

Tarih: Ekim 2011

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

PWC, Sigortacılıkta Öngörülen Riskler Anketi: Türk Sigorta Sektörü İçin Öngörülen En Önemli Riskler,	
Doğal Afetler ve Yasal Düzenlemelere Uyum	4
Denizyolu İle Taşınan Mallara Ait Genel Şartlar (1.1.1953)	10
Artmakta Olan Kara Kuğu Olaylarına Karşı İşletmeniz Hazırlıklı Mı?	19
Brillante: Korsanlık Riskinde Artan Endişeler	22

Reasürör Gözüyle

Price Waterhouse Coopers tarafından ülkemizin de dâhil olduğu 140 ülkede gerçekleştirilmiş olan, “Sigortacılıkta Öngörülen Riskler Anketi”, bu ülkelerin sigorta piyasalarında, başta sigorta şirketleri olmak üzere tüm ilgili kurum ve kuruluşların öncelikli risk beklentilerini ortaya koymuştur. Ülkemiz sigortacılık sektörünün, diğer ülkelere göre bir hayli yüksek düzeyde katıldığı bu anket, gerçekten de oldukça ilginç bir takım sonuçları ortaya koymaktadır. Price Waterhouse Coopers tarafından yapılmış bu çalışma, aynı kuruluşun Türkiye ofisi tarafından, sadece Dergimiz Reasürör’de yayınlanmak üzere özetlenmiştir.

Ülkemizin, 1980’li yılların ikinci yarısından itibaren özellikle ekonomik anlamda göstermiş olduğu gelişme ortadadır. Ancak, ülkemiz maalesef birçok alanda, ekonomik gelişmesine paralel bir gelişme gösterememiştir. Sigortacılık sektörü de bu alanlardan biridir ve sektörün büyüklüğü ve genele yaygın olup olmadığına ilişkin rakamsal göstergeler de bunu açıkça ifade etmektedir. Bunun yanı sıra, teknik alt yapı ve bilgi birikiminin de, Avrupa Birliği Uyum Sürecinde bizzat düzenleyici otoritenin, sektörün işleyişine ilişkin getirmiş olduğu bir takım düzenlemeler hariç tutulursa, arzu edilen gelişmeyi gösterdiğini söylemek pek mümkün değildir. Sayın Mehmet Yazıcı, “Denizyolu İle Taşınan Mallara Ait Genel Şartlar (1953)” adlı çalışmasında, söz konusu Genel Şartların 1953 yılından bu tarihe kadar, bir iki istisna hariç hiçbir değişikliğe uğramadığını, oysaki sigortacılığın gelişmiş olduğu ülkelerde bu şartların, değişen ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde sürekli revize edilerek güncel tutulmaya çalışıldığını belirtmekte, yürürlükteki Genel Şartları maddeler halinde inceleyerek, 2012 yılı Temmuz ayında yürürlüğe girecek Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde yeniden düzenlenmesi gerektiğini belirtmektedir.

Dergimizin Yabancı Basından Seçmeler bölümünde, önceki sayılarımızda da örnekler verdiğimiz ve dünya Nakliyat Sigortaları açısından önemi ve tehlike boyutları giderek artmakta olan korsanlık riskine ilişkin bir makalenin çevirisi yer almaktadır. Bu çalışmada, korsanlık riskinin, göz ardı edilemeyecek niteliğe büründüğü ve korsanların artık, “gemiye el koyup fidye isteme” aşamasını geride bırakıp, dünya ekonomisi için çok önemli olan petrol, doğal gaz, kimyevi madde taşımalarını tehdit edebilecek şekilde teknolojik ve taktik gelişmeler kaydettikleri, bu olumsuz gelişmelerin bedelini ödemek durumunda olan tekne ve yük sigortacılarının, riski azaltıcı bir takım standartlar üzerinde ciddi çalışmalar yapmaları gerektiği vurgulanmaktadır. Aynı bölümdeki diğer bir makalede ise, Japonya’da meydana gelen deprem ve tsunami olaylarından sonra, şirketlerin. “kara kuğu” olarak adlandırılan ve beklenen olayların önceden tahmin edilemeyen sonuçlarına karşı nasıl hazırlıklı olabilecekleri konusunda fikirler ve öneriler ortaya konulmaktadır.

PWC, Sigortacılıkta Öngörülen Riskler Anketi: Türk Sigorta Sektörü İçin Öngörülen En Önemli Riskler, Doğal Afetler ve Yasal Düzenlemelere Uyum

PWC (Price Waterhouse Coopers) ve Finansal Yenilik Etüt Merkezi (Centre for the Study of Financial Innovation: CSFI) işbirliğinde geçtiğimiz Mart ayı içerisinde aralarında Türkiye'nin de olduğu 140 ülkede gerçekleştirilen "Sigortacılıkta Öngörülen Riskler Anketi" araştırması sigortacıların öncelikli risk beklentilerini ortaya koymaktadır. Araştırmada, dünya genelinde sigorta sektörü için "yasal düzenlemelere uyum" en büyük risk olarak gösterilmektedir. Ayrıca araştırma, sermaye yönetimine ilişkin getirilen yeni düzenlemelerin sektörde ek maliyet ve uyum sorunlarına yol açabileceğine işaret etmektedir.

40 ülkeden yaklaşık 500 sigorta sektörü temsilcisi ve gözlemcisinin önümüzdeki 2-3 yıl için öngördüğü en önemli risklerin belirlenmesi için PwC ve CSFI işbirliğinde gerçekleştirilen "Sigortacılıkta Öngörülen Riskler Anketi" araştırmasına bu yıl ilk defa Türkiye de katıldı ve Türk sigorta sektö-

ründe faaliyet gösteren sigorta şirketlerinden 26 üst düzey yönetici görüşlerini aktardı. Araştırmaya göre, Türkiye ve dünya genelinde sigortacılık sektörüne yönelik öngörülen risklerin sıralaması Tablo 1'deki gibi gerçekleşti.

2008 ve 2009 yılı araştırmalarını güncelleyen Sigortacılıkta Öngörülen Riskler Anketi 2011 araştırması, göz ardı edilemez bir piyasa türbülansının gözlemlendiği bu dönemde sigorta sektörünün karşı karşıya kaldığı riskleri araştırmakta ve dünya çapındaki sigorta profesyonelleri ve sigorta sektörünü yakından gözlemleyen kişiler için en fazla önem taşıyan riskleri belirlemektedir. Anket üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde katılımcılar önümüzdeki 2-3 sene için sigorta sektörüne ilişkin temel endişelerini kendi cümleleri ile ifade etmektedir. İkinci bölümde, katılımcıların liste halinde verilen öngörülen risklerin ağırlık düzeylerine göre puanlamalarına yer verilmektedir. Üçüncü bölümde ise,

gözlemlenen risklerin indirgenmesi konusunda sigorta şirketlerinin hazırlılık düzeyleri konusunda katılımcıların verdiği puanlanmalar yer almaktadır. Araştırmada, yanıtların katılımcı türlerine göre dağılımı Grafik 1'deki gibidir.

Katılımcıların yaklaşık 2/3'ünü sigorta şirketleri, %7'sini reasürans şirketleri ve %9'unu Londra piyasası oluşturmaktadır. Geriye kalan kısım ise brokerlerden, düzenleyici kuruluş çalışanlarından ve sektör gözlemcilerinden oluşmaktadır. Gözlemci kategorisinde analistler, profesyoneller, akademisyenler ve sigorta profesyoneli olmayan ama sigortacılık ile yakın ilişki içinde olan katılımcılar yer almıştır. Öte yandan, yanıtların bölgelelere göre dağılımı Grafik 2'deki gibi gerçekleşmiştir. Yanıtların ülkelere göre dağılımı ise Tablo 2'de verilmektedir.

Sigorta sektörünün Londra'da yoğunlaşmış olmasının bir yansıması olarak araştırmanın yanıtlarında coğrafi dağılıma göre Avrupa'nın ağır-

Tablo 1: Sigortacılıkta Öngörülen Riskler - 2011 (*)

	Türkiye	Dünya Geneli
1.	Doğal Afetler	Yasal Düzenlemeler
2.	Yasal Düzenlemeler	Sermaye
3.	Yatırım Performansı	Makro-Ekonomik Trendler
4.	Aktüeryal Varsayımlar	Yatırım Performansı
5.	İklim Değişikliği	Doğal Afetler
6.	Sermaye	Yetenek (Çalışan Kalitesi)
7.	Reasürans	Uzun Vadeli Yükümlülükler
8.	İtibar	Kurumsal Yönetim
9.	Risk Yönetimi	Dağıtım Kanalları
10.	Terörizm	Faiz Oranları

(*): Anket içerisinde yer verilen 26 adet risk içerisinde katılımcılar tarafından önceliklendirilen ilk 10 riske yer verilmiştir.

lığı net olarak gözlemlenirken, Kuzey Amerika’da yanıt sayısı sınırlı düzeyde kalmıştır.

Türkiye İle İlgili Sonuçlar

Türkiye’deki katılımcılar, özellikle Solvency II odaklı olarak artan düzenlemelerin etkisi ve maliyeti ile bunlar sonucu doğan sermaye ve uyum gereklilikleri konusundaki dünya genelindeki endişeye katılarak “yasal düzenlemelere uyum” riskini üst seviyeye çıkartmışlardır. “Doğal afetlerden kaynaklanabilecek riskler” 2009 yılı anket çalışmasında dünya genelinde 22. sırada değerlendirilmişken 2011 yılında 5. sıraya, Türkiye’de ise ilk sıraya yerleşmiş durumdadır. Yaşanan küresel kriz sonucunda 2009 yılı anket çalışmasında dünya genelinde ilk sıraya yerleşen “yatırım performansı” riski ise 4. sıraya gerilerken, Türkiye’de 3. sıra-

da yerini almıştır.

Diğer alanlarda Türkiye’deki sıralama dünya genelinden bazı farklılıklar göstermektedir: “Aktüeryal” risklerin Türkiye sigortacılık sektöründe üst sıralarda yer alması, Türk sigorta şirketlerinin, gelişen karşılık tutma gerekliliğinin yönetimine ilişkin endişelerini yansıtmaktadır. “Doğal afetler”, “iklim değişiklikleri”, “terörizm” gibi iş kabul riskiyle ilişkilendirilebilecek endişeler Türkiye’de diğer ülkelerin tamamından yüksek kaydedilmiştir. Bu durum çalışmada, sektörün Yeni Zelanda ve Japonya’da gerçekleşen olayların Türkiye’de risk algısını artırdığı şeklinde analiz edilmiştir.

Türkiye’de “itibar”, “reasürans” ve “risk yönetimi” alanları ile ilgili riskler de yine dünya geneline göre daha yukarılarda yer alırken, “yetenek” riski altında yer verilen yönetim kalitesi ve yetenekli

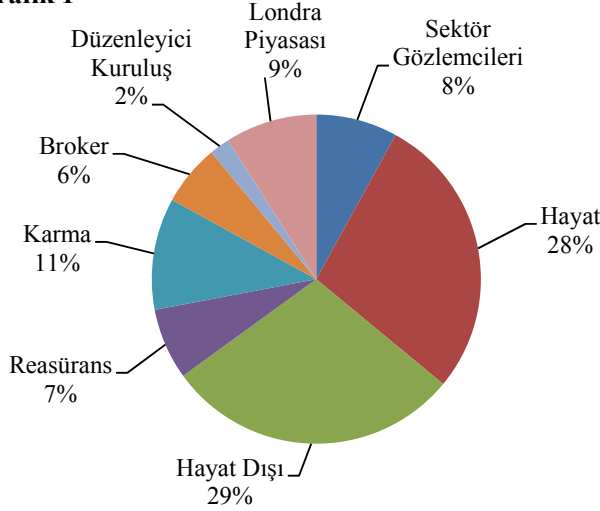
personel bulma ve işte tutma konuları diğer ülkelere kıyasla üst sıralardaki endişeler arasında yer almamıştır. Türkiye’de, Motorlu Araç Sigortası gibi bazı kilit ürünlerdeki aşırı rekabetin olumsuz etkisi konusunda bazı katılımcıların uyarıda bulunması dikkat çekici bir diğer husus olarak değerlendirilmiştir.

Yasal Düzenlemeler En Yüksek Risk Olarak Görülmektedir

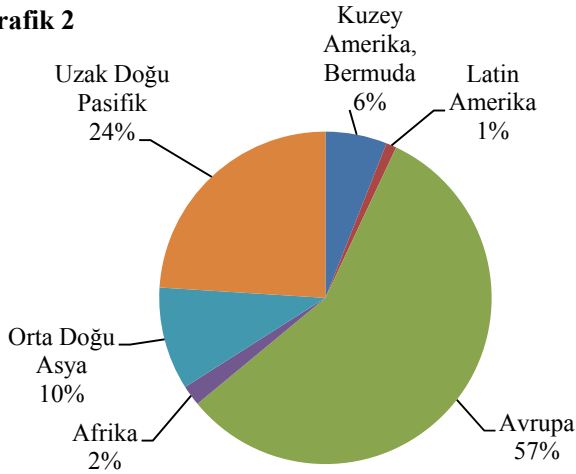
2011 yılı başında küresel sigorta sektöründe karşılaşılan riskleri, 500 profesyonel ve sektör gözlemcisiyle yapılan anket sonucuna göre tanımlayan bu araştırma, sektörün mali krizin etkilerini üzerinden attığı, fakat beklenmeyen bazı doğal afetler nedeniyle daha kötü şekilde etkilendiği bir dönemi yansıtmaktadır.

Fakat araştırma neticesinde tespit edilen bir numaralı risk, uluslararası ve yerel düzeylerde görülen düzenleyici reform dalgasının, özellikle de Avrupa Birliği’nin Solvency II Direktifi’nin sektör üzerinde yarattığı “yasal düzenlemelere uyum” riski (No. 1) olmuştur. Bu girişimlerin sektör açısından yüksek maliyetlere yol açabileceğinden ve şirket yönetimlerinin kârlı iş yürütme görevini gerçekleştirmeyi zorlaştırabileceğinden korkulmaktadır. Düzenlemelerin temelini sigorta şirketlerinin sermaye yapısının iyileştirilmesi amacı

Grafik 1



Grafik 2



oluşturmaktadır. Fakat yeni “sermaye” gereksinimlerinin (No. 2) sektör açısından destekten çok zorlaştırıcı bir unsur olarak ortaya çıkabileceği değerlendirilmektedir.

Araştırma hayat, hayat dışı segmentler ve reasürans katılımcılarının endişeleri arasında büyük bir benzerlik olduğunu

göstermektedir. Bu segmentlerin tamamı yasal düzenlemelere ilişkin riski listenin en üst sırasına yerleştirmektedir. Gözlemciler (örn. sektör profesyoneli olmayanlar ama sektöre yakın olanlar) olarak nitelendirdiğimiz katılımcılar bile düzenlemelerden kaynaklanan yükümlülüklerle ilişkin endişe-

leri ilk sıraya yerleştirmektedir.

Belirtilen düzenlemelerin, tekrar eden enflasyon ve ekonomik durgunluğa dönüş gibi risklerin hâkim olduğu oldukça belirsiz olan “makroekonomik trendlerden” (No. 3) oluşan bir ortam ile birlikte gelişmekte olduğu görülmektedir. Konu ile en yakından ilişkili olan risk, çoğunlukla ürünlerini finanse etmek ve düşük satış gelirlerini telafi etmek için mali piyasalardan elde edilecek güçlü gelirlere dayanan sigorta şirketlerinin zayıf “yatırım performansı” (No. 4) göstermesi riskidir. Fakat düşük “faiz oranları” (No. 10) ve belirsiz piyasalar nedeni ile bunları elde etmenin mümkün olamayabileceği düşünülmektedir.

Diğer Risk Unsurları: Doğal Afetler, Yetenek, Kurumsal Yönetim vb.

Diğer yandan, ilk 10’a dâhil olan yeni bir büyük risk, “doğal afetler” olarak belirmiştir. Doğal afetler riski 2009 yılındaki çalışmada 22. sırada iken, 2011 yılında 5. sıraya yükselmiştir. Bu, sektör üzerindeki etkileri henüz ölçülemeyen fakat büyük veya kayda değer olduğu bilinen Avustralya, Yeni Zelanda ve Japonya felaketlerinden sonra beklenen bir değişikliktir.

Yeni unsurlardan bir diğeri ise, sektörün yüksek nitelikli personel çekme ve elde tutma

Tablo 2

Ülke	Katılımcı Sayısı	Ülke	Katılımcı Sayısı	Ülke	Katılımcı Sayısı
Avustralya	21	Hong Kong	4	Norveç	2
Bahreyn	2	Hindistan	21	Polonya	4
Belçika	6	Endonezya	6	Katar	4
Bermuda	10	İrlanda	8	Singapur	22
Brezilya	6	Man Adası	2	Slovakya	8
Kanada	8	Japonya	1	Güney Afrika	4
Çin	1	Kenya	1	İsviçre	17
Kıbrıs	7	Letonya	19	Tayvan	3
Çek Cum.	9	Lübnan	2	Türkiye	26
Dubai	1	Malavi	1	BAE	6
Finlandiya	7	Malezya	14	Birleşik Krallık	190
Almanya	1	Malta	6	ABD	6
Yunanistan	8	Hollanda	10	Venezüella	1
		Yeni Zelanda	15		

konusundaki endişesini yansıtan “yetenek” riskidir (No. 6). Bu risk katılımcılar tarafından sektörü dünya genelinde etkileyen bir sorun olarak görülmektedir.

Bunun yanı sıra sigorta şirketlerinde “kurumsal yönetimin” gücü konusunda da bazı endişeler söz konusudur. Kurumsal yönetime ilişkin görülen risk 2009 yılı çalışmasında 17. sırada iken 8. sıraya yükselmiştir. Bu husus düzenleyici kuruluşların verdiği önem ve yapılan denetimler açısından zaman içinde daha ciddi bir hale gelmiştir.

Hazırlık Yeterli Değil

Öte yandan, katılımcılara sorulan “Tespit ettiğiniz risklerin yönetimi konusunda kendi şirketiniz ve diğer şirketler

sizce ne kadar hazırlıklılar?” sorusuna hem dünya genelindeki, hem de Türkiye’deki katılımcılar “orta” notu vererek, “iyi” seviyede hazırlıklı olmadıklarını belirtmişlerdir. (Grafik 3 ve Grafik 4).

Kim Ne Dedi?

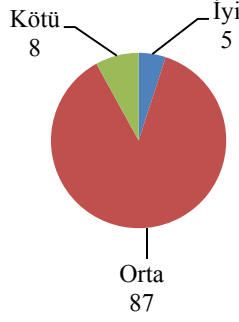
Araştırmamızın editörü David Lascelles araştırma sonuçlarını şöyle değerlendirmektedir: “Tüm bu sonuçlar pek çok farklı yönden baskıya maruz kalan ve bunları atlatmak için yetkin yönetime ihtiyaç duyan bir sektöre işaret etmektedir. Yeni düzenlemelerin bu konularda yardımcı mı, yoksa zorlaştırıcı mı olduğu açık değildir.”

PWC Küresel Sigorta Lideri David Law ise şunları ifade etmiştir: “Sigortacıların

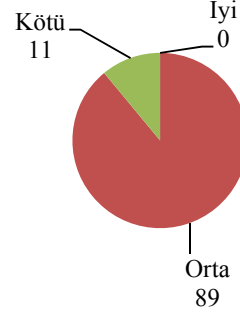
dikkatinin artan düzenlemelerle nasıl başa çıkacakları konusu üzerinde yoğunlaştığı açıkça görülmektedir. Bu da potansiyel olarak kilit kaynakları büyümeye odaklanmaktan uzaklaştırmaktadır. Sigortacıların rekabet avantajı elde etmek için, düzenlemelerin getirdiği yükü bir ‘kutuyu işaretleme’ faaliyetinden çıkarıp, sigortacılık işinin içine dâhil ederek değişen risk profiline yönetiminde kullanması gerekmektedir. Tüm bunlar artan doğal afetlerden, düşük faiz oranlarından ve belirsiz dünya ekonomisinden kaynaklanan zorluklarla daha iyi mücadele edebilmek için gereklidir.”

Türkiye Denetim Hizmetleri Ortağı ve Sigortacılık Sektörü Lideri Talar Gül, araştırma sonuçları ile ilgili şu

Grafik 3 : Dünya (%)



Grafik 4: Türkiye (%)



Tablo 3

1	Yasal Düzenlemeler (5)	14	Yönetim Kalitesi (13)
2	Sermaye (3)	15	Risk Yönetimi (6)
3	Makro-Ekonomik Trendler (4)	16	İtibar (15)
4	Yatırım Performansı (1)	17	Arka (Back) Ofis (24)
5	Doğal Afetler (22)	18	Perakende Satış Uygulamaları (25)
6	Yetenek (-)	19	Karmaşık Finansal Araçlar (8)
7	Uzun Vadeli Yükümlülükler (10)	20	İklim Değişikliği (28)
8	Kurumsal Yönetim (17)	21	Reasürans (20)
9	Dağıtım Kanalları (16)	22	Suistimal (23)
10	Faiz Oranları (11)	23	Terör (26)
11	Politik Risk (18)	24	Ürün Geliştirme (29)
12	Aktüeryal Varsayımlar (9)	25	Kirlilik (34)
13	Maliyet Yönetimi (14)	26	Birleşmelerin Yönetimi (31)

değerlendirmede bulunmuştur: “Sigortacılıkta Öngörülen Riskler Anketi 2011 araştırmasına bu sene ilk defa Türkiye’den de katılım olması itibarıyla bizim için çok önemlidir. Türkiye, katılımcı sayısı olarak dünya genelinde 2. sırayı almış durumdadır. Bu durum, sektörün risk algısı konusundaki hassasiyetini göstermektedir. Sermaye yönetimi ve buna ilişkin düzenlemeler ile yatırım

performansına ilişkin risk algısı dünyada olduğu gibi Türkiye’de de ilk sıralarda yer almaktadır. Bu kaygılara cevap vermek için sektörümüzün risk bazlı sermaye yönetimine, bununla ilgili gerekli sistem altyapısına ve yönetim ilkelerine yatırım yapacağını öngörmek gerekir. Söz konusu yatırımın da sadece ilgili yasal düzenlemelere uyumdan öte şirketler için rekabette çok önemli bir avantaj sağlayacağı

kanaatindeyim.”

Araştırmada Önceliklendirilen Tüm Riskler

“Sigortacılıkta Öngörülen Riskler Anketi 2011” araştırmasına göre dünya genelinde katılımcılar tarafından önceliklendirilen tüm riskler Tablo 3’de verilmektedir. 2009 yılında gerçekleştirilen araştırma sırala-

1	Yasal Düzenlemeler
2	Doğal Afetler
3	Makro-Ekonomik Trendler
4	Yetenek
5	Yatırım Performansı
6	Sermaye
7	Kurumsal Yönetim
8	Maliyet Yönetimi
9	Uzun Vadeli Yükümlülükler
10	Yönetim Kalitesi

1	Yasal Düzenlemeler
2	Sermaye
3	Makro-Ekonomik Trendler
4	Yatırım Performansı
5	Doğal Afetler
6	Uzun Vadeli Yükümlülükler
7	Politik Riskler
8	Aktüeryal Varsayımlar
9	Faiz Oranları
10	Yetenek

maları ise parantez içinde verilmiştir.

Son yıllarda görülen sel, bombalama ve petrol sızıntılarına rağmen “iklim değişikliği” (No. 20), “terör” (No. 23) ve “kirlilik” (No. 25) riskleri düşük düzeyde ve idare edilebilir olarak görülmeyi sürdürmekte ve bunların sigortacılık açısından yasal düzenleme değişikliklerine kıyasla daha az tehdit edici oldukları düşünülmektedir. Belirtilen riskler bölgeler açısından değerlendirildiğinde en önemli görülen risklerin sıralaması genellikle çok değişmemekle birlikte bazı risklerde farklı sıralamalar belirlenmiştir. Örneğin, Londra Piyasası katılımcıları yetenek riskini 4. sıraya yerleştirmiştir.

Londra Piyasası: Yetenek Bulmak En Büyük Endişeler Arasında Yer Alıyor

Uluslararası sigortacılığın merkezi olan Londra Piyasa-

sı'nın yeni düzenlemeler ve artan felaketlerden kaynaklanan talepler nedeniyle büyük baskı altında olduğu değerlendirilmektedir. Artan giderlerden kaynaklanan kârlılıkta yaşanan düşüş ve primleri düşük düzeyde tutan aşırı kapasite ise daha derin endişelere neden olmaktadır. Londra'nın rekabetçi konumu da yeni kurallar ve vergiler ışığında bir endişe haline gelmiştir. Buradaki katılımcılar nitelikli kişileri sigortacılığa çekmenin güçlüğü konusunda en fazla endişe duyanlar arasında yer almaktadır. Tablo 4'de, belirtilen piyasa katılımcılarının cevaplarına göre belirlenen ilk 10 risk bulunmaktadır.

Avrupa: Sermaye Yeterliliği Avrupa İçin Önemli Bir Konudur

Araştırmaya katılım açısından sayısal olarak Avrupa'nın baskın olduğu görülmektedir.

Dolayısıyla bu bölge küresel sigorta sektörünün karşı karşıya olduğu risklere ilişkin en geniş görüş birliğini yansıtmaktadır. Bu riskler de, ortaya çıkan ve özellikle de sermaye yeterliliğini etkileyen yasal düzenlemeler, ekonomik ortam ve yatırım ortamlarındaki belirsizlik ve doğal afetlerden kaynaklanan hasar taleplerinde gözlemlenen ani artış olarak nitelendirilebilir. Tablo 5'de, Avrupa bölgesi katılımcılarının cevaplarına göre belirlenen ilk 10 risk bulunmaktadır.

Price Waterhouse Coopers (Türkiye)

Denizyolu İle Taşınan Mallara Ait Genel Şartlar (1.1.1953)

Her sigorta poliçesinde bir genel şart bulunması TTK'nın 1266. maddesi 2. fıkrası gereği bir zorunluluktur. Çünkü bu hüküm TTK 1264. md.si 4. fıkrasında belirlenmiş buyurucu (amir) hükümlerdendir. Sigorta poliçesine ekli veya yazılı bir genel şart bulunmaması halinde ise TTK'nın ilgili hükümlerinin uygulanacağı, yine bu hükmün gereğidir. Temmuz 2012'de yürürlüğe girecek Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun sigorta hukukuna ilişkin 6. Kitabında da, poliçelerin genel şart içermesi hükmü ile bu uygulama sürdürülmektedir¹. Dolayısıyla poliçelere yazılı veya ekli bütün genel şartların da gözden geçirilmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun hükümleriyle uygun hale getirilmesi güncel bir sorundur. Bu olgu Nakliyat Sigortaları açısından ele alındığında uygulamada piyasamızda poliçelere İngiliz Klozları eklendiği için bunların "Deniz Yolu ile Taşınan Mallara ait Genel Şart-

lar"la karşılaştırılması öncelik taşımaktadır. Çünkü bunların aralarında bazı uyumsuzluklar bulunmaktadır. Aşağıda, ilk aşama olarak, Nakliyat Sigortaları'na ilişkin "Deniz Yolu ile Taşınan Mallara ait Genel Şartlar" ve bununla birlikte kullanılan Institute Cargo Clause karşılaştırılmıştır.

"Deniz Yolu ile Taşınan Mallara ait Genel Şartlar" 1953 yılında yürürlüğe girene kadar, piyasamızda, Şark Poliçesi (1929) diye anılan poliçe kullanılıyordu. 1929 tarihli bu poliçenin de piyasada kullanılmakta olan değişik birkaç örneği vardı. II. Dünya Savaşı'nın sona ermesini izleyen yıllarda farklı koşullar içeren poliçe kullanımına son vermek, tekdüze bir uygulama getirmek, oluşan piyasa koşullarına da uyum sağlamak için yeni bir poliçe ve genel şart hazırlanması görüşü ortaya atılmış ve çalışmalar 1947 yılında başlatılmıştı. Bu çalışma 1952 yılında tamamlanmış ve 1.1.1953 tarihinde de "Deniz Yolu ile Taşınan Mallara Ait

Genel Şartlar"² yürürlüğe konulmuştu.

Emtia Nakliyat sigorta poliçesi ve Genel Şartlar 1945 tarihli Fransız Emtia Poliçesi örnek alınarak düzenlenmiştir. Fakat Genel Şartlar'ın temel kaynağı 1.2.1946 tarihli Institute Cargo Clauses'dur. Ayrıca Deniz Ticaret Hukuku'muz ile ilişkisi nedeniyle Alman Deniz Nakliyat Sigorta Poliçesi Genel Şartları (ADS 1919) ile genel hukuk düzenimizle bağlantısı nedeniyle İsviçre Emtia Sigorta Poliçesi (C.G.A.T. 1940) ve 1953 yılına kadar kullanılan 1929 tarihli Şark Poliçesi'nden de bazı hükümler alınmıştır.

1950'li yıllardaki bu yenileme ve gözden geçirmenin temel amacı Genel Şartlar ile o yıllarda ulusal ve uluslararası ticarete kabul gören Institute Cargo Clauses (FPA) ve (WA) klozlarına koşut sigorta yapılabilmesi ve daha önemlisi Türkçe yazılmış bir poliçe kullanılmasıdır. Ancak emtia nakliyat sigorta poliçesinin ticare-

¹ Bkz. Yeni Türk Tic. Kanunu md. 1425

² Yazıda artık "Genel Şartlar" diye söz edilecektir.

tin, özellikle dış ticaretin, temel öğelerinden biri olması, İngiliz Poliçe ve Klozları'nın da uluslararası piyasalardaki egemenliği, tamamen Türkçe yazılı poliçe kullanma amacının gerçekleşmesini önemli ölçüde engellemiştir. Bir başka deyişle "Genel Şartlar" ile aynı kapsamda, "hususî avaryalar hariç" ve "hususî avaryalar dâhil", sigorta yapılması olanağı varken, poliçelere Institute Cargo Clauses (FPA) ve (WA) eklenmesi sürdürülmüştür.

Genel Şartlar'da, 29.6.1956 tarih ve 6762 sayılı TTK'nın 1957 yılında yürürlüğe girmesi nedeniyle 5. ve 19. maddelerinde yapılan değişiklikler hariç, günümüze kadar hiç bir değişiklik ve yenileme yapılmamıştır. Kısaca asıl kaynak 1946 tarihli Institute Cargo Clauses'un 1958, 1963, 1971, 1982 ve 2009 tarihlerinde gözden geçirildiği ve yenilendiği halde Genel Şartlar'da günümüze kadar önemli bir değişiklik yapılmamıştır. Bunun sonucu Genel Şartlar'daki birçok hükmün, kullanımı sürdürülen güncel Institute Cargo Clauses'da yinelenildiği açıktır. Aşağıda Genel Şartlar'ın hükümleri Institute Cargo Cl, ile karşılaştırılarak bu eskimiş ve noksan kalmış hükümlere kısaca değinilmiştir.

Genel Şartlar

"Genel Şartlar"ın 1-7 maddelerinde sigorta edilen riziko veya olgular ve istisna edilen-

ler sayılmış, böylece sigorta koruması altına alınan rizikoların kapsam ve içeriği belirlenmiştir. 19. maddedeki "hususî avaryalar hariç" ve 20. maddedeki "hususî avaryalar dâhil" hükümleriyle o zaman uluslararası piyasalarda yaygın kullanımı olan Institute Cargo Clauses (FPA) ve (WA) şartlarına koşut sigorta yapılabilmesi olanağı sağlanmıştır. Şöyle ki, eğer "hususî avaryalar hariç" sigorta yapılmak istenirse poliçenin ön yüzüne "19. maddede gereğince hususî avaryalar hariç" veya "hususî avarya franko" ibarelerinden birinin yazılması yeterlidir. Bu veya buna benzer bir ibarenin yazılmaması durumunda "hususî avaryalar dâhil" sigorta yapılmış olmaktadır. Fakat 1982 yılında Lloyds SG Policy ve buna eklenerek kullanılan Institute Cargo Clauses (FPA), (WA) ve (All Risks) yerine Mar Policy ve Institute Cargo Clauses (A), (B) ve (C)'nin kullanıma sunulması nedeniyle bu uygulama sona ermiştir. Çünkü Mar Policy'e, Lloyds SG Policy'den farklı olarak, yalnız sigortalı, sigorta edilen şey, sefer ya da süre, gemi adı, klâsı gibi bilgiler yazılmakta; sigorta edilen rizikolar, istisna edilenler ve sigorta süresi, tazminat veya sigortaya ilişkin hükümler ise Institute Cargo Clauses'a aktarılmıştır.

Günümüzde Institute Cargo Clauses (C) ve (B) ile "hususî avaryalar franko" ya da "hususî avaryalar hariç" ve "hususî

avaryalara eş" kapsamda sigorta yapılabildiği için "Hususî Avarya" terimi işlevini yitirmiş bulunmaktadır. Dolayısıyla Genel Şartlar'ın 19. ve 20. maddelerine gerek kalmamıştır.

Güvence Kapsamına Dâhil Edilen Rizikolar

Genel Şartlar'ın 1-7. maddelerinde sigorta edilen rizikolar belirlenmekte, 1. maddede sigorta kapsamında olan rizikolar sayılmakta ve 2., 3., 4., 5., 6. ve 7. maddelerde de istisna edilen rizikolar belirlenmektedir. Böylece güvence altına alınan rizikoların kapsamı ve içeriği ortaya konulmaktadır. Fakat günümüzde poliçelere eklenen Institute Cargo Clauses (A), (B) ve (C) Klozları'nın 1. Rizikolar maddesinde ya sigorta edilen rizikolar tek tek sayılarak ya da "bütün rizikolar dâhildir" terimi ile belirlenmekte ve sigorta güvencesine dâhil edilen bu rizikoların neden olduğu ziya veya hasarın sigorta kapsamına dâhil edildiği açık ve seçik olarak ifade edilmektedir. Dolayısıyla Genel Şartlar'ın 1. maddesinin artık herhangi bir işlevi kalmamıştır.

İstisna Edilen Rizikolar (İstisnalar)

Genel Şartlar'ın 2., 3., 4., 5., 6. ve 7. maddelerinde kapsam dışı bırakılan riziko ve olgular belirlenmiştir. Benzer biçimde Institute Cargo Clauses (A),

(B) ve (C) Klozları'nın 1. Rizikolar maddesinde de "aşağıdaki 4., 5., 6., ve 7. maddelerde sayılan riziko ya da olgular hariçtir" denilerek istisna edilenler belirlenmektedir. Bu riziko veya olgulardan bazıları, eğer istenirse, güvence kapsamına alınabilmekte, bazıları ise sigorta edilememektedir. Örneğin savaş ve grev rizikoları hem Genel Şartlar'da hem de Institute Cargo Clauses'da istisna edilmekte ve ayrı bir poliçe ya da poliçeye Klozlar eklenerek sigortalı yapılabilmektedir. Dolayısıyla Institute Cargo Clauses'da da eş hükümler olduğu için Genel Şartlar'ın 2. ve 3. maddeleri de işlevini yitirmiş durumdadır.

Genel Şartlar'ın 4. maddesinde, poliçede ayrıca kararlaştırılmamışsa, maddede sayılan riziko veya olayların sigorta kapsamı dışında bırakıldığı hükme bağlanmaktadır. Başka bir deyişle, bu sayılan riziko veya olaylar sigorta ettirilmek isteniyorsa poliçeye dâhil edilmelidir. Ancak maddenin (b) fıkrasında sayılan olgular sigortalı bir rizikonun sonucu ise bu durumda sigorta kapsamı içinde sayılmaktadır. Maddede de belirtildiği gibi bu rizikoların sigorta kapsamına dâhil edilmesi isteme bağlıdır. Dolayısıyla bu rizikoların sigorta edilebilmesi için sigortalının bunları talep etmesi ve poliçeye yazılması ya da bu rizikoları içeren bir klozun poliçeye eklenmesi gerekmektedir. Günümüzde Institute Cargo

Clauses (A) bu rizikoları kapsamaktadır. Dolayısıyla Genel Şartlar'ın 4. maddesi de işlevini yitirmiştir.

Genel Şartlar'ın 5. maddesinde sigorta edilmesi yasak olgular sayılarak bunların istisna olduğu ifade edilmektedir. Yaşa veya törelere (ahlaka) aykırı menfaatlerin sigorta edilemeyeceği hakkındaki TTK'nın 1380. maddesi hükmü göz önüne alınırsa, burada sayılanların, çoğunlukla yasaların sigorta edilmesine izin vermediği rizikolar olduğu ve bu nedenle sözleşmenin geçersiz sayılacağı açıktır. Burada sayılan istisnalar Institute Cargo Clauses'un 4. İstisnalar maddesinde ya eş ya da benzer ifadeler ile istisna olarak belirlenmektedir. Dolayısıyla Genel Şartlar'ın 5. maddesinin de her hangi bir işlevi kalmamıştır.

Genel Şartlar'ın 6. maddesi, "dağılıp saçılma", "kızışma" ve "kuruma" zararlarını teminat kapsamı dışında bırakmıştır. Burada sayılan "kızışma" ve "kuruma" genellikle malın kendi niteliği sonucu oluşan zıya veya hasarlar olup sigorta kapsamı dışında kalmaktadır. Ancak kapsam dışı bırakılan bu zararlara maddede "meğerki zıya veya hasarlar sigortalı bir rizikodan ileri gelmiş olsun." tuncesi ile istisna getirilmiştir. Bir başka deyişle "dağılıp saçılma" "kızışma" ve "kuruma"nın neden olduğu zıya veya hasar sigorta edilmiş rizikolardan oluşmuşsa bunlar tazmin edilecektir. Yakın ne-

den ilkesi dikkate alındığında bu hükmün bir açıklamadan öte bir anlam taşımadığı açıktır. Dolayısıyla 6. madde de işlevi olmayan bir maddedir.

Genel Şartlar'ın 7. maddesinde, sigorta edilen malların, sigortalının bilgisi altında ve maddede sayılan yüklerle birlikte depolanması, yan yana veya yakınında istif edilerek taşınması durumunda uğranılacak zararların istisna edildiği belirtilmektedir. Hatta bu zarar sigortalı bir rizikodan olsa bile tazmin edilmez. Fakat mal genellikle geminin tamamı veya bir kısmı kiralanarak değil konşimento düzenlenerek, kısaca "Kırk Ambar Sözleşmesi" altında taşınmaktadır. Ayrıca günümüzde konteyner taşımacılığı da yaygındır. Bu durumda yük için gemide herhangi bir yer ayrılması söz konusu olamayacağı için sigortalının malın nereye yükleneceği hakkında bilgisinin olması olarak dışıdır. Çok eski yıllardaki taşımalara ilişkin Genel Şartlar'ın 7. maddesi de işlevini yitirmiştir.

Yukarıda da işaret edildiği gibi Genel Şartlar ile güvence altına alınan rizikolar yine Genel Şartlar'ın 19. ve 20. maddelerinin yardımı ile biri "hususî avaryalar hariç" diğeri "hususî avaryalar dâhil" biçiminde iki değişik kapsamlı sigorta yapılabilmekteydi. Burada işaret edilen biri kapsamı oldukça dar, diğeri daha geniş sigorta Institute Cargo Clauses (B) ve (C) ile yapılabilmek-

tedir. Dolayısıyla Genel Şartlar'ın 19. ve 20. maddeleri de işlevini yitirmiştir.

Sigorta Süresi veya Sefer

Yük Sigortaları'nın temel işlevi, bir yerden diğerine taşınması sırasında malların, uğraması olası zıya veya hasara karşı güvence sağlamak, böylece ulusal ve uluslararası ticarete yardımcı olmaktır. Bu temel işlevin sonucu da sigortanın, malların taşınması sürecini kapsaması gerekmektedir. Bu açıdan, sigorta poliçesi ile güvence altına alınan rizikoların ne zaman ve nerede başladığı, yolculuğun hangi koşullarla sürdürüldüğü ve nerede ya da ne zaman, hangi koşullarda sona erdiği olgusu önem kazanmaktadır. Genel Şartlar'ın 8., 10. ve 11. maddelerinde bu olgular düzenlenmiştir.

Genel Şartlar'ın 8. maddesinde başlama ya da sona erme yeri veya limanının değiştirilmediği, sapmanın olmadığı, herhangi bir olay yaşanmaksızın başladığı gibi sona eren olağan bir seferde, sigortanın başlaması, sürdürülmesi ve sona ermesi düzenlenmiştir. Sapma ya da seferin değiştirilmesi gibi rizikoyu ağırlaştırıcı olayların görüldüğü yolculuklar ise Genel Şartlar'ın 10. ve 11. maddelerinde yer almıştır. Ancak bu olgu, kısaca sefer, seferin değişmesi veya sapma halleri Institute Cargo Clauses'in 8. Transit Klotz'unda, 9. Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi ve

10. Seferin Değişmesi maddelerinde daha ayrıntılı ve günümüz koşullarına uygun düzenlenmiştir. Bu nedenle Genel Şartlar'ın 8., 10. ve 11. maddeleri de işlevini yitirmiş bulunmaktadır.

İyi Niyet İlkesi

Diğer sözleşmelerden farklı olarak sigorta sözleşmeleri "azami iyi niyet" in temel ilke olarak kabul edildiği sözleşmelerdir. Bu ilke tarafların hepsi için geçerlidir. Sigortalının veya sigorta ettirenin sigortacıya bildireceği veya aktaracağı bilgilerin bu ilke gözetilerek yapılması gerektiği gibi sigortacının da poliçeyi bu ilke çerçevesinde hazırlaması bir zorunluluktur. Özellikle deniz sigortalarında, sözleşme sigortalının bildirimine dayanılarak yapıldığı ve çoğu kez sigortacıların da bunları denetleme olanağı bulunmadığı için "azami iyi niyet" ilkesi daha da önem kazanmaktadır. "Azami iyi niyet" ilkesi, bu önemli göz önüne alınarak, TTK'da oldukça sık vurgulanmış ve Genel Şartlar'ın 9. maddesinde ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

"Azami iyi niyet" ilkesine aykırı davranıldığında, sözleşmenin diğer tarafça hükümsüz sayılabileceği, bir başka deyişle sözleşmeden cayılabileceği belirtilmiştir. Ancak diğer taraf ("azami iyi niyet" bekleyen taraf) caymadıkça poliçenin hükümsüz olmaya-

cağı da açıktır. Ayrıca sigortalı, sözleşmenin esasları ile ilgili ve kendisince bilinen her olguyu, sözleşme bağlanmadan önce sigortacıya bildirmekle yükümlü tutulmaktadır. Bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi de "azami iyi niyet" ilkesine aykırı davranış sayılmıştır. Burada açıklanması ve öneminin vurgulanması gerekli olan "esasa taalluk eden" terimidir. "Sözleşmenin esaslarıyla ilgili" diye sade dile aktarılabilen bu terim, maddenin son fıkrası hükmüne göre, basiretyle (sağduyu ile) hareket eden bir sigortacının sigortayı kabul veya reddetmesine ya da sözleşmeye daha ağır koşullar koymasına neden olacak olgular ve primin hesap edilmesi için gereken veriler "esas ile ilgili" olarak belirlenmiştir. Sözleşmenin esasları ile ilgili olgulara şu örnekler verilebilir:

- TTK'nın 1029. maddesine göre karşı bir istem yoksa mallar ambarlarda taşınır. Dolayısıyla bu olgu esas ile ilgili olduğu için malın güverteye yüklenmiş ya da yükleneceğinin sigortacıya bildirilmesi gerekmektedir.
- Malların kullanılmış olduğunun bildirilmemesi.
- Cam şişe içindeki bir sıvı maddenin sadece kimyevi madde olarak bildirilmesi.

Maddenin 2. fıkrasında sigortanın, sigortalı tarafından yetki verilen bir kişi tarafından yaptırılması durumu ele alınmış

ve bu kişinin de sözleşmenin esası ile ilgili ve ayrıca kendisince bilinen olguları sigortacıya aktarması istenmiştir ve aracı bu kişinin de bu yükümlülüğe uymaması “azami iyi niyet” ilkesine aykırı bir davranış sayılmıştır. 3. fıkrada sigortalı ve sigorta yaptırmak için yetki verilen kişinin, kendi işlerinin olağan akışı içinde bilmesi gereken her olguyu bildikleri, yetki verilen kişinin ayrıca kendisine bildirilmiş olması gereken olguları da bildiği var sayılmıştır. Dürüst davranma ve “azami iyi niyet” 22.11.2001 tarih ve 4721 numaralı Türk Medeni Kanunu’nun 2. ve 3. maddelerinde hükme bağlanmış, Ticaret Kanunu’nun “Sigortaya İlişkin 6. Kitabı”nda da bunlara sıkça işaret edilmiştir. Dolayısıyla Genel Şartlar’da “azami iyi niyet”e ilişkin bir hükmün yer alması gerekmektedir.

Genel Şartlar’ın 10. maddesinde poliçede belirlenmiş olan seferde sapma veya yolun değiştirilmesi, donatan veya gemi kiracısına konşimentoda verilmiş olan bir hak veya yetkinin kullanılması sonucu ortaya çıkan değişiklikler, malın veya geminin tanımında, niteliklerinde yapılan yanlışlık ele alınmakta, böyle durumlarda sigortanın bir ek prim karşılığı devam edeceği hükme bağlanmıştır. Maddede sözü edilen ve uygulamada oldukça sık karşılaşılan "sapma" ve "seferin değiştirilmesi" terimleri TTK’nın 1372. ve 1373. mad-

delerinde de hükme bağlanmıştır. Sapma veya yolun değiştirilmesi Institute Cargo Clauses’ların 10. Seferin Değişmesi maddesinde ayrıntılı olarak ele alındığı ve düzenlendiği için Genel Şartlar’ın bu 10. maddesinin her hangi bir işlevi kalmamıştır.

Genel Şartlar’ın 11. maddesinde navlun sözleşmesi ile, donatan veya gemi kiracısına tanınmış ve yukarıda sözü edilen yetki nedeniyle, seferin poliçede belirtilen liman veya yerden başka bir yerde sona erdirilmesi durumunu ve sonuçlarını düzenlemektedir. Bu durum ve sonuçlar Institute Cargo Clauses’ların “9. Taşıma Sözleşmesinin Sona Erdirilmesi” maddesinde ayrıntılı olarak yer aldığı için bu maddenin işlevi kalmamıştır.

Zıya Olsun ya da Olmasın

Diğer sigorta türlerinden farklı olarak, Yük Sigortaları’nda sigorta, sözleşmenin yapıldığı tarihten önce başlamak üzere yapılabilmektedir. Bir başka deyişle sigorta sözleşmesi bağitlandığı tarihten geriye doğru, sigorta ettirilebilir menfaatin sigortalıya aktarıldığı ana kadar, geçerli olmaktadır. Deniz sigortalarına has olan bu olgu, deniz yolculuğunun oldukça uzun sürmesi, bu yolculuk sırasında malların alınıp satılması, yeni alıcının malların durumu hakkında tam bilgiye sahip olmaması, sefer başladıktan daha sonra malları

devralması nedeniyle yeni alıcının korunması için ortaya konulmuş ve yıllardan beri bilinen bir uygulamadır. Nitekim bu olgu TTK’nın 1344. maddesinde düzenlenmektedir. Bu hüküm TTK’nın 1264. maddesi 2. fıkrası gereği buyurucu hüküm olduğu için bu hükme aykırı sözleşmeler geçersizdir.

Genel Şartlar’ın 12. maddesi TTK’nın 1344. maddesine uygun olarak düzenlenmiş ve 1. fıkrasında, sözleşme tarihinden önce başlamak üzere sigorta yapılabileceği kuralı konulmuştur. Fıkranın ikinci tümcesindeki "*riziko tahakkukuna artık ihtimal kalmadığını, sigortanın akdi sırasında sigortacı biliyor idiye ücrete hakkı olmaz.*" hükmü ile rizikonun gerçekleşme olasılığının kalmadığını bilerek sözleşme yapan sigortacının prime hak kazanamayacağı belirtilmiştir.

2. fıkrada sözleşmenin bağitlandığı anda sigorta ettiren rizikonun gerçekleştiğini biliyor veya bilmesi gerekiyorsa, sigortacının tazminat ödemekten kurtulacağı hükme bağlanmaktadır. Örneğin malların yüklendiği geminin bir başka gemi ile çatışarak batmış olduğunu haber alan sigortalı ya da sigorta ettiren, söz konusu mallar için bir sigorta yaptırmış olsa bile, sigortacı bu zıya için tazminat ödemekle yükümlü olmaz. Rizikonun gerçekleştiğini bilmeden sözleşmeyi bağitlayan sigortacının prime hak kazanacağı belirlenmektedir.

Maddenin son fıkrasında

sigortanın bir vekil aracılığı ile yapılması durumu ele alınmakta, bilinen veya bilinmesi gerekli olan şeyler için sadece sigortalının kendisinin değil, vekilin de birlikte değerlendirilmesi gerektiği belirtilmektedir. Başka bir deyişle sigorta bir vekil aracılığı ile yaptırılsa bile sigortalı bildiği ya da bilmesi gereken şeyleri beyan etmek zorundadır. Genel Şartlar'ın bu hükmü TTK'nın emredici hükmü olduğu için Genel Şartlar'da bulunmak zorundadır. Ayrıca bu olgu benzer biçimde Institute Cargo Clauses'ın 11.2. maddesinde de düzenlenmiştir.

Bildirilecek Gemi

Alım satım işleminin gerçekleştirilebilmesi için satım sözleşmesinin yanı sıra sigorta ve taşıma sözleşmelerinin bağitlanması gerekmekte ve bu sözleşmeler malın yola çıkartılmasından çok önce bağitlanmaktadır. Bu nedenle deniz sigortalarında yükü taşıyacak olan gemi her zaman bilinmemektedir. Buna karşın rizikonun değerlendirilmesi, primin belirlenmesi büyük ölçüde, geminin niteliklerinin bilinmesine bağlıdır. Bu durumda, gemi adı bilinmediğinde, sigorta ancak "adı bildirilecek gemi" koşulu ile yapılmaktadır. Bu olgu TTK'nın 1376. maddesinde düzenlenmiş ve sigortalıya bir yükümlülük getirilmiştir. Genel Şartlar'ın 13. maddesinde bu olgu TTK hükmüne uygun olarak ele

alınmış ve düzenlenmiştir.

Genel Şartlar'ın 13. maddesi 1. fıkrasında, böyle bir koşulla yapılmış sigorta sözleşmesine taraf olan sigortalının, gemi adı kendisine bildirilir bildirilmez bunu hemen veya 48 saat içinde sigortacıya bildirmesi gerektiği, yoksa sigortanın hükümsüz kalacağı belirlenmiştir. 2. fıkrada ise bu koşulla yapılan sigortanın bir yıl için geçerli olduğu, bu süre içinde gemi adı bildirilmezse, poliçenin hükmü kalmayacağı ifade edilmektedir. Görüleceği gibi TTK sigortalıya bir mükellefiyet yüklemektedir. Dolayısıyla Genel Şartlar'ın bu hükmü korunmalıdır. Uygulamada ise gemi adının bildirilmediği zaman sigortacılar poliçeye Sınıflama Klozu (Institute Classification Clause) ekleyerek beklenmeyen durumlara karşı kendilerini korumaya almaktadırlar.

Genel Şartlar'ın 14. maddesinde, bir ek prim karşılığında sigortanın sürdürülmesi istenecek durumlarda bunun haber alınır alınmaz sigortacıya bildirilmesi yükümlülüğü getirilmektedir. Genel Şartlar'ın 14. maddesinde hükme bağlanan bu olgu Institute Cargo Clauses'ın sonundaki "Note"da yinelenmektedir. Sigortalılara bir yükümlülük getirildiği göz önüne alındığında Genel Şartlar'ın bu maddesi korunmalıdır.

Zararın En Aza İndirilmesi

Sigortanın en önemli ilkelelerinden biri de rizikonun gerçek-

leşmesi durumunda, sigortalının sanki sigortalı değilmiş gibi davranmasıdır. Bu ilkenin sigortalıya yüklediği en önemli görev, zıya veya hasarın büyümesini önlemek, zararı en azda tutmak ve sigortacının rücu hakkını kullanabilmesi için gerekli işlemleri yerine getirmektir. Bu olgu TTK'nın 1378. maddesinde ele alınmış ve Genel Şartlar'ın 15. maddesinde de kanun hükmüne uygun olarak ayrıntılı bir biçimde düzenlenmiştir. Institute Cargo Clauses'un "Zararın En Aza İndirilmesi" ara başlığı altındaki 16. maddesi "Sigortalının Görevi" hükmü de benzer biçimde düzenlenmiştir. Fakat TTK'nın 1378. maddesi bir zorunluluk getirdiği için Genel Şartlar'ın 15. maddesi hükmü korunmalıdır.

Bırakma

Bırakma hali Genel Şartlar'ın 16. maddesinde ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. TTK'nın 1420. maddesi, 1264. maddesi 3. fıkrasında sayılan buyurucu hükümlerden olduğu için buna aykırı sözleşme geçersizdir. Dolayısıyla Genel Şartlar'ın 16. maddesinin kaynağının TTK'nın buyurucu hükmü olması nedeniyle korunması gereken bir maddedir.

Müşterek Avarya (Büyük Avarya)

Sigorta edilen rizikolar nedeniyle uğranılan Müşterek

Avarya hasarları ve Genel Şartlar'ın 17. maddesi gereği de Müşterek Avarya Payları (Garame) güvence kapsamındadır. Maddenin 1. fıkrasında, sigortacının Müşterek Avarya kuralları çerçevesinde ödemesi gereken pay (garame), navlun sözleşmesinde belirlenmiş kurallara göre, eğer navlun sözleşmesinde herhangi bir kural belirlenmemişse, sigortalı seferin sona erdiği yer veya limanda geçerli olan yasa veya geleneklere göre düzenlenecek bir dispeç ile belirlenmesi ilkesi kabul edilmiştir. 2. fıkrada noksan sigorta konusu ele alınmış, Müşterek Avarya Payının da (Garamesi) bu oranda eksik ödeneceği ilkesi konulmuştur.

Ayrıca sigortacının ödeyeceği Hususi Avarya varsa, bu paydan (garameden) sigorta poliçesine düşecek olan tutarın belirlenmesi için, bunun sigorta bedelinden indirilmesi ve böylece Müşterek Avarya iştirak değerinin belirlenmesi hükümde yer almaktadır. Müşterek Avarya olgusu Institute Cargo Clauses'in 2. maddesinde ele alınmakta ve düzenlenmektedir. Dolayısıyla Genel Şartlar'ın 17. maddesi işlevini yitirmiştir.

Güverteye Yüklenen Mallar

TTK'nın 1029. maddesi "*Yükletenin muvafakati (onayı) olmadıkça eşya güverteye konamayacağı gibi ve küpeşteye de asılamaz.*" hükmünü içermektedir. Bu maddeden de anlaşılacağı gibi mallar genel

olarak ambarlarda taşınmakta ve sigortacılar da bu uygulamaya koşut hareket etmektedirler. Diğer bir deyişle sigortacılar, ayrıca belirtilmemişse malların gemi ambarlarında taşındığını varsaymaktadırlar. Bundan dolayı sigorta edilen malların herhangi bir nedenle güvertede taşınması durumu ayrıca ele alınmış ve Genel Şartlar'da da 18. maddede düzenlenmiştir.

Madde, malların güverteye yüklenmesi durumunda sigortanın, sadece geminin tam zıyayı ve kaybolması sonucu malların zıyayı ile Müşterek Avarya Payını (Garamesini) kapsayacağını ifade etmektedir. Ancak, "*aksine hususi bir şart olmadıkça*" ibaresiyle tarafların başka türlü bir anlaşma yapabilmelerine olanak sağlanmaktadır. Maddenin son tümcesi geminin tam zıyayı ve kayıplık hallerinde yükün zıyayı, Müşterek Avarya hasarının tazmin edilebilmesi için bunların güvence kapsamında olan rizikolardan doğmuş olması gerektiği belirtilmektedir.

Institute Cargo Clauses'da bu konuda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Fakat günümüzde oldukça yoğun olan konteynır taşımacılığı dikkate alındığında Genel Şartlar'ın bu 18. maddesinin istisnai bir durum olduğu da açıktır.

Muafiyet

Muafiyet, sigortacının masrafa değmeyen küçük tutarlı

hasarlardan kurtulması, sigortalıyı taşımanın her aşamasında daha özenli olmaya yöneltmek için sözleşmeye konulan bir koşuldur. Böylece tazmin edilecek zarar, muafiyet miktarı kadar azaltılarak ya da o miktara ulaşıldığı veya aşıldığında tamamı ödenerek tazmin edilir. Genel olarak biri basit ya da indirilen (deductible) diğeri toplam (entegral) olmak üzere iki tür muafiyet bulunmaktadır. TTK'nın muafiyetle ilgili 1404., 1405. ve 1406. maddelerinde toplam (entegral) muafiyet tanımlanmış ve düzenlenmiş olmasına karşın bu hükümlerin buyurucu nitelikte olmaması nedeniyle her iki muafiyet türü de kullanılmaktadır. Genel Şartlar'ın "Hususi Avaryalar" hakkındaki 20. maddesinde ise muafiyetin türü basit (deductible) olarak belirlenmiş ve nasıl hesaplanacağı gösterilmiştir. Uygulamada muafiyetin tutarı ve türü poliçenin ön yüzüne yazıldığı için Genel Şartlar'ın 20. maddesi işlevsiz kalmıştır.

Hasarın Saptanması

Hasarın saptanması Genel Şartlar'ın 22. maddesinde ayrıntılı olarak belirlenmiştir. Maddenin 1. fıkrası hükmüne göre zıya veya hasar, sigortacı ve sigortalının avarya komiserleri tarafından birlikte ve varma yerinde saptanır. Varma yerinde sigortacının avarya komiseri bulunmuyorsa hasarın saptanması o yerdeki adet

ve usullere göre yapılır. Ancak bu işlem malların gemiden boşaltılmasını izleyen 15 gün içinde ve herhalde alıcıya teslimden önce yapılmalıdır. Maddenin hemen başındaki "poliçe umumi şartlarının hükümleri mahfuz kalmak üzere" ibaresi, Genel Şartlar'ın içerdiği hükümleri saklı tutmakta ve ziya veya hasarın oradaki hükümlere bağlı olduğunu ifade etmektedir. Örneğin ziya veya hasarın nedeni istisna edilen herhangi bir riziko ya da olgu ise tazminat ödenmez.

2. fıkrada, 1. fıkrada belirtilen gerekliliklerin yerine getirilmeyişinin sigortacıya hasarı reddetme hakkı verdiği, gerekleri yerine getirmemenin zorunlu nedenler sonucu olduğu kanıtlanırsa, sigortacının bu hakkını kullanamayacağı belirtilmektedir. Son fıkrada ekspertiz ücretlerinin malları teslim alan tarafından ödeneceği, ziya veya hasarın sigortacı tarafından kabul edilmesi halinde bu masrafların tazminatı ile birlikte ödeneceği ifade edilmektedir.

Piyasamızda Londra Sigorta Piyasası'nda olduğu gibi ziya veya hasarın belirlenmesi için herhangi bir kural bulunmadığından Genel Şartlar'ın bu maddesi korunmalıdır.

Hasarlı Malların Değeri

Sigortalı bir malın uğradığı ziya veya hasarı saptamanın en iyi yolu onu sağlam haldeki değeri ile karşılaştırmaktır. Bu karşılaştırmayı yapmanın iki

yolu bulunmaktadır. Bunlardan biri ekspertiz yolu ile ziya veya hasarı saptamak, diğeri de hasarlı olan malı satmaktır. 22. maddede ziya veya hasarın ekspertiz yolu ile saptanması hâli ele alınmış ve kuralları belirlenmiştir.

Genel Şartlar'ın 23. maddesinde hasarlı malların satılması ele alınmaktadır. Maddenin 1. fıkrasında satışın gümrüklemeden önce yapılması halinde gümrüksüz, gümrüklemeden sonra yapılması halinde ise gümrüklü değer Hususi Avarya tazminatının saptanmasında esas alınacağı belirlenmektedir.

Piyasamızda Londra Sigorta Piyasası'nda olduğu gibi ziya veya hasarın belirlenmesi için herhangi bir kural olmadığından Genel Şartlar'ın bu maddeleri korunmalıdır.

Zaman Aşımı

TTK'nın 1268. maddesi, "sigorta mukavelesinden doğan bütün mutalebeler, iki yılda müruruzamana uğrar." hükmünü içermektedir. Zaman aşımı için Genel Şartlar'ın 24. maddesinde TTK'nın hükmüne uygun olarak 2 yıllık bir süre kabul edilmiş ve bu sürenin başlangıcı geminin hareket tarihi olarak belirlenmiştir. Ancak bu genel kurala Müşterek Avarya tazminatı için istisna getirilmiştir. Bu nedenle Müşterek Avarya tazminatı, dipseçin düzenlendiği tarihten itibaren 1 yıl olarak saptanmıştır.

Bu süreler içinde tazminat talebinin sigortacıya sunulması veya mahkemeye başvurulması gerekmektedir. Bu yapılmazsa tazminat hakkı zaman aşımına uğrayacaktır.

Sigorta Değeri

Tazminatın hakkaniyete uygun olarak belirlenebilmesi için malın değerinin bilinmesi ve bunun sigorta bedeli ile karşılaştırılması gerekmektedir. Eğer sigorta edilen malın değeri poliçede belirlenmemişse, hasar hâlinde bunun saptanması öncelik taşır. Genel Şartlar'ın 25. maddesi bu konuyu düzenlemektedir.

Görüleceği gibi mallar, değer saptanması için, biri ham maddeler ve toprak ürünleri, diğeri mamul ve yarı mamul olarak iki bölüme ayrılmış, ilki için varma yerindeki sağlam değer, ikincisi için de yükleme yerindeki değere navlun, sigorta primi ve %10 kâr payı eklenmesi ile bulunacak tutar esas alınmıştır. Maddenin son fıkrasında sigorta bedeli ile sigorta değeri karşılaştırılarak aşkın sigortanın aşan kısmının hükümsüz, eksik sigortanın da noksanlık oranında eksik tazminat ödenmesine neden olacağı belirtilmektedir. TTK'nın; "1345 aşkın sigorta", "1349 ve 1288 eksik sigorta", "1358 umulan kâr" ve "1356 yükün değeri" hakkındaki hükümleri de bu madde ile uyum içindedir. I.C.C.'da bu konuda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

Halefiyet

Sigortacının tazminatı ödedikten sonra sigortalının yerine geçmesi ve onun haklarına sahip olması hakkaniyet gereğidir. Genel Şartlar'ın 26. maddesi bu konuyu düzenlemektedir. Tazminatı ödeyen sigortacı, TTK'nın 1361. maddesi uyarınca sigortalının haklarına sahip olur ve sigortalının yerine geçer. Sigortalının yerine geçen sigortacı bunu dispeçte veya tazminat makbuzunda sigortalıya doğrulattırabilir ve sigortalının yerine geçen sigortacı, bu haklara ödediği tazminat tutarınca halef olabilir. I.C.C.'da bu konuda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

Primin Ödenmesi

Maddenin 1. fıkrasında, TTK'nın 1295. maddesine uygun olarak, primin poliçenin teslimi ile, eğer poliçe hemen teslim edilemiyorsa sözleşmenin yapılması ile ödenmesi gerekli duruma geldiği belirlenmektedir. 2. fıkrada rizikonun işlemeye başlaması ile sigortacının sorumluluğunun başlayacağı ve primin de o anda ödenebilir duruma geleceği ifade edilmektedir. I.C.C.'da bu konuda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

Özel Şartlar

“Madde 28. Hususi Şartlar Umumi Şartlara Takaddüm Eder.”

Genel Şartlar ile sigortalılara biri “hususî avaryalar hariç”, diğeri “hususî avaryalar dâhil” koşulları ile güvence sağlamak amaçlanmışsa da çok çeşitli malın ticarete konu olması ve bunların çok değişik özelliklere sahip bulunması, değişik yer veya limanlardan bir başka yere taşınması, sigortalıların çeşitli gereksinimleri nedeniyle tip (standard) poliçeler her zaman yeterli olmamaktadır. Diğer yandan sigortalıların istemlerinin de bir süreç içinde değiştiği göz önüne alınırsa poliçelere özel koşulların da eklenmesi gereği ortaya çıkar. Ancak poliçeye özel şart eklenmesi şu aşağıdaki sorunları da beraberinde getirmektedir:

- Genel Şart hükümlerinin özel koşullarla değiştirilip değiştirilemeyeceği.
- Poliçede aynı konuda hem Genel Şartlar'da ve hem de özel koşullarda değişik hüküm olduğunda öncelikle hangisinin uygulanacağı.

Kaynağı TTK'nın buyurucu hükümleri olan “genel şart” maddeleri, yasaya aykırı sözleşme bağlanamayacağı için, özel koşullarla değiştirilemez. Bu nedenle TTK ve Genel Şartlar'ın buyurucu hükümlerine aykırı, onlarla uyumsuz olan özel koşulların poliçeye yazılması ya da eklenmesi geçerli olmaz.

Genel Şartlar'ın bu maddesinde, “özel şartlar” ile Genel

Şartlar'ın benzer hükümleri içermesi durumunda, özel şart hükümlerine öncelik verilmektedir. Bir başka deyişle böyle bir durumda ilk önce özel şart hükümleri uygulanır.

Diğer yandan “Genel Şartlar”; sabih (yüzen), iğtinam (yağma), zabt, müsadere (el koyma), mümanaat (karşı koyma), sigorta akdi (sigorta ettiren), mutat (alışılmış) veya mukarrer (kararlaştırılmış) v.b. gibi genç kuşağın anlamakta güçlük çektiği bir hayli eski sözcükleri içermektedir.

Sonuç

Genel Şartlar'ın poliçeye Institute Cargo Clauses eklenerek kullanılması nedeniyle oluşan yineleme ve uyumsuzluklar, günümüz kuşağının sözlük kullanmaksızın anlayamayacağı sözcükler içermesi dolayısıyla eskimiş dili yurkarda kısaca açıklanmıştır. Kısaca açıklanan bu olgular Genel Şartlar'ın, Temmuz 2012'de yürürlüğe girecek TTK'nın sigortaya ilişkin 6. kitabındaki hükümler de göz önüne alınarak, yenilenmesini gerektirmektedir.

Mehmet YAZICI

Yabancı Basından SEÇMELER

Artmakta Olan Kara Ku u Olaylar,na Kar , letmeniz Haz,rl,kl, M,?

Japonya'da meydana gelen 9 büyüklü üdeki deprem, Kaliforniya sahiline kadar ula an bir tsunamiye sebep olmu , bir petrol kulesi infilak etmi , ekosisteme ve ekonomilere zarar vermi tir. Bunlar,n yan, s,ra, finansal piyasa çökmü , tüm i alanlar,na ok dalgalar, göndererek, portföylerin de er kaybetmesine neden olmu tur. Tüm bu olaylar kara ku u etkileridir, böyle adland,r,l,rlar çünkü gerçek hayatta meydana gelinceye kadar hiç kimse onlar,n varl, ,n, kavrayamamaktad,r. Bu terim iki kaynaktan türemi tir. Nassim Nicholas Taleb'in çok satan kitab,, öKara Ku u ö ve kitab,n ba l, ,na ilham kayna , olan kara ku u lar,n Avustralya'da gerçekten

ya ad,klar,n,n –söz konusu ke if yap,lanad, bilim adamlar,n,n kanaati Avustralya'da hiç kara ku u olmad, , yönündeydi– ke fi.

Nicholas Taleb'e göre, kara ku u olaylar,n,n üç büyük özelli i bulunmaktad,r. İki, tahmin edilemez olmalar,d,r. kincisi, sadece dar bir alan veya sadece tek bir i kolu ile s,n,rl, kalmayan, büyük etkileri olabilen olaylar olmalar,d,r. Üçüncüsü ise, insanlar genellikle bilinen eye odakland,k,lar,ndan, insanlar, tamam,yla savunmas,z yakalayabilen bir ok etkisi ile tan,mılanmalar,-d,r. nsanlar,n kendi deneyimlerine bakarak kavranamaz olan, kavramaya çal, malar, durumuna kar ,, bildiklerine ve bildiklerinden hareketle

tahmin edebildiklerine yo unla malar,, belki de kara ku u olaylar,n,n en huzursuz edici yönüdür. Bu nedenledir ki, Nicholas Taleb, modelleme ve tahmine dayal, analiz gibi çok önemli uygulamalar,, olaylar ile ilgili kullan,lan verilerin belirli kal,plar içerisine s,k, -m, olmalar, gerekçesiyle, reddetmektedir. Bunun yerine, bu i le ilgili ki ilerinin, bu kal,p,lar, bir an önce geçmi te b,-rakmalar, gerekti ini ifade etmektedir.

Ancak bu durumda da baz, sorunlar ortaya ç,kmaktad,r; çünkü yap,lmakta olan i tan,mılanabilir ve kontrol edilebilir olana göre ayarlanmakta, içinde bulunulan an, ve artlar, kapsamaktad,r. Bu durumda, bir irket kara ku u olaylar,n-

da nas, l ayakta kalabilecektir?

Aon Risk Çözümleri, Stratejik Riskler Yönetimi Birimi Başkan Yardımcısı, Nancy Green, bir olay için hazırlık yapamayacağını, ancak olayın etkileri için hazırlık yapabileceğini ifade etmektedir. Bu yüzden, şirketlerin sadece günlük faaliyetlerine yoğunlaşmayıp, bir kenara bırakıp, kurumsal anlamda geleceğe hazırlıklı olma konusunu düşünmeleri gerekmektedir. Green'e göre, çevresel ve kültürel değişiklikler yoluyla şirketi etkileyebilen çeşitli senaryoların ana hatları, belirlenmesi eklinde tanımlanabilen senaryo planlaması, katastrofik nitelikteki karara uyulacak olaylar, hakkında kapsamlı düşünmeyi sağlayacak şekilde kolaylıkla yeniden düzenlenebilir. Bir şirket muhtemel her olay için senaryo geliştiremeyecek olsa da, hala kuruluşa karara uyulacak olayların, vereceği tepkinin doğuracağı sonuç ve etkileri değerlendirme imkânına sahip olacaktır.

Green, senaryo planlamasını, faydalı olduğunu ifade etmekte, ancak sadece belli bir olaya odaklanma ihtimaline karşın, belirgin bir senaryo üzerinde fazla zaman harcanmaması gerektiğine dikkati çekmektedir: "Şirketin hazır olup olmadığına, tespit etmek için senaryolar yaratabilirsiniz ancak duruma adapte olabilmeyi için yeterince esnek olmaya ihtiyacınız vardır. Böylece, her şey çalınmayacak, kuruluşa

olaydan her seviyede nasıll etkilenmeyeceği hakkında düşünerek tasarlıyorsanız, şirketin olayın üstesinden kendisi başına nasıll geleceğini veya nasıll tepki vereceğini kavramakla kalmaz, gerektirenleri, gerekse karara uyulmasının etkilerini aynı anda yönetebilmeye olursunuz.

Green, kilit noktaları bu olduğunu ifade etmektedir. "Bir karara uyulacak olayın, olayın kapsamı, ve boyutunu anladığınızda tayin etmek zor olabilmektedir. Mevcut çözümler çoğu zaman işe yaramayacaktır, 24/7 haber döngüsünün sonuçları, çok iyi yönetilmek durumunda ve şirketinizin markası, ve yönetim kadrosu muhtemelen zor durumda olacaktır."

Aon Küresel Risk Danışmanı, Genel Müdürü, Laurie Champion da senaryo planlamasını, iyi bir barometre olduğunu ve muhtemel karara uyulacak olayları, tanımlamada yardımcı olduğunu düşünmektedir. Champion'a göre, senaryo planlaması, riskler hakkındaki tahminleri ve gerçek hayatta ne tür olayların meydana gelebileceğini test etmede doğru bir yoldur.

Green'e göre, karara uyulmasının etkilerinden kurtulmak için bazı yollar da bulunmaktadır. Green'unlar, söylemektedir: "Şirketler acil durum planlarının, yeterli olmadığına, bilinçinde olmak zorundadırlar. Hâlihazırda bir plandan zorlama bir çözüm üretip, ardından bunun işe yaramasını bek-

leyemezsiniz. Aktif bir pasiflik olarak tanımlanan kavram, içeren, sakalma psikolojisini devreye almaz, niteki. Bunun anlamı, hep birlikte bir adımla geri atılmayı, gelişmekte olan olayı, izlemektir. Çözümün parçaları, genellikle oradadır, fakat şirketlerin sorunu çözmek amacıyla çabuk hareket etmeye çalışması, çoğu zaman felaketleri de beraberinde getirmektedir.

Maalesef bir kuruluşa en uygun çözümü bulmadan önce birçok alternatif üzerinde çalışılması, veya problemin farklı yönlerini ele alan birden çok çözüm bulması, gerekebilmektedir. Elbette tüm bunlar fazlasıyla zaman almaktadır. Sonuç olarak, kuruluşların geçmipte faydalı olmuş çözümlere daha fazla önem verdikleri için, çözüm aramada yaratıcı yaklaşımlar, bazen ihmal edebilmektedirler. Ancak Green'e göre bu yaklaşım, son derece sorunlu, olabilmekte ve etkili çözüme ulaşmayı engelleyebilmektedir.

Bu nedenledir ki, geleneksel mühendislik yaklaşımı, her zaman çoklu disiplin bakış açısı, içermemekte ve bazen de daha önceden yararlı olamamış, ancak yeni koşullar altında umut vaat edebilecek potansiyel çözümleri yok saymaktadır. Ne yazık ki, bir çözüm bulamaması, olduysa, onun yerine bir diğeri geliştirilmekte ve her biri bir diğeri yerine uygulamaya konmaktadır. İşte tam da bu noktada bir karara uyulmasının, şirketi yok edebilmesi

mümkün hale gelmektedir, çünkü yeni çözüm yolları, hızlandırılacak çok de erli zaman yitirmekte ve muhtemel birçok çözümü mümkün kılacak çoklu bakış açılarından faydalanılmamaktadır. Bunun yerine, Green, kurumu için peşesinde olan şirketlere, saygıca daha fazla çoklu disiplin girdisini birbiri ile ilişkilendirip, aynı anda pek çok fikrin doğması olanak tanınarak, bir kaçınık zamanı yürütüldüğü daha ara tirmaya dayalı bir yaklaşıma benimsemelerini önermektedir. Green, ara tirmaya dayalı yaklaşımla, varsayımların test ve muhakeme edilmesinde daha serbest olunabildiğini ifade etmektedir. Bu da, ihtimallerin yadsınmaması anlamına gelmektedir.

Champion da aynı fikirdedir ve unlar, söylemektedir: Öneriler daha geniş düşünmek zorundadırlar. Ayrıca, kurumu etkisi altındaki şirketler, olaylara, bizzat günlük faaliyetlerin yürütüldüğü sahanın veya olan iş yükünün dışında, bakabilme ihtiyacı vardır. Kurumu veya faaliyeti birbirine bağlayan parçalardan örülmesi bir sistem olarak düşünmeli, özellikle, normal kurumsal hiyerarşinin dışında, değerlendirme yapabilmelidirler. Öneriler, risk ve risk çözümlerinin birimler arasında etkili şekilde müzakere edilebilmesi anlamına gelmektedir. Şirket CEO'su, verilen tepkinin oluşturulmasında bir kanal olmaktan ziyade, bu tepkinin öyüzü olmalıdır.

Kurumu olaylar, ile ba

etmek için belki de en iyi yol, böyle bir olay meydana gelmeden önce kurum kültürünü yenilemektir. Champion öyle söylemektedir: Önerilerden yararlanarak kaçınılmaz olan şirketler, alınan kararların sorumluluğunu ve bu kararların uygulanmasındaki organizasyonel çabukluğa odaklanan bir kültürü benimseyen ve yönetim kadrosunda yüksek dayanılmaz örnek gösterenler olacaktır. Öneriler, belki de şirket, kavranamaz olan, kavrayabilme yetisine erişebilecektir.

AON ONE
Çeviren: Damla Açıköz

Brillante: Korsanlık Riskinde Artan Endişeler

Sigortacılar, petrol yüklü teknelere roket güdümlü bombalarla (RPG) yapılabilecek muhtemel saldırılardan endişe duymaktadırlar.

Sigortacılar, petrol tankerini *Brillante Virtuoso*'da meydana gelen büyük yangın hasarının, Aden Körfezi'ndeki korsan saldırılarının giderek daha fazla karmaşık olabileceğinin bir göstergesi olmasından korkmaktadırlar. Patlamanın sebebine dair belirsizlik hüküm sürerken, raporlar, korsanların tekneye roket güdümlü bombalarla (RPG) saldırdıklarını göstermektedir.

Brillante Virtuoso, 6 Temmuz günü Aden Körfezi'nde korsanlar tarafından saldırıya uğradığı esnada, bir milyon varil ham petrol yüküyle Ukrayna'dan Çin'e sefer yapılmıyordu. Teknenin teknik müdürünün raporu da dâhil olmak üzere yayımlanmış birçok raporda, yangının, korsanların *Brillante Virtuoso*'ya saldırdıkları esnada başladığına dair beyanlar bulunmaktadır. Birçok farklı açıklamaya göre de gemideki patlama, ateşlenen

bir silah veya RPG'den kaynaklanmıştır. Diğer taraftan, korsanların saldırıya gerçekten karışıp karışmadığı tartışma konusu olmaya devam etmektedir. Diğer taraftan saldırıya uğrayan gemideki 24 mürettebatı kurtaran The Combined Maritime Forces'a ait USS Philippine Sea adlı tekne yetkilileri tarafından yapılan açıklamada, korsanlara ait herhangi bir iz olmadığı ve yangının çıkış sebebinin henüz belirlenemediği ifade edilmiştir.

Büyük tonajda ham petrol taşıyabilecek kapasitede bir gemi olan *Brillante Virtuoso*'ya gelen hasar eksperleri, makine dairesinde korsanlar tarafından birkaç el silah ateşlendiği yönünde rapor tutmuş olmalarına rağmen, tekneye herhangi bir RPG'nin isabet etmediğini belirtmişlerdir. Lloyd's List Intelligence hasar raporuna göre, *Brillante Virtuoso*'nun kargo ısıtma sistemi ile mevcut pompaları çalışmamakta ve gemiden gemiye petrol aktarma işleri yapılamayacak durumdadır. Ayrıca, teknenin kamara bölümü, köprüsü, navigasyon sistemi, makine dairesi "tama-

men yanmış olarak tam zıya", gemi de "mürettebatsız ve çalışamaz" bir vaziyettedir. Tekne yönetiminden alınan bilgiye göre, *Brillante Virtuoso*, Yemen'de Aden şehri açıklarında bağlanmış durumdadır ve kurtarıcıların, sigortacıların ve diğer ilgili tarafların araştırmaları devam etmektedir. Tekne aynı zamanda, bir Koruma ve Tazmin (P&I) kulübü olan UK Club'a üyedir.

Korsanlık, Somali açıklarında baş göstermeye başladığından bu yana, özellikle petrol, gaz ve diğer petrokimya ürünleri taşıyan tankerlerin, silahlı çetelerin hedefi olabileceği, Nakliyat Sigortaları piyasasında sık sık dile getirilmektedir. Lloyd's Market Association Marine komitesi temsilcisi ve Chubb Group of Insurance Companies Tekne Klas sigortacısı Mark Edmondson, yaptığı açıklamada, korsanlar bu saldırının arkasında iseler, bu durumun, onların bir tekneyi rehin alabilmek için ne kadar hazırlıklı olduklarını gösterdiğini belirtmiştir.

"Mürettebatın kurtulmuş olmasına karşın, bu tarz bir sal-

dırı, gemi işletenlerine ve onların sigortacılarına, korunakların etkili bir savunmayı garantilemediği konusunda bir uyarı olmuştur.” “*Brillante Virtuoso* hasarı, sadece bu bakımdan değil, teknenin emtia ve tekne sigortacılarını finansal olarak etkilemesi açısından da önemlidir. Teknenin serbest kalması için müşterek avarya masrafı yapılması durumu bir yana, böylesine büyük bir hasar 2002 senesindeki *M/V Limburg* saldırısından bu yana görülmemiştir.”

Petrol tankeri *M/V Limburg* Yemen kıyısında seyir halin-

deyken, teröristlerin patlayıcı dolu bir tekneyle çarpması suretiyle saldırıya uğramıştır. *Brillante Virtuoso* olayı ile oldukça yakın bir yerde meydana gelen Limburg saldırısının ardından sigortacılar, meydana gelen hasarı yansıtmak amacı ile fiyatları artırmışlardır. Çeşitli kaynaklardan gelen bilgilere göre, bölgedeki tekne ve sa-vaş sigortacıları geçmiş olaylar ışığında benzer önlemler almak niyetindedirler.

Mark Edmondson, “Sigortacılar, genel olarak riski azaltmak adına müşterileri ve araçlar ile çalışmaya devam

edecektir, fakat korsanlık riskinde önemli ölçüde bir azalma beklenmemektedir. Dördüncü kez revize edilmekte olan Best Management Practices, sorumlu gemi işletenleri için asgari standartlar getirecektir ve bu standartların benimsenmesini sağlamak çok önemlidir.” diyerek sözlerini tamamlamaktadır.

**Insurance Day
Çeviren: İpek SONIŞIK**