gemilerini kulüp teminatı altına sokarlar. Kulüp kâr amacı güdülmeyen ve sorumlulukları

yerine getirmekle yükümlü bir birliktir. Üyeleri, çoğunlukla gemi armatörlerinden oluşan kulüplerde poliçe süresince gerçekleşen hasarlar ve ödemelerin üyeler tarafından kulübe sunulması gerekmekte ve poliçe vadesi sonunda herhangi bir açık hesabın kalmaması gerekmektedir. Gemilerin kulübe girişinde ilk prim ödemesi yapılmakta olup, kulüpler ilave prim ödenmesi amacıyla poliçe süresince veya daha sonra üyelerini çağırabilmektedirler. Genellikle Uluslararası Grup P&I Kulüplerinin (International Group P&I Clubs) uygulamakta olduğu bu durum P&I kulüpleri tarafından “çağrı”(call) olarak adlandırılmaktadır.

Bazı IG kulüpleri, sigorta yılı içerisinde gerçekleşen aşkın hasarlar veya bilançolarının ödemeler dengesini karşılamaması durumunda, üyelerinden ek prim talebinde bulunabilir. Bu prim çağrılarına ek çağrı (Supplementary Call) denilmektedir.

Üyelerin bir anlamda P&I kulübüne sahip oldukları geminin tonajı nispetinde ortak olduklarını söylersek yanlış ifade etmiş olmayız. P&I kulüpleri mali dönemlerini 3 yıl gecikme ile kapatırlar ve kapanan dönemler itibarı ile zarar etmeleri durumunda üyelerinden ek prim alma şansına sahiptirler.

Günümüzde deniz taşımacılığı dünya ticari taşımaları içerisinde %90 gibi bir oranda pay sahibidir. Genel bir deyişle,

şayet deniz taşımacılığı olmasaydı dünyanın yarısı açlıktan ölerken diğer yarısı soğuktan donardı. P&I sigortacıları da bu kapsamda deniz taşıyanlarının sorumluluklarını düzenleyen bir organizasyondur. Bugün Dünya Denizcilik Örgütleri tarafından ortaya konulan tüm sorumluluk içeren düzenlemelerde P&I sigortacıları ve onlar tarafından sağlanacak teminatlara atıflar bulunmaktadır. Son yüzyıl içerisinde hem ticari, hem mürettebat hem de çevre kirliliği sorumluluklarına ilişkin tüm düzenlemelerde P&I sigortacıları tarafından sağlanacak teminatlar belirlenmiş ve armatörler ve gemi işletmecileri tarafından bu teminatların bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir.

P&I kulüpleri dünya üzerinde bulunan tüm kıyı devletlerindeki belli başlı limanlarda yeralan temsilciler zincirine ilave olarak yerel anket şirketleri ve hukuk bürolarından oluşan çok geniş bir ağa sahiptirler. Bu sistem sayesinde oluşan hasarların yönetilmesi ve etkilerinin azaltılması noktasında derin çalışmalar yapılmaktadır. Ayrıca kulüplerin tekrar eden hasar tipleri üzerinde yaptıkları analizler ve istatistikler ile dünya denizcilik örgütlerine veri sağlayarak yeni kuralların konulması ve gemilerin standartlarının oluşmasında çok önemli etkileri bulunmaktadır.

Türkiye’de denizcilik sektörü son 25 yıl içerisinde hızlı

bir ivme ile gelişim göstermiş ve dünya çapında ilk 13 büyük denizcilik filosundan birine sahip olmak gibi önemli bir unvana kavuşmuştur. Bu gelişimi göstermesinde en önemli faktörlerden birkaçını sıralamak gerekirse; denizcilik eğitimi sayesinde sahip olunan kalifiye gemi personeli ve gemi inşaat mühendislerini, tamir ve yeni inşaat konusunda faaliyet gösteren tersanelerimizi, gemilerin standartlara uygun sertifikalandırılmasını sağlayan klas kuruluşumuzu, denizciliğe sigorta teminatı sağlayan ve kredi imkanı sunan finans kuruluşlarımız ve ülkemiz kanunlarını dünya denizcilik kuralları ile paralellik arz edecek şekilde düzenleyen idaremizi sayabiliriz. Son dönemde denizci kökenli bürokratlarımızın vizyonları sayesinde ise Türkiye’de bir P&I sigorta şirketi bulunmasının ne kadar önemli olduğu hususunun dile getirilmeye başlanması ise son 20 yılın başlıca konuları arasında yer almaktaydı. Dönemin Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri tarafından tam bu noktada olgunlaşan düşüncelerin hayata geçirilmesi girişimleri Türk P&I Sigortasının doğuşunu sağlamıştır.

Türk P&I Sigorta, 2014 yılı başında %50 kamu (Ziraat Sigorta, Güneş Sigorta ve Halk Bankası) ve %50 ortaklığı ise Türkiye’de mukim P&I Kulüp temsilcileri (Omur Denizcilik, Metropole Denizcilik ve Vitsan Denizcilik) ortaklığı ile kurulmuştur.

Türk P&I Sigorta'nın Türkiye'de Sigortacılık Kanunu'nun yabancı P&I sigortacılarına faaliyet gösterme konusunda bir istisna sağladığı ortamda doğrudan bir destek almaksızın ilk etapta iç pazardan hisse almak hedefi bulunmaktaydı. Bu çalışmalarını yaparken sigortalı deniz aracı sayısını arttırmaya ve primlerin yurt içinde kalmasına gayret ederek ciddi bir pazar payı oluşturulmuş, özellikle gemi tipleri ve faaliyet konularına göre hedef müşteriler tespit edilmiştir. İlk aşamada hedef olan dahili yolcu taşımacılığında %90'ın üzerinde bir pazar payı elde etme başarısı gösterilmiştir. Aynı zamanda deniz inşaat araçları, römorkörler ve dahili kabotaj-

da sefer yapan deniz araçlarından oluşan deniz araçlarında ise %70'in üzerinde bir pazar payına ulaşılmış, son 2 yıl içerisinde faal olunan tekne makine sigortası branşında ise Türkiye'de su araçları branşında lisans sahibi şirketler arasında en büyük 2. portföye sahip olunmuştur.

Denizciliğimiz ve sigortacılık sektörümüz adına eksik olan bir branşta ve ilave olarak tekne sigortalarında uluslararası alanda faaliyet gösteren bir şirketimizin bulunması çeşitlilik ve prestij anlamında sektörümüze katma değer sağlayacaktır. Son bir yıl içerisinde uluslararası piyasalarda tekne makine sigortacılarının sertleşen piyasa şartları ve kapasite

ihtiyacının artması sebebi ile çeşitli avantajlı durumlardan faydalanma şansı doğmuştur. Bu bağlamda parçalı plasmanlardan hisse almak yöntemiyle sektörümüze ilave prim geliri sağlanmaktadır.

Denizciliğin evrensel özelliklerinden faydalanarak deniz sigortacılığında dünya genelinde hizmet veren ülkeler arasına girmemiz hem sigortacılık sektörümüz hem de denizcilik adına stratejik bir önem arz etmektedir.

**Ufuk TEKER**  
**Genel Müdür**  
**Türk P&I Sigorta A.Ş.**

## *Güneydoğu Asya Piyasalarında 2020 Yılı Nisan Ayı Yenilemeleri*

**B**ölgede son iki yılda üst üste meydana gelen büyük doğal afetlerin yol açtığı zararların etkisiyle reasürörler, Güneydoğu Asya'daki Nisan ayı yenileme müzakerelerinde katı bir tutum sergilemiştir. 2019 yılında gerçekleşen sigortalı hasarların büyük bir kısmı Japonya'ya etkisi altına alan Faxai ve Hagibis Tayfunlarından kaynaklanmıştır. Bu tayfunların tetiklediği taşkınlarda ortaya çıkan büyük çaplı zarar, 2018 yılında meydana gelen Jebi Tayfunu'na bağlı hasarlarda kaydedilen artışla birleşerek, bölgede mal sigortalarını konu alan bölüştürmeli reasürans anlaşmaları ve katastrofik hasar fazlası anlaşmalar üzerinde önemli baskı yaratmıştır.

Bu nedenle Japonya'daki sedan şirketler neredeyse tüm branşlarda, özellikle de mal sigortalarını teminat altına alan katastrofik anlaşmaların yenilemelerinde, büyük zorluklarla karşılaşmıştır. “Fırtına” ve “Sel” teminatı sağlayan hasar fazlası anlaşmaların %30-%50

aralığında riske göre ayarlanmış fiyat artışlarıyla yenilediği görülmüştür. Bazı programların mevcut dilimlerinin gözden geçirilerek, yeniden yapılandırılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. İki yıl üst üste afet hasarlarına maruz kalmış olan bölüştürmeli anlaşmalarda ise komisyonların en az %2,50 oranında azaldığı gözlenmiştir. Yenilemesi Covid-19 salgınının yaygınlaşmasından sonraya sarkan programlarda, birçok reasürörün Covid-19 ve bulaşıcı hastalıklara ilişkin istisnaların anlaşma şartlarına eklenmesine yönelik girişimleri olmuş; ancak bu istisnalar piyasa genelinde farklı oranlarda kabul gördüğü için standart bir uygulama haline gelmemiştir.

Güney Kore'de 2020 yılının Mart ayında meydana gelen “Lotte Kimya” Hasarı, büyük bir piyasa hasarı olması nedeniyle “Risk” teminatı sağlayan programlara yönelik kapasitede önemli bir azalmaya yol açarak, riske göre ayarlanmış fiyatlarda en az % 40 oranında artışa neden olmuştur. Öte yandan

“Olay” bazında teminatlara yönelik kapasite tatmin edici düzeyde kalmıştır. Bu teminatlar için riske göre ayarlanmış fiyatlar sabit seviye ile %10'a varan artış aralığında gerçekleşmiştir. Reasürörlerin çoğu programa Covid-19 ve bulaşıcı hastalıklara ilişkin istisnaların eklenmesini sağlamışlardır.

Çin piyasasındaki bölüştürme-siz anlaşmalarda riske göre ayarlanmış maliyetlerde düşüş eğilimi devam etmektedir. Bununla beraber, reasürörlerin kapasite tahsisi konusunda eskiye göre daha temkinli bir tutum sergiledikleri ve bunun paralelinde fiyat indirimlerinde belli bir yavaşlama eğilimi olduğu da görülmektedir. Özellikle pandemi teminatı sağlamayan sigorta şirketleri, anlaşma şartlarına pandemi istisnalarının dahil edilmesi yönünde yoğun bir baskı ile karşılaşmıştır. Sigorta şirketlerinin direnç göstermesiyle, Çin piyasasında deneyimli reasürörler tüm bu zor koşullara rağmen, lehe düzenlemeler yapabilmişlerdir.

Güneydoğu Asya reasürans kapasitesi açısından arzın yüksek olduğu piyasalardan biri olmaya devam etmektedir; ancak reasürörler daha disiplinli bir tutum sergilemeye başlamışlardır. Bazı durumlarda riske göre ayarlanmış fiyat artışları %10'un üzerine çıkarırken, bu maliyetler aynı anda küresel salgının süregelen olumsuz ekonomik etkileriyle de mücadele eden birçok sigorta şirketi için çok daha büyük bir baskı yaratacaktır.

Sigorta şirketleri ve reasürörler beklentilerini değişen şartlara göre yeniden kurgulamış oldukları için yenilemeler genel olarak tatmin edici şekilde tamamlanmıştır. Reasürörlerin kapasite tahsisinde daha da seçici hale geldikleri gözlenirken, lider reasürörlerin piyasa stratejileri paralelinde farklı müşterilere farklı yaklaşımlar sergilemeye devam edeceği beklenmektedir.

Asya Pasifik Bölgesi'nde özellikle birçok ekonomisinin

ihracata yönelik doğası nedeniyle, küresel salgının alışılmadık etkileri karşısında önemli zorluklarla karşılaşacağı öngörülmektedir. Ancak bölge basiretli reasürörlere aynı zamanda çok farklı fırsatlar da sunmaktadır.

**Millî Reasürans T.A.Ş.**  
**Singapur Şubesi**  
**Çeviren:**  
**Güneş KARAKOYUNLU**

## *Hindistan Sigorta Piyasası 2020 Yılı Nisan Ayı Yenilemesi*

**H**indistan ekonomisi, son birkaç yılda göstermiş olduğu performans ile dünyanın en çok büyüyen ekonomilerinden biri olmuştur. Vergi sisteminde yapılan değişiklikler, iflas yasasındaki düzenlemeler ve yolsuzlukla mücadele gibi konularda hükümetin atmış olduğu adımlar, ülkedeki yatırımların hız kazanmasına ve gerek kamu gerekse özel sektörün ticari faaliyetlerinin artmasına sebep olmuştur. IMF'nin 2019 yılı Ekim ayındaki verilerine göre, Nominal Gayri Safi Yurtiçi Hasılasını 2,94 trilyon ABD Doları'na çıkararak Hindistan, İngiltere ve Fransa'yı geçerek dünyanın en büyük 5. ekonomisi olmuştur.

Hindistan sigorta sektöründe 24'ü hayat, 33'ü hayat dışı olmak üzere toplam 57 sigorta şirketi bulunmaktadır. Hayat branşı toplam prim üretiminin %73,8'ini, hayat dışı branşlar ise %26,2'sini oluşturmaktadır. Hayat tarafında tek devlet şirketi olan Life Insurance

Company, sektörün %50,5'ini elinde bulundurmaktadır. Hayat dışı tarafında ise 1'i tarım alanında olmak üzere 5 devlet şirketinin ağırlığı devam etmektedir. Hayat dışı sigorta primi üretiminde gerek bireysel gerekse ticari alanda özellikle son 5 yılda ciddi bir büyüme gerçekleşmiştir. Hayat dışı branşlardaki prim üretimi 2019/2020 döneminde bir önceki döneme kıyasla %11,7 artarak 24,7 milyar ABD Doları'na ulaşmıştır. Hindistan hayat dışı sigorta sektörü, Asya-Pasifik Bölgesi'nin 5., dünyanın ise en büyük 15. hayat dışı sigorta sektörü konumuna gelmiştir.

Hayat dışı branşların %80'ini oluşturan kara araçları, sağlık ve tarım sigortaları, son yıllarda artan hasar oranları ile birçok şirketin bu branşlarda zarar etmesine sebep olmuştur. Hayat dışı branşların en büyüğü olan kara araçları 3. şahıs sorumluluk sigortaları, sınırsız sorumluluk uygulaması ve zaman aşımının olmayışı

gibi sebeplerden ötürü zarar ederken, kara araçları sigortaları ise piyasadaki yoğun rekabetten dolayı beklenen kârlılığı gösterememektedir. Hayat dışının en büyük 2. branşı olan sağlık sigortaları ise son yıllarda uygulanan devlet destekli ürünlerle büyümeye başlasa da sigorta şirketleri bekledikleri kâra henüz ulaşamamıştır. Son yılların en hızlı büyüyen branşlarından tarım sigortaları ise devlet desteğiyle ülke geneline yayılmış ancak yaşanan doğal afetler, sigorta şirketlerinin ciddi hasarlar almasına sebep olmuş ve bu nedenle 4 özel sigorta şirketi bu branştan iş yazmayı durdurmuştur.

Hindistan reasürans piyasasında son yıllarda yabancı yatırımcıları çekmeyi amaçlayan birtakım düzenlemeler yapılmıştır. Şirketlerdeki yabancı yatırımcıya ait hisse sınırının %26'dan %49'a yükseltilmesinden sonra, 2020 yılının Ocak ayında bu oranın %74'e çıkarılması için Finans Bakanlığı tarafından teklif verilmiştir.

Ayrıca broker şirketleri için yabancı yatırımcı üst sınırı %100'e çıkarılmıştır. 2018 yılında yabancı reasürans şirketlerinin ülkede ofis açmalarına imkân tanınmasından sonra 9 yabancı reasürans şirketi (Munich Re, Swiss Re, Gen Re, RGA, Hannover Re, Allianz Global, Axa Vie, XL Cat and SCOR) ülkede ofis açmış olup, Hindistan operasyonlarına halihazırda bu ofislerle devam etmektedir. Ülkenin devlet reasürans şirketi olan GIC Re, 2018 yılındaki düzenleme sonrası verilen yasal yetkiyle reasürans işlerini diğer reasürans şirketlerinden önce görüp reddetme hakkını elinde bulundursa da piyasa payında düşüş yaşamaya başlamıştır. Özellikle son yıllarda artan ilgiyle beraber, yabancı reasürörlerin reasürans piyasasındaki payı artmış ve 2019 yılında bu oran %24'e çıkmıştır.

Ülkede 2019 yılında Fani siklon fırtınası (Ekonomik hasar 8,1 milyar ABD Doları-Sigortalı hasar 0,5 milyar ABD Doları) ve bazı katastrofik programları etkileyen muson sel baskınları dışında kayda değer bir doğal afet hasarı yaşanmamış ve bu durum 2019 yılı doğal afet olaylarının sıklık ve şiddetinin son 5 yıl ortalamasının altında kalmıştır. 2020 yılı Nisan ayı yenilemelerinde devlet reasürans şirketi GIC Re'nin hakimiyeti devam

etse de yabancı reasürörler bazı programları fiyatlayarak liderlik yapmıştır. Covid-19 virüsünün ülkede yayılmaya başlaması sonucu uygulanan sokağa çıkma kısıtlamaları ve önlemler 2020 yılı Nisan ayı yenileme müzakerelerini uzatmış da reasürörler tarafından şart koşulan ve pandemi sebebiyle oluşabilecek hasarları kapsam dışı bırakan klozlar sigorta şirketleri tarafından kabul edilmiş ve yenilemeler zamanında tamamlanmıştır. Söz konusu yenilemelerde, hasarlı bölüşmesiz katastrofik programların fiyatları %5 oranında artarken, hasarsız programların fiyatları %5'e varan oranlarda azalmıştır. Risk programlarında ise hasarlı programların fiyatları %5 ile %10 artarken, hasarsız programların fiyatlarında azami %2,5 oranında gerileme gözlenmiştir. Bölüşmeli reasürans tretelerinde ise 1.1.2020 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren minimum fiyat uygulamasının özellikle Yangın branşı üzerindeki etkisiyle kayda değer prim artışları gerçekleşmiş olup, bu durum yenilemelerde reasürörlerin söz konusu tretelere olan ilgisini artırmıştır.

Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu A.M. Best, Mayıs ayında yayınladığı raporda Hindistan hayat dışı sigorta sektörü için negatif görünümünü sürdürdüğünü belirt-

miştir. Sektördeki yoğun rekabet, sektör kârlılığının yatırım gelirlerine olan bağlılığı ve Covid-19'un yol açtığı ekonomik durgunluğun getirdiği belirsizlik negatif görünümün başlıca nedenleri arasında gösterilmiştir. Covid-19'un sigorta sektöründe yol açacağı hasarların sağlık ve organizasyon iptali sigortalarıyla sınırlı olacağı öngörülse de hükümetin virüsün yayılmasını önlemek için uyguladığı sokağa çıkma yasaklarının sektörün büyümesini olumsuz yönde etkilemesi beklenmektedir. Sektörün en önemli dağıtım ve satış kanalları olan banka şubeleriyle acentelerin bu süreçte kapanması, sektörün prim üretimini özellikle Mart-Haziran döneminde ciddi olarak etkileyecektir. Bununla birlikte, sağlık ve kara araçları branşlarında poliçe yenileme sürelerinin uzatılması, bir aylık ilave ücretsiz koruma verilmesi, prim ödemelerinin ertelenmesi ve son olarak otoritenin kara araçları sorumluluk sigortası için 2019-2020 döneminde belirlediği ancak 2021 yılı için değiştirilmesi gereken fiyat tarifelerini ikinci bir bildirim kadar aynı tutması gibi gelişmelerin sektörün büyümesini olumsuz yönde etkilemesi beklenmektedir.

**Gökhan AKTAŞ**  
**Millî Reasürans T.A.Ş.**



# Yabancı Basından SEÇMELER

## *Covid-19*

**C**ovid-19 nedeni ile sigorta şirketlerine açılan ilk davalar bir dizi ülkenin yargısında görülmeye başlanmış olup, şu ana kadar çıkan kararların sigorta endüstrisi lehine olduğunu söylemek mümkün görünmemektedir. Fransa'da bir mahkeme, bir restoran sahibinin AXA'ya iki aylık iş durması zararının tazmini için açtığı davada, restoranların kamu otoritesi tarafından kapatılmasının sigorta teminatı kapsamındaki bir iş durması sayılacağına hükmetmiştir. Birkaç yüz restoran işletmesi için tek bir aracı vasıtasıyla düzenlenen belirli bir tür poliçenin metninin bu açıdan yoruma açık olduğu anlaşılmış, AXA, metni yoruma açık poliçelerin restoran portföyündeki toplam poliçelerin

%10'undan daha az olduğunu duyurmuştur. AXA kararı temyiz edeceğini açıklamışsa da CEO Thomas Buberl, şirketin dostane bir çözüme ulaşmayı tercih edeceğini, poliçe metinlerinde bu konuda belirsizlik olan restoran sahiplerinden gelen taleplerin çoğunu karşılamayı planladığını belirtmiştir. Mahkemenin kararını takiben, diğer birkaç Fransız sigorta şirketi de özellikle konaklama sektöründen gelen bu tür tazminat taleplerini poliçe bazında değerlendirmek kaydıyla ödeyeceklerini açıklamışlardır.

Almanya'da Mannheim Bölge Mahkemesi bir adım daha ileri gitmiş ve kamu otoritesi kararı olmasa dahi bir işletmecinin otelini kendi tercihi ile kapatmasından kaynaklanan

zararın iş durması sigortası tarafından karşılanması gerektiğine karar vermiştir. Mahkeme, yetkili makamlar tarafından Enfeksiyon Koruma Yasası uyarınca alınan önlemlerin sigorta poliçesinin teminat kapsamında olduğu, kamunun kapatma emri olmasa dahi diğer kararlar nedeni ile iş durması fiili olarak gerçekleştiğinde, sigorta poliçesinin şartlarının bu dolaylı etkilerin de sigorta poliçesinin teminat kapsamına gireceği şeklinde yorumlanması gerektiği, bu nedenle de otel işletmecisinin tazminat talebinde haklı olduğu kararına varmıştır. Ancak mahkeme, otelin zarar miktarını doğru bir şekilde kanıtlamadığını da kaydetmiştir. Mahkeme otel işletmecisinin talep ettiği tazminat tutarının

içinde bulunduğu ödeme güçlüğüne aşmak için gereken miktardan fazla olduğuna hükmetmiştir. Ayrıca mahkeme, otel işletmecisinin sigorta şirketinin tazminat ödeme yükümlülüğünden haksız yere kaçındığı iddiasını da, sigorta tazminatının ödeme güçlüğüne ortadan kaldırmak için yeterli olmayabileceği, mevcut durumda otelin faaliyetine devam etmesinin garanti edilemediği, işletmecinin sigorta tazminatı öden-se dahi yine de iflas edebileceği, bu nedenle sigorta şirketinden hasarı peşinen ödemesinin beklenmesinin haklı olmadığı gerekçeleri ile reddetmiştir.

İngiltere'de Finansal Yürütme Kurumu (FCA), Mayıs ayının başlarında, yasal durumu açıklığa kavuşturmak için mahkemelere taşınan bazı iş durması sigortası poliçelerinin Temmuz ayında değerlendirileceğini duyurmuş ve sigortacıları sorunun tespit ve çözümüne yardımcı olmak için sigortalılarla olan uyuşmazlıklar ile ilgili görüşlerini iletmeye davet etmiştir.

Kurum ayrıca uyuşmazlıkları devam eden poliçe sahiplerini ve aracıları taleplerinin toplu davalar içinde değerlendirilmesini istedikleri takdirde FCA ile iletişime geçmeye davet etmiştir. FCA, poliçelerdeki ifadelerin çeşitliliğinin ve teminat türlerinin uzun bir süre boyunca devam eden belirsizlikler yaratabilecek kadar geniş olduğunu not etmektedir.

Kuaförlerden dış hekimlerine, otelcilerden restoranlara, kulüplere ve barlara kadar çeşitli sektörlerden dernek ve kuruluşlar, politik baskı yaratmak ve Hiscox, QBE, Aviva ve RSA dahil olmak üzere çeşitli sigortacılara karşı dava açmak üzere eylem grupları oluşturmaktadırlar.

Bununla beraber bazı devlet kuruluşları ve düzenleyici otoriteler (regülatörler) sigorta poliçesinin metninde yer alıp almadığına bakılmadan Covid-19'un neden olduğu tüm iş durmaları için geriye dönük tazminat ödemeye zorlamanın, sigorta endüstrisinin varlığını tehdit edeceğini ve finansal istikrarı riske atacağını artık anlamaya başlamıştır.

Uluslararası Sigorta Denetçileri Birliği, pandemi risklerinin bir sigorta poliçesi kapsamında olduğu durumlarda, sigorta şirketlerinin bu tür talepleri hızlı ve etkin bir şekilde ödemeleri gerektiğini belirtse de, bu tür girişimlerin sonuçta sigortalıların korunmasını ve finansal istikrarı tehdit ederek Covid-19'un finansal ve ekonomik zararını artırabileceğini vurgulayarak sigorta şirketlerinin Covid-19 ile ilgili zararları geriye dönük olarak ödemesini gerektiren girişimlere karşı uyarılmaktadır.

Amerika Birleşik Devletleri Hazine Bakanlığı da Covid-19'un sigorta şirketlerini geriye dönük iş durması tazminatları ödemeye zorlayabilecek yasal girişimlere karşı çıkmaktadır.

ABD Hazine Bakanlığı üst düzey politikacılara gönderdiği bir mektupla sigorta ve reasürans piyasasını iş durması tazminat taleplerini ödemeye zorlamanın "Sigortanın sözleşme özgürlüğüne dayalı doğası ile ters düşeceği ve sigorta sektörünün istikrarını tehlikeye sokacağı" konusunda uyarmıştır.

Belki de durumun farkına varılmış olmasının etkisiyle, Louisiana Eyalet Senatosu'nun bir komitesi yeni mevzuat taslağından sigorta şirketlerinin geçmişe dönük iş durması tazminat taleplerini ödemeleri ile ilgili bir şartı çıkartmış olsa da, gelecekte sigorta şirketleri poliçelerdeki istisna kısımlarının içeriği konusunda netlik sağlamak zorunda kalacaklardır. İlâveten sağlık hizmeti sağlayıcılarına, restoranlara, devlet kurumlarına ve el dezenfektanı ve koruyucu giysiler gibi maddelerin imalatı da dahil olmak üzere afet yardımı ve kurtarma hizmetleri sağlayan şirketlere karşı ağır ihmal ve görevi kötüye kullanma iddiası ile açılacak davaları engelleyecek yeni bir yasa da Louisiana Eyalet Senatosu'nun gündemindedir.

İngiltere'de yönetimin hâlâ devlet destekli bir reasürans programını uygulamaya yönelik planlar geliştirdiği bildirilmektedir.

Almanya'da devletin ticari kredi sigortası için 30 milyar Euro'ya kadar teminat vereceği açıklanmıştır. Buna karşılık, sigortacılar teminatları daraltma

yoluna gitmeyecek ve bu yıl primlerinin üçte ikisini devlete ödeyeceklerdir. Kredi sigortacıları, devlet ile birlikte zararın ilk 500 milyon Euro'luk kısmını karşılayacaklardır. Çok sayıda ticaret birliği, devlet destekli "son çare sigortacısı" programları geliştirmek için kendi hükümetleri nezdinde lobi yapmaya devam etmektedir.

Avrupa'da Avrupa Risk Yönetimi Federasyonu (FERMA) Avrupa Komisyonu'nu fiziksel olmayan afet riskleri için Avrupa Birliği çapında bir destek sistemi oluşturmaya çağırmıştır. FERMA tarafından önerilen destek yapısının birinci aşaması teşebbüs düzeyinde risk yönetimi, ikinci aşaması riskin özel sigorta piyasasına transferi, üçüncü düzey üye devletler tarafından ayrı ayrı kurulacak sigorta havuzları ve dördüncü düzeyi Avrupa Birliği'nin desteğinden oluşacaktır. FERMA yöneticisi Dirk Wegener, birçok Avrupalı işletmenin uğradığı finansal zararın sigortaları tarafından karşılanmayacağını, ancak bunun için sigortacıların suçlanamayacağını, iklim değişikliği ve siber riskler gibi pandemi riskinin de sistemik olduğuna dikkat çekmekte; özel sigorta sektörünün sermayesinin risk transferi için gereken kapasiteyi sağlamaya yeterli olmadığını ve muhtemelen pandemi riski için ulusal bazda kamu-özel sektör ortaklıkları kurulmasının gerekeceğini belirtmiş, ayrıca FERMA'nın sigorta

teminatlarında geriye etkili değişikliklerin uygulanmasının sözleşme kesinliği ilkesini ihlal edeceği ve sigorta şirketleri ile kurumsal müşteriler arasındaki güveni yok edeceği yönündeki endişesini vurgulamıştır.

Benzer şekilde, Avrupa Sigorta ve Mesleki Emeklilik Kurumu da ulusal hükümetleri gelecekteki pandemilerin neden olacağı kapatma/yasaklardan kaynaklanan iş durmaları için teminat sağlanması konusunda destek vermeye çağırmıştır.

ABD'de federal sigorta programı oluşturmaya yönelik bir yasa tasarısı Temsilciler Meclisi Finansal Hizmetler Komitesi'nce görüşülmektedir. Pandemi Risk Sigortası Yasası ile sigorta endüstrisinin ödediği iş durması tazminatlarının 250 milyon ABD Doları eşliğini aşması halinde Federal Hükümet destek sağlayacak olup, yıllık toplam azami 750 milyar ABD Doları limit bulunarak sigortacıların bu programa katılımı isteğe bağlı olacaktır. Amerikan Mal ve Kaza Sigortaları Derneği de dahil olmak üzere ABD sigorta kuruluşları ise, sigorta endüstrisinin mali desteğini gerektirmeyecek alternatif bir plan için lobi yapmaktadır. Bu kuruluşlar sigorta endüstrisinin mali rolünü içeren TRIA benzeri bir programın, pandemilerin sigortalabilir riskler olmadığı temel görüşü ile uyumlu olmadığını savunmaktadırlar. Sonuç

olarak önerdikleri alternatif program, Federal Acil Durum Yönetim Ajansı tarafından devlet tarafından düzenlenen İş Sürekliliğini Koruma Programı'nın kurulmasını ve yönetilmesini içermektedir. Bu program daha sonra gerektiği takdirde sigorta sektöründen reasürans koruması satın alabilecektir.

Piyasa gözlemcileri, sigorta endüstrisinin Covid-19 kaynaklı iş durmaları nedeni ile tazminat yükümlülüklerine maruz kalmasının yanı sıra ticari kredi ve yönetici sorumluluk (D&O) gibi diğer sigortalar üzerindeki potansiyel etkiye de dikkat çekmektedir.

Morgan Stanley analistleri, ticari kredi sigortası piyasasının ödeyeceği tazminatların 46 milyar ABD Doları'nı bulabileceğini ve bunun yaklaşık %30'unu reasürörlerin karşılayacağını tahmin etmektedir. Avrupa'da çoğu ticari kredi poliçesi pazar payının büyük bölümünü elinde tutan büyük Avrupa sigorta şirketleri tarafından düzenlenmektedir. Ticari kredi piyasası büyük ölçüde Allianz'a ait Euler Hermes ve Catalana Occidental'e ait olan Coface ve Atradius'un hakimiyeti altındadır. Yönetici Sorumluluk (D&O) sigortalarında ise açılan dava sayısında çok ciddi bir artış beklenmektedir. ABD 'de halihazırda Covid-19 ile ilişkili hissedarların açtığı toplu davalar görülmektedir. Bu davalarda genellikle şirket yönetiminin Covid-19'a

ilişkin yanlış veya yanıltıcı beyanlarının hisse değerinde keskin düşüşlere neden olduğu iddia edilmektedir. Pek çok şirketin sıkıntılı dönemlerden geçiyor ve/veya hisse değerlerinin keskin düşüşlerden mustarip olması nedeni ile bu tür davaların bir süre içinde avukatlar için mutlu bir av sahası olması beklenmektedir. İngiltere'de hükümet, şirket yöneticilerinin iflasın kaçınılmaz olduğunu bildiği veya bilmesi gerektiği durumlarda bazı yanlış veya hatalı işlemlerden kaynaklanan sorumluluğunu askıya alacağını duyurmuştur. İlaveten hükümet pandemiyi yol açtığı finansal sıkıntı nedeni ile faaliyetine devam edebilmek için yeniden yapılanma sürecine giren işletmeler için bir moratoryum getirecektir. Şunu da belirtmek gerekir ki mahkemeler hissedarların açtığı davaların çoğunluğunun haklı olmadığına karar vererek reddetse bile, D&O sigortacıları bu davalarda yapılacak savunma masrafları için yine de çok ciddi ödemeler yapmak zorunda kalacaklardır.

Son birkaç haftada, sigorta endüstrisi liderleri, Covid-19'un devam eden bir süreç olduğu ve nihai zararın henüz belirsiz olduğu konusunda uyarıda bulunarak, olası zarar hakkında bazı tahminler paylaşmaya başlamıştır.

AIG, Uluslararası kısım için 149 milyon ABD Doları ve ABD kısmı için 123 milyon ABD Doları olmak üzere top-

lam 272 milyon ABD Doları tutarında Covid-19 hasarı bildirmiştir. Bunun halen büyümekte olan bir hasar olduğuna dikkat çeken CEO Brian Duperrault, AIG'nin Covid-19'un endüstrinin gördüğü en büyük katastrofik zarar olacağına inandığını söylemiştir. Benzer şekilde AIG'nin genel sigorta bölümünün CEO'su Peter Zaffino, salgının kısa ve uzun dönemli etkisinin çok nadir görülen boyutta ve uluslararası erişim açısından ise görülmemiş türden olduğunu, Covid-19'un teminat limitleri, şartlar, koasürans ve sigorta panelleri gibi underwriting sürecinin tüm yönlerini etkileyeceğini belirterek; reasürans, retrosesyon ve sigorta ile ilişkili diğer sektörlerde daralmaların yaşanacağını öngörmüştür.

Allianz, ilk çeyrek rakamlarında 400 milyon Euro Covid-19 kaynaklı tazminat talebi geleceğini tahmin etmekte olup, bu tutarın yıl sonunda 1 milyar Euro'ya ulaşabileceği konusunda uyarıda bulunmuştur. İlk çeyrek zararları çoğunlukla iş durması ve eğlence sektörü kaynaklı olup beklenen taleplerin çoğu henüz ihbar edilmemiştir.

Arch, 31 Mart 2020 itibarıyla 86,6 milyon ABD Doları tutarında bir rakam tahmin etmektedir. Mortgage portföyü Covid-19'dan dolayı olarak etkilenmeye başlamış olup mortgage ödemelerinde temerrütler beklenmekle beraber, ekonomiler iyileştikçe temer-

rüde düşen borçluların sayısının azalacağı düşünülmektedir.

AXA herhangi bir tahmin yayınlamamış ancak, Mart ayında Covid-19 ile ilgili olarak bildirilen tazminat taleplerinin henüz az miktarda olduğunu, bununla birlikte, tüm coğrafyalarda gerçekleşen kapatma ve sokağa çıkma yasağı tedbirlerinin, özellikle organizasyon iptali ve iş durması başta olmak üzere, ürün yelpazesindeki tazminat talepleri üzerinde önemli bir etkisinin olacağını açıklamıştır. AXA'ya göre Organizasyon İptali sigortasında, Covid-19 ile ilgili toplam taleplerin, vergi öncesi ve reasürans payı hariç 500 milyon Euro civarında olması beklenmektedir. İş durması teminatı için ise, bugüne kadar bildirilen az sayıda tazminat talebi nedeni ile, tazminatların ulaşacağı rakamı tahmin etmek için henüz çok erkendir. Daha düşük tutarda olmakla beraber bunlar dışındaki sigortaların da (örneğin Sorumluluk, D&O ve Seyahat Sigortaları gibi) etkilenebileceği beklenmekteyse de şimdiye kadar, kredi sigortasında veya hayat sigortası tazminatlarında önemli bir sapma gözlenmemiştir. AXA'nın bu açıklamasını değerlendiren Berenberg analistleri, grubun Covid-19'dan kaynaklanacak hasar ödemelerinin 1,3 milyar Euro civarında olabileceğini tahmin etmektedirler.

Axis'in, Covid-19 hasarı ile ilgili tahmini ise 235 milyon ABD Doları'nı bulmaktadır.

Axis'in tahmini mal sigortaları, organizasyon iptali, kaza ve sağlık teminatlarını içermekte ve yürürlükte olan küresel düzeydeki kısıtlamaların 31 Temmuz 2020'ye kadar süreceği varsayımına dayanmaktadır.

Hannover Re, ilk çeyrekte iş durması, organizasyon iptali, kredi ve kefalet gibi çeşitli sigortalarda Covid-19 talepleri için 220 milyon Euro tutarında rezerv ayırmıştır. Grup tarafından yıl ilerledikçe olumsuz etkinin daha ciddi bir oranda artmasının beklendiği ifade edilmiştir.

Hiscox şu anda organizasyon iptali, medya, eğlence sektörü ve seyahat dahil diğer branşlardan 150 milyon ABD Doları kadar tazminat ödemesi yapacağını tahmin etmektedir. Ancak, Hiscox iş durması için tazminat talep eden konaklama sektöründeki bir eylem grubu tarafından hedef alınmış durumdadır. Hiscox bu taleplerin poliçelerinin teminat kapsamında olmadığı konusunda ısrarcı olsa da analizler bu talepleri ödemek zorunda kalması halinde Hiscox'un 10 milyon Sterlin ile 250 milyon Sterlin arasında potansiyel bir ek hasar ödemesine maruz kalacağını göstermektedir.

Lloyd's maruz kalacağı zararın 2,5 milyar Sterlin ile 3,5 milyar Sterlin arasında olaca-

ğını tahmin etmekte, Covid-19'un evvelki tüm olaylardan farklı olarak, sigorta şirketlerinin aynı anda hem büyük hasar ödemeleri yapmalarına hem de bilançolarda varlık kayıplarına yol açtığına dikkat çekmektedir.

Munich Re'nin ilk çeyrek bilançosunda büyük bölümü gerçekleşen organizasyon iptali ve ertelemelerin yol açtığı zararlardan kaynaklanan Covid-19 kaynaklı hasar rakamı 800 milyon Euro tutarındadır. Munich Re ayrıca, yıl içinde diğer sigortalardaki tazminat taleplerinin daha belirgin hale geleceğini, 2020 kâr tahminleri ile ilgili evvelce yapılan açıklamanın geri çekildiğini ve sürmekte olan hisse geri alım programını bir sonraki duyuruya kadar askıya aldığını belirtmiştir.

Partner Re, ilk çeyrek Covid-19 kayıplarının, büyük ölçüde organizasyon iptalleri nedeniyle 18 milyon ABD Doları olduğunu açıklamış ancak Covid-19 krizinin devam ediyor olması dolayısıyla neden olacağı ekonomik durgunluğun etkisi hakkında tahminde bulunmak için çok erken olduğu konusunda uyarıda bulunmuştur.

Renaissance Re, Covid-19 için ilk çeyrek rakamlarında 140 milyon ABD Doları ayırmıştır. Daha sonraki bir telekonferansta CEO Kevin O'Donnell,

sektöre yönelik tehdidin biyolojiktan ziyade politik nedenlerden kaynaklandığı, davacıların sigorta endüstrisinden para alabilme dürtüsünün kaçınılmazlığı konusunda uyarıda bulunmuş, en önemli zararın politikacılar da dahil olmak üzere insanların tepkilerinden gelebileceğini belirtmiştir.

Sirius, ilk çeyrek rakamlarında Covid-19 nedeni ile 140 milyon ABD Dolarlık zararı olduğunu bildirmiştir.

Zurich, aynı dönemde Covid-19 ilişkili 280 milyon ABD Doları tazminat talebi almış ancak yıllık toplam tutarın 750 milyon ABD Doları olabileceği konusunda uyarmıştır. Grup ayrıca, bu senaryonun ekonomideki yavaşlamadan kaynaklanabilecek olumlu veya olumsuz etkileri içermediğine dikkat çekmektedir.

**Alwen Hough Johnson Ltd.**  
**May 2020**  
**Çeviren: Selçuk ÜNAL**

## *Katastrofik Risklere İlişkin Haberler, Modelleme ve Araştırmalar*

**2**020 Kuzey Atlantik Kasırga Sezonu 1 Haziran'a kadar resmi olarak başlamıyor olsa da, sezon Mayıs ayında meydana gelen iki tropikal siklon ile birlikte erken başlangıç yapmıştır. Bu fırtınalardan ilki olan Arthur, sezonun resmi başlangıcından 14 gün önce, yani 17 Mayıs'ta oluşmaya başlamış ve bu sayede 2020, Atlantik havzasında Haziran'dan önce erken başlangıç yapan altıncı yıl olarak kayda geçmiştir. Arthur Kasırgası, 14 Mayıs'ta Küba yakınlardaki deniz üzerinde alçak basınçlı dar ve uzun bir alanda oluşmaya başlamıştır. Oluşmakta olan bu erken hava sistemi 16 Mayıs'ta Bahamalar'ın kuzeyinde alçak basınç alanına dönüşmeden önceki iki gün boyunca Florida'nın güneyinde yavaş yavaş sürüklenerek, ayın 17'sinde Florida'nın doğu kıyısının yaklaşık 125 mil açığında tropikal fırtınaya dönüşmüştür. Fırtına Bermuda'nın önce kuzeyi ve daha sonra güneyine doğru saat yönünde uzun

eğimli bir hareket çizip, 19 Mayıs'ta ekstrapropikal bir siklon haline dönüşmeden önce, ilk olarak Kuzey Karolina'da yer alan Hatteras Burnu'nun sadece 20 mil güneydoğusundan 60 mil/saat rüzgar hızıyla geçerek kuzeye doğru ilerlemiştir. Bertha Kasırgası ise 27 Mayıs'ta Güney Karolina'nın Charleston kentinin yaklaşık 30 mil güneydoğusunda oluşmuş ve sadece birkaç saat sonra Güney Karolina'nın (Charleston) doğusuna 50 mil/saat'lik maksimum rüzgâr hızıyla kıyıya ulaşmıştır. Bertha, Doğu Büyük Göller (Eastern Great Lakes) Bölgesi'ne doğru kuzey yönünde ilerleyerek ayın 28'inde ekstrapropikal siklon halini almıştır.

Tahminlere göre, bu yılki Atlantik Kasırga Sezonu için ortalamasının üzerinde bir yoğunluk beklenmektedir. İngiltere Meteoroloji Merkezi, 1981-2010 yılları arasındaki uzun vadeli ortalama olan 12 adet ile karşılaştırıldığında, bu dönem için 13 adet isimli fırtına

tahmin etmektedir. Ayrıca uzun vade ortalaması olan 6 kasırga ve 3 çok büyük kasırgaya karşın 2020 yılı için 7 adet kasırga tahmin etmektedirler. Meteoroloji Merkezi, fırtınaların süresini ve yoğunluğunu birleştiren bir ölçü olan "Birikmiş Siklon Enerjisi" (ACE-Accumulated Cyclone Energy) değeri olarak ise, 103 birimlik uzun vadeli ortalamasının üzerinde 110 birimlik bir değer tahmin etmektedir. Meteoroloji Merkezi, tahminlerinde, "Atmosfer-Okyanus Birleşimli Genel Sirkülasyon Modeli"ne dayanan bir tür bileşik sistem olan "global dinamik mevsimsel tahmin sistemi" kullandığını açıklamıştır. Bu sistem, tropikal kasırga gelişimini belirleyen okyanus-atmosfer oluşum ve etkileşimlerini simüle etmektedir. Bu simülasyon ile, muhtemel sonuç aralığının belirlenmesine olanak sağlayan çoklu tahminler yapılmaktadır. Bu yapı kullanılarak en iyi tahmin (gerçekleşme ihtimali en yüksek

olan) değeri (bileşim ortalaması) ve tahmin aralığı elde edilmektedir.

The Weather Company'nin yayımladığı 2020 tahmininde 18 adet isimli fırtına, 9 kasırga ve ayrıca 4 büyük kasırga öngörülmektedir. Şirket, tahminlerinin 1981-2010 yılları arasındaki uzun dönem ortalamasının epey üzerinde olduğunu açıklamıştır. Buna ek olarak, Baş Meteorolojist Dr. Todd Crawford, söz konusu tahminlerin hala bir miktar yukarı yönlü risk taşıdığı ve 2010 ve 2017 yıllarında yaşadığımız gibi "aşırı şiddetli bir sezonun" da ihtimal dışı olmadığı noktasında uyarıda bulunmuştur. 2010 yılı, 19 adet fırtına içinden 12'sinin kasırga olarak gerçekleştiği, isimli fırtınalar açısından en şiddetli üçüncü Atlantik Kasırga Sezonu olmuştur. 2017 yılı ise Harvey, Irma ve Maria'nın da dahil olduğu, 17 isimli fırtına ve 10 kasırganın gerçekleştiği en şiddetli beşinci sezon olarak kayıtlara geçmiştir. Weather Channel tahminlerinde, La Niña/El Niño koşullarının şu anda olumsuzluk göstermediğini ancak Eylül ayında kasırga oluşumu için daha elverişli şartlar yaratabilecek La Niña hava koşullarının gelişme ihtimali bulunduğunu açıklamaktadır. Atlantik havzası boyunca deniz yüzeyi sıcaklıklarının normalden daha yüksek ve Meksika Körfezi'nde mevcut sıcaklıkların ortalamının

birkaç derece üstünde olduğu gözlenmektedir.

Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi'nin (National Oceanic and Atmospheric Administration-NOAA) İklim Tahmin Merkezi'ndeki ekip, 6-10 arası kasırga, 3-6 arası ise büyük kasırgaya dönüşme ihtimali olan toplamda 13-19 arası isimli fırtına tahmin etmektedir. NOAA, El Niño da dahil olmak üzere iklim koşullarının nötr kalacağını ya da La Niña'ya doğru bir yönelim olacağını beklemekte olup, bunun da kasırga faaliyetlerini baskılayacak bir El Niño'nun mevcut olmayacağı anlamı taşıdığını dile getirmiştir. Tropikal Atlantik ve Karayip Denizi'ndeki ortalamadan daha yüksek seviyedeki deniz yüzeyi sıcaklıklarının, dikey rüzgâr makası, zayıf Tropikal Atlantik alize rüzgârları ve kuvvetli Batı Afrika musonu ile birleşmesi normalden daha hareketli bir Atlantik Kasırga Sezonu olasılığını artırmaktadır. NOAA 1995'de başlayan ve içerisinde bulunduğumuz hava olayları açısından yoğun dönemde, benzer koşulların görece daha hareketli Kasırga Sezonları oluşturduğunu yorumlarına eklemiştir. *(Daha fazla bilgi için<sup>1</sup>)*

<sup>1</sup> UK Met Office: <https://www.metoffice.gov.uk/research/weather/tropical-cyclones/seasonal/northatlantic>  
2020 Weather Company  
: [https://weather.com/storms/hurricane/news/2020-04-15-atlantic-hurricane-season-april-outlook-](https://weather.com/storms/hurricane/news/2020-04-15-atlantic-hurricane-season-april-outlook)

Karen Clark&Co (KCC) tarafından yayınlanan rapor, Covid-19'un bu yıl kasırga hasarına ilişkin maliyetleri artırabileceği konusunda uyarıda bulunmaktadır.

KCC, sigorta sektörünün Covid-19'un yayılmasını önlemek amacıyla alınan tedbirlere bağlı olarak daha yüksek hasar tespit masraflarına maruz kalacağını ve bu kapsamda alınacak önlemlere rağmen eksperlerin seyahat etme konusunda isteksiz olabileceğinin altını çizmektedir. KCC ayrıca Covid-19'un gelir ve net karlar üzerindeki henüz kestirilemeyen etkisinden dolayı, iş durması hasarlarının tespitinde ortaya çıkabilecek zorluklar konusunda da uyarıda bulunmaktadır. KCC, pandemi sırasında malzeme tedarik sıkıntısı ile birlikte salgına karşı korunma malzemelerinin maliyetinin yüklenici firmaların giderleri üzerindeki etkisine ve sosyal mesafe kısıtının devamının şantiyelerde eş zamanlı çalışabilecek işçi sayısını sınırlandırarak onarım ve yeniden inşa için gerekli süreyi artıracığına işaret ederek onarımların maliyetinin yükselebileceği gerçeğini ortaya koymuştur.

KCC'nin yukarıdaki endişesini paylaşan Munich Re, 2020'de bu bölge genelinde oluşacak büyük kasırgaların

*the weather-companyibm*  
NOAA: <https://www.cpc.ncep.noaa.gov/products/outlooks/hurricane.shtml>

karaya ulaştığında yaratabileceği etkinin; işgücü kıtlığı, tedarik zincirinde bozulmalar, kıyı bölgelerinde tahliye sürecinin uzun ve zorlu bir hale gelmesi gibi etkenlere bağlı olarak, afet yanıt ve toparlanma konusunda ek zorluklar yaratacağına dikkat çekmektedir.

Florida State Üniversitesi'ndeki araştırmacılar tropikal siklonların gerçekte nasıl oluştuğunu daha iyi anlamaya yönelik çalışmalar yapmaktadır. Doktora öğrencisi Allison Wing ve Yardımcı Doçent Jacob Carstens, atmosfer koşullarındaki en küçük değişikliğin bile bir kasırgayı tetikleyebileceğini tespit etmiştir.

Kasırga oluşumu ile ilgili mevcut teoriler kasırgaya yol açan süreci başlatmak için ne tür bir meteorolojik ortamın mevcut olması gerektiği konusunda aşağı yukarı ortak bir görüşe sahipken, bu yeni çalışma söz konusu meteorolojik ortamın tam olarak nasıl ortaya çıktığını daha iyi anlamak için basit koşullara dayanan sayısal modeller kullanmıştır. Çalışmadaki simülasyonlar, hayali bir kutu içerisine yayılmış çoğunlukla benzer koşullar altında başlamaktadır. Simüle edilmiş bulutların, yavaş yavaş ne şekilde geliştiğini gözlemek için bu kutuya küçük bir miktar rastgele seçilmiş örneklem sıcaklık dalgalanmaları eklenmiştir. Simülasyonun rastgele örneklemle başlamış olmasına rağmen, bulutların rastgele bir düzende oluş-

madığı tespit edilmiştir. Su buharı, termal radyasyon ve diğer faktörler etkileşime girdikçe bulutların kümeler oluşturduğu gözlenmiştir. Araştırmacılar, bulut kümelerinin simüle edilen atmosferde dolaştığı sırada kasırga oluşturdukları anı izleyebilmişlerdir. Bu modelleme Batı Afrika, Güney Amerika'nın Kuzeyi ve Karayipler gibi bazı bölgeleri temsil eden 0.1 ile 20 derece Kuzey enlemlerin simüle edilmiş aralığında tekrarlanmıştır. Bu temsili aralık, tropik siklon oluşumlarının nadiren gerçekleştiği ve dolayısıyla araştırmaların daha az olduğu ekvatora çok yakın enlemlerin yanı sıra tropikal siklonların sıkça oluştuğu enlemleri de içermektedir. 10 ile 20 derece arasındaki enlemlerde gerçekleştirilen simülasyonların istikrarlı koşullarda başlatılmış olmasına rağmen büyük çaplı kasırga ürettiği tespit edilmiştir. Bu kasırgalar, yüzeyin epey üzerinde bir atmosferik girdabın ortaya çıkıp, çevresini etkilemesini takip eden birkaç gün içinde gerçekleşmiştir. Buna ek olarak, simülasyonlarda, doğada nadiren oluşmasına rağmen, 1,4 derece Kuzey enlem civarında, ekvatorun çok yakınında tropikal bir siklonun oluşmasına katkıda bulunabilecek bir bulut etkileşimi de görülmektedir. Söz konusu çalışmanın, hem kısa vadeli hava tahminleri, hem de uzun vadeli iklim projeksiyonlarında bilim insanlarına tropikal siklon oluş-

şumu hakkında daha güvenilir bir teorik anlayış sağlayacağı ve meteorologlara bu tür fırtınaları tahmin etme imkanı vererek önceden hazırlanmalarına yardımcı olacağı umulmaktadır (*Daha fazla bilgi için*<sup>2</sup>).

NOAA ve Wisconsin-Madison Üniversitesindeki bilim insanları tarafından yürütülen ortak bir araştırma sonucu, dünya genelinde gerçekleşen kasırga veya tayfunların azami rüzgâr hızlarının sürekli artış gösterdiği ve güçlerinin her bölgede arttığı kaydedilmiştir.

Bu ortak ekip, farklı uydulardan elde edilen veriler arasındaki farkları uyumlu hale getirebilen analitik teknikler kullanarak 40 yıllık uydu verilerini analiz etmiştir. NOAA uzmanlarından James Kossin, verilerin mevcuttaki en iyi teknoloji kullanılarak derlendiğini, ancak her yeni uydunun mevcut teknoloji seviyesini yansıtan ekipman kullanması nedeniyle verilerin farklı düzeylerde kaydedilmesi sonucu gözlemlerin her yıl bir öncekinden farklılık göstermesine bağlı olarak, ortaya farklı parçalardan oluşmuş karmaşık desenli bir veri yapısı çıktığını belirtmiş ve bu durumun uydu verileriyle ilgili temel sorunlardan biri olduğunu

<sup>2</sup> [https://phys.org/news/2020-05-small-disturbances-trigger-catastrophicstorms.html?utm\\_campaign=4401&utm\\_medium=email&utm\\_source=EloquaCAIRW00000005700](https://phys.org/news/2020-05-small-disturbances-trigger-catastrophicstorms.html?utm_campaign=4401&utm_medium=email&utm_source=EloquaCAIRW00000005700)



vurgulamıştır. James Kossin, buna ek olarak, elde ettikleri sonuçların fırtınaların küresel ve bölgesel anlamda güçlenmekte olduğuna işaret ettiğini ve küresel ısınma karşısında kasırgaların izleyeceği seyir konusundaki beklentileriyle tutarlı olduğunu belirtmiştir. Olumlu bir adım olan bu sonuçlar küresel ısınmanın kasırgaları güçlendirdiği yolundaki görüşü kuvvetlendirmekle birlikte, söz konusu değişimin ne kadarının insan faaliyetlerine, ne kadarının ise doğal değişkenlere bağlı gerçekleştiğini çok net açıklayamamıştır (*Daha fazla bilgi için*<sup>3</sup>).

Japonya Sigorta Birliği tarafından yayınlanan rakamlara göre, Faxai ve Hagibis Tayfunları ile birlikte 2019 yılının Ekim ayındaki şiddetli yağışlar 10,01 milyar ABD Doları düzeyinde bir sigortalı hasara neden olmuştur; bu tutar Mart ayında raporlanan 9,43 milyar ABD Doları'na göre %6'lık bir artışa işaret etmektedir. Faxai özelinde hasarlardaki artışın büyük kısmı Yangın branşından kaynaklanmaktadır. Yangın branşındaki toplam hasar talebi 2.000'nin biraz üzerinde artarak 337.065'e ulaşırken, toplam hasar ödemesi %6 artış göstererek 3,96 milyar ABD Doları civarında gerçekleşmiştir. Benzer şekilde, Hagibis

için de tazminat taleplerinin sayısı 4.229 adet artarak 230.439'a ulaşırken, ödenen hasar tutarı yaklaşık %7 artışla 4,44 milyar ABD Doları seviyesine yükselmiştir. Bunun yanında, Ekim ayında gerçekleşen yağışlara ilişkin ödenen hasar tutarı, Mart ayında raporlanan 131 milyon ABD Doları'ndan, 144 milyon ABD Doları'na yükselmiştir.

Columbia ve Colorado Üniversiteleri de dâhil olmak üzere çeşitli üniversitelerden bir grup bilim insanı tarafından yürütülen araştırma, kayıtlara göre Batı ABD'yi etkisi altına almış en şiddetli kuraklık seviyesinde bir kuraklığın hâlihazırda devam etmekte olduğu sonucuna varmıştır.

Araştırmacılar, bu büyük kuraklığın 2000 yılında başlayıp halen devam etmekte olan doğal bir olay olduğunu yorumunda bulunmaktadırlar. Diğer yandan, iklim değişikliği de artan sıcaklıklar ile birlikte önemli bir etkide bulunarak kuraklığın daha şiddetli hale gelmesine neden olmaktadır. Ekibin "büyük bir kuraklık" tanımı 19. veya 20. yüzyıllarda gözlemlenen kuraklıklardan daha uzun süren ve çok şiddetli dönemleri de içeren, çoklu on yıllık dönemlere yayılan etkiye sahip bir oluşumdur. Nehir yataklarında bulunan ortaçağa ait ağaç kökleri, 13. yüzyılda yaşanan kuraklığın zirvesinde yerli medeniyetler tarafından terk edilmiş olan yerleşim alanları ve orman yangın-

larına ait bulguların yer aldığı göl yataklarından elde edilen verilerin kullanılması sonucu ekip, ABD'nin Batı Yakasında 800 ile 2018 yılları arasında yaklaşık 40 kuraklık olayı gerçekleştiğini ortaya çıkarırken, bunlardan sadece dördünün; yani 800'lerin sonları, 1100'lerin ortaları, 1200'ler ve 1500'lerin sonlarında gerçekleşmiş olanların, büyük kuraklık kriterleri taşıdığını tespit etmiştir. Araştırmacılar, geçmişte 19-yıllık süreye yayılmış en şiddetli kuraklık olaylarını, 2000-2018 yılları arasında elde ettikleri toprak ve nem kayıtlarıyla karşılaştırdıklarında, içinde bulunduğumuz dönemin şu ana kadar kaydedilen dört büyük mega kuraklığın üçünden daha kötü olduğunu gözler önüne sermiştir. 1575'ten 1603'e kadar süren dönem ise, muhtemelen en şiddetli mega kuraklık olmakla birlikte, şu an yaşananla arasında fazla bir fark bulunmamaktadır. New York Columbia Üniversitesi'nden Dr. Park Williams şu yorumda bulunmaktadır: "Bu kuraklığın ilk yirmi yılı, tüm mega kuraklıkların ilk yirmi yılı ile benzeşim göstermektedir. Çalışmada mevcut kuraklık, en büyük mega kuraklıkların en şiddetli 20 yılı ile ilişkilendirilmiştir." Uzmanlar mevcut kuraklık durumunun şüphesiz doğal bir olay olduğunu, ancak iklim değişikliği ile daha da kötüleştiğini dile getirmektedirler. Bu bağlamda en temel etken, El Niño/La Niña

<sup>3</sup>[https://www.sciencedaily.com/releases/2020/05/200518154948.htm?utm\\_campaign=4417&utm\\_medium=email&utm\\_source=EloquaCAIR-W000000005700](https://www.sciencedaily.com/releases/2020/05/200518154948.htm?utm_campaign=4417&utm_medium=email&utm_source=EloquaCAIR-W000000005700)

hava oluşumu olarak görünmektedir. Dr. Williams, “Eldeki bulgulara dayanarak şunu biliyoruz ki, Tropikal Pasifik Okyanus’unda La Niña tipi hava koşulları ortaya çıktığı zaman, Güneybatı ABD ve Kuzey Meksika’da kuraklık görülmektedir ve son yirmi yılda yaşananlar tam da budur.” açıklamasında bulunmuştur. Eldeki bulgulara dayanarak iklim değişikliğinin mevcut kuraklığı artırdığı, hatta mevcut kuraklaşma hızının ve şiddetinin yaklaşık yarısının iklim değişikliğine bağlı olduğu belirtilmektedir. Araştırmacılar, Batı ABD’de sıcaklıkların 2000 yılından itibaren 1,2 derece arttığını kaydetmişlerdir (*Daha fazla bilgi için*<sup>4</sup>).

GFZ Alman Yerbilimleri Araştırma Merkezi ve Ohio State Üniversitesi’nden oluşan bir araştırma ekibi, Japonya ana kara kütesinin 2011’de yaşanan Tohoku Depremi’nden hemen önceki aylarda doğudan batıya ve tekrar geri bir atılımla doğuya doğru kaydığını kaydetmişlerdir.

Çalışmayı yapan araştırmacılar, bu tür hareketlerin gelecekte oluşması çok daha muhtemel olan büyük batma bölgesi depremleri için sismologlara uyarı niteliği taşıdığı için üzerinde durmaktadırlar. Ohio State Üniversitesi’nde yer bilimleri profesörü olan ve söz konusu çalışma grubunda yer alan

<sup>4</sup><https://science.sciencemag.org/content/368/6488/314>

Michael Bevis, “Japonya’da olanlar muazzam büyüklükte, ancak çok yavaş bir salınım seyrine sahip ve daha önce hiç gözlemlenmemiş bir şeydi” yorumunda bulunmuştur. Bu salınım, beş ila yedi aylık bir süre boyunca gerçekleşirken, ayda sadece birkaç milimetrelik bir hareket alanında gerçekleştiği için ada sakinleri tarafından algılanamamıştır. Diğer yandan, bu hareket, depremin gerçekleşmesine kadar geçen süre zarfında, Japonya’da 1.000’den fazla farklı noktada dağılım gösteren GPS istasyonunu tarafından kaydedilmiş verilerde açıkça tespit edilmiştir; toprakta yaklaşık 4 ile 8 milimetre aralığında gerçekleşen hareket önce doğuya, daha sonra batıya, daha sonra tekrar doğuya doğru bir yönelim göstermiştir. Bu salınımların yeryüzündeki büyük kara parçalarının belirli bir düzen ve döngü içinde gerçekleşen hareketlerinden belirgin şekilde farklı bir yapıya sahip olduğu görülmüştür. Profesör Bevis yapmış olduğu yorumda; “Yerkabuğu hareketinin olağandışı olmadığını, yeryüzünün her zaman şu ya da bu şekilde hareket eden plakalardan oluştuğunun altını çizirken, yukarıda bahsi geçen hareketin olağandışılığını” vurgulamıştır. GFZ Alman Yer Bilimleri Araştırma Merkezi’nden baş araştırmacı Jonathan Bedford, Japonya’nın diğer aktif tektonik bölgelerin çoğunda bulunmayan, dünyanın en büyük

ve en gelişmiş izleme sistemlerinden birine sahip olduğuna dikkatleri çekmiştir. Bedford diğer bölgelerde bu denli gelişmiş bir sistemin olmaması sebebiyle bu çalışmanın bulgularını dünyadaki diğer batma bölgelerindeki depremleri tahmin etmek için kullanmanın mümkün olamayacağını belirtmiştir (*Daha fazla bilgi için*<sup>5</sup>).

CRESTA (küresel sigorta sektöründe en yaygın şekilde kullanılan coğrafi veri toplama standardı), CRESTA Harita Görüntüleme Uygulaması’nda güncelleme yaptığını duyurmuştur.

İyileştirmeler, haritada seçilen belirli bir nokta için CRESTA Bölgesi bilgilerini görüntüleyen yeni bir 'Tanımla' işlevini içermektedir. Bu güncelleme düşük ve yüksek çözünürlüklü bölge görüntüsü yakalamanın yanı sıra, enlem ve boylam verilerini de barındırmaktadır. Ek yakınlaştırma seviyeleri, kullanıcıların verilere sokak düzeyinde erişmelerine imkân sağlamakta, yeni yazdırma fonksiyonu kullanıcıların etkin haritayı PDF olarak dışa aktararak yazdırmalarına da ayrıca imkân tanımaktadır (*Daha fazla bilgi için*<sup>6</sup>). Sismologlar, Porto Riko’nun

<sup>5</sup> [https://phys.org/news/2020-04-greatearthquakes.html?utm\\_campaign=4391&utm\\_medium=email&utm\\_source=EloquaCAIR-W000000005700](https://phys.org/news/2020-04-greatearthquakes.html?utm_campaign=4391&utm_medium=email&utm_source=EloquaCAIR-W000000005700)

<sup>6</sup> <https://app.cresta.org/#/explore>

Güneybatı sahilinin 28 Aralık 2019'dan bu yana 2,5'a da daha yüksek büyüklükte yaklaşık 4.000 adet deprem yaşadığını gözlemlemiştir.

2 Mayıs'ta Ponce şehrinde birkaç binaya zarar veren 5,5 büyüklüğündeki de dâhil olmak üzere 5,0 şiddetinden daha büyük bir dizi deprem olmasına rağmen, serinin en büyüğü 7 Ocak'ta gerçekleşen 6,4 büyüklüğündeki deprem olmuştur. Porto Riko maalesef konumu nedeniyle her zaman depreme maruz bir bölge olarak kalacaktır. Ada, karmaşık fay sistemleri ile çevrilmiş olup, Karayipler ve Kuzey Amerika plakaları arasında sıkışmış durumdadır. Bu plakalar bazı yerlerde birleşip diğer yerlerde ise birbirlerinin üzerinden kayıp geçmektedir. Bilim insanları, Porto Riko'nun

son 500 yıllık süre zarfında, her yüzyılda en az bir veya iki büyük deprem yaşadığı konusunda uyarıda bulunarak, ülkenin Güneybatısındaki konut, işletme ve altyapıların sınılaşmaya karşı özellikle savunmasız olan yumuşak alüvyonel ve denizle bağlantılı sedimenter yapılar üzerine inşa edilmekte olduğunu belirtmişlerdir. Bu durumun şehirleşmede hızlı bir gelişim gösteren bölgenin büyük bir risk taşıdığına işaret ettiğinin altı önemle çizilmektedir.

Ve son olarak...

Helsinki'deki bir fırın, tuvalet kâğıdına benzeyen bir pasta yaparak Coronavirüs'ün neden olduğu mali yıkımdan kendisini kurtarmıştır.

Mağaza çalışanları Nisan ayındaki tüm siparişlerin iptal edildiğini görünce dehşete düşerken, panik içindeki müşterilerin tuvalet kâğıdı biriktirmeye başladıklarını görmüştür. Bu durum mağaza çalışanlarına tuvalet kâğıdı görünömlü bir pasta yapma fikri vermiştir. Yulaf bulamaçlı, çarkıfelek meyveli kek ve beyaz şeker hamuruyla kaplanmış ilk beş pasta bir saat içinde satılırken, bu durum işyeri sahibini üretimi artırabilmek için iki kişiyi daha işe almak zorunda bırakmıştır.

**Alwen Hough Johnson Ltd.**  
**May 2020**  
**Çeviren: Sertuğ SUNAY**