

Tarih: Ekim 2009

Milli Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi

H. Hulki YALÇIN

İnceleme Kurulu
BAŞKAN

Barbaros YALÇIN
ÜYE

Hüseyin YUNAK
ÜYE

Ali N. YÜCEL
ÜYE

Feridun ÖZÜNAL
ÜYE

Güneş KARAKOYUNLU

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Y. Kemâl ÇUHACI

Basın Yayın Koordinatörü
Ebru FERAY

Dizgi
Ebru FERAY

Kapak Dizaynı
Umut SİLE

Renk Ayrımı
FİLMEVİ

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: Yaygın süreli yayın

3 ayda bir yayınlanır.

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

İÇİNDEKİLER

Tekne İnşaat Sigortalarında Değişen Özel Şartlar:

London Marine Construction All Risks Wording (01.09.2007)	4
Hidroelektrik Santral Sigortaları	17
Sigorta Şirketlerinin Müşterilerini İzleme Yükümlülükleri	20
Küresel Salgın Riski.....	23
Fidye Teminatı.....	26

Reasürör Gözüyle

II. Dünya Savaşı'nın ardından değişen koşullara ve ortaya çıkan ihtiyaçlara yanıt vermek amacıyla, günümüze kadar birkaç kez değişikliğe uğrayan Tekne İnşaat Sigortaları Enstitü Klozları, son dönemde yine ihtiyaca yanıt verir olmaktan uzaklaşmış ve bu durum, uygulamada bazı sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Dergimizin bu sayısında Sayın Mehmet Yazıcı'nın Londra Tekne İnşaat Sigortası (01.09.2007)'na ilişkin güncel kloz metnini, daha önceki kloz metinleriyle karşılaştırmalı olarak incelediği, "Tekne İnşaat Sigortalarında Değişen Özel Şartlar: London Marine Construction All Risks Wording (01.09.2007)" başlıklı çalışmasına yer verilmektedir.

Ülkemizde, son dönemde, elektrik üretim ve dağıtımının özelleştirilmesi doğrultusunda yaşanan yasal gelişmeler, hidroelektrik santral projelerinin sayıca artmasına yol açmıştır. Dergimizin bu sayısında Sayın Barış Vardar, "Hidroelektrik Santral Sigortaları" başlıklı çalışmada, çok çeşitli teminatı aynı anda içerisinde barındıran paket poliçelerle teminat altına alınabilen hidroelektrik santrallerinin, yapım aşamasından itibaren, sigortacılar için oluşturduğu hasar potansiyelini değerlendirmekte ve sigortacıların dikkat etmesi gereken hususlarla ilgili uyarılarda bulunmaktadır.

Yabancı Basından Seçmeler bölümünde ise, önümüzdeki aylarda dünyanın en önemli sorunlarından biri olması muhtemel Domuz Gribi salgını nedeniyle söz konusu olacak "küresel salgın riski"nin sigorta sektörüne yansımalarının ele alındığı ve bu konu ile ilgili sigorta dünyasının alabileceği önlemlerin değerlendirildiği bir çalışmanın özeti yer almaktadır. Bu bölümde ayrıca, bir önceki sayıda da dergimizde yer verdiğimiz korsanlık faaliyetleri sonucunda deniz korsanları tarafından istenen fidye miktarını karşılamaya yönelik teminatın Nakliyat poliçeleri altında standart hale getirilmesi ile ilgili tasarının ele alındığı bir makale ile İngiliz Hükümeti'nin Terörizm Direktifi kapsamında ülkede faaliyette bulunan sigorta şirketleri de dâhil, tüm mali kuruluşlara getirdiği yükümlülüklerin sigorta şirketleri tarafından yeterince ciddiye alınmamasının yaratabileceği sonuçlara değinilen bir makalenin çevirilerine yer verilmektedir.

Tekne İnşaat Sigortalarında Değişen Özel Şartlar: London Marine Construction All Risks Wording (01.09.2007)

Institute Clauses for Builders' Risks

İkinci Dünya Savaşı öncesi kullanılmış olan "Institute Clauses for Builders Risks (26.4.1937) yerine kullanıma sunulmuş olan Institute Clauses for Builders' Risks (1.5.1963)¹ öncekilerden oldukça farklıydı. Klotun ilk sayfasında, gemi adı, sözleşme veya tersane numarası, yapımcının adı gibi bilgilerin yazılması için ayrılan yerleri "sigortanın konusu" başlığını taşıyan bir bölüm izlemekteydi. Bu bölümde tekne ve makinelerin geçici değerleri, geçici yapım süreleri, bunların nerede ve kim tarafından yapıldığı gibi bilgilerin yazılması için yer ve boşluklar ayrılmıştı ve ayrıca bunlarla ilgili bazı hükümler bulunmaktaydı. Bu sayfayı koşullar izlemekteydi.

Kısaca ICBR 63'ün ilk sayfası, önceki Klot'dan farklı olarak, sigorta konusu geminin teknesi, makinesi ve donanı-

mına, varsa taşeronlara ilişkin bilgilere ayrılmıştı.

Piyasamızda kullanılmakta olan Institute Clauses for Builders' Risks (1.6.1988)² ise, II. Dünya Savaşı sonrası değişen koşullara ve ortaya çıkan gereksinimlere uygun olarak kullanıma sunulmuş Institute Clauses for Builders Risks (1.5.1963)'ün 1972 ve 1988 yıllarında gözden geçirilmesi sonucu oluşturulmuştur. Dolayısıyla ICBR 88'in içerdiği hükümlerinden çoğu yarım yüz yıla yakın bir süreden beri kullanımdadır. Bu süreçte tekne inşaat tekniğindeki gelişmeler taşeronların, kullanılan malzeme ve teçhizatındaki değişiklik ve gelişme tedarikçilerin, yapım sürecine katılmasına neden olmuştur. Sözü edilen bu gelişmeler ICBR 88'e yansıtılmadığı için de uygulamada bazı sorunların ortaya çıktığı görülmüş ve bu nedenle London Marine Construction

All Risks Wording (1.9.07)³ oluşturulmuştur.

London Marine Construction All Risks Wording (1.9.07)

Uluslararası piyasalarda iki yıldan beri kullanılmakta olan London MARCAR 2007 tekne inşaat sigortasının yapılabilmesi için sigortalı tarafından yanıtlanması gereken olguların belirlendiği, ICBR 88'e göre daha ayrıntılı, bir çizelge ve bu çizelgeyi izleyen 60 maddelik koşulları içermektedir. Dolayısıyla ICBR 88'den oldukça farklı, ayrıntılı ve değişik düzenlenmiştir. Bu farklı ve ayrıntılı düzenlemeye ilişkin nedenlerden bazılarını aşağıda işaret edilmiştir.

Büyük Hasarlar

London MARCAR 2007'de ki bu değişik ve ayrıntılı düzenlemeye neden olan etkenlerden en önemlisi 2000'li yıl-

¹ Bundan sonra kısaca "ICBR 63" diye söz edilecektir.

² Bundan sonra kısaca "ICBR 88" diye söz edilecektir.

³ Bundan sonra kısaca "London MARCAR 2007" diye söz edilecektir.

Tablo: İnşaat Rizikoları Zararları (Ekim 2002-Ocak 2004)

Tekneler	Zararlar
Diamond Princess	310 m \$ (60 m \$ owner's interest dâhil)
Ulysees Yacht	25 m \$
Costa Fortuna	20 m \$
Westerdam	75 m \$
Typhoon Maemi	50 m \$
Riyadh Yacht	30 m \$
Pride of America	228 m \$
Total	738 m \$

larda Tekne İnşaat Sigortaları'nda meydana gelen büyük hasarlardır. Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği'nin (IUMI) 2003'de Sevilla'da (İspanya) yaptığı yıllık toplantıda, tekne inşaat sigortalarında meydana gelen büyük hasarlara dikkat çekilmişti. Bu hasarlar nedeniyle sigortacıların uğradığı büyük zarar ertesi yıl Singapur'daki toplantıda da gündemin en önemli konusu olmuştu. Aşağıdaki tabloda ayrıntılı olarak görülebileceği gibi sözü edilen bu hasarların toplamı yaklaşık 738 milyon USD, buna karşın aynı devreye ait prim toplamı ise yaklaşık 125 milyon USD'dir. Sigortacıların uğradıkları zarar ise yaklaşık 600 milyon USD'dir⁴. Sigortacılar da bu ağır zararlı sonuçlara, ön ekspertiz yapılması koşulu⁵, muafiyetin yükseltil-

mesi ve fiyatların arttırılması gibi önlemlerle tepki göstermişlerdi. (Bkz. Tablo)

Uygulamada Ortaya Çıkan Sorunlar

Tekne İnşaat Sigortaları'ndaki bu önemli değişikliğin diğer bir nedeni de ICBR 88'in bazı hükümlerinin uygulamada yetersiz kalması⁶ ve ayrıca çevreyi koruma istemlerini karşılamakta zorluklar ortaya çıkmasıydı.

ICBR 88'in ilk sayfasında (çizelgede) ayrılan yerlere tekne ve makinenin geçici değerlerinin yazılması isteniyor fakat uygulamada buna pek özen gösterilmiyordu. Sözü edilen değerler ayrılan yerlere yazılmadığı zaman sigorta değeri ICBR 88'in 1. maddesi hükmüne göre belirlenmekteydi.

ICBR 88'in 1. maddesi hükmüne göre sigorta değeri "inşaat sözleşmesindeki son değer veya toplam yapım değeri + %....." toplamı olup bu da geçici (provisional) bir değerdir. Diğer yandan M.I.A.'in⁷ 27. maddesinde "poliçenin ya değerlendirilmiş ya da değerlendirilmemiş olabileceği", "değerlendirilmiş poliçenin kararlaştırılmış bir değeri içeren bir poliçe olduğu" ve "belirlenen bu değer, sigortalı ile sigortacı arasında, sigorta edilen şeyin kesin değeri" olduğu hükmü bulunmaktadır. Sigorta değerine ilişkin ICBR 88'in 1. maddesi ile M.I.A.'in 27. maddesi karşılaştırıldığında bu iki hükmün birbirleriyle uyuşmadığı hemen görülmektedir. Bir başka deyişle ICBR 88 eklenmiş bir tekne inşaat sigorta poliçesinin değerlendirilmiş poliçe olup olmadığı tartışmalı idi. Bu tartışmalı durum nedeniyle de tekne inşaat sigortalarında noksan sigorta uygulaması bir sorun oluşturmaktaydı.

Poliçede "sigortalı"nın kim olduğunun açıklıkla belirtilmesi önemli bir olgudur. Tekne inşaat poliçesinde sigortalının "tersane" ya da "alıcı" olması gerekirken, sigortalı terimi "müşterek yapımçı, taşeron, tedarikçi veya bağlı kuruluşları, yardımcıları, şubeleri, diğer hak veya menfaati olanlar" gibi ifadeler ile genişletilmekte, bu da asıl menfaat sahibinin kim olduğunun belirlenmesin-

⁴ Bkz. Willis Marine Builders' Risks Review Summer / Autumn 2005.

⁵ Bkz. 143 no.lu Joint Hull Committee Genelgesi.

⁶ Bkz. Nigel Rogers, Chairman's Address Delivered At Annual Meeting 2006; Chris Zavos, Proposed Changes, International Marine Claims Conference, Dublin 2005.

⁷ Marine Insurance Act 1906

de sorun yaratmaktaydı ⁸. Bunun diğer bir sonucu da, asıl menfaat sahibinin açıkça belli olmaması nedeniyle, rücu işleminde karşılaşılan güçlüklerdi.

ICBR 88'in 5. maddesi hükmüne göre, poliçe süresi içinde ortaya çıkması ve zıya veya hasara neden olması koşuluyla, gizli kusurun neden olduğu zıya veya hasar, gizli kusurlu parçanın onarım, yenilenme ve yerine koyulması masrafları sigorta kapsamındadır. Fakat gizli kusur herhangi bir zıya veya hasara neden olmadan ortaya çıktığı veya çıkarıldığı zaman, kusurlu parça için herhangi bir tazminat ödenmiyordu. Bu durum da uyuşmazlığa yol açmaktaydı.

ICBR 88'in 8. maddesi hükmüne göre hatalı tasarımın (planın) neden olduğu zıya veya hasar sigorta kapsamındadır. Fakat hatalı tasarlanan parçanın onarımı, yerine konulması veya yenilenmesi masrafları sigorta kapsamında değildir.

Yukarıda işaret edilen maddeler karşılaştırıldığında 5. madde hükmü gereği gizli kusurlu parça hasara neden olduğunda parçanın onarım, yenilenme ve yerine konulma masrafları dâhil zıya veya hasar tazmin edilirken, 8. madde hükmü gereği kusurlu tasarlanmış (planlanmış) parça hasara neden olduğunda bu par-

çanın yenilenmesi, onarımı ve yerine konulması masrafları sigorta kapsamı dışında tutulmuştur. Bir başka deyişle aralarında pek fark bulunmayan "gizli kusur" ile "hatalı tasarım (plan)" uygulaması birleriyle çelişmekte ve uyuşmazlığa neden olmaktadır.

ICBR 88'in hükmi tam zıya ile ilgili 12. maddesi Institute Time Clauses Hulls 83'den aynen alınmıştı. Bu 12. madde hükmüne göre hükmi tam zıya olabilmesi ve tazminat ödenebilmesi için "onarım ve kurtarma masrafları toplamı"nın "sigorta değeri"ni aşması gerekmektedir. Tekne inşaat sigortalarında "onarım ve kurtarma masrafları toplamı"nın "sigorta değerini" aşması hali ancak inşaatın son aşamasında ortaya çıkabildiği için hükmi tam zıya uygulaması sınırlı kalmaktaydı.

ICBR 88'in onarılmamış hasar ile ilgili 11. maddesi de Institute Time Clauses Hulls 83'den aynen alınmıştı. Bu 11. madde hükmüne göre, onarılmamış hasarlarda tazminatın ölçüsü geminin piyasa değerindeki kayıptır. İnşaatı tamamlanmamış bir geminin piyasa değerini belirlemek güç olacağı için piyasa değerindeki kayıp da belirsizleşmektedir. Dolayısıyla tekne inşaat sigortaları açısından bu hüküm de pek uygun değildir.

Yukarıda kısaca anımsatılan sorunlara çözüm getirmek amacıyla London MARCAR 2007 düzenlenmiş ve kullanı-

ma sunulmuştur.

Çizelge ve Koşullar

London MARCAR 2007 uzun ve ayrıntılı bir çizelge ile başlamakta ve bu çizelgede tekne sigortasının yapılabilmesi için gerekli olgular 14 bölüm halinde ilk sütunda yer almaktadır. Yanıtlar için olguların karşısında ikinci sütunda yer ayrılmış ve son sütunda da yanıtlanması istenen olgulara ilişkin tanım veya açıklamaların yapıldığı maddelere işaret edilmiştir. Çizelgeyi biri "Genel" diye adlandırılan, kalanı beş bölümde toplanmış 60 madde izlemektedir. "Genel" diye adlandırılan 1. madde dört başlık altında 8 fıkradan oluşmaktadır. 59 maddeden oluşan beş bölüm şunlardır:

- I. Standart Teminat
 - A. İnşaat
 - B. Sorumluluk
 - C. Savaş
 - D. Grev, Terör, Politik ve Kötü Niyetli Hareketler
- II. Genel İstisnalar
- III. Tazminat Talepleri
- IV. Genel Hükümler ve Tanımlar
- V. Seçilerek Sigorta Kapsamına Alınma

Çizelge (Schedule)

Çizelge önemli bir "açıklama/not" ile başlamakta ve bu açıklamada bazı olguların (*) ile işaretlendiği, işaretlenen bu

⁸ Bkz. Nigel Rogers, Chairman's Address Delivered At Annual Meeting 2006.

olguların yanıtlarının ihmal edilmesi halinde karşılarında gösterilen madde hükümlerinin uygulanacağı belirtilmektedir. Kısaca (*) işaretli bu olgular yanıtlanmamışsa karşılardaki, ihmal edilen hüküm (default provision) olarak adlandırılan, madde veya maddeler uygulanacaktır. Çizelgede yanıtlanması istenen olgular şunlardır:

1. Sigortalı

Çizelgede sigortalı için ayrılmış olan bölüme sırasıyla “yapımcı”, “tersane” ve “alıcı”nın adları ve adreslerinin yazılması istenmektedir. Bunlarla ilgili hükümlerin numaraları sırasıyla karşılarında gösterilmiştir. Sigortalı, 56.4 hükmüne göre, çizelgede sigortalı olarak gösterilen “yapımcı” ya da “alıcı”dan biridir. Eğer çizelgede “yapımcı ve alıcı”nın her ikisi de sigortalı olarak gösterilmişse, sigortalı terimi her ikisini de kapsar. Yapımcı, 56.5 hükmünde “çizelgede adı yazılı olan yapımcı”, alıcı da 56.6 hükmünde “çizelgede adı yazılı alıcı” olarak tanımlanmıştır. Tersane, 56.23 hükmüne göre, çizelgede adı yazılı olan yapımcının, teknenin inşa edildiği yerdeki tesisleri ya da var olan geminin değişiklik, onarım, boyu uzatılması ya da herhangi bir iş yapılmak üzere gittiği tersanedir.

Burada hemen, gemilerde önemli değişiklikler için yapılan onarımlarla ilgili ve koşullarda çokça sözü edilen “var olan ge-

mi (pre-existing vessel)” terimine işaret etmek gerekmektedir. Mevcut ya da var olan gemi, 43.2.3 hükmünde, “üzerrinde değişiklik yapılacak, onarılacak, boyu uzatılacak ya da herhangi bir iş yapılacak gemi” diye tanımlanmıştır. Eğer sigorta edilen gemi, mevcut gemi ise yapımcı ilk yüklenici ve alıcı da sahibi veya idarecisidir. Yüklenici, 56.7 hükmünde, “sigorta süresi içinde ya da zıya veya hasar meydana gelmeden önce sigortalı ile geminin yapımına ilişkin yazılı sözleşme ilişkisine giren kişi veya kurum” olarak tanımlanmıştır. Görüleceği gibi “sigortalı” terimi “yapımcı”, “alıcı” ve “tersane”yi kapsamaktadır.

2. Gemi

“Gemi”, 56.21 hükmüne göre, çizelgede tekne numarası veya proje adı yazılı olan teknedir. Çizelgede gemi için ayrılan bu bölüme teknenin adı, numarası veya proje adı yazılır.

3. Süre

Çizelgede süre ile ilgili bu bölümde sigorta süresinin başlaması, sona ermesi ve teknenin yaklaşık olarak denize indirilme tarihleri yazılacaktır. Bunlarla ilgili hükümlerin numaraları sırasıyla karşılarında gösterilmiştir. Sigorta süresinin başlaması ve sona ermesi yeni yapılacak gemi ve mevcut/var olan gemi için ayrı düzenlenmiştir.

a. Mevcut/var olan gemide sigorta süresi aşağıdaki seçeneklere göre, bu seçeneklerden hangisi daha önce gerçekleşirse ona göre, başlar:

- Yapımcının değişiklik yapılacak gemiyi tersanede kabul ettiği anda (Bkz. 56.21),
- Tersanede hazırlık çalışmalarının başlamasıyla (Bkz. 43.2.2.2),
- Çizelgede kararlaştırılan önceki bir tarihte (Bkz. 43.2.2.3).

Sigorta süresinin başlamasına ilişkin yukarıdaki seçenekler I. Standart Teminat: A - İnşaat, B - Sorumluluk ve D - Grev, Terör, Politik ve Kötü Niyetli Hareketler alt bölümlerinde belirtilen rizikolar için geçerlidir. Fakat C - Savaş Rizikoları, 43.4 hükmüne göre, yapımcının gemiyi tersanede teslim almasıyla başlar.

b. Mevcut/var olan gemi için sigorta süresinin sona ermesi aşağıdaki seçeneklere göre, bu seçeneklerden hangisi daha önce gerçekleşirse ona göre, sona erer:

- Geminin alıcıya teslimi ile (Bkz. 43.2.2.4),
- Çizelgede kararlaştırılan tarihte (Bkz. 43.2.2.5),
- Sigortanın 47. madde gereği iptal edildiği tarihte (Bkz. 43.2.2.6),
- Sigortanın 52. madde ge-

reği kendiliğinden iptal edildiği tarihte (Bkz. 43.2.2.7).

Sigorta süresinin sona ermesiyle ilgili yukarıdaki seçenekler I. Standart Teminat Bölümdeki bütün alt bölümlerde belirtilen rizikolar için geçerlidir.

c. İnşa edilecek gemilerde sigorta süresinin başlaması 56.16 hükmünde belirlenen aşağıdaki seçeneklere göre, bunlardan hangisi daha önce meydana gelirse ona göre, başlar:

- Tersanede yapımın başlaması ile (Bkz. 56.16.1),
- Kararlaştırılan daha önceki bir tarihte (Bkz. 56.16.2).

Sigorta süresinin başlama-
sına ilişkin yukarıdaki seçenekler I. Standart Teminat: A- İnşaat, B- Sorumluluk ve D- Grev, Terör, Politik ve Kötü Niyetli Hareketler alt bölümleri için geçerlidir. Fakat C- Savaş Rizikoları için sigorta süresi 9.1 hükmüne göre teknenin denize indirilmesiyle başlar.

d. İnşa edilecek gemilerde sigorta süresinin sona ermesi 56.16 hükmünde belirlenen aşağıdaki seçeneklere göre, bunlardan hangisi daha önce meydana gelirse ona göre, sona erer:

- Geminin alıcıya teslimi

ile (Bkz. 56.16.3),

- Çizelgede kararlaştırılan tarihte (Bkz. 56.16.4),
- Sigortanın 47. madde gereği iptal edildiği tarihte (Bkz. 56.16.5),
- Sigortanın 52. madde gereği kendiliğinden iptal edildiği tarihte (Bkz. 56.16.3).

Sigorta süresinin sona ermesine ilişkin yukarıdaki seçenekler I. Standart Teminat: A- İnşaat, B- Sorumluluk, C- Savaş ve D- Grev, Terör, Politik ve Kötü Niyetli Hareketler alt bölümleri için geçerlidir. Fakat, 56.16.7 hükmüne göre, C- Savaş ve D- Grev, Terör, Politik ve Kötü Niyetli Hareketler alt bölümlerine ait sona erme veya iptal (otomatik olsun veya olmasın) hükümleri A ve B bölümlerindeki sigortalara sona erdirmez veya iptal ettirmez.

4. Sigorta Bedeli (Sigorta Değeri)⁹

Sigorta bedeli karşısında gösterilen 43.2.5 veya 56.20 hükümlerine göre, sigorta edilen şeyin çizelgede yazılı değeridir. Eğer,

- inşaat maliyeti (works value) ve kâr toplamı,
- ya da inşaat maliyeti (works value) ve mevcut geminin

sigorta başladığı andaki değeri (going in value) toplamı,

sigorta bedelini aşarsa, 44.2 hükmüne bağlı olarak, 44.1 ve 43.3 hükümlerine göre arttırılır. Kısaca sigortacının önceden yazılı onayı alınmak koşuluyla sigortalı durumu hemen sigortacıya bildirir, sigortacı da bu artışı kabul eder. Sigortacının ek koşul koyma ve prim isteme hakkı saklıdır.

İnşaat maliyeti (work value) 43.2.7 hükmünde şöyle belirlenmiştir: Sigortalı tarafından harcanan ayrılmış bir dizi (seri) masraf, yüklenici masrafı ve malzeme masrafı toplamıdır. Fakat hiç bir durumda var olan geminin sigorta başladığı anda kararlaştırılan değeri (going in value) inşaat maliyetine dâhil edilemez ve inşaat maliyeti de sigorta değerini aşamaz.

Giriş değeri (going in value) 43.2.1 hükmüne göre var olan geminin sigortası başladığı anda kararlaştırılan bedeldir.

Artış yüzdesi sigorta başladığında kararlaştırılır ve çizelgede ayrılan yere yazılır. Bu olgu (*) olarak işaretlendiği için çizelgede yanıtlanması gerekli bir olgudur. Aksi halde 44.2 hükmünün uygulanacağı açıktır. Bu hükme göre herhangi ek şart ve ek prim üzerinde anlaşmaya varılmadıkça ve sigortacıların önceden yazılı onayı alınmadıkça sigorta bedeli sigorta başladığı zaman

⁹ İngiliz piyasasında genellikle kıymetlendirilmiş poliçe kullanıldığı için "sigorta bedeli", "sigorta değeri"ne eşittir.

kararlaştırılan miktarı veya %110'u aşamaz.

5. Sorumluluk Sınırı

Çizelgenin bu bölümünde çatışma sorumluluğuna ilişkin hukuki savunma masrafları, gerçek tam zıya ve terk olayına dâhil olmayan malzeme, deneme seferi ve denize indirilme sırasındaki hata sonucu oluşan hasar için sınırlar belirlenmekte ve bu miktar ya da oranların (%) çizelgeye yazılması gerekmektedir. Bunlarla ilgili hükümlerin numaraları sırasıyla karşılığında gösterilmiştir. Bu olgular (*) ile işaretlendiği için yanıtlandırılması gerekmektedir. Aksi halde karşılığında işaret edilen hükümler uygulanır.

Hukuki Savunma Masrafları Açısından Sorumluluğun Sınırı: Sigortacının önceden yazılı onayının alınması koşulu ile sigortalının ödemekle zorunlu olduğu hukuki savunma masrafları, 6.3 hükmüne göre, sigorta bedelinin %25'ine kadar tazmin edilir. Kısaca buradaki sorumluluğun sınırı sigorta bedelinin %25'idir. Bu olgu 45.13 hükmünde de vurgulanmaktadır. Hukuki savunma masrafları (*) olarak işaret-

lenmiştir. Dolayısıyla yanıtlanması gereken bir olgudur.

Gerçek Tam Zıya veya Terk Edilme Durumunda Satın Alınması Zorunlu Malzemeler Açısından Sorumluluğun Sınırı: Geminin gerçek tam zıyaı veya terk edilmesi durumunda, 29.2 ve 31.4 hükümleri gereği, sigortalının satın almak zorunda olduğu malzeme masrafı, inşaat maliyetine dâ-

Yarım yüzyıldan beri kullanılmakta olan 1988 tarihli Tekne İnşaat Klozlarının, tekne inşaat tekniğindeki gelişmelere bağlı olarak uygulamasında bazı sorunlar ortaya çıkmış ve 2007 tarihli London Marine Construction Klozları oluşturulmuştur.

hil olmayan malzeme hariç, tazmin edilir. Bu durumda sigortacının sorumluluğu bu malzemelerin sözleşme bedelinin en azı olacaktır. Fakat sorumluluk hiç bir halde sigorta bedelinin veya kararlaştırılmış bedelin %10'u aşamaz. Bu olgu da (*) olarak işaretlenmiştir.

Deneme Seferinin Tekrarı Açısından Sorumluluğun Sınırı: Deneme seferi hakkındaki 32. madde gereği, bu sigorta kapsamındaki bir riziko nedeni ile oluşan fiziki zıya veya hasar

sonucu seferin başarılı olmaması durumunda bu seferin tekrarına ilişkin masraflar tazmin edilir. Fakat bu masraf, 60. madde gereği 32. maddede değişiklik yapılmış olsun veya olmasın, sigorta bedelinin %10'unu aşamaz. Deneme seferi de (*) olarak işaretlenmiştir.

Denize İndirilmeye Hata Açısından Sorumluluğun Sınırı:

Teknenin denize indirilmesi işleminde başarısızlık durumunda, bununla ilgili makul masraflar 33. madde gereği sigorta kapsamında değildir. Fakat 45.1.8 hükmüne göre bu masraflar sigorta bedelinin %10'u ile sınırlanmıştır. Denize indirilme de (*) olarak işaretlenmiştir.

6. Ayrılmış (Tahsis Edilmiş)

Dizi Masraflar (Allocated Series Costs)

Birden fazla geminin (bir dizi geminin) tekne inşaat sigortalarının yapılması halinde, bu gemilere ayrılan ödeneklerin gemilerin tümü için veya her bir gemi için işçilik, malzeme ve yüklenici masraflarının tek tek ayrılması (tahsis edilmesi) olasıdır. Böyle bir ayırım yapılması durumunda, ayrılmış dizi masrafları teriminin anlamı ve hangi masrafları kapsadığı 56.3 hükmünde

açıklanmıştır.

Bu hükme göre “ayrılmış dizi masraflar”, sigortalın ardı sıra yapılan gemilerden biri için ayırdığı, çizelgede kararlaştırılan, yüklenici, işçilik ve malzeme masrafıdır. “Ayrılmış dizi masraflar”, çizelgede, gemilerin tümü için toplam olarak gösterilmişse, tek bir gemi için ayrılan miktar, sigorta bedelini aşamaz. Görüleceği gibi ayrılmış dizi masraflara “malzeme”, “işçilik” ve “yüklenici” masrafları dâhil edilmektedir. Bu terimler ise 56. maddede tanımlanmıştır.

- “Yüklenici Masrafı (Contractor Cost)” 56.8 hükmünde açıklanmıştır. Bu hükme göre, sigortalının yüklenicisinin (sigortalı bu yükleniciyle yazılı sözleşme yapmış olsun veya olmasın) sadece geminin yapımı ile ilgili (genel masraflara dâhil edilen) masrafıdır. Sigortalının yüklenici masraflarına ilişkin kârı, işçilik masrafları ve malzeme masrafları yüklenici masrafına dâhil edilemez. Yapımcı ve alıcı birlikte sigortalı olduğunda bunlardan hangisi yüklenici ise onunki yüklenici masrafı olacaktır.

- “İşçilik Masrafı (Labour Cost)”, 56.12 hükmüne göre, sigortalının gemi yapımıyla ilgili çalıştırdığı işçilere ödediği miktar ve bu miktara ilişkin, sigortalının kârına dâhil edilmeyen, genel masraflardır. İnşaatçı ve

alıcı birlikte sigortalı ise işçilik masrafı işçileri istihdam edenin olur.

- “Malzeme Masrafı (Material Cost)”, 56.14 hükmüne göre, geminin inşaatı ile ilgili olarak doğrudan sigortalının sağladığı malzeme masrafıdır. Bu masraf sigortalının kârına eklenemez. İnşaatçı ve alıcı birlikte sigortalı ise bu masraf malzemeyi sağlayanındır.

Bu bölümde gösterilen olgu, ayrılmış dizi masrafları, (*) ile işaretlendiği için çizelgede bununla ilgili rakam yazılmadığında 56.3 hükmü uygulanacaktır.

7. Muafiyetler (Deductibles)

Standart teminat ile ilgili I. Standart Teminat: A. İnşaat, B. Sorumluluk, C. Savaş ve D. Grev alt bölümleri için kararlaştırılan muafiyetlerin çizelgede ayrı ayrı gösterilmesi istenmektedir. Muafiyetlerle ilgili açıklamalar ise sırasıyla 5, 8, 14 ve 19. maddelerde yapılmıştır.

8. Kâr Oranı (%)

Kâr oranı (*) ile işaretlendiği için çizelgede bununla ilgili bir oran belirlenmelidir. Aksi halde 56.17 hükmü uygulanacaktır. Bu hükme göre sigortalı için kâr, yukarıda 6.’da açıklanan ayrılmış (tahsis edilmiş) dizi masraflarına dâhil yüklenici masrafları, işçilik

masrafları ve malzeme masraflarının %10’u olacaktır.

9. Seyrüsefer Mesafesi

Geminin yapımının tamamlanmasından sonra deneme seferine çıkması ve tekne, makine ve donanımlarının işleyişinin seyirde de görülmesi olağandır. Bu olgu 49. maddede düzenlenmiştir. Madde (*) ile işaretlendiği için çizelgeye bununla ilgili mesafe yazılmalıdır. Aksi halde 49.1.2. hükmü uygulanacaktır. Bu hükme göre gemi kendi gücü ile yapıldığı tersaneden 250 mil veya çizelgede kararlaştırılmış mesafeden öteye gidemez. Bu belirlenen mesafenin dışına çıkılması durumunda sigortacının önceden yazılı onayının alınması, istenilen ek şart ve ek prim kararlaştırılmalıdır.

10. Satın Alım Seçeneği (Optional Buybacks)

Bu bölümde sigortalının, sigortacının yazılı ve kesin kabulüne bağlı olarak, ek prim karşılığında satın alabileceği ve böylece sigorta kapsamına dâhil edilebilecek riziko veya olgular gösterilmiştir. Sigortalı bu olgulardan herhangi birini sigorta kapsamına dâhil eder veya etmez. Sigortalının bu seçimi çizelgede belirtilmelidir. Bu olgular şunlardır: Kusura, kısmi hasarda kâr, çabuklaştırma masrafları ve sorumluluk sınırı, deneme seferi değişikliği.

Kusurlar: 57.1 hükmüne göre, sigortacının yazılı ve kesin kabulüne bağlı olarak, işçilik kusuru, malzeme kusuru ve gizli kusur, bunların onarımı, değiştirilmesi ve yenilenmesi masrafları I. “Standart Teminat” (A) alt bölüm sigortasına dâhil edilebilir. Fakat çizim, plan veya teknik şartların kendileri ile ilgili masraf sigorta kapsamına alınmaz. 57.2 hükmüne göre, sigortacının yazılı ve kesin kabulüne bağlı olarak, I. “Standart Teminat” (A) alt bölüm sigortası aşağıdaki masrafların %50’sini kapsar:

57.2.1 hükmüne göre tasarım, plan veya teknik şartnamedeki kusurun neden olduğu 2. Rizikolar maddesi kapsamındaki fiziksel zıya veya hasar.

57.2.2 hükmüne göre sözü edilen kusurun onarım, değiştirme ve yenileme masrafları.

Fakat çizim, plan veya teknik şartların kendileri ile ilgili masraf sigorta kapsamına alınmaz.

Kısmi Hasarda Kâr: 58.1 hükmüne göre eğer sigortacı kesin olarak yazı ile onaylarsa

- Kısmi hasar hakkındaki 27.2.1 hükmü iptal edilerek kısmi hasar hesabına dâhil işçilik, malzeme ve yüklenici masrafına kâr ilave edilir.
- 58.2 hükmüne göre, 58. madde hükmüne rağmen,

hükmi tam zıya ve terk halinde kısmi hasar hakkındaki 27.2.1. hükmü uygulanır.

- Çabuklaştırma masrafı

Çabuklaştırma Masrafı: Çabuklaştırma masrafına ilişkin sorumluluk sınırı (*) ile işaretlendiği için çizelgede bununla ilgili bir oran belirlenmelidir. Aksi halde, 59. maddeye göre, sigortacı kesin olarak yazı ile kabul ederse, kısmi hasar hükmi tam zıya ve terk maddeleri hükümleri iptal edilir ve çabuklaştırma masrafları, olay başına, sigorta bedelinin çizelgede belirlenen oranı veya %10 ile sınırlı olarak, sigorta kapsamına alınır.

Deneme Seferi Değişikliği: Eğer sigortacı kesin ve yazılı olarak kabul ederse, 60. maddeye göre, 32. maddede istisna edilmiş olan yapımcı ile alıcı arasındaki sözleşmeye (inşaat sözleşmesi) dayanılarak tekrarlanan deneme seferinin masrafları sigorta kapsamına alınır.

11. Gemi İçin Ayrılan Malzemeler (Items) İçin Genişletme

56.11.1 hükmüne göre malzemeler (items) tersaneye gelmeden önce ve gemi için ayrılmadıkça geminin malzemesi sayılmaz. 50.1 hükmüne göre gemi için ayrılmış malzemeler, gemide olanlar hariç, sigortacının önceden yazılı onayı alınmadıkça, sigortacı-

nın istediği ek koşullar ve prim kabul edilmedikçe tersaneden ayrılamaz. 50.2 hükmüne göre 50.1 hükmüne aykırı olarak malzeme tersaneyi terk ederse sigortacı bu malzemeler tersane dışında iken bunların zıya veya hasarı, sorumluluğu veya masraflarından sorumlu değildir. 50.3 hükmüne göre herhangi bir malzeme tersaneye varmadan veya gemiye ayrılmadan önce ayrılan malzeme dâhil edilebilir.

Gemi için ayrılan (tahsis edilen) malzemeler ile ilgili yukarıdaki hükümler dikkate alınarak sigortalı kendi durumuna göre sigorta isteyebilir. Fakat bunun için önce sigortacıların yazılı onayı alınmalı ve sigortacıların isteyeceği şart ve ek prim kabul edilmelidir. Ayrılan malzemeler için sigortanın kapsamının genişletilmesi (*) ile işaretlendiği için çizelgede bununla ilgili bir veri belirlenmelidir.

12. Prim (Fiyatlar)

Bu bölümde savaş ve grev sigortalarının iptali hali dikkate alınarak inşaat, savaş ve grev sigortası fiyatlarının poliçede ayrı ayrı gösterilmesi istenmektedir. Bu olgu 15.3 ve 20.2. hükümlerinde belirlenmiştir.

13. Prim Ödemesi

47.1 hükmüne göre prim çizelgede belirtilen tarihte, aksi halde peşin ödenecekse, sigor-

tanın başlamasından itibaren 45 gün içinde, taksitle ödenecekse ilk taksit sigortanın başlamasından itibaren 45 gün içinde, diğer taksitler de muaccel oldukları tarihlerde ödenecektir. İlk taksit (*) ile işaretlendiği için çizelgede bununla ilgili bir tarih belirlenmemelidir.

14. Ek Primlerin Ödenmesi

47.2. hükmüne göre savaş, grev, sigorta bedeli, seyrüsefer, ayrılan malzemeler ile ilgili ek primler kararlaştırılan tarihten itibaren 60 gün içinde ödenmelidir. Ek primler (*) ile işaretlendiği için çizelgede bununla ilgili bir tarih belirlenmemelidir.

Koşullar

Çizelgeyi izleyen Koşullar “Genel” diye adlandırılan 1. madde ile başlamakta ve bunun izleyen yukarıda işaret edilmiş beş bölümde 59 madde içermektedir

1. Genel

“Genel” diye adlandırılan 1. madde “Uygulama”, “Yasa ve Yetki”, “Hükümsüzlük/ Uygulanamama” ve “Muhtelif” alt başlıklarını taşıyan sekiz fıkradan oluşmuştur.

Uygulama

1.1. hükmüne göre bu sigortaya 1. madde ve I, II, III ve

IV. bölümlerdeki maddeler uygulanacak, fakat V. Bölümdeki 57, 58, 59 ve 60. maddeler sigortacı tarafından kesin olarak kabul edildiği ölçüde sigortaya uygulanabilecektir.

1.2. hükmüne göre değişiklik, onarım, boyunun uzatılması veya diğer herhangi bir iş için tersaneye giren gemilere (var olan gemilere) 43. madde uygulanacaktır.

1.3. hükmüne göre bu sigortada 1990 tarihli Oil Pollution Act veya ABD ya da eyaletlerindeki benzer herhangi yasanın kapsadığı parasal sorumluluğu kapsamaz. Ayrıca ABD Sahil Koruma veya ABD veya eyaletlerinin herhangi bir kurumuna parasal sorumluluk ya da sigorta için kanıt olarak teklif edilemez ve gösterilemez. Sigortacı garantör de değildir.

Yasa ve Yetki

1.4. hükmüne göre bu sigortada İngiliz Yasa ve uygulamasına ve İngiliz Yüksek Mahkemesi özel yetkisine bağlıdır. Fakat aşağıdakiler istisnadır:

- Karşıtının poliçede açıkça kabul edilmesi.
- 37. Tahkim (Hakemlik) maddesinde belirtilen haller.

1.5. hükmüne göre uyuşmazlık 1.4. hükmü çerçevesinde dostça görüşmelerle çözülmezse, sigortalı ve sigortacının kabul edeceği bir aracı veya herhangi bir çözüm seçeneğine

baş vurulabilecektir.

Hükümsüzlük / Uygulanamama

1.6. hükmüne göre eğer bu sigortanın herhangi bir hükmü geçersiz olur veya uygulanmazsa, bu hükümsüzlük veya uygulanamama diğer hükümleri etkilemez. Diğer hükümler geçerli ve yürürlüktedir.

Muhtelif

1.7. hükmüne göre madde başlıkları veya başlıklara yapılan göndermeler bilgi içindir ve yorumlamak için kullanılamaz.

1.8. hükmüne göre büyük harf ile başlayan sözcükler, başlıklar veya başlıklara yapılan göndermeler hariç, 56. maddede bunlara ayrılmış (tahsis edilmiş) anlamı taşırlar.

Bu genel hükmü izleyen beş bölümde sigorta kapsamına dâhil rizikolar, istisnalar, tazminat talebine ilişkin hükümler, tanımlar ve istenildiğinde sigorta kapsamına dâhil edilebilecek riziko ve olgular ele alınmış ve düzenlenmiştir.

I. Standart Teminat

Bu I. Bölüm, A- İnşaat, B- Sorumluluk, C- Savaş ve D- Grev, Terör, Politik ve Kötü Niyetli Hareketler alt bölümlerine ayrılmış olup, 19 maddeden oluşmakta ve böylece bu bölümdeki koşullarla tekne yapımına ilişkin rizikolara

karşı gerekli ve yeterli koruma sağlanmaktadır. Başka bir deyişle A, B, C ve D alt bölümlerinde belirlenen rizikolar, yine kendi alt bölümlerindeki koşullara bağlı olarak, sigorta kapsamına dâhil edilmektedir.

A. İnşaat/Yapım

Bu alt bölümde sigorta kapsamına dâhil rizikolar, istisna edilenler, müşterek avarya ve bu alt bölüme has muafiyet ile ilgili maddeler bulunmaktadır.

2. Rizikolar

Sigorta kapsamına dâhil edilen rizikolar, bu 2. maddede, sayılarak değil “Bütün Rizikolar Dâhil-All Risks” yöntemi ile belirlenmiştir.

2.1. hükmünde sigorta edilen şeyin, 3. maddede istisna edilenler hariç, bütün rizikolar nedeniyle uğradığı veya sigorta süresi içinde ortaya çıkan fiziksel zıya veya hasar, sigorta kapsamına dâhil olduğu belirtilmiştir.

2.2. hükmüne göre sigorta edilen şeyin yalnız tasarım, plan, özelliğindeki veya işçilikteki kusura ya da malzemedeki gizli kusurun varlığına dayanan fiziksel zıya veya hasarı dikkate alınmaz. Böylece yukarıdaki 2.1. hükmüne açıklık getirilmiştir.

3. A İnşaat Bölümü İstisnaları

A bölümü koşullarına uy-

gun olarak yapılan sigorta, hiç bir halde, 3.1. hükmüne göre tasarım, plan veya özellikteki kusuru, 3.2. hükmüne göre işçilikteki kusuru, 3.3. hükmüne göre malzeme kusurunu ve 3.4. hükmüne göre gizli kusurun neden olduğu yerine koyma, onarım ve yenileme masraflarını kapsamaz. Kısaca bu kusurların neden olduğu zıya veya hasar tazmin edilir; fakat bu kusurların kendi onarım, yenilenme ve yerine konulma masrafları istisnadır.

4. Müşterek Avarya ve Kurtarma

4.5. hükmüne göre A bölümü koşullarına uygun olarak yapılan bir sigorta, Institute Time Clauses Hulls'daki gibi, kurtarma, kurtarma masrafları ve/veya müşterek avarya zıya, hasar veya masraflarından gemi payını kapsar.

5. A Bölümü Muafiyeti

5.1. hükmüne göre A bölümü uyarınca yapılan sigorta kapsamına dâhil herhangi bir rizikodan doğan, 4. Müşterek Avarya/Kurtarma ve 25. Sigortacının Görevi (Dava ve Say) masrafları dâhil, herhangi bir olay nedeniyle tazmin edilecek zıya veya hasarın çizelgede A alt bölümü için belirlenen muafiyet miktarını aşan kısmı tazmin edilir. Fakat karinenin görülmesi masrafları muafiyete bakılmaksızın ödenir.

5.2. hükmüne göre aynı

olayda “terk”, “gerçek veya hükmi tam zıya” tazminatı ile birleşen “Dava ve Say Masrafları”na muafiyet uygulanmaz.

Kısaca A alt bölümü tasarım, plan veya özellikteki kusur, işçilikteki kusur, malzeme kusuru ve gizli kusur hariç bütün rizikoların (all risks) neden olduğu zıya, hasar veya masrafı (müşterek avarya ve dava ve say masrafları dâhil) kapsamaktadır.

B. Sorumluluk

Bu bölümde sigortalının karşı karşıya olduğu çatışma ve 3. kişilere karşı sorumlulukları sigorta kapsamına alınmaktadır.

6. Çatışma

Sigortalı geminin diğer gemi veya gemilerle çatışması sonucu diğer gemi veya gemilere ve o gemideki yük ve diğer şeylere karşı sorumluluk ve istisnaları aynen ICBR 88'in 17. maddesindeki gibi sigorta kapsamına dâhil edilmiştir.

7. Koruma ve Tazmin

Sigortalının sigorta süresi içinde meydana gelen bir olaydan dolayı, gemi üzerindeki menfaati nedeniyle, diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğu sonucu ödeyeceği herhangi tazminat ve buna ilişkin istisnalar aynen ICBR 88 in 19. maddesindeki gibi sigorta

kapsamına dâhil edilmiştir.

C. Savaş

Bu bölümde savaş rizikoları sigorta kapsamına dâhil edilmektedir. Bu rizikolar Institute War Clauses Builders' Risks koşulları ile yapılan sigortaya eş olup 9., 10., 11., 12., 13., 14. ve 15. maddelerde düzenlenmiştir.

D. Grev, Terörist, Politik ve Kötü Niyetli Hareketler

Bu bölümde grev, kargaşalık, halk hareketleri gibi rizikolar sigorta kapsamına dâhil edilmektedir. Grev, terörist, politik ve kötü niyetli hareketler rizikoları Institute Strikes Clauses Builders' Risks ile yapılan sigortaya eş olup 16., 17., 18., 19. ve 20. maddelerde düzenlenmiştir.

II. Genel İstisnalar

Bu bölümde 21. maddede sigortalının kötü niyetli hareketi, iflas, gecikme, aşınma ve yıpranmanın neden olduğu zıya, hasar, sorumluluk ve masraflar; 22'de savaş rizikoları; 23'de grev, terör vb. gibi rizikolar; 24'de radyoaktif, biyolojik, biyo-kimyasal kirlenme ve elektromanyetik silahlara ilişkin istisnalar yer almaktadır.

III. Tazminat Talepleri

Bu bölümde sigortalının görevi, hasarın bildirim, kısmi ha-

sar, gerçek veya hükmi tam zıya, onarılmamış hasar, terk, tahkim ve rücu gibi olgulara ilişkin hükümler düzenlenmiştir.

25. Sigortalının Görevi (Dava ve Say)

Bu madde 5 fıkradan oluşmakta ve ICBR 88'in 20. maddesine eş hükümler içermektedir.

26. Zıya veya Hasarın Bildirimi

Bu madde 5 fıkradan oluşmakta ve IBRC 88'in 14. maddesine göre oldukça ayrıntılı düzenlenmiş bulunmaktadır.

26.1. hükmüne göre bu sigorta kapsamında zıya, hasar, sorumluluk veya masrafla sonuçlanacak olay 26.1.1. hükmü gereği sigortalı veya sigortalının idarecisi tarafından haber alındıktan sonra, 26.1.2. hükmü gereği sigorta edilen şey fiziksel zıya veya hasar uğradığında onarım başlamadan önce sigortacılara bildirilmelidir.

26.2. hükmü gereği aksi yazılı olarak kararlaştırılmadıkça zıya veya hasar haber alındıktan sonra 180 gün içinde bildirilmezse sigortacılar tazminat ödemezler.

26.3. hükmüne göre yukarıdaki 26.2. hükmüne bağlı olmak koşuluyla, zıya veya hasar onarım başlamadan önce sigortacılara bildirilmediğinde, bundan dolayı sigortalının herhangi bir kaybı olmadığı

ortaya konulmadıkça tazminat ödenmez.

26.4. Sigortacılar önceden yazılı olarak kararlaştırılmadıkça 11.2 ve 17.2 hükümlerine ilişkin sorumlulukları kabul etmez.

26.5. Kirlenme (7.1.5 ve 7.4) hükümlerine ilişkin sorumlulukların olay tarihinden itibaren 30 gün içinde sigortacılara bildirilmesi ön koşuldur.

27. Kısmi Hasar

Sigortacılar meydana gelen kısmi hasara ait makul onarım masraflarını, onarım maliyetine ilişkin kâr ve çabuklaştırma masrafları hariç tazmin ederler.

28. Hükmi Tam Zıya

Hükmi tam zıya talep edebilmek için makul onarım masrafı sigorta bedeline eşit veya sigorta bedelini aşmalıdır. Makul onarım masrafı ise sigorta bedelinden kâr indirildikten sonra kalan tutardır. Geminin hasarlı değeri veya enkazı dikkate alınmaz.

29. Gerçek Tam Zıya

Gerçek tam zıya halinde 29.1. hükmü gereği zıya anındaki inşaat maliyeti ve kâr toplamı tazmin edilir. 29.2. hükmüne göre de sigorta bedelinin %10'unu aşmamak üzere sigortalının yasal olarak satın almaya zorunlu olduğu malzeme maliyeti ayrıca tazmin

edilecektir.

30. Onarılmamış Hasar

30.1. hükmü gereği onarılmamış hasar tazminatı 27. maddeye göre hesaplanacak olan makul onarım masrafıdır. Fakat bu hiç bir halde sözleşmedeki muafiyeti aşamaz.

30.2. hükmüne göre sigorta kapsamında olsun veya olmasın tam zıya veya terk halinde onarılmamış hasar tazmin edilmez.

30.3. hükmüne göre sigortacı bu sigorta sona erdiği veya iptal edildiği andaki sigorta bedelinden fazlası için sorumlu değildir.

30.4. hükmüne göre sigortacı ve sigortalı arasındaki uyuşmazlıklar için hakeme gidilir.

31. Terk

Gemi fiziksel zıya veya hasar uğradığında bu kısmi hasarı onarmak için 27. madde gereği hesaplanacak makul onarım masrafı o andaki inşaat değerini aşıyorsa terk vardır. Tazminatın ölçüsü zarar anındaki inşaat değeri ve kâr toplamıdır. Uyuşmazlık halinde hakeme gidilir. Sigorta bedelinin %10'unu aşmamak üzere sigortalının yasal olarak satın almaya zorunlu olduğu malzeme ayrıca tazmin edilecektir.

32. Denemeler

Sigortalı bir rizikonun gerçekleşmesi nedeniyle meydana

gelen fiziksel zıya veya hasar sonucu başarısız deneme halinde sigortacılar denemenin tekrarı masraflarını tazmin ederler. Fakat sigortacı, yapımcı ve alıcı arasındaki sözleşmeden dolayı tekrar edilen deneme masraflarından sorumlu değildir.

33. Başarısız Denize İndirme

Geminin denize indirilmesinde başarısızlık halinde sigortacı denize indirilmenin tamamlanması için gereken makul masrafları tazmin eder.

34. Muafiyetler

Birden çok alt bölümü ilgilendiren tazminat talebinde en yüksek olan muafiyet uygulanır.

35. Birden Fazla Bölümde Tazminat İstisnası

Bu sigortanın A- İnşaat bölümü gereği tazmin edilebilir herhangi miktar B- Sorumluluk, C- Savaş ve D- Grev, Terör, Politik veya Kötü Niyetli Hareketler bölümleri kapsamındaki sigortaların dışındadır.

36. Tazminat Ödenmesi

Aksine yazılı bir anlaşma yapılmadıkça tazminat sigortaya aracı olan (broker)'a ödenir. Bu ödeme ile sigortacı bu sigortadaki sorumluluktan kurtulur.

37. Tahkim

Onarılmamış Hasar/Terk Olaylarında Tahkim: Sigortacı ile sigortalı arasında onarılmamış hasar veya terk olaylarına ilişkin uyuşmazlık halinde 37.2 - 37.4 hükümleri gereği 1996 Tahkim Yasası geçerlidir.

Kardeş Gemi Kurtarma/ Çatışmada Tahkim: Kardeş gemiye ilişkin müşterek avarya ve kurtarma, çatışma sorumluluğunda 37.6 - 37.8 hükümleri gereği 1996 Londra Tahkim Anlaşması geçerli olacak, 28 gün içinde diğer tarafa yazılı olarak bildirmek suretiyle sigortalı veya sigortacı Lloyd's Salvage Arbitrators arasından tek bir hakem seçebilecektir.

38. Rücu

Sigortacı bu sigorta kapsamındaki zıya, hasar, sorumluluk veya masrafı ödemesi halinde sigortalısının ve gemideki menfaat alakası dolayısıyla sorumluluk taşıyan ve bu menfaati ölçüsünde bu sigortalı olarak kabul edilen ek sigortalıların¹⁰ haklarına sahip olur ve kusurlu olan tarafa rücu etme hakkını elde eder. Fakat yapımcı, alıcı ve ek sigortalılara rücu edilmez.

39. Sovtaj

Sigortacı tazminat ödeyecekse, ödenmiş veya ödenme-

¹⁰ Bkz. 42. madde

miş olsun, ya da ödemeyi kararlaştırmışsa, kısaca bu sigorta kapsamında bir tazminat ödeme hali mevcutsa üçüncü kişilerden elde edilebilecek sovtaj değerlendirilmeli, bu kişilere karşı gerekli işlemler yapılmaya başlanmalı, bu konuda sigortacı ile iş birliğine girilmelidir.

Buna karşı sigortacı da sigortalının bu konuda yaptığı makul masrafları ödemeyi kabul eder. Bu 39. madde bakımından yapımıcı, alıcı ve ek sigortalılar diğer üçüncü kişilere dâhil değildir.

40. Kalıntı Değer

Sigortacı gerçek veya hükümü tam zıya ya da terk için tazminat ödediğinde sigorta

edilen şeyden kalan artık şeylere hak kazanır.

IV. Genel Hükümler ve Tanımlar

Bu bölümde sigortalı, ek sigortalı, var olan gemi, sigorta bedeli, sorumluluk sınırı, prim ödemesi, gerekli özen, seyrüsefer gibi konularda ve koşullarda sözü edilen yüklenici, yüklenici maliyeti, yüklenici indirimi, malzemeler, işçi masrafı, denize indirilme tarihi gibi bazı sözcük ve terimler hakkında tanım ve açıklama yapılmıştır. Çizelgedeki olguların yanıtlanması ve koşulların anlaşılması için bu bölümdeki tanım veya açıklamaların dikkatle incelenmesi gerekmektedir.

V. Seçilerek Sigorta Kapsamına Alınma (Optional Buybacks)

Bu bölümde de sigortacılarla yazılı olarak anlaşma yapılarak malzeme kusuru, gizli kusur, kısmi hasarda kâr, çabuklaştırma masrafları, ek denemeler gibi riziko veya olguların sigorta kapsamına dâhil edilmesi düzenlenmiştir. İşaret edilen bu riziko veya olgular, sigortalının istemi üzerine ek prim karşılığında, çizelgede belirtilerek sigorta kapsamına alınabilmektedir.

Mehmet YAZICI

Hidroelektrik Santral Sigortaları

Ülkemizde son dönemlerde enerji açığını kapatmak üzere hidroelektrik santral projelerine hız verilmiş ve genel olarak da lisans karşılığı “yap-işlet” tarzı ihaleler ağırlık kazanmıştır. Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü, daha önce fizibilitesi yapılmış HES projelerinin tamamının devlet tarafından finanse edilmesinin mümkün olmaması ve elektrik üretim ve dağıtımının özelleştirilmesi konusunda kanuni bir engel kalmamasına bağlı olarak, havzaların kullanım haklarını ihale usulü ile uzun süreli olarak özel sektöre kiralama yolunu seçmiştir. Diğer taraftan enerji santrali kurulması için EPDK (Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu)’dan lisans alınması gerekmektedir. Sözleşmelerde, üretilen elektrik için alım garantisi verilmekte ve yatırımcıların belirli bir süre içerisinde yatırımı gerçekleştirerek elektrik üretimine başlamaları istenmektedir. Bu konuda sözleşmelere cezai müeyyideler eklenmektedir.

Söz konusu projelerin adetleri hakkında da DSI’nin web sayfasından edinilen bilgilere göre işletmede olan toplam 172 hidroelektrik santralinin 57’si DSI’ye, 115 tanesi ise özel sektöre aittir. İnşa halinde, 23 tane-

si DSI’ye, 125 tanesi ise özel sektöre ait olan toplam 148 santral bulunmaktadır. 1418 adet proje ise fizibiliteleri tamamlanmış ve yapım sürecini beklemektedir. Toplam 45.000 MW potansiyelin %35’i işletmede, %14’ü inşa halinde, %51’i ise inşaata hazır durumdadır.

Bu potansiyel sigorta sektörü için de önemli bir potansiyel teşkil etmektedir. Büyüklüklerine göre 12 ay ila 36 ay içerisinde tamamlanabilen küçük-orta ölçekli hidroelektrik santral projelerinin inşaatı esnasında Nakliyat, İnşaat All Risk, Montaj All Risk, İşveren Sorumluluk poliçeleri düzenlenebilirken; işletme döneminde ise Yangın ve Ek Teminatlar ile Makine Kırılması poliçeleri ve bunlara bağlı Kâr Kaybı Teminatlarını içeren poliçeler ön plana çıkmakta ve yine sorumluluk poliçeleri de talep edilebilmektedir.

Doğal olarak sigortacılıkta “wet-risk” olarak adlandırılan bu riskler önemli bir hasar potansiyeli oluşturmakta ve karların eridiği, yağışların arttığı bahar başlangıcı dönemlerinde sigorta şirketlerini ciddi tazminat ödemeleri ile karşı karşıya bırakabilmektedir. Karşılaşılan riskleri irdeleyebilmek adına öncelikle bir hidroelektrik sant-

ralinin yapım aşamasını gözden geçirmek faydalı olacaktır.

Uzun süren fizibilite çalışmalarlarıyla bir akarsuyun yatağının takip ettiği güzergâhın topografyası, akarsuyun debi kayıtları, rejimi, havzanın geçirimsizliği, biriktirme kapasitesi, yağış hidrogramları ve buharlaşma kapasiteleri belirlendikten sonra hidroelektrik santralinin yeri tespit edilir. Lokasyon, sigorta açısından da deprem, sel, toprak kayması ve jeopolitik konum itibarıyla risk fiyatının belirlenmesinde en önemli unsurlardan biridir. Fay hatlarına yakın ve jeolojik bozukluklar içeren homojen bir dağılım sergilemeyen zeminlerde deprem ve kayma risklerinin yüksek olduğu açıktır. Keza yüksek eğimli arazi yapısı, zorlu çalışma koşulları ile birlikte çalışan iş makinelerinin yuvarlanma, devrilme riskini beraberinde getirir. Fazla yağış alan zeminlerin suya doygunluğunun yüksek olması beklenmedik kayma ve oturma risklerini artırır. Aynı zamanda yağışların etkisiyle artan debi değerleri ağır tahribatlara yol açabilmektedir. Suların çekilmesiyle şantiye alanını kaplayan çamurun temizlenmesi ise enkaz kaldırma teminatının sınırlarını sonuna kadar zorlayacak akla gelmedik tazminat ra-

kamlarına mal olabilir. Tüm bu sayılan risklerin direk olarak lokasyon seçimi ile bağlantısı bulunmaktadır.

Projelere şantiye kurulumu ve ulaşım yollarının açılması ile başlanır. Bu en meşakkatli kısımlardan biridir. Zorlu doğa koşulları ile el değmemiş yerlerde mücadele edilerek inşaat esnasında kullanılacak yollar açılır, şantiye binaları ve malzeme depoları konuşlandırılır. Seçilen yer hem kolay ulaşılabilir hem de sel riskine karşı korunaklı olmalıdır. Sigortacıların temel beklentisi, 20 yıllık kayıtlara göre güvenli bölgelerin şantiye ve malzeme depo alanları olarak seçilmesidir. Ne var ki bu çok ekonomik olmadığından genelde risk yaratan bir öge olarak kalır. Açılan yollar geçici mahiyette olduğundan alışıldık bir devlet yoluna göre gerek üstyapı, gerekse altyapı açısından daha zayıftır. Yol yapımları esnasında sıklıkla çökmeler yaşanır. Bu beklenen bir hasar olduğundan muafiyetlerin yeterli derecede koruyucu seviyelerde tutulması zaruridir. Zaman zaman ulaşım yollarının belirli kesimlerinde tünellere de ihtiyaç duyulur. Tüneller başlı başına çökme riskini taşıyan yapılardır. Sondajlardan elde edilen verilere dayanan zemin etütlerine göre yapım metotları ve dizaynları belirlenir. Sondaj sayısı zemin etüdünün kalitesi ile doğru orantılıdır. Ancak ne var ki, tüm jeolojik bozuklukları zemin etüdü ile %100 tespit etmek mümkün değildir. Bu da

ani ve beklenmedik tünel çökmeleri veya aşırı yer altı suyu çıkışları riskini beraberinde getirir. Sonuç olarak tüneller için de bu bariz risklere uygun yüksek muafiyetler kullanılmaktadır.

Ulaşım yollarını takiben derivasyon çalışmalarına başlanır. Derivasyonun amacı, baraj gövdesi veya bağlama adı verilen nispeten daha küçük seddelerin nehir yatağına inşa edilebilmesi için öncelikle nehir yatağının değiştirilmesidir. Nehir yatağının bir, zaman zaman her iki kenarına bölgesel coğrafyanın gerektirdiği kanal ve/veya tünellerden oluşan bir yan yatak oluşturulur. Bu yapıların inşasında da yukarıda bahsettiğimiz üzere çökme ve kayma riskleri mevcuttur. Bu yapılar tamamlandıktan sonra batardo yapıları ile suyun yönü değiştirilerek su geçici yatağına alınır. Batardolar da geçici yapılar olduğundan yıkılma riskleri yüksektir.

Nehir yatağı sudan arındırıldıktan sonra baraj gövdesi ve geçirimsizliği sağlayacak enjeksiyon işlerine geçilir. Baraj gövdesinin yüksekliği arttıkça betonlama zorlaşacağından risk de artar. Ayrıca bu yüksek dozlu kütle betonlarının çatlamasının önüne geçmek için özel yöntemler ve özel katkıları kullanılmaktadır. Maliyetleri bildiğimiz klasik betondan daha yüksektir. Baraj gövdesi her zaman beton olmak zorunda değildir. Kil çekirdekli kaya dolgu veya beton çekirdekli (diyaframlı) dolgu baraj gövde

tipleri de mevcuttur.

Baraj gölünü teşkil edecek havzanın acil durumlarda boşaltılması için dipsavak yapısı teşkil edilir. Dipsavak yapısı kontrollü bir kapağı olan bir nevi yer altı galerisidir. Havzanın alt kotundan suyun mansap tarafına boşaltılmasını sağlar. Havzada aşırı su birikmesi halinde devreye girecek olan dolusavaklar ise belirli bir seviyenin üzerine çıkan suyun baraj gövdesinin mansap tarafına aktarılmasını sağlayarak suyun gövde üzerinden aşmasına engel olur. Dipsavak ve dolusavak kapasiteleri daha çok işletme döneminde karşılaşılabilecek sel risklerinde barajı korumaya yararlar.

“Klasik tip” barajlarda gövde üzerinde veya gövde yakınlıklarında düşük kotlarda inşa edilen santral binalarına monte edilen su türbinleri, cebri boruların baraj gövdesi üst kotundan aldıkları suyu karşılar ve dönen türbinlerin jeneratörlere ilettiği güç elektriğe dönüşerek şalt sahalarına aktarılır. “Nehir tipi” santrallerde ise bağlama yapıları marifetiyle kabartılan su tali kanallara/tünellere alınır ve uygun olan bir lokasyonda düşük kotlardaki santral binalarına yine cebri boru veya tüneller yardımıyla düşürülerek türbinlerin hareketi sağlanır.

Son dönemlerde inşaat hasarına bağlı olarak işin gecikmesinden kaynaklanan kâr kaybı hasarlarını teminat altına alan ALoP (Advance Loss of Profit) teminatı potansiyel sigorta-

lılarca sıklıkla talep edilen bir teminat olup, sigortacıların projeleri çok daha detaylı olarak incelemesini gerektirmektedir. En önemli faktörlerden biri sel riskini minimize etmek için derivasyon tünel ve/veya kanalları ile batardo yapılarının boyutlarıdır. Reasürörlerce kabul gören 50 yıllık kayıtlara göre maksimum debi Q50'ye göre boyutlandırma yapılması kriteri son dönemlerde Q25'e indirgenmiştir. Ne var ki son dönemlerde Türkiye'de yapılmakta olan projeler genellikle "nehir tipi" adını verdiğimiz büyük bir biriktirme havzasına ve baraj gövdesine ihtiyaç duyulmadan yapılan santraller, standart baraj projelerine göre çok daha az maliyetli ve çok daha kısa sürede tamamlanabildiklerinden olsa gerek pek çok projede derivasyon yapıları Q10 hatta Q5 değerlerine göre dizayn edilmektedir. Bu durum mühendislik açısından projelerin verimliliğine bakıldığında kabul edilebilir bir risk olabilmektedir. Zira bu daha ziyade küçük ölçekli santrallerin 25 ya da 50 yıllık kayıtlardaki maksimum debiye göre derivasyon yapılarının dizayn edilmesi, maliyetleri çok fazla derecede artırmaktadır. Ayrıca bu "nehir tipi" santrallerde derivasyon yapıları santraller işletmeye açıldıktan sonra pek çok projede vazifesini tamamladığından atıl kalmaktadır. Oysa "klasik tip" barajlarda derivasyon yapıları aynı zamanda inşaat bitiminde coğrafyanın elverdiği

durumlarda enerji (kuvvet) tüneli olarak da kullanılabilirliktedir.

Yeniden "nehir tipi" hidroelektrik santrallere dönersek, inşaat aşamasında mühendislerin kabul edilebilir bir risk olarak gördükleri 5-10 yıllık taşkın debileri sigortacıların korkulu rüyası halinde gelmektedir. Çok kabaca bir yaklaşımla 2 yıl süreli bir santralin Q5'e göre dizayn edilmiş derivasyon yapısı, 2/5, yani %40 ihtimalle bir seylap riski ile karşı karşıyadır. Bu ihtimal sigortacılık açısından kabul edilebilir bir risk olmaktan uzak olsa da, rekabetçi piyasa koşullarında bu riskler çok da düşük primler ile sigortacılarca trete kapasiteleri çerçevesinde sigortalanabilmektedir. Oysa reasürans şirketleri zaman zaman 25 yıllık debileri bile dizayn kriteri olarak kabul etmemektedirler. Bazı tretelerde hâlihazırda mevcut Q25 kısıtının önümüzdeki sene tüm sigorta şirketlerinin tretelerinde zorunlu bir kloz olarak yer alacağı, hatta santral risklerinin belirli sürelerde risk teftişinin yapılmasının mecbur tutulacağı konuşulmaktadır. Bu durum hiç şüphesiz inşaatı beklenen 1400 santral için sigorta maliyetlerini artıracak ve fizibilitelerinde sigorta maliyetlerini dikkate almayan yatırımcıları zor durumda bırakacaktır.

Bir diğer risk ise elektromekanik ekipmanlarda karşımıza çıkmaktadır. Yoğun rekabet ortamı piyasayı nispeten ucuz ekipman alımına yönlendir-

mektedir. Test aşamalarında mukavemeti zayıf kalan valf ve kapaklar büyük hasarlara yol açmakta, kalibrasyon ve vibrasyon sıkıntıları yaşanan türbinler, projelerde önemli gecikmelere sebep olmaktadır. Kaliteli ve markalı üreticilerin de ne yazık ki ucuz ürünler ile rekabet edebilmek için kaliteden ödün verdikleri, sigorta şirketlerine gelen hasarlardan açıklıkla anlaşılabilir.

Tamamlanmış olan hidroelektrik santrallerde ise sigortacıların riski nispeten daha düşüktür. Testleri sorunsuz tamamlanmış elektromekanik ekipman genelde sorun çıkarmamaktadır. Santrallerin inşaat süreci tamamlandıktan sonra sel riskine karşı da oldukça korunaklı ve kontrollü bir hale gelmektedir.

Sonuç olarak hidroelektrik santral riskleri önemli bir sigorta prim potansiyeli yaratan ancak dikkatle incelenerek fiyatlandırılması gereken risklerdir. Önümüzdeki minimum 2 yıllık süreçte bu yatırımların artarak devam etmesi beklendiğinden, sigortacıların bu risklere yönelik, sigortalı adaylarının beklentilerine uygun paket poliçe alternatifleri üzerinde çalışmalarının yoğunlaşacağı bir gerçektir.

Barış VARDAR
Mühendislik Sigortaları
Müdürü
Y. Kredi Sigorta A.Ş.

Yabancı Basından SEÇMELER

Sigorta Şirketlerinin Müşterilerini İzleme Yükümlülükleri

Tim Evershed, İngiltere'deki sigorta şirketlerinin, Terörizm Talimatı çerçevesinde getirilen, müşterilerin izlenmesi konusundaki yükümlülüklerini daha ciddiye almaları gerektiğini, aksi takdirde FSA'nın hükmedeceği yüksek meblağlı para cezalarına maruz kalabileceklerini ifade etmektedir.

Sigorta sektörü, mali yaptırım kurallarına gereken önemi vermemesi sebebiyle, İngiliz Hükümeti'nin Terörizm Talimatı ile ters düşme tehlikesi içine girmiştir. Bu kurallar, işletmelerin Birleşik Krallık Hazinesi'nin yayınladığı listede yer alan kişi ve kuruluşlara farkında olmadan ürün veya hizmet sunmanın önüne geçebilmeleri için tedbirler alınmasını şarta bağlamaktadır.

Mali Hizmetler Kurumu (FSA), İngiltere'deki sigorta şirketlerinin çoğunun mali

yaptırım izleme yükümlülükleri ile ilgili olarak halen bocalama evresinde olduklarını ifade etmektedir. FSA'ya göre şirketler Terörizm Talimatı altındaki yükümlülüklerinden büyük ölçüde bihaber olmalarının yanı sıra, Hazine listesindeki mevcut ve potansiyel müşterilerin izlenmesi konusunda diğer firmalara gereğinden fazla güvenmektedirler.

FSA'nın Mali Suçlar ve Haber Alma Dairesi tarafından hazırlanan ve "Mali Kuruluşların İngiltere'nin Mali Yaptırımlarına Yaklaşımı" başlığını

taşıyan raporu, "şirketler tarafından sigortanın mali yaptırımlar açısından risksiz ya da düşük riskli bir alan olduğunun düşünülmesi" veya "mali yaptırımların sigorta sektörü için geçerli olmadığına kanaat getirilmesi" gibi yanlış anlamalara karşı uyarıda bulunmaktadır.

FSA, Terörizm Talimatı'nın, sigorta da dâhil, tüm mali hizmetlerin Hazine listesindeki kişilere sunulmasını engellediğinin altını çizmektedir.

Datanomic'te Uyum Sorumlusu olarak çalışan Simon Pearson sigortacıların bu ko-

nuda yavaş hareket ettiğini ifade etmekte ve şunları eklemektedir: “Sigorta şirketleri düşük riskli olduklarını; teröristler veya kara para aklayanlar için öncelikli bir sektör olarak görülmediklerini düşünmektedirler. Fakat, düşük riskli bir ürün sağlayıcısı olduğunuzu düşünmeniz bir şeyi değiştirmez, bu müşteriden kaynaklanan bir sorundur ve şirketler müşterilerini her 30 günde bir izlemek durumundadırlar. Bankaların bu konuya ilişkin küresel boyutta çözüm yöntemleri mevcuttur, doğru teknolojilere yatırım yapmışlardır ve CEO’dan en alt birimdeki elemana kadar herkese uygulanabilir yöntemlere sahiptirler.”

FSA, şirketleri, yalnızca düşük meblağlı işlemler yaptıkları için mali yaptırım rejiminden muaf olacakları inancına kapılmamaları konusunda uyarmakta ve söz konusu düzenlemede herhangi bir minimum sınır uygulamasının bulunmadığına dikkat çekmektedir. FSA özellikle küçük çaplı olmak üzere tüm broker’lara, müşterisiyle birebir para ilişkisi içerisinde olmadıkları veya mali suçlar açısından düşük riskli buldukları ürünlerle ilgili hizmet sundukları durumda dahi, mali yaptırımların kontrolünün gerekliliği konusunu anımsatmaktadır.

Bu yılın başında, yurtdışı kişi ve kurumlara 7 milyon ABD Doları değerinde şüpheli ödeme yapılmasına yol açan

sistem hatasını tespit etmesinin ardından FSA, Aon’u 5.25 milyon İngiliz Sterlini değerinde ağır bir para cezasına çarptırmıştır. FSA ile anlaşmasının bir parçası olarak Aon, yeni bir uygulama kuralı benimsemeyi kabul etmiştir. FSA, Aon’un sorunlara eğilme ve “diğer şirketlerin de model olarak almayı isteyebileceği” sistem ve kontroller geliştirme konusundaki bu öncü yaklaşımını övgüyle karşılamıştır.

Pearson, FSA’nın sektöre her şirketin kendini usule uygun hale getirmesi konusunda sayısız uyarıda bulunduğunu ifade etmekte ve şunları eklemektedir: “FSA’nın gerek sigorta şirketlerine, gerekse de mali yaptırımları aynı yolla ihlal eden kıdemli yöneticilere bir zamanlar bankacılık sektöründe olduğu gibi ağır para cezaları getirmeye başlayacağını tahmin ediyoruz.”

ABD’deki Yabancı Varlıklar Kontrol Bürosu (Office of Foreign Assets Control) gibi kurumlarca öngörülen mevzuatta uygun davranmayan şirketler, İngiltere’dekinden çok daha ağır cezalara maruz kalmaktadırlar. ABD’de, son yıllarda, Lloyds Bank’in 350 milyon ABD Doları, Wachovia’nın 125 milyon ABD Doları ve ABN Amro’nun 80 milyon ABD Doları ödemeye mahkûm edilmesi örneklerinde olduğu gibi, kara para aklama nedeniyle verilmiş büyük para cezaları görülmüştür.

FSA, yeni müşteri edinil-

mesi sırasında Hazine listesindeki isimlerin taranmaması riskine karşı uyarıda bulunmakta ve bazı şirketlerin isim tarama işlemini yalnızca geriye dönük olarak yaptıklarını ifade etmektedir. Bu durum, şirketlerin hizmet sağlama işlemini, isim taraması yapmadan gerçekleştirmelerine neden olmaktadır.

Diğer yandan FSA, özellikle de büyük çaplı sigorta şirketlerinin Hazine listesindeki isim tarama işlemini üstlenmeleri için küçük çaplı firmaları ya da diğer yetkili firmaları kullanmalarını eleştirmektedir. FSA, sigortacıardan, incelenen küçük çaplı firmaların yaklaşık 3/4’ünün isim tarama işlemini yapmadığının tespit edildiğini ve genelde de küçük firmaların mali yaptırım rejimi konusundaki farkındalık seviyelerinin çok düşük olduğunu not etmelerini istemiştir. Bu bakımdan, her firmada bulunan kara para aklama raporlama yetkilisinin (money laundering reporting officer-MLRO) konumu konuya sahip çıkma açısından hayati olarak görülmektedir.

Ne var ki, FSA geçen yıl, müşterilerin kimliklerini doğrulama ve kayıt altına alma konusunda kara para aklamaya karşı yeterli sistem ve kontrollerinin olmadığı gerekçesiyle, Sindicatum Holdings Limited’i 49.000 İngiliz Sterlini, Kara Para Aklama Raporlama Yetkilisi Michael Wheelhouse’u ise 17.500 İngiliz Sterlini para

cezasına çarptırmıştır. Bu olay, bir kara para aklama raporlama yetkilisinin para cezasına çarptırıldığı ilk örnek olmuştur. Diğer olası yaptırımlar hapis cezasını da içermektedir.

FSA, şirketlerin, gerek bu konudaki yasal yükümlülüklerini yerine getirirken, gerekse de FSA'nın şirketin mali suçlarla bağlantılı amaçlar için kullanılmasını önleyici nitelikte etkin sistem ve kontrollere sahip olunması doğrultusunda taleplerini karşılarken, dışarıdan hizmet satın alamayacaklarını bilmeleri gerektiğini ifade etmekte ve Hazine listesi izleme işleminin özenli, muntazam ve sürekli olması gerekliliğinin altını çizmektedir.

Pearson konuyla ilgili olarak; "Şirketler yeni müşteri edinirken gerekli isim tarama işlemini yapmaktadırlar, ancak o günden bu yana ne yaptılar?" sorusuna yanıt ararken; Lincoln Financial Group'ta Kara Para Aklama Raporlama Yetkilisi olarak çalışan Angela Dixon'dan gelen açıklama şöyledir: "Lincoln Financial Group otomatik bir eşleşme yöntemi kullanarak müşterile-

rine ilişkin rutin Hazine listesi izlemesini gerçekleştirmektedir. Hazine listesine ilişkin bir güncelleme olduğunda, tam güncel listeye yönelik rutin tarama işlemi yapılmadan önce, söz konusu yaptırım listesine yapılan eklemeler ile müşteri veritabanımız arasında manuel bir kontrol işlemi tatbik edilmektedir. Tam müşteri tabanının rutin taraması aylık olarak gerçekleştirilmektedir."

Dixon, şirketinde mevcut sistemin, müşteri veritabanına yönelik taramaları gerek düzenli biçimde, gerekse de özel bir amaca yönelik olarak gerçekleştirme kabiliyetinin olmasının önemli bir özellik olduğunu ifade etmektedir.

Lincoln Financial Group'un sistemi dizgi hatalarını algılayabildiği gibi, isimlerin yazımındaki alternatif hecelemeleri de tespit edebilmektedir. Bunların yanı sıra, söz konusu sistem, en geniş kapsamlı eşleştirmeleri diğer daha dar kapsamlı eşleştirmelere karşı öncelikli şekilde yapabilmektedir, örneğin tam ad, şehir, ülke ve doğum tarihi yönünde yapılacak bir tarama, tam ad ve ül-

ke yönündeki bir taramadan önce gerçekleştirilebilmektedir. Ayrıca, tek bir müşteri ismi için tüm potansiyel eşleştirmeler birlikte incelenebilmekte, bu sayede de yaptırım listesinde aynı ismi taşıyan iki müşteri olması durumunda, her bir müşteri için en az bir kez isim tarama işlemi sağlanırken, mükerrer incelemelerin de önüne geçilebilmektedir.

Angela Dixon, son olarak, sistemi seçmeden önce, bazı potansiyel yaptırım eşleştirmelerine yönelik bir risk analizi tatbik ettiklerini; ilk tarama neticesinde, potansiyel eşleştirme sayılarını değerlendirdiklerinde, bunların beklentiler dâhilinde olduğunu gördüklerini ifade etmekte, taramanın etkin ve orantılı olabilmesi için ise kullandıkları eşleştirme kurallarını yeniden gözden geçirdiklerini sözlerine eklemektedir.

CII Journal
Ağustos, Eylül 2009
Çeviren: Burcu AYTEN

Küresel Salgın Riski

Lloyd's'un Yeni Ortaya Çıkan Riskler Ekibi (Emerging Risks Team at Lloyd's) tarafından yayımlanan bir rapora dayanılarak hazırlanan bu çalışmada, küresel bir salgın riskinin sigorta sektörü açısından doğuracağı sonuçlar incelenmektedir. Sektörümüz için, diğerlerinin yanı sıra alınması gereken temel mesaj, küresel salgın riskinin farkında olmak ve bu riskin çalışan insan sayısındaki azalma, toplumun birçok şeyden mahrum kalması ve piyasaların altüst olması gibi kaçınılmaz etkilerine nasıl yanıt verileceğini düşünmektir.

Küresel salgın riskinin, bu risk göz önünde bulundurulmadan düzenlenmiş olanlar da dâhil olmak üzere, poliçeler üzerinde ne şekilde etkide bulunacağı konusunu düşünmek zorunda olmaları nedeniyle, sigortacıları zor bir süreç beklemektedir.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından hazırlanmış salgına karşı hazırlık planları 6 evre görmektedir. İlk iki evre, insanlarda hiçbir yeni virüs türünün tespit edilmediği, ancak hayvanlarda görülen virüs türlerinin endişe yaratmaya baş-

ladığı "Pandemiler Arası Dönem"i kapsamaktadır. Daha sonraki evreler, ilgili hastalığın giderek tehlikeli boyutlara ulaştığını, nihayet son evre ise vakaların tüm dünyada görüldüğü küresel salgın durumunu göstermektedir.

Tarihteki Salgınlar

Pandemi, enfeksiyonun küresel boyutta yayıldığı bir salgındır. 1600'lü yıllardan beri, tipik şekilde 30 ila 50 yıllık aralıklarla birbirini izleyen küresel salgınlar meydana gelmektedir. Londra Şehir Polisi'nden Komiser Mike Bowron, bu tespitten yola çıkarak, 2008 yılında düzenlenen Lloyd's/XL Semineri'nde, küresel salgınların kaçınılmaz olduğunu ve şimdiden plan yapılması gerektiğini ifade etmiştir.

Küresel salgınlar, yüz binlerden zaman zaman on milyonlara kadar, neden oldukları ölü sayısı açısından farklılık arz etmektedir. Bugüne kadar ki en ölümcül küresel grip salgını 1918'de yaşanmış ve tüm dünyaya yayılması terhis edilmiş ordular nedeniyle gerçekleşmiştir. Bazı tahminlere göre, bu salgın 100 milyon in-

sanın ölümüne yol açmıştır ki bu rakam Birinci Dünya Savaşı'nda hayatını kaybeden insan sayısından da fazladır. Bilinen adıyla "İspanyol Gribi", nüfusun yaklaşık %30'una yayılmış ve gribe yakalananların %2,5'i bu nedenle hayatını kaybetmiştir. Bu dikkate değer salgın, toplumun en sağlıklı kesimini, çalışan nüfusu etkilemiş ve savaş sonrası zaten iyice azalmış olan işgücüne bir acı darbe de o vurmuştur.

Birçok kişiye göre, toplumun bugün salgınla karşı karşıya geldiğinde, eskiye oranla daha iyi bir durumda olacağını düşünmek için haklı nedenler bulunmaktadır, çünkü insanoğlu, antiviraller ve antibiyotikler gibi daha iyi ilaçlara ve aşı geliştirmek için çok daha hızlı yöntemlere sahiptir. Nitekim Kasım 2002'den Temmuz 2003'e kadar etkisi sürmüş olan Şiddetli Akut Solunum Sendromu (SARS) salgınının kontrol altına almak konusunda oldukça başarılı olunmuştur.

SARS'ın yayılması, salgının patlak vermesinden yalnızca 6 hafta sonra 27 ülkede rapor edilen vakalarla oldukça çabuk gerçekleşmiştir. Bazı

ülkelerin kamu sağlığı sistemlerindeki zayıflıkların ön plana çıkarılmasına rağmen, Dünya Sağlık Örgütü, çeşitli hükümetleri eşgüdümlü hareket etmeye yönlendirmeyi başarmıştır.

Günümüz toplumunun bir diğer güçlü yönü, modern internet iletişiminde yatmaktadır. Bilgisayar modellerinin hastalık virüsünün muhtemel yayılışını anlamada ve engellenmesini planlamada rol oynamaları imkân dâhilindedir. Dolayısıyla, gelecek salgına karşı daha hazırlıklı olma ve mücadele edebilme konusunda iyimser olmak konusunda çok fazla neden bulunmaktadır.

Ancak, gelecek salgının geçmiştekinden daha kötü olabileceğini düşünmeye sevk eden sebepler de mevcuttur. Örneğin, küresel işletmeler giderek artan şekilde küresel bir tedarik zinciri ağının parçaları haline gelmektedirler. Bu sistem düzgün şekilde işlediğinde, kaynakların etkili şekilde kullanılmasına yardımcı olmaktadır. Ne var ki, zincirdeki ana bağlantılar koptuğu takdirde, tedarik modellerinin de bundan zarar görmesi pek muhtemeldir. Pekçok hastane yalnızca sınırlı sayıda ilaç depolamaktadır ve küresel salgının tedarik zincirindeki bir başka ülkeyi nispeten daha ağır vurması durumunda, bu hastanelerin ilaç sıkıntısına düşmeleri söz konusu olabilmektedir.

1918'den farklı olarak, günümüzde son derece canlı bir

küresel seyahat sistemi mevcuttur (nitekim, SARS küresel bir salgının ne kadar çabuk yayılabileceğini göstermiştir). Küresel nüfus 1918'de 2 milyarın altındayken, 2008 yılında 6,7 milyar olarak tahmin edilmiştir ve eskiye göre nüfusun daha büyük bir kesimi kasaba ve kentlerde yaşamaktadır. Tabii bu durum da, daha hızlı bir yayılmaya neden olmaktadır.

Hükümetlerin Aldığı Tedbirler

Hükümetlerin küresel salgın tehdidini ciddiye aldıklarına şüphe yoktur. Uluslararası Sağlık Düzenlemeleri yasal açıdan bağlayıcıdır ve uluslararası hukuk niteliğindedir. 2005 yılında yasalaştırılmış ve 2007 yılında yürürlüğe girmiş olan bu düzenlemeler, ülkelerin kamu sağlığına yönelik tehditleri tespit etmeleri, değerlendirmeleri, bilgilendirmede ve gerekli müdahalede bulunmaları konusunda yeni bir çerçeve sunmaktadırlar. Amerika Birleşik Devletleri Federal Hükümeti, Eyalet Yönetimleri ile özel sektör arasında sorumluluk paylaşımı öneren bir ulusal strateji yayımlamıştır.

İngiltere Hükümeti'nin, hayat kurtarmaya, toplumsal karışıklığı asgariye indirmeye ve mümkün olduğu noktada iş sürekliliğini muhafaza etmeye yönelik olarak tasarlanmış bir acil durum planı bulunmakta-

dır. Buna göre, İngiliz Ulusal Grip Salgını Komitesi sağlık dairelerine bilgilendirmede bulunacak ve Haber Koordinasyon Merkezi de kamusal bilginin zamanında ve uygun olmasını sağlamaktan sorumlu olacaktır. Buna ek olarak, İngiliz Defra'nın web sitesinde yardım ve tavsiye sunan birçok sayfa yer almaktadır. Hâlihazırda bulunan bilginin çokluğu, bir şirket yöneticisinin şirketin harekete geçmemesinin yetersiz bilgiye bağlı olduğunu iddia etmesini zorlaştırmaktadır ve bu durum sorumluluk teminatı veren sigorta poliçeleri üzerinde etkili olabilecektir.

Ekonomik Sonuçlar

Büyük bir küresel salgının önemli ekonomik sonuçlar doğurması beklenmektedir. SARS'ın bulaştığı 8000 kişinin %10'u ölmüştür. Bu, bir küresel salgının etki alanının yalnızca küçük bir bölümüdür, nitekim araştırmalar, SARS'ın özellikle yüz yüze temasın söz konusu olduğu endüstrileri ve seyahat sektörünü etkilemek suretiyle, 150 Milyar Doları bulan ekonomik kayıplara yol açtığını göstermektedir. Trust for America's Health adlı sağlık kuruluşu, salgının patlak verdiği dönemde Hong Kong'a yapılan havayolu seyahatlerinin %60 azalmış olduğunu tahmin etmektedir. Söz konusu kuruluşun yaptığı araştırmada, büyük çaplı bir küresel salgın anında, Amerika Birleşik Dev-

letleri'ndeki eyaletlerin her birinin, gayri safi milli hasıllarının %8'ine kadar bir kayıp yaşayabileceği öne sürülmektedir.

Hemen her sektörün olumsuz etkilenmesi beklenmekle birlikte, küresel anlamda, tahminler GSMH'nın %1'i ile %10'u arasında seyretmektedir. Önemli ölçüde hisse senedi ve uzun vadeli şirket tahvili yatırımı bulunan sigorta şirketlerinin de önemli ölçüde zarar etme tehlikesi ile karşı karşıya olduğu öne sürülmektedir.

Sigorta Sektörüne Etkisi

Sigortacıların, küresel bir salgının çeşitli poliçe türlerine etkisini değerlendirirken, poliçenin böyle bir duruma cevap vermeye yönelik tasarlanıp tasarlanmadığını kendi içlerinde sorgulamaları gerekmektedir.

Hayat ve sağlık poliçelerinin önemli ölçüde etkileneneğini tahmin etmek zor değildir ve bu durumda vefat teminatı veren reasürörler de belli bir oranda etkileneceklerdir. Her ne kadar, sorumlulukla ilgili konuların çözüme kavuşturulduğu asıl merci mahkemeler olsa da, sorumluluk poliçelerinin de ciddi bir salgından etkilenmesi mümkün görünmektedir.

Lloyd's'un küresel salgın raporu muhtelif kuramsal senaryolar üzerinde durmaktadır. Örneğin, benzer şirketler daha ihtiyatlı davranırken, organizasyonu iptal etmeyen bir konser organizatörü, daha sonra

hastalığın yayılmasına katkıda bulunduğu gerekçesiyle yasal bir davanın hedefi olabilecek midir? Pek çok durumda tam bir nedensellik ilişkisi kurmak zor olsa da, söz konusu olabilecek istatistiksel argümanlar, asbest davalarında olduğu gibi bir suç paylaşımına sebebiyet verebilir.

Marsh'ın araştırması, şirketlerin 3/4'ünden fazlasının yeterli salgın planlarına sahip olmadığını, 1/3'ünün ise hiçbir strateji belirlemediğini ortaya koymaktadır. Bu şirketler, çalışanlarına veya müşterilerine karşı yükümlülüklerini yerine getirme konusunda yeterli özeni göstermedikleri veya sermayedarlarının varlıklarını koruma hususunda ihmalkâr davrandıkları gerekçeleriyle dava edilebilme riski en yüksek olanlardır.

Etkinlik İptali Sigortası, Seyahat Sigortası poliçeleri gibi, Turizm ve Eğlence Sektörü İş Durması Sigortası ve Hekim Mali Mesuliyet Sigortası gibi sigorta türlerinin küresel salgın durumundan etkilenmesi söz konusudur. Salgın dalgası tüm dünyada etkin olduğu sürece, muhtemelen portföy dahilindeki her ülkede ve belki de bir teminat yılı içerisinde birden çok kez hasar kümülasyonu görmek mümkün hale gelecektir.

İş Sürekliliği

Lloyd's'un Yeni Ortaya Çıkan Riskler Ekibi'nin raporu,

küresel bir salgının sigortaya etkileri üzerine odaklanmaktadır. Sigorta şirketlerinin en önemli kaynağı olan çalışanları üzerindeki etki de unutulmamalıdır. Lloyd's kurumu, sektördeki birçok kurum ve kuruluşla beraber, düzenli olarak iş sürekliliği planlamasında yerini almaktadır ve 2006 yılında Mali Hizmetler Kurumu (FSA) tarafından yapılan küresel salgın çalışmasına da katılmıştır.

İş sürekliliği planlaması açısından, Lloyd's/XL Semineri'nde, acil hizmetlerin küresel salgına karşı hazırlıklı olma konusu üzerinde son derece titiz bir şekilde durulmuş, hizmet seviyesindeki azalmanın neden olacağı etkinin göz önünde bulundurulması gerektiği sonucuna varılmıştır. Örneğin, tüm personelin hijyen ve karantina usulleri hakkında önceden eğitilmesi, kilit personelin kimler olduğunun belirlenmesi ve eksik personelle işi devam ettirmek gibi konularda eğitim verilmesi üzerinde durulmuştur. Çok sayıda iş yeri evde çalışma alternatifini kullanabilmeyi, telekomünikasyonun faaliyetlere nasıl katkı sağlayabileceğini ve bu konuyla ilgili zayıf noktaların neler olduğunu belirlemek durumundadırlar.

Bunun yanı sıra, tedarikçilerin de yeterince hazırlıklı olup olmadıklarının tespit edilmesi gerekmektedir. Her şirketin kendi önceliklerini ve sürdürülmesi zorunlu kilit hizmetleri

belirlenmesi önemli bir husus olmaktadır. Nihayet, salgın sona erdiğinde, çalışanların, işverenlerin salgın sırasında kendilerine nasıl davrandığına göre tepki vereceği, çok daha değişken bir istihdam piyasası ile karşı karşıya kalınacağı planlanması gerekmektedir.

Sonuçlar

Her birim seviyesinde ve ülkeler arasında koordineli hareket etmenin, küresel bir salgının olumsuz etkilerini sınır-

layacağını düşünebilmek için yeterince neden vardır; ancak günümüz toplumu küresel boyutta bir salgının son yaşandığı tarihten çok daha farklı bir yapıya sahip olduğundan, bazı sürprizler yaşanması da mümkündür. İş dünyasının, karşı karşıya kalınabilecek herhangi bir salgın sırasında ve sonrasında mümkün olduğu kadar çabuk müdahalede bulunmasını sağlayacak bir senaryo çeşitliliğini göz önünde bulundurması hayati önem taşımaktadır.

Küresel bir salgın esnasında, pek çok sigorta türünün etkilenmesi mümkündür; bazıları açıkça bilinmektedir, diğerleri ise mahkeme kararlarına göre değişecektir. Sigortacılar öngörmedikleri bir kararla karşılaşmaktansa sözleşme metninin kapsamalarını daraltmaya yönelik çalışmalar yapmalıdırlar.

The Journal
Nisan, Mayıs 2009
Özet Çeviri: Nalan Bingöl

Fidye Teminatı

Lloyd's piyasasında faaliyet gösteren birçok Nakliyat Sigortacısı, deniz korsanları tarafından istenen fidyeleri karşılamaya yönelik teminatın standart Nakliyat Poliçeleri altında verilebilmesi konusu üzerinde düşünmeye başlamışlardır. Böyle bir yaklaşım, özellikle, korsanlara fidye ödemesi yapmış olan gemi sahiplerinin karşılaştıkları karışıklığı ortadan kaldırma girişimi olarak görülebilir. Sigorta şirketleri, bu güne kadar kor-

sanlara verilmiş olan fidyelerin büyük bir çoğunluğunu, geminin seferi üzerindeki ilgili tüm taraflar arasında paylaşırma şeklinde yapılan Müşterek Avarya kapsamında donatanlara ödemişlerdir.

Ancak, Tekne sigortacıları, korsanlara gemi sahipleri tarafından verilen fidyelerin, Müşterek Avarya Katkı Payı (GA Contribution) kapsamında sadece kendileri tarafından ödendiğini, yük sigortacılarının, Malaspina Castle gemisinin fid-

ye karşılığı serbest bırakılmasından sonra, Müşterek Avarya kapsamında kendi payına düşen kısmı ödemeyi reddeden Hangzhou Cogeneration'un¹ peşinden gidecekleri konusunda da endişelerini dile getirmektedirler. Hangzhou Cogeneration, bildirildiğine göre, gemi personelinin, korsanlığın bir hayli sık yaşandığı bir bölgede sefere çıkma konusunda yeterince

¹ Ç.N.: Çelik ürünleri ithalat ve ihracatıyla ilgili faaliyet gösteren bir Çin Halk Cumhuriyeti şirketi

eğitimli olmamasını ileri sürerek, geminin denize elverişli olmadığı (unseaworthy) iddiasında bulunmuştur.

Fidye teminatı, gemi sahiplerine, sigorta şirketlerinin “Adam Kaçırma ve Fidye Teminatı” veren birimi tarafından verilmekle birlikte, Willis’in Özel Riskler Bölüm yöneticisi Doug Milne, fidye ödemelerine ilişkin teminatı tekne poliçesi kapsamında vermeyi düşünen Lloyd’s sigortacılarıyla bu konu üzerinde görüşmekte olduklarını ifade etmiştir.

Milne, sigorta şirketlerinin Müşterek Avarya sorumluluğunu poliçeden çıkarıp, bunun yerine fidye ödeme teminatını koyabileceklerini, böylece gemisi kaçırılan ve fidye vermek durumunda kalan gemi sahibinin kime yöneleceği konusunda çok daha net bir bilgiye sa-

hip olabileceğini belirtmiştir. Bu değişikliğin, gemi sahipleri için, fidye ödeme konusunu kolaylaştıracağını öne süren Milne, Müşterek Avarya’nın, olay meydana geldikten sonra ödeme yapan bir teminat olduğunu, Nakliyat Poliçesi kapsamındaki fidye ödeme teminatının ise poliçe başlangıcından itibaren devreye girdiğini ve gemi sahiplerine, problem ortaya çıktığı andan itibaren destek sağladığını ifade etmiştir.

Bunun yanı sıra, bu teminat, gemi sahiplerine, gemi tehlikeli sulara girmeden önce rehberlik hizmeti sağladığı gibi, geminin kaçırılması halinde koranlarla yapılan pazarlık sürecinde de yardımcı olmaktadır. Fidye konusunun Müşterek Avarya kapsamından çıkarılıp, bir ek prim karşılığında poliçe kapsamına alınmasının gemi

sahipleri açısından daha mantıklı olduğunu belirten Milne, Somali Burnu’nu çevreleyen sularda Muson Mevsimi’nin sona ermesiyle birlikte korsan saldırılarının sayısı arttıkça başka bir takım sorunların ortaya çıkacağını öne sürmektedir: “Şu anda 2 milyon dolar sınırının biraz altında olmakla birlikte, fidye rakamı giderek artacaktır. Ayrıca, saldırıya uğrayan gemideki personelin gemi sahiplerine karşı açacakları davalara bağlı olarak hasarların da artabileceği göz önüne alınmalıdır.

**Insurance Day
Ağustos 2009**

Çeviren: Y. Kemal ÇUHACI