

T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
BANKACILIK VE SİGORTACILIK ENSTİTÜSÜ  
SİGORTACILIK ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

## **DENİZ SİGORTALARINDA RİSK DEĞERLENDİRME**

Hazırlayan : PINAR AYDEMİR

**İstanbul, 2010**

T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
BANKACILIK VE SİGORTACILIK ENSTİTÜSÜ  
SİGORTACILIK ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

## **DENİZ SİGORTALARINDA RİSK DEĞERLENDİRME**

Hazırlayan : PINAR AYDEMİR

Danışman: Yrd. Doç. Dr. AYŞE GÜL BÖLÜKBAŞI

**İstanbul, 2010**



T.C.  
**MARMARA ÜNİVERSİTESİ**  
Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü

Aşağıda belirtilen lisansüstü tez, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği hükümlerinde belirtilen esaslar çerçevesinde jüri önünde savunulmuş ve jüri tarafından başarılı bulunmuştur.

TEZ BAŞLIĞI : Deniz Sigortalarında Risk Değerlendirme

TÜRÜ : Yüksek Lisans

TEZİ HAZIRLAYAN : Pınar AYDEMİR

ANABİLİM DALI : Sigortacılık

SAVUNMA TARİHİ : 21.07.2010

JÜRİ ÜYELERİ :

<u>GÖREVİ</u>	<u>ADI SOYADI</u>	<u>İmza</u>
Danışman	Yrd.Doç.Dr.Ayşe Gül BÖLÜKBAŞI	
Üye	Prof.Dr.Selim ATAERGIN	
Üye	Yrd.Doç.Dr.Z.Dina ÇAKMUR YILDIRTAN	

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
İÇİNDEKİLER.....	i
TABLO LİSTESİ.....	v
ŞEKİL LİSTESİ.....	vi
GRAFİK LİSTESİ.....	vii
KISALTMALAR.....	viii
GİRİŞ.....	1

## I. BÖLÜM

### TEMEL KAVRAMSAL AÇIKLAMALAR

1.1. Sigorta Kavramı.....	5
1.1.1. Sigortanın Tanımı ve İşlevi.....	6
1.1.2. Sigortacılık Sistemi.....	10
1.2. Risk Kavramı.....	17
1.2.1. Riskin Tanımı.....	18
1.2.2. Risklerin Sınıflandırılması.....	20
1.2.2.1. Aktüeryal Riskler.....	20
1.2.2.2. Sistematik Riskler ve Sistematik olmayan Riskler.....	20
1.2.2.3. İfade Ettiği Anlam Açısından Riskler.....	21
1.2.2.4. Etki Alanlarına Göre Riskler.....	21
1.2.2.5. Gerçekleşmesine Etki Eden Faktörlere Göre Riskler.....	22
1.2.3. Sigortacılıkta Risk Yönetim Metotları.....	22
1.2.3.1. Riskten Kaçınma.....	23
1.2.3.2. Riski Transfer Etme.....	23

1.2.3.3. Riski Paylaşma.....	24
1.2.3.4. Riski Azaltma.....	24
1.2.3.5. Reasürans Anlaşmaları.....	24
1.2.3.5.1. Reasürans Anlaşmalarının Özellikleri.....	25
1.2.3.5.2. Reasürans İşleminin Sağladığı Avantajlar.....	27

## II. BÖLÜM

### DENİZ SİGORTALARINDA RİSK FAKTÖRLERİ

2.1. Deniz Sigortalarında Risk Kavramı.....	30
2.1.1. Deniz Tehlikeleri (Perils of the Seas).....	31
2.1.2. Denizde Tehlikeler (Perils on the Sea).....	38
2.1.3. İklim Riskleri ve Küresel Isınma.....	53
2.1.4. Politik Riskler.....	59
2.1.5. Savaş ve Grev Riskleri.....	61
2.1.6. Deniz Sigortaları Konusunda Kendisine Özel Riskleri.....	65
2.1.6.1. Gerçek Tam Zıya /Hükmi Tam Zıya/Anlaşmalı Tam Zıya	65
2.1.6.2. Müşterek Avarya.....	66
2.1.6.3. Hususi Avarya.....	74
2.1.6.4. Kurtarma-Yardım.....	75
2.1.6.5. Dava-Say (Sue & Labour).....	79
2.1.6.6. Çatışma Sorumluluğu (Collision Liability ).....	80
2.2. Deniz Sigortalarında Riski Belirleyen Unsurlar.....	85
2.2.1. Tekne Sigortalarında Risk Faktörleri.....	85
2.2.1.1. Teknenin Türü.....	87
2.2.1.2. Teknenin Yaşı.....	91
2.2.1.3. Teknenin Tonajı ve Boyutları.....	92
2.2.1.4. Teknenin Uyuşuğu ( Bayrağı ).....	93
2.2.1.5. Teknenin Denize Elverişliliği (Seaworthiness).....	98
2.2.1.6. Teknenin Sınıflama Kurumu ( Klası ).....	101

2.2.1.7. Teknenin Seyir Alanı.....	105
2.2.1.8. Sigortalı Moralitesi.....	109
2.2.2. Tekne İnşaat Sigortalarında Risk Faktörleri.....	109
2.2.2.1. Tersane / İnşa Yeri.....	114
2.2.2.2. İnşaat Metotları .....	116
2.2.2.3. İnşaatta Kullanılan Materyaller.....	118
2.2.3. Tamir-Bakım Risk Faktörleri ( Repair Risks) .....	123
2.2.4. Yat Sigortalarında Risk Faktörleri.....	124
2.2.5.Liman Araçları İçin Risk Faktörleri.....	130
2.2.6. Kulüp Sigortalarında Risk.....	131
2.2.7. Emtia Nakliyat Sigortalarında Risk Faktörleri.....	135
2.2.7.1. Yükün Cinsi,Ambalaj ve İstifleme Koşulları.....	136
2.2.7.2. Teknenin Yaşı.....	145
2.2.7.3. Teknenin Denize ve Yüke Elverişliliği.....	146
2.2.7.4. Teknenin Klası.....	148
2.2.7.5. Teknenin Tonajı.....	148
2.2.7.6. Teknenin Bayrağı.....	149
2.2.7.7. Taşıma Sözleşmesi ( Incoterms ) .....	150
2.2.7.8. Sefer Süresi .....	153
2.2.7.9.Sigortalı Moralitesi .....	153

### III. BÖLÜM

#### DENİZ SİGORTALARINDA RİSK DEĞERLENDİRME VE FİYATLANDIRMA ( UNDERWRITING )

3.1. Risklerin Saptanması ve Değerlendirilmesi.....	155
3.1.1. Risk Mühendisliği.....	160
3.1.2. Risk Kabul Kriterleri ( İş Kabul Esasları ).....	161
3.2. Risklerin Fiyatlandırılması.....	162
3.2.1. Fiyatlandırma Modelleri.....	164
3.2.2. Fiyatlandırma Stratejileri.....	170
3.2.3. Sigorta Hizmetlerinin Fiyatlandırılması.....	172
3.2.3.1 .Sigorta Primi.....	176
3.2.3.2. Muafiyet ( Deductible ).....	181
3.2.4. Tekne Sigortalarında Fiyatlandırma .....	185
3.2.4.1. Tam Zıya Prim Hesaplaması.....	187
3.2.4.2. Kısmi Hasar Prim Hesaplaması.....	191
3.2.5. Emtia Nakliyat Sigortalarında Fiyatlandırma .....	197
<b>SONUÇ.....</b>	<b>202</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>207</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>217</b>

## TABLO LİSTESİ

<b>Tablo No</b>	<b>Sayfa No</b>
<b>Tablo 2.1.</b> EMSA'nın 1 Temmuz 2009 tarihinde yayınladığı "Siyah Bayrak Listesi" .....	98-99
<b>Tablo 2.2.</b> Yükün Cinsine Göre Taşıma ve Ambalaj Biçimi ile Olası Hasar Nedenleri .....	141
<b>Tablo 2.3.</b> Hasar Nedenlerine Göre Enstitü Emtia Klotlarında Yer Alan Teminatların Karşılaştırması.....	143-144
<b>Tablo 2.4.</b> INCOTERMS Teslim Şekilleri ve Açılımları.....	151
<b>Tablo 3.1.</b> Tam Zıya Fiyatlandırma Tablosu Örneği.....	188
<b>Tablo 3.2.</b> Kısmi Hasar Prim Hesaplamasında Kullanılan Örnek Bir Tablo.....	191
<b>Tablo 3.3.</b> Kısmi Hasar Türlerinin Fiyat İçerisindeki Ağırlıkları.....	192
<b>Tablo 3.4.</b> Farklı Sigorta Şirketlerinin Underwriting Sonuçları .....	200

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil No	Sayfa No
Şekil 1. Basit Sigorta Sistemi.....	13
Şekil 2. Entegre Sigorta Sistemi.....	14
Şekil 3. Reasürans Türleri .....	26
Şekil 4. Deniz Seviyesinin Yükselmesi ile Sıcaklık Artışı Arasındaki İlişki.....	56
Şekil 5. Ticari Gemilerin Taşıdıkları Yük İtibariyle Sınıflandırılması.....	87
Şekil 6. Mitsubishi Kyogi Tersanesi Yerleşim Planı .....	115
Şekil 7. Bir fırkateynin blok parça diyagramı .....	118

## GRAFİK LİSTESİ

Grafik No	Sayfa No
<b>Grafik 1.</b> Korsanlık Faaliyetlerinin Coğrafi Bölge Dağılımı .....	46
<b>Grafik 2.</b> 2009 Yılında Somali ve Aden Körfezinde Gerçekleşen Korsan Saldırılarının Dünya Genelindeki Dağılımı .....	47
<b>Grafik 3.</b> 2009 Yılında Silahlı Saldırı ve Soyguna Maruz Kalan Gemi Türleri Ve Sayıları.....	48
<b>Grafik 4.</b> 1980-2007 Yılları Arasında Gerçekleşen Global Fırtına Sayısı .....	54
<b>Grafik 5.</b> Ağustos Ayında Kuzey Kutbundaki Buz Alanı.....	57
<b>Grafik 6.</b> Bir Sigorta Branşındaki Hasar Dağılımı.....	185

## **KISALTMALAR**

<b>TTK</b>	Türk Ticaret Kanunu
<b>HGB</b>	Alman Ticaret Kanunu
<b>ITCH</b>	Institute Time Clauses Hulls
<b>RDC</b>	Running Down Clause
<b>MIA</b>	Marine Insurance Act
<b>P&amp;I</b>	Protection & Indemnity
<b>FD</b>	Freight Demurage
<b>DWT</b>	Dead Weight
<b>ICC</b>	Institute Cargo Clauses
<b>K&amp;R</b>	Kidnap& Ransom
<b>H&amp;M</b>	Hull& Machinery
<b>W&amp;S</b>	War& Strike
<b>IACS</b>	International Association of Classification Societies
<b>IMB</b>	International Maritime Bureau
<b>ICS</b>	International Chamber of Shipping
<b>BM</b>	Birleşmiş Milletler
<b>AB</b>	Avrupa Birliği
<b>SOLAS</b>	International Convention for the Safety of Life at Sea
<b>ITF</b>	International Transport Workers' Federation
<b>INCOTERMS</b>	International Commercial Terms
<b>GRT</b>	Gross Tonnage
<b>AEL</b>	Annual Expected Loss
<b>EML</b>	Estimated Maximum Loss
<b>MPL</b>	Maximum Probable Loss
<b>PML</b>	Possible Maximum Loss
<b>B/L</b>	Bill of Lading
<b>LOF</b>	Lloyd's Open Form
<b>FPA</b>	Free Particular Avarage

## GİRİŞ

Hızla küreselleşen dünyamızda tüm sektörlerde olduğu gibi sigorta sektöründe de bilgi paylaşımı ve uluslar arası entegrasyon büyük önem arz etmektedir. Konuya deniz sigortaları açısından bakıldığında ise; denizcilik rizikolarının deniz ticaretiyle bire bir ilişkili olması sebebiyle bilgi paylaşımının hızlı ve kesintisiz devam etmesi olası sorunların önlenmesi ya da mevcut etkilerinin azaltılabilmesi açısından oldukça önemlidir. Uluslar arası entegrasyon ve iş birliği sayesinde ise deniz sigortalarında uygulanan mevzuat ve özel şartlar ( klozlar ) deniz ticaretinde kullanılan tüm gemilerin veya özel amaçlı teknelerin sigorta poliçeleri için standart hale getirilerek olası herhangi bir sorunda çözüme daha kolay ulaşılması amaçlanmıştır.

Sigorta ihtiyacı hiç şüphesiz ki kişi veya kurumların herhangi bir tehlike ile karşılaşmalarında uğrayacakları ekonomik kayıpların giderilmesi arzusundan doğmaktadır. Öte yandan, tarihsel gelişime bakıldığında göze çarpan önemli bir husus ise sigortacılığın ilk olarak nakliyat branşında doğması ve daha sonra talebe ve ihtiyaca göre diğer branşlarda da uygulanmaya başlanmış olmasıdır. Dolayısıyla nakliyat sigortaları, eski dönemlerden beri süregelen teknik ve spesifik olma özelliğini günümüzde de korumaktadır. Deniz sigortalarının, kendisine has özellikleri nedeniyle ayrı inceleme ve değerlendirmeye tabi tutulması gerekmektedir. Zira deniz sigortalarındaki risk faktörleri diğer branşlardaki risk unsurlarına göre de önemli farklılıklar göstermektedir. Örneğin deniz sigortalarında özellikle tekne branşında sigortacının riski diğer sigortacılarla veya reasürörler paylaşması ya da riski yurtdışındaki sigorta piyasalarına transfer etmesi olağan bir durumdur. Oysaki diğer branşlarda bu duruma daha az rastlanılmaktadır. Bir başka deyişle tekne sigortalarında sigortacı genellikle riski kendi bünyesinde tutmaktan ziyade başka sigortacılarla paylaşırken örneğin yangın branşında eğer kümül hasar riski fazla ise veya sigorta bedeli yüksek ise risk transferi gerçekleşecektir. Yine deniz sigortalarında uygulanan mevzuat yurtdışı menşelidir; olası anlaşmazlıklarda “kloz”( clause) olarak adlandırılan ve teminatın içeriğini belirleyen bu hükümler esas alınmaktadır.

Bu çalışmada öncelikle sigortacılıkta kullanılan bazı temel kavramların açıklamaları yapılmış daha sonra deniz sigortalarında olası risk faktörleri incelenmiş ve bu risklerin değerlendirme usulleri ile fiyatlandırma stratejileri, model ve yöntemleri anlatılmıştır. 3 bölümden oluşan bu çalışmanın ana konusunu ise deniz sigortalarında risk değerlendirme esasları oluşturmaktadır. Deniz sigortaları branşında söz konusu teminat içeriklerine ( klozlara ) risk faktörleri anlatılırken özellikle atıfta bulunulmuştur. Zira deniz sigortalarında fiyatlandırma ile teminat belirlenmesi birbiri ile yakından ilişkili hususlardır.

Birinci bölümde; sigortanın tanımı üzerinde durulmuş olup sigortacılıktaki risk kavramı irdelenmiş, daha sonra risklerin sınıflandırılması ve risklerin yönetim metotları anlatılmıştır. Geleneksel risk yönetim metotlarından reasürans üzerinde daha çok durulmuştur, zira deniz sigortalarında diğer branşlara nazaran reasürans işlemi daha sık uygulanmaktadır.

İkinci bölümde ; tez çalışmamızın ana konusunu oluşturan risk faktörleri incelenmiştir. Denizcilik sigortalarındaki mevcut ve olası tüm risk faktörleri ayrıntıları ile ele alınmıştır. Risk değerlendirmesinin sağlıklı ve doğru yapılabilmesi açısından bu risk faktörlerinin neler olduğunun ve hasara olası etkilerinin çok iyi bilinmesi gerekmektedir. İkinci bölümde bütünüyle risk unsurları üzerine yoğunlaşmış olup bu bölüm çalışmamızın teorik kısmını oluşturmaktadır. Bir sigorta poliçesinin, taraflar arasında ( sigortalı ve sigortacı ) bir üçüncü şahıs veya kurum ( broker, acente, prodüktör vb. ) aracılığıyla “azami iyi niyet prensibi” ( utmost good faith ) çerçevesinde düzenlenen bir akit olması nedeniyle taraflardan birinin her türlü kasıt, hile, ağır ihmal ve suç benzeri eylemleri, karşılıklı yükümlülüklerin ihlali anlamına geleceğinden sözleşme tek taraflı feshedilebilecek ve söz konusu hasar teminat harici bırakılabilecektir. Bu husus deniz sigortaları sözleşmelerinde de aynen geçerlidir. Örneğin gemisini kasten batırmak isteyen bir gemi sahibi sigorta şirketinden hasarının tazminini talep etme hakkına sahip değildir. Zira sigorta şirketi hiçbir durumda “haksız zenginleşme” aracı olarak görülmemelidir. İşte bu nedendir ki; sigortacılıkta risk değerlendirme aşamasında “sigortalı moralitesi” olarak adlandırılan ve sigortalının

moral rizikolarını ( ticari ahlak yapısı, borç ödeme durumu ve edimlerine bağılı olup olmadığı, geçmiş hasar bilgisi, sabıka kaydı vb. ) ifade eden bu husus, öncelikli olarak göz önünde bulundurulmaktadır. Bir başka deyişle, tekne sigortaları branşında ilgili geminin riziko değerlendirmesi yapılmadan önce sigortacı tarafından ilk sorgulanan husus sigortalının moralitesi ve geminin hasar geçmişi olmaktadır.

Üçüncü bölümde ise risklerin nasıl değerlendirileceği ve fiyatlandırılacağı anlatılmıştır. Risklerin değerlendirilmesi bölümünde günümüzde önemi gittikçe artan risk mühendisliği oluşumuna değinilmiş ve genel anlamda sigorta şirketlerinin risk kabul kriterleri irdelenmiştir. Risk kabul politikaları o riskin değerlendirilme sürecine etki eden en önemli unsurlar arasında yer almaktadır. Bir sigorta şirketi her işi yazmak istemeyebilir, zira her sigorta şirketinin kendi risk kabul kriterleri mevcuttur. Bu durumda müşteriler esnek fiyatlandırma politikalarına sahip diğer sigorta şirketlerine yönelmek zorunda kalmaktadırlar. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus iyi bir sigorta şirketinin kesinlikle yazmak istemediği bir işi, diğer sigorta şirketinin çok geniş bir teminat ve çok uygun bir fiyatla kabul etmesinin altında yatan gerçekliğin ne olduğunun sorgulanması gerektiğidir. Çünkü her ne kadar istisnaları mevcut olsa da genel olarak “iyi sekürite iyi fiyat” demektir. Yani kötü ve zarar edilmesinin kaçınılmaz olduğu bir risk; sadece iş yazmak ve pazar payını genişletmek amacıyla teminat altına alınıyorsa, o riziko gerçekleştiğinde hasar sürecinin sancılı olması da bir o kadar kaçınılmaz olabilecektir. Zira o riski maliyetlerinin çok altında bir fiyat ile teminat altına alan bir underwriter o branş için yeterli havuzu oluşturamayacak ve bir hasar söz konusu olduğunda mali bir açmaza girerek sigortalının mağdur olmasına sebebiyet verebilecektir. Dolayısıyla iyi bir sekürite satın alınmak isteniyorsa söz konusu risk için belirlenmiş fiyatın, her zaman maliyet unsurunu da içine alması gerektiği göz önünde bulundurulmalıdır. Çünkü ancak o risk için yeterli havuzu oluşturmuş ve prim/hasar dengesini iyi oturtmuş bir sigorta şirketi ilgili teknik branşta kalıcı olmaya devam edebilecektir.

Risk fiyatlandırma ( underwriting ) aşamalarını da kapsayan üçüncü bölüm tez çalışmamızın sayısal verilerle zenginleştirilmiş kısmını oluşturmaktadır. Yukarıda bahsedilen tüm hususlar fiyatlandırma konusu anlatılırken yeniden ele alınmıştır. Bu bölümde sigorta priminin ve muafiyetin nasıl tespit edildiğinin daha iyi kavranabilmesi adına örneklendirme metodu kullanılmıştır.

# I. BÖLÜM

## TEMEL KAVRAMSAL AÇIKLAMALAR

### 1.1.Sigorta Kavramı

Hayat pek çok tehlike ve bilinmezlikle doludur. Tarihler boyunca insanlar; hastalık, savaş, sakatlık, kaza, ölüm vb. istenmeyen pek çok tehlike ile karşı karşıya kalmış ve bunların çoğunun önceden bilenemez ve önlenemez olması nedeniyle maddi ve manevi kayıplar yaşamışlardır. Sigorta kavramı, kişilerin hayatta bazı koşullar altında karşılaşacakları zarar ve giderlere neden olan olayların ekonomik sonuçlarından kendilerini korumak için önceden önlem alma ihtiyacından doğmuştur.<sup>1</sup>

Sigorta, Latince’de “güvence” anlamına gelen “sicurta” kelimesinden gelmektedir. Psikolojik açıdan ele aldığımızda ise sigorta, rizikolara karşı kişinin ya da kuruluşların güvenlik gereksinimi duymasının bir sonucudur. Abraham Maslow’un ihtiyaçlar hiyerarşisine göre, güvenlik ihtiyacı fizyolojik gereksinimlerden sonra gelmekte ve kişiyi en az fizyolojik gereksinimler kadar etkileyen ihtiyaçlar arasında yer almaktadır. Bu nedenle sigorta, bir nevi güvenlik ihtiyacının giderilmesine yönelik bir faaliyet olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira kişi ya da kuruluşlar var olduğu sürece kendini, tehdit eden rizikolara karşı koruma zorunluluğu hissedecektir<sup>2</sup>. Sigorta, kişi veya kurumların tehlike ile dolu yaşamını güvence altına alma aracı olarak değerlendirilir. Yine sigorta, riskin gerçekleşmesinden doğacak ekonomik zararın olumsuz etkisinden sigorta dayanışmasına katılanları korumak amacıyla riskin yönetimi olarak karşımıza çıkmaktadır.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Rayegan Kender, **Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku I Sigorta Müessesesi-Sigorta Sözleşmesi**, İstanbul, 1999, s.1

<sup>2</sup> Enver Alper Güvel ve Afıtap Öndaş Güvel, **Sigortacılık**, Ankara: Seçkin Yay, 2004 ,s.23

<sup>3</sup> G.Şebnem Uralcan, **Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi**, İstanbul: Bil yay, s. 21

### 1.1.1.Sigortanın Tanımı ve İşlevi

Sigortanın literatürde pek çok farklı tanımı mevcuttur. Ekonomik açıdan bakıldığında sigorta; bilinmeyen, ancak toplu olarak tahmin edilebilen risklerin yol açacağı zararların giderilmesi amacıyla ortaya çıkacak para gereksinimine ilişkin bir karşılık ayrılması şeklinde tanımlanabilir. Hukuki açıdan ise; belirli bir olayın meydana gelmesi durumunda, bu olayın neden olacağı olumsuz sonuçları gidermeye yönelik bir hizmet sözü olarak ifade edilebilmektedir.

Sigortanın tanımı Türk Ticaret Kanunu'nun Sigorta Hukuku adını taşıyan beşinci kitabında yer almaktadır. T.T.K.'nin 1263. maddesi sigortayı; *“Sigorta bir akittir ki, bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (bir rizikonun) meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen belli bir takım hadiseler dolayısı ile bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır.”* şeklinde tanımlamıştır<sup>4</sup>.

Sigortanın daha geniş bir tanımı ise şöyle yapılabilir: **Sigorta**<sup>5</sup>;

- Belirli bir tutar karşılığında- ki bu tutarın sigortacılıktaki karşılığı primdir,
- Kişi ve/veya kurumların para ile ölçülebilir menfaatlerinin veya kişilerin hayatlarının,
- Kural, kanun ve yönetmeliklerce belirlenmiş tesadüfi yani beklenmedik ve aniden ortaya çıkan rizikoların gerçekleşmesinden doğacak maddi hasarlarını,
- Aynı rizikonun tehdidi altında bulunan kişileri ya da kuruluşları bir araya getirmek suretiyle,
- Ölçülen değer üzerinden ve gerçekleşen hasar oranında karşılayarak,
- Sosyo-ekonomik kayıpları dağıtan veya etkilerini azaltan,

<sup>4</sup> Hilmi Acıman, **Sigortanın Temel Prensipleri**, İstanbul: 5G Matbaacılık,2006,s.5

<sup>5</sup> Güvel ve Güvel, a.g.e.,s.25.

- Yatırımlara aktarılan fonları ve kredileri ile ekonomiye kaynak yaratan işlemler bütünü olarak ifade edilebilir.

Sigorta şirketleri yapacakları yatırımlara kaynak yaratabilecek fon ihtiyacını karşılayabilmek adına sigorta poliçelerinde, sundukları teminatlara karşılık kişi veya kurumlardan topladıkları primleri, hisse senedi, tahvil, gayrimenkul alımı gibi çeşitli şekillerde değerlendirmektedirler. Bu yönüyle sigortacılık işlemleri, güvence karşılığında prim almanın yanı sıra, bir takım ekonomik işlevler gerçekleştiren faaliyetler haline gelmiştir<sup>6</sup>.

Sigorta işletmelerinin geleneksel işlevi, ekonomik zararı önleme ve telafi etme işlevidir, İnsanlar, hayatları boyunca ölüm, hastalık, kaza, işsizlik gibi rizikolarla karşı karşıya bulunmaktadır. Şirketler de yangın, hırsızlık, patlama, kaza gibi nedenlerle aktiflerini kaybetme, kasıtsız eylemleri ile üçüncü kişilere zarar verme, yanlış pazarlama ve üretim politikaları izleme gibi rizikolarla karşılaşmaktadırlar. Diğer yandan çağımızda yurtiçi ve yurtdışı ekonomik faaliyetlerin son derece karmaşık hale gelmesi karşılaşılan riziko sayısını hem arttırmakta ve niteliğini sürekli olarak değiştirmektedir. Bu nedenle sigorta, bir riziko yönetimi aracı olarak geleneksel işlevinin yanı sıra pek farklı işlev üstlenmektedir<sup>7</sup>.

Sigortacılığın geleneksel işlevleri dışındaki ekonomik işlevleri beş başlık altında toplanabilir<sup>8</sup>:

- **Sigorta ekonominin önemli bir tasarruf kaynağıdır:** Bilindiği üzere; **dengeli** ve hızlı bir ekonomik gelişme ancak sermaye birikimi ile gerçekleşebilir. Sigorta şirketleri özellikle hayat sigortaları ve bireysel emeklilik sistemleri ile kişilerin belli aralıklarla ve düzenli bir şekilde birikim yapmalarını sağlamakta, şirketler ise bu birikimleri hisse senedi, ikraz, tahvil, gayrimenkul alımı vb. yatırımlara dönüştürerek milli gelir düzeyinin artmasına katkı sağlamaktadırlar. Bir ülkede

<sup>6</sup> Ayşe Gül Bölükbaşı ve E. Baturalp Pamukçu, **Sigortacılıkta Risk Yönetimi**, İstanbul: Türkmen Kitabevi, 2008, s. 6.

<sup>7</sup> Güvel ve Güvel, a.g.e.,s.28.

<sup>8</sup> Güvel ve Güvel, a.g.e.,s.28-32.

sigortacılık sektörünün gelişmişlik düzeyi bu nedenle Prim / GSMH oranı ile ölçülmektedir. Gelişmiş ülkelerde bu oran  $> \%4 - \%6$  seviyesindedir. Gelişmekte olan veya az gelişmiş ülkelerde ise kişilerin sigorta harcamaları  $< \%2$  civarında olmaktadır. Örneğin 2002 yılı verilerine göre ABD’de Prim/GSMH oranı  $\% 9,58$ , İngiltere’de  $\% 14,75$ , Japonya’da ise  $\%10,86$ ’dır.<sup>9</sup> Elbette ülkelerin ekonomik refah seviyeleri, kişilerin eğitim düzeyi, sigorta bilinci gibi unsurlar bu oranlar üzerinde oldukça etkilidir.

- **Sigorta, girişimciye kredi imkanı sağlar: Girişimcinin** kredi ihtiyacı her daim mevcut olacaktır. Finans kuruluşları da kredi verecekleri zaman karşılığında girişimciden teminat, güvence almak isteyeceklerdir. Zira, kredi, itibara ve güvence dayalı bir ekonomik ilişkidir. Kredinin sigortalanması, kredi veren açısından borçlunun borcunu vadesinde ödememe rizikosunu azaltır ya da ortadan kaldırır. İpotek karşılığı kredi işlemlerinde de ipotek konusu mal sigortalanarak o malın başına başına kredi süresince gelebilecek her türlü zarar ziyan teminat altına alınarak kredi kurumu kendisini garantiye almaktadır. Günümüzde özellikle konut kredilerinde konut sigortasının yanı sıra kredi kullanan kişilere hayat sigortası yaptırılma zorunluluğu da getirilerek her türlü riske karşı güvence temin edilmektedir. Böylece sigorta, kredi işlemlerinin genişlemesini teşvik etmektedir.
- **Sigorta, sosyo-ekonomik çöküntü ve kayıpları önler:** Sigorta, kişilerin karşılaşılabilecekleri aynı türden riskler karşısından bir araya gelerek oluşabilecek ekonomik çöküntüleri dağıtma, çoğunluğa yayma ve mevcut etkilerini azaltma mantığı ile çalışmaktadır. Dolayısıyla sigorta şirketleri de birer ticari kurum olmaları dolayısıyla hem kar maksimizasyonu amacı güdecek hem de kişi veya kurumların karşılaştıkları rizikoların önlenmesi veya etkilerinin azaltılması ile ilgili çeşitli politikalar geliştireceklerdir. Risk mühendisliği kavramı bu nedenle oldukça önemlidir. Risk mühendisleri pek çok hasar önleme teknikleri geliştirerek hem kişi veya kurumların herhangi bir hasar anında uğrayacakları

---

<sup>9</sup> Uralcan,a.g.e., s. 58

sosyo-ekonomik kayıp ve çöküntüleri önleyecek hem de böylelikle sigorta şirketlerinin karlılığını korumasına katkıda bulunmuş olacaklardır. Bununla birlikte doğal afetler gibi kümül hasarlara yol açan rizikoların gerçekleşmesi halinde kişilerin zararlarını tazmin etmesi bakımından sosyal refah düzeyinin yükselmesine de yardımcı olur. Bu nedenle devlet, sigorta sektörünü DASK gibi sigorta poliçelerinin yapılmasını zorunlu hale getirerek desteklemektedir; zira bu şekilde devletin sosyal refahı sağlama sorumluluğu da sigortacılarla paylaşılmaktadır.

- **Uluslar arası ekonomik ilişkilerin ve ticareti geliştirir:** Ticaretin temelinde mal dolaşımı söz konusudur. Taşıma esnasında malın başına gelebilecek her türlü zarar ziyan girişimciyi korkutmakta ve bu nedenle sigorta zaruri yet haline gelmektedir. Malın taşınması esnasında sigorta teminatı altına alınmaması halinde alıcı bu riski tek başına göğüsleyemeyecektir. Dolayısıyla ticaretin küreselleşme boyutunda artmasının temelinde sigorta güvencesi mevcuttur.<sup>10</sup>
- **Sigorta, ekonomi içinde önemli bir sektördür:** Sigorta işletmeciliği bir tür yatırımdır ve hizmet üretmektedir. Sigorta işletmesi de her işletme gibi ticaret ve yatırım faaliyetlerinde bulunur ve elbette amacı kar elde etmektir. Bu amaçla büyüyüp gelişirken işçi çalıştırır, ekonomiye ve refah düzeyine katkıda bulunur.
- **Sigorta, bir vergi kaynağıdır:** Sigorta işletmeleri, sigortacılık işlemleri yaparken ve ekonomik faaliyetlerde bulunurken kendi üzerine düşen vergileri de öder. Ayrıca her sigorta poliçesine belli bir oranda bu vergiler ( Gider Vergisi, Yangın Söndürme Vergisi, ölüme bağlı hayat sigortalarında Veraset ve İntikal Vergisi vb. ) tahakkuk ettirmektedir. Bu yönüyle devlet bütçesi için önemli bir vergi kaynağıdır.

### 1.1.2. Sigortacılık Sistemi

---

<sup>10</sup> Uralcan,a.g.e., s. 63

Tarihin çok eski dönemlerinde de sigortacılık faaliyetlerine rastlamamız mümkündür. İlkçağ'da eski Yunan ve Roma'da kişiler bir araya gelerek aralarından ölen kişilerin cenaze masraflarını karşılayabilmek için bir nevi havuz sistemi oluşturmaktaydı. Bu birlikler sigortacılığın ilk örnekleri olarak gösterilebilir. Öte yandan deniz ödücü olarak bilinen ve ilk sigortacılık uygulaması olarak kabul edilen bu uygulamada gemi sahibi diğer gemi sahiplerden bir ödünç para almakta ve sefer salimen tamamlandığında diğer alınan borç , misli ile geri ödenmekteydi. Eğer gemi batarsa verilen ödünç para da ortadan kaldırılmaktaydı. Hiç kuşkusuz ki dünya mal ticareti de geliştikçe bunun bir doğal sonucu olarak güvence ( teminat ) ihtiyacı da artmıştır. Sigorta endüstrisi ile ekonomik büyüme tarihsel olarak iç içe gözükmemektedir. Kişilerdeki sığınma, korunma ve güvenlik ihtiyacının bir tezahürü olarak ortaya çıkan sigortacılık, ilk başlarda özellikle deniz ticareti açısından önem arz etmekle birlikte zamanla farklı dallara da uygulanmaya gelmiştir. Bugünkü anlamıyla ilk sigorta poliçesi ise 23 Aralık 1347 yılında İtalya' nın Cenova Limanı' ndan Mayorka' ya "Santa Clara" adlı geminin yükünü temin etmek amacıyla düzenlenmiştir.<sup>11</sup> Yine 1666 yılındaki Londra büyük yangınından sonra deniz rizikolarının yanı sıra karada da sigortacılık faaliyetleri önem kazanmış ve yangın sigortaları branşında önemli gelişmeler kaydedilmiştir. 17. -19. yüzyıllar modern anlamda sigorta şirketlerinin oluşmaya başladığı dönemdir.<sup>12</sup>

Günümüze baktığımızda ise sigortacılık sistemi tüm hızıyla gelişmeye devam etmektedir. Bugünkü sigorta işletmelerinin geleceğini, sigortalılar, sigortalı adayları, finans kurumları, yatırımcılar, ülke ekonomisi otoriteleri, kamu yönetimi ve tüketiciyi koruma yükümlülüğü olan kesimler bilmek durumundadır. Bu amaçla, her aşamada, her haliyle tüm gelişmeleri incelemek bu kesimlerin en doğal hakkıdır. Sigorta işletmeleri de, başta teknik riskler olmak üzere, yatırım riskleri, katastrofik riskler, kötü yönetilme, ekonomik dalgalanmalardan etkilenme olasılıkları ile karşı karşıya bulunmaktadır. Bu

<sup>11</sup> <http://www.tsev.org.tr/tr/default.asp?PID={CA02DDDD-AC56-4F94-9137-396FC1342D2A}>  
( 23.01.2010)

<sup>12</sup> Cahit Nomer ve Hüseyin Yunak, **Sigortanın Genel Prensipleri**, İstanbul: Ceyma Matbaacılık,2000,s.29

risklerin gerçekleşmesi durumunda, onları kontrol altına alma stratejilerinin önceden hazırlanmış olması gerekir. Dolayısıyla, sigorta faaliyetlerinin ve işletmenin yapısal durumunun analizleri bütün bu kesimler için önem taşımaktadır. Bu analizler, çeşitli ölçme ve değerlendirme faaliyetleri adı altında yapılmakta ve bu amaçla çeşitli araçlar kullanılmaktadır<sup>13</sup>. Bu faaliyetleri ve araçları bir sistem içinde açıklarsak bu sistemler<sup>14</sup>;

- **Sigorta ve Reasürans Şirketleri Bilanço Sistemi:** Sigorta ve reasürans şirketleri doğal olarak normal bilanço sistemi çerçevesinde bir sistemdir. Bilindiği üzere bilanço, aktif ve pasif değerlerden oluşmaktadır. Aktif değerler; kasa ve bankalar, tahviller ve hisse senetleri, acentelerden alacaklar, sigortalılardan alacaklar, sedan ve retrosedanlardan alacaklar, demirbaşlar, gayrimenkuller, ilk kuruluş giderleri ve devam eden yatırımlardan oluşmaktadır. Pasif değerler ise; kısa ve uzun vadeli borçlar, öz sermaye gibi değerlerden oluşmaktadır.
- **Genel Kaynak Girdi ve Tahsis Sistemi:** Genel kaynak girdileri; direkt üretim ve reasürans yolu ile üretim işlerinden alınan primler, tazminatta reasürör ve retrosesyoner payları, alınan komisyon ve kâra iştirakler, teknik karşılıklarda reasürör payı ve devreden teknik karşılıklar şeklinde açıklanabilirken bunların tahsisini ise; devredilen direkt üretim ve reasürans işlerinden primler, ödenen direkt ve reasürans işleri tazminatı, ödenen direkt ve reasürans işleri komisyonu, direkt ve reasürans işleri muallak hasar karşılığı, direkt ve reasürans işleri cari rizikolar karşılığı ve amortisman, vergi ve diğer karşılıklar ve mükellefiyetler şeklinde açıklayabiliriz.
- **Mali Sonuçlar Sistemi:** Yatırım gelirleri (+) ile yatırım giderleri (-) arasındaki fark mali sonuçları gösterir. Sigorta şirketlerinin kârlılık açısından önemli kaynağıdır. Mali sonuçlar sistemi girdiler bölümünde; hisse senedi girdileri, tahvil faizleri, ipotek ve çeşitli ikraz faizleri, gayrimenkul gelirleri yer almaktadır. Mali sonuçlar sisteminin giderler bölümünde ise; hisse senedi ve

---

<sup>13</sup> Uralcan,a.g.e., s.301.

<sup>14</sup> Uralcan,a.g.e., s. 302-324

tahvil değer azalışları, vergi ve diğer mükellefiyetler ile diğer giderler yer almaktadır.

- **Yıllık Faaliyet Sonucu Sistemi;** Yıllık faaliyet sonucu sistemi, mali sonuçlar ile teknik sonuçların bir arada ele alındığı bir sistemdir. Yıllık bütün faaliyetleri kaplar. Teknik sonuçları oluşturan branşlarla ilgili sonuçlar, kâr/zarar konusunda birbirlerini dengelerler. Birinden ulaşılan yüksek hasar/prim oranında karşılık bir diğerindeki düşük hasar/prim oranı birbirini dengeler. Böylece ulaşılan teknik kâr/zarar ile dengelenir. Böylece Yıllık Faaliyet Sonucu ortaya çıkar<sup>15</sup>.

Bu sistemlerin yanı sıra Avrupa Birliği Uyum Çerçevesinde Bilanço Sistemi, AB normları Çerçevesinde Kar/ Zarar Sistemi ve Mali Yeterlilik Sistemi olarak adlandırılan sistemler de mevcuttur. Mali Yeterlilik ( Solvency ) Sistemi daha çok mali açıdan sigorta şirketlerinin sigortalılarına karşı yükümlülüklerine getirme getirmekte ne kadar yeterli olduklarını ölçmeye dayalı bir sistemdir. Buradaki yasal düzenlemelerin amacı sigorta şirketlerinin borçlarını ödeyebilme kapasitelerini önceden görerek önlem almalarını sağlamaktır. Ülkemizde Yükümlülük Karşılama Yeterliliği olarak da adlandırılan bu sistem sigortalıları korumasının yanı sıra geniş açıdan bakıldığında tüm ekonomiyi ve toplumu koruma amacı da taşımaktadır.

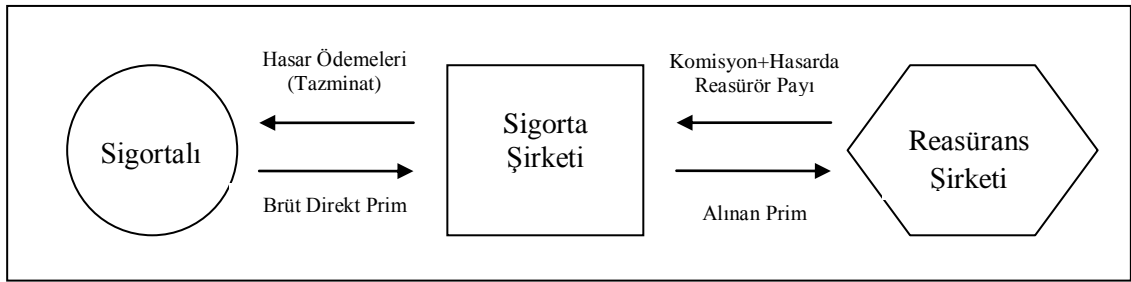
Sigortacılık sistemlerini işleyişleri açısından basit ve entegre sistemler olarak ikiye ayırmak da mümkündür. Basit bir sigorta sisteminde ilişkiler aracı kurum olmaksızın sigortalı , sigortacı ve reasürör arasında sağlanmakta reasürör ile sigortalı arasında doğrudan bir ilişki bulunmamaktadır. Reasürans şirketi sadece sigorta şirketini tanır ve ilişkileri onunla kurar. Ancak her halükarda sigortacı ile reasürör arasında bir reasürans sözleşmesinin veya ilişkisinin var olabilmesi için ortada sigortalı ile sigortacı arasında düzenlenmiş bir sigorta sözleşmesinin olması gerekmektedir. Bununla birlikte sigortalının söz konusu reasürans sözleşmesinden doğma herhangi bir hakkı veya yükümlülüğü mevcut değildir.

---

<sup>15</sup> Uralcan,a.g.e., s.301-310.

Sigorta şirketleri, ‘Reasürans Komisyonu’ olarak devrettikleri prim karşılığında maliyetlerin karşılığını almak ve belki de daha fazlasını alarak kar etmek isterler. Eğer reasüröre devredilen primlere denk gelen hasar ödemeleri varsa, sigorta şirketleri ‘Hasarda Reasürör Payı’, adı altında bu katkıyı da reasürörden alırlar.

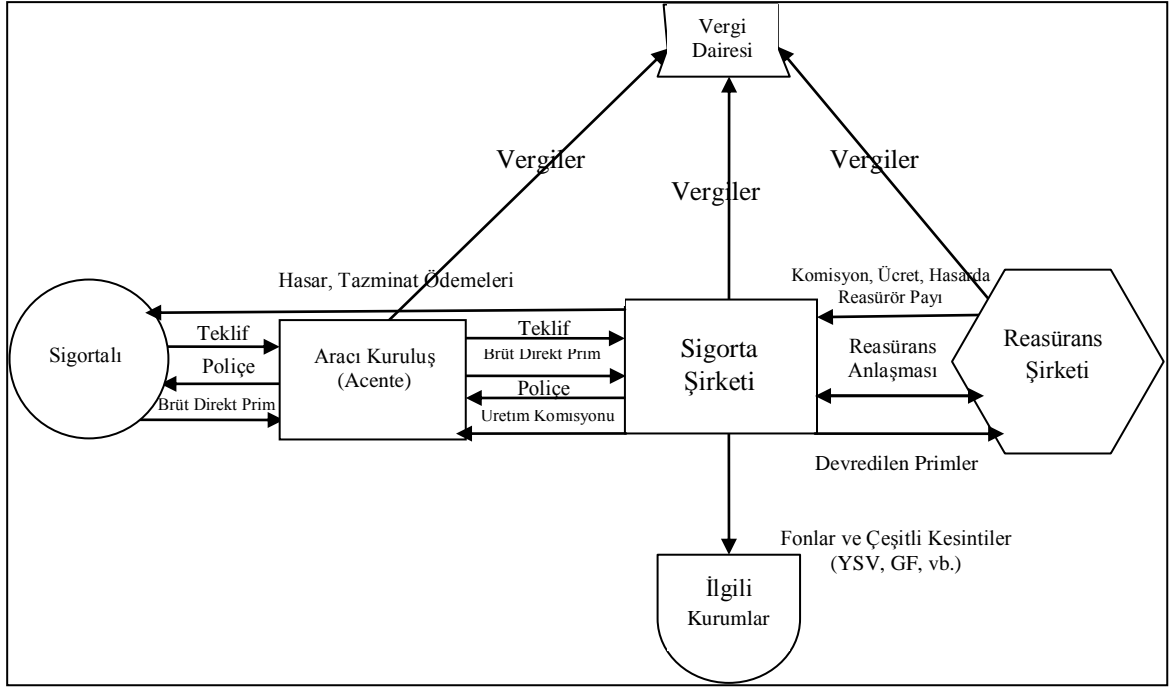
Aşağıdaki şekil bu ilişkileri oldukça net bir biçimde ifade etmektedir.



**Şekil 1 . Basit Sigorta Sistemi**

Kaynak: Şebnem Uralcan, **Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi**, İstanbul: Bil Yay., 2006

Sigortacılık sisteminde araçlar oldukça önemlidir ve sistemi entegre hale getirmektedir. Araçlar, potansiyel sigortalıların ve risklerin bilinmesinde, tanınmasında, her iki tarafın arasında güvenin yaratılmasında ve yasal hak ve yükümlülüklerin tesisi için önemli rol oynamaktadırlar. Aşağıda entegre bir sigorta sisteminin işleyişi anlatılmaktadır.



**Şekil 2. Entegre Sigorta Sistemi**

Kaynak: Şebnem Uralcan, **Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi**, İstanbul: Bil Yay., 2006

Yukarıdaki şekillerden de anlaşılacağı üzere hangi sistem olursa olsun her riziko, mutlaka ve mutlaka sigortacıya hasar olarak geri dönecek, bu durum sigortacının zarar etmesine, teknik karının düşmesine ve en nihayet reasürörü ile arasının bozulmasına yol açabilecektir. Unutulmamalıdır ki günümüzde riskleri gayet sert koşullarla paylaşmaya yanaşan reasürörler, kendilerine devamlı zarar ettiren hiçbir sigorta şirketi ile çalışmamakta ve sonuçta trete anlaşmaları yenileme dönemlerinde plasman açıkları da kaçınılmaz olmaktadır. Bu nedenle risk mühendisliğinin sigorta şirketlerince uygulanması ve risk analizinin doğru olarak yapılması büyük önem arz etmektedir.<sup>16</sup>

Bunun yanı sıra, sigortacılık sistemlerinden bahsederken global sigortacılık sistemindeki yeri oldukça büyük bir kurum olan Lloyd's'a da değinmemiz

<sup>16</sup> Mehmet Güven GÜNGÖR, "Günümüz Sigortacılığında Risk Yönetiminin Yeri Ve Önemi", <http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Yay%C4%B1nlar/Birlikten+makaleler/Kaza/G%C3%9CN%C3%9CM%C3%9CZ+S%C4%B0GORTACILI%C4%9EINDA+R%C4%B0SK+Y%C3%96NET%C4%B0M%C4%B0N%C4%B0N+YER%C4%B0+ve+%C3%96NEM%C4%B0.htm> (08.11.2009)

gerekmektedir. Zira Lloyd's yalnızca bir sigorta marketi değil, dünya denizcilik ve sigortacılık bilgi paylaşım merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Lloyd's ; kendisine has çalışma biçimi ile günümüzde sigortacılık sistemi içerisindeki ağırlığını aynı ölçüde korumaktadır. Bu sebeple Lloyd's kurumu, gerek tarihçesi gerekse işleyişi açısından denizcilik sigortaları açısından da önem taşımaktadır.

17.yüzyılda Edward Lloyd adında bir şahıs tarafından İngiltere'de Thames Nehri yakınlarında Tower Street'te kurulmuş bir kahvehane diğer publardan ve kahvehanelerden farklılık göstermekteydi. Zira İngiltere'de o dönemlerde sigortacılık daha çok tacirler tarafından yönetilmekte olup Edward Lloyd'un kahvehanesine gelenler genellikle gemi sahipleri, tacirler, bankerler ve gemicilikle uğraşan diğer kimseler olmaktaydı. Bu durum Lloyd's kahvehanesini diğerlerinden ayrı kılmaktaydı. Bu kahvehanenin açılış tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte 1688'den beri faaliyette olduğu tahmin edilmektedir.<sup>17</sup>

Edward Lloyd'a ait kahvehanede bir araya gelen "tacir-sigortacılar" yük ve tekne rizikolarında üstlendikleri payları bir kağıt üzerine alt alta yazıp imzalamak suretiyle sigortacılık faaliyetlerine başlamış oldular. Daha sonraları bu alta alta ( one under the other ) yazıp imzalama işlemi sayesinde riski üstlenen kişilere "underwriter" adı verilmiştir. Günümüzde de underwriter terimi riski değerlendiren, fiyatlandıran ve üstlenen kişi ve/veya kurumlar için kullanılmaktadır.

Bu arada Lloyd's'un sıradan bir kahvehaneden çok öte adeta bir denizcilik haber ve bilgi alma merkezi haline gelmesindeki en büyük etken Edward Lloyd'un işletmesini daha çekici kılabilmek adına 1696'da yayınlamaya başladığı Lloyd's News adlı gazete olmuştur. Bu gazete tüm denizcilik haberlerini yayınlamakta ve böylelikle kahvehane , tüm deniz olaylarının tartışıldığı ve sigortacılık fikirlerinin ortaya atıldığı ve yorumlandığı bir konsey haline dönüşmüştür.

---

<sup>17</sup> Nomer ve Yunak , a.g.e., s. 41

1713 yılında Edward Lloyd 'un ölümüyle birlikte 1769'da profesyonel underwriterlerden oluşan ve diğerlerinden ayrılan bir grup Popes Head Alley 'de New Lloyd's Coffee House adıyla kahvehaneyi yeniden hayata geçirmişlerdir.<sup>18</sup> 1771 yılında ise 79 underwriter ve broker £ 100 karşılığında Royal Exchange'da Lloyd's un hisselerini satın alarak yeni sahipleri oldular. Böylelikle Lloyd's bir kahvehane olmaktan çıkarak yeni sahiplerinin mülkü haline haline gelmiştir. Lloyd's 1871 yılında da İngiliz Parlamentosu'nun yaptırımıyla bir kurum ( corporation ) haline dönüştürülmüştür.

Lloyd's kendi bünyesinde yaşadığı pek çok değişim ile yeniden yapılanmış ve gücünü gittikçe arttırarak bugün dünyanın başlıca gemicilik haber alma merkezi ve sigorta marketi haline gelmiştir. Ancak Lloyd's hiçbir şekilde bir sigorta şirketi veya deniz nakliyat kuruluşu değildir. Lloyd's pek çok underwriter, broker ve bunların kendi aralarında oluşturdukları sendikalardan oluşan bir örgütlenmedir. Bu underwriter ve brokerlerin Lloyd's üyeliğine seçilebilmeleri için pek çok sıkı prosedürün yerine getirilmesi gerekmektedir. Lloyd's'ta sadece Lloyd's üyesi olan underwriter lar iş kabul edebilir. Dolayısıyla Lloyd's üyesi olmayan brokerler kesinlikle Lloyd's'tan iş yazamazlar. Lloyd's üyesi olabilmek için öncelikle diğer üyeler tarafından önerilmiş olma şartı mevcuttur. Bunun yanı sıra, mali açıdan oldukça iyi seviyede olunması da gerekmektedir.

Lloyd's'ta bulunan underwriterlar kar ve zararları kendilerine ait olmak üzere birbirleri ile rekabet eden bir düzen içerisinde sigorta teminatı sunan kişilerdir.<sup>19</sup> Underwriterların Lloyd's'ta bir işi plase edebilmeleri için uzun bir süreç izlenmektedir. Bir Lloyd's brokeri öncelikle sigortalanacak rizikoya ilişkin tüm bilgileri, sigortalı moralitesi vb. unsurlar da dahil olmak üzere slip adı verilen bir evraka yazar ve bu slipi lider sigortacıya ( leader underwriter ) götürür. Lider sigortacı da riske hangi oranda katılacağını yüzde olarak slip üzerine belirtir, imzalayarak brokere verir. Broker bu şekilde pek çok underwriter'ı dolaşarak riski satmaya çalışır, hiç kuşkusuz ki saygın ve güçlü bir underwriter tarafından liderlik yapılan bir işe diğer underwriterlerin

<sup>18</sup> "The History of Lloyd's", [http://www.lloyds.com/flash/history\\_chronology/main.html](http://www.lloyds.com/flash/history_chronology/main.html), ( 25.05.2010 )

<sup>19</sup> Nomer ve Yunak,a.g.e., s. 43

katılımının sağlanması daha kolay olacaktır. Her underwriter farklı oranlarda riski üzerine alabilir. Bu oranlar genellikle % 3- 5 oranında olabileceği gibi daha yüksek veya düşük de olabilmektedir. Riskin paylaşımı %100 tamamlandığında broker tarafından bir poliçe hazırlanır ve slip ile birlikte Lloyd's Poliçe İmza Bürosuna teslim edilir. Burada slip üzerindeki risk ile poliçenin uygunluğu kontrol edilir ve eğer uygunsa onay verilir.<sup>20</sup> ( Bkz. Ek 1. Titanic ve Olympic Gemileri için Düzenlenmiş Sigorta Slipi )

Lloyd's yayınlamış olduğu pek çok makale, yayın ve raporlar ile denizcilik sektörüne büyük katkılar sağlamaya devam etmektedir. Lloyd's'un denizcilikle ilgili tüm gelişmelerden haberdar olma ve bir bilgi paylaşım merkezi haline gelmesinin yanı sıra tüm dünyada deniz sigortacılığı açısından da kayda değer bir kurum olması sıfatıyla günümüzde pek çok iyi deniz sigortacısı için önemli bir referans haline gelmesi de Lloyd's'un gücünü ve itibarını açıklayıcı niteliktedir. Zira Lloyd's brokerleri aracılığıyla Lloyd's underwriterlarından temin edilen teminatların diğer marketlere nazaran saygınlığı ve güvenilirliği çok daha üst seviyededir. Lloyd's yıllardan beri süregelen bu itibarını koruyabilmek adına pek çok özveride bulunmuş ve disiplinli çalışma tarzından asla ödün vermemiştir. Bu nedenledir ki her broker veya underwriter Lloyd's kapısından içeri girememektedir. Özellikle deniz sigortacılığı açısından bakıldığında Lloyd's gibi bir kurumun mevcut olması deniz sigortacılığının gelişimi açısından büyük bir avantaj olarak değerlendirilmektedir.

## 1.2.Risk Kavramı

Gelecek pek çok risk ve bilinmezlikle doludur. Gündelik hayatımızda karşılaştığımız çoğu şey bir belirsizlik içerir. İşte bu belirsizliğin ve bilinmezliğin tezahürü olan risk, zarar ihtimali veya arzu edilmeyen bir olayın meydana gelme ihtimali olarak belirtilebilir. Kişi bu risklerden endişe duyduğunda bunları ortadan kaldırmayı dener<sup>21</sup>.Ancak riski ortadan kaldırmak her zaman mümkün değildir, çünkü

---

<sup>20</sup> Nomer ve Yunak , a.g.e.,s. 45

<sup>21</sup> Ali Utku Atalay, **Avrupa Birliği Perspektifiyle Hizmetlerin Serbest Dolaşımı Kapsamında Türk Sigortacılık Sektörünün Değerlendirilmesi**, Ankara: Ekonomik ve Mali Konular Dairesi, 2004, s.19.

bazı riskler, insan eliyle müdahale edilerek önlenememektedir. Örneğin, kümül hasarlara yol açan ve sonuçları itibariyle geniş kitleleri etkileyen katastrofik riskleri insanların önlemesi, ortadan kaldırması imkansızdır, sadece riziko gerçekleştiğinde ortaya çıkabilecek zararın etkilerini azaltmaya yönelik birtakım tedbirler geliştirebilir. Bu nedenle bu tarz riskler, sigorta kavramında da bahsettiğimiz gibi kişilerin ve kurumların güvenlik gereksinimlerini fazlasıyla tehdit etmektedir. Dolayısıyla, riskin yaşamımızdaki her daim varlığı, sigortanın doğuşuna ve gelişimine tanıklık etmiştir. Bu yüzden, risk ve sigorta kavramlarını birbirlerinden bağımsız ele almamız mümkün olamamaktadır.

### 1.2.1.Riskin Tanımı

Sosyologlar ve sosyo-ekonomistler ekonomi tarihi boyunca risk ve belirsizlik kavramları üzerine tartışarak pek çok farklı yorumlarda bulunmuşlardır. Risk üzerine yapılan bu yorumlardan belki de en kapsamlısı Bernard Shaw'un '*Her kelimeyi bir şekilde anlatan Çince*'de risk iki şekil yan yana getirilerek yazılır: *Tehlike ve Fırsat!* ...' cümlesinde yer almaktadır. Böylelikle Bernard Shaw, bir bakıma hayatta fırsatların risklerle yan yana olduklarına dikkat çekmiştir<sup>22</sup>.

Risk, kayıp tehlikesidir. Kaybın tehlikesi kavramsal olarak kayıp olasılığıdır. Riskin tanımının 'kayıp tehlikesi' olduğu literatürde kimi zaman kabul görmemektedir. Gerekçe olarak, risk ve 'kayıp tehlikesi' arasında ayırım yapılması gerektiği ileri sürülmektedir. Ayırım yapılmadığı takdirde, risk derecesi ve olasılığının derecesinin de aynı olması gerekmektedir. Bununla birlikte kaybın tehlikesinin % 100 olduğu durumlarda kayıp kesindir ve risk yoktur. Risk bize gerçekleşmesi beklenen sonucun 'soru' şeklinde olduğunu göstermektedir. Uygulamada risk yaygın olarak kayıp olasılığı olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre riskin gerçekleşmesi olasılığının 1 veya 0 olması demektir<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> Uralcan, a.g.e,s.4.

<sup>23</sup> Bölükbaşı ve Pamukçu,a.g.e., s.42.

Risk, gelecekte gerçekleşmesi muhtemel, istenmeyen bir durum olarak tanımlanır, yangın, kaza, hırsızlık, infilak ve diğer benzeri olayların sabit toplamı, gerçek riskin seviyesini oluşturmaktadır<sup>24</sup>.

Risk sigortanın temel unsurları arasında yer almaktadır. Risk temelde sigortanın var oluş nedenleri arasında sayılmakta ve sigorta işletmelerinde politikaların belirlenmesinde önemli bir gösterge olarak değerlendirilmektedir. Sigorta işletmelerinde yatırımlar açısından ele alındığında da, risk kavramının büyük önem taşıdığı ve bu kararları önemli ölçüde etkilediği göz ardı edilmemelidir<sup>25</sup>.

Riskin anlamına ve içeriğine ilişkin ortak nokta; başkasına veya kendisine yönelik güvensizliğin, insanlar tarafından bilinçli bir biçimde sorgulanması, ölçülmesi ve üstesinden gelinmeye çalışılması olarak belirlenebilir. Bu anlamda risk; güvensizlik ile eşit anlam taşımamaktadır. Riski belirlemeye yarayan aşağıdaki sorular ise bu yargıyı güçlendirmektedir.

- Hangi tehlikeler insanları gerçekten tehdit etmektedir?
- Bu tehlikelerin gerçekleşme olasılığı nedir?
- Bu tehlikelerin gerçekleşmesi ne gibi sonuçlara yol açar?
- Bu tehlikelerle nasıl karşılaşılmaktadır?

Tüm bu sorulara verilecek cevaplar aslında güven konusuyla ilgilidir. Bir anlamda, güven eksikliği yaratan bir nitelik taşıyan riski, buradan yola çıkarak; “pozitif beklentilerin gerçekleşme olasılığı” olarak tanımlamak mümkün olmaktadır<sup>26</sup>.

### 1.2.2. Risklerin Sınıflandırılması

Tehlike anlamındaki risk türlerini sınıflandırmak oldukça zordur. Risk evrenin her yerinde ve hep değişken bir yapıyla önümüze çıkmaktadır. Geçen zaman, risklerin

<sup>24</sup> M. Ünsal Elbeyli, **Sigorta Sektöründe Risk Yönetimi**, İstanbul: 2001, s.37.

<sup>25</sup> Tuncer Asunakutlu, “Sigorta Açısından Güvenlik ve Risk”, *Mevzuat Dergisi*, Yıl.4, Sayı.43, Temmuz 2001, s.4.

<sup>26</sup> Asunakutlu, a.g.m.,s.4

yönetilmeleri açısından birçok sistem ve yöntemin geliştirilmesine olanak sağlasa da özellikle iş hayatının ve teknolojinin giderek karmaşıklaşması ve pahalılaşması risk türlerini önü alınmaz bir şekilde çeşitlendirmektedir. İnsanların korunma kültürünün gelişmesi de riskin çeşitliliğini arttırmaktadır<sup>27</sup>.

Risk hayatın her alanında farklılık gösterdiği ve değişken yapıya sahip olduğu için değişik şekillerde sınıflandırabilmektedir<sup>28</sup>.

### **1.2.2.1.Aktüeryal Riskler**

Aktüerler derneği tarafından riskler C-1, C-2, C-3 ve C-4 olarak sınıflandırılmıştır. C-1 riskleri aktif, C-2 riskleri fiyatlandırma, C-3 riskleri aktif pasif dengliği ve C-4 riskleri çeşitli risklerdir.

### **1.2.2.2.Sistemik Riskler ve Sistemik Olmayan Riskler**

Toplam riskin kaynaklarından olan sistemik risk, finansal varlığın bağlı olduğu ticari kurumun kendi dinamiklerinden değil savaş, enflasyon, durgunluk ve yüksek faiz oranları gibi tüm şirketleri etkileyen, tamamıyla dış etkenlerden kaynaklanan bir risktir. Faiz oranı riski, kur riski, likidite riski, ülke riski, politik riskler sistemik risk grubu içine girerler. Toplam riskin diğer kaynağı olan sistemik olmayan risk, sistemik riskin tersine menkul kıymetin ait olduğu şirketin kendi dinamikleri ile bağlantılıdır ve menkul piyasaları ile doğrudan bir ilgisi yoktur. Teknik riskler(sigorta teminatları, sermaye yetersizliği), finansal riskler(mali yatırımlar, sigortalı fonları) sistemik olmayan riskler grubuna girer.

Risklerin sınıflandırılmasındaki temel amaç, risklerin daha iyi tanımlanabilmesi, ölçülebilmesi, değerlendirilebilmesi ve yönetilebilmesi başka bir deyişle kontrol altına alınabilmesidir. Şebnem Uralcan, Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi adlı kitabında riskleri İfade Ettiği Anlam Açısından Riskler ,Etki

---

<sup>27</sup> Uralcan, a.g.e.,s.9.

<sup>28</sup> Bölükbaşı ve Pamukçu,a.g.e., s.48-59.

Alanlarına Göre Riskler, Gerçekleşmesine Etki Eden Faktörlere Göre Riskler olarak sınıflandırmaktadır.

### **1.2.2.3.İfade Ettiği Anlam Açısından Riskler**

Temel ayrımlardan birisi risklerin gelecek için ifade ettiği anlamdır. Bu ayrımda esas, kaybetme riskine karşı kazanma olasılığının olup olmamasıdır. Bu durum önemli bir farklılıktır. Bu gruptaki riskleri spekülative riskler ve gerçek riskler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Spekülative risklere kumar ya da borsa oyunları örnek olarak gösterilebilir. Zira bu risklerde kaybetme riskine karşı zenginleşme beklentisi mevcuttur. Bu nedenle bu tarz riskler sigortalanabilir riskler arasında yer almamaktadır. Zira sigorta zenginleşme beklentisi içerisinde olan risklerle ilgilenmez. Gerçek riskler ise kesin zarar getiren risklerdir. Örneğin tekne sigortaları açısından bakıldığında geminin tam zıya olması riski gerçek bir risktir.

### **1.2.2.4.Etki Alanlarına Göre Riskler**

Risklerin bireyleri ya da kitleleri etkilemiş olması da önemli bir ayrımdır. Bu gruptaki riskler ise temel riskler ve özel riskler olarak ikiye ayrılmaktadır. Temel riskler sonuçları itibariyle geniş kitleleri etkileyen risklerdir. Örneğin bir ülkenin karşılaşacağı enflasyon ve işsizlik riskleri geniş kitleleri etkilediğinden temel riskler olarak gruplandırılmaktadır. Yine katastrofik riskler olarak adlandırılan doğal afet riskleri, küresel ısınmaya bağlı riskler ve savaş, terörizm gibi gerçekleştiğinde kümül hasarlara yol açan ve etkileri ağır olan riskler temel risklerdendir. Özel riskler ise daha bireysel niteliktedir. Yani sonuçları itibariyle kitleleri değil de tek tek bireyleri etkileyen risklerdir. Bu gruba örnek olarak trafik kazası, hırsızlık , taşıma gibi riskler verilebilir.

### **1.2.2.5.Gerçekleşmesine Etki Eden Faktörlere Göre Riskler**

Riskin kontrol altına alınmasında, riskin gerçekleşmesine etki eden olaylar da önem taşır. Riskler fiziksel bir nedenle gerçekleşebileceği gibi, kişilerin moralitesinden de kaynaklanabilmektedir. Bu gruptaki riskler fiziksel ve moral riskler olarak ikiye

ayrılmaktadır. Bir binanın betonarme, ahşap ya da çelik konstrüksiyon olması veya depreme dayanıklı malzeme ile yapılması binanın fiziksel riskleri olarak ele alınır. Oysaki fiziksel riskler yanında sigortalı moralitesi gibi moral riskler de oldukça önemlidir. Örneğin bir tekne sigortasında gemisine kasten gerekli özeni göstermeyen ya da edimlerine bağlı olmayan bir müşteri moral risk analizinde olumsuz puan alacaktır.

### 1.2.3. Sigortacılıkta Risk Yönetim Metotları

Risk Yönetimi, muhtemel risklerin istenmeyen etkilerinin en az maliyetle en alt seviyeye getirilmesidir. Risk yönetimi çalışması hem sigortalının, hem de sigorta şirketinin lehinedir. Risk kabulünden önce ve sonra yapılan bilimsel, detaylı ve sağlıklı bir risk analizi ve kontrolü sonucunda sigortalı tesisini en sağlıklı şekli ile işleterek riskini en aza indirmiş olur. Sigorta şirketi ise riski tanıyarak kabul edip etmeme konusunda bir çalışma yapar. Risk yönetimi çalışması sonucunda bulgu ve öneriler bir Risk Yönetimi Raporu şeklinde sunulur. Bu rapor aynı zamanda tespit edilen risklere en uygun teminatları ve mevcut teminatlar ile kontrolünü içerir. Ayrıca eksik teminatlar ve öneriler yine bu raporda yer alır.

Risk yönetiminden sorumlu olan birim, işletme malvarlığının tesadüfi risklerin gerçekleşmesi dolayısıyla azalmasını önlemektir. Bu amaçla önleyici ve koruyucu tedbirleri almak ve korkulan olayın gerçekleşmesi halinde işletmenin maruz kalacağı zararların telafi edilmesini sağlamak risk yönetim biriminin birinci amacıdır. Bu birimin ikinci amacı işletme malvarlığının azalmasını önleyecek tedbirleri en uygun finansmanla sağlamak yani bu tedbirlerin işletmeye en az mali fedakarlıkla alınmasını sağlamaktır<sup>29</sup>.

Sigortacılık sektörünün önde gelen isimlerinden biri olan Warren Buffett, bir sigorta şirketini işletmekte iki temel kural olduğunu söylemektedir<sup>30</sup>:

---

<sup>29</sup> Yaşar Karayalçın, **Risk-Sigorta-Risk Yönetimi**, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1984, s.83.

<sup>30</sup> H. Cemal Ezerdi, **Warren Buffett'in Sigortacılık ile İlgili Görüşleri**, Çamlıca: 2006, s.38.

1. Yalnızca doğru şekilde değerlendirebileceğin rizikoları kabul etmek ve iş yazmayı, uzak hasar senaryoları da dahil olmak üzere, tüm ilgili faktörlerin değerlendirilmesinden sonra kâr beklentisi olan işlerle sınırlı tutmak;
2. İş kabulünü, tek bir olaydan veya ilgili olaylardan kaynaklanan ve yükümlülük karşılama yetersizliğini tehdit edebilecek bir yığın hasarla karşılaşmamamızı garanti edecek şekilde sınırlamak.

Risk yönetim metotları; riskten kaçınma, riski yönetme, riski transfer etme, riski paylaşma ve riski azaltma olarak belirtilebilir. Bunlara kısaca değinirsek<sup>31</sup>;

#### **1.2.3.1.Riskten Kaçınma**

Riskten kaçınma, riski ele alma yöntemlerinden biridir fakat olumlu bir yöntem özelliği göstermemektedir. Eğer risk çok kısa bir süre için kabul edilemez ise riskten kaçınma söz konusu olup, riske yol açan eyleme girilmemektedir. Bundan dolayı riski ele almak için tatmin edici bir yaklaşım değildir. Bugün bu yöntem sigorta sektöründe yaygın olarak kullanılınsaydı bireyler ve toplum zor durumda kalırdı.

#### **1.2.3.2.Riski Transfer Etme**

Riskin transferindeki en önemli unsur, bir kişiden riski taşımaya daha istekli olan bir başka kişiye transfer edebilir olmasıdır.

#### **1.2.3.3. Riski Paylaşma**

Sigortacılığın temel prensibi olan büyük sayılar kanununa dayanarak riskin paylaşılmasıdır. Şirketler genellikle sorumluluk sigortalarında ya kendine sigortayı ya

---

<sup>31</sup> Bölükbaşı ve Pamukçu,a.g.e, s.63-65.

da kapalı devre sigorta şirketlerini seçmektedirler. Katastrofik risklere karşı sigorta şirketlerine başvurumaktadırlar.

#### **1.2.3.4. Riski Azaltma**

Risk kaybının önlenmesi ve kontrolü ile azaltılabilmektedir. Uygulamada kayıpların meydana gelmesini önlemek için koruyucu önlemler alınması desteklenmektedir. Bazı yöntemlerle kaybın meydana gelmesi önlenirken diğer yöntemlerle de meydana gelen kaybın zararını azaltabilmektedir.

#### **1.2.3.5. Reasürans Anlaşmaları**

Sigorta olmadan reasürans düşünülmemeyeceğine göre reasürans tarihi gelişimini de sigorta süreci içinde izlemek gerekir. Dünyada uygulama alanında ilk defa görülen sigorta branşı nakliyat olduğu için nakliyata ilişkin reasüransta doğal olarak ilk uygulama alanı olmuştur. Yapılan araştırmalar göstermiştir ki ilk reasürans anlaşması da bir nakliyat reasüransıdır ve 1370 tarihinde Cenova'dan Kuzey Avrupa'da ki Sluys'a giden bir geminin sigortasına aittir<sup>32</sup>.

Reasürans, kendi açısından bağımsız, ayrı bir iş dalıdır. Hayat ya da hayat dışı işlere verilen teminat da olsa, her zaman özel bir hasar ya da kaybın tazminine hizmet eder. Sedanı kestiği poliçelere ait hasar ödemelerinden dolayı maruz kalacağı mali kayıplara karşı korur<sup>33</sup>.

Herhangi bir sigorta konusunun değer ve büyüklük bakımından tek bir sigortacının kapasitesini aşması halinde, böyle bir rizikoyu teminat altına alan sigortacı, bunun bir kısmını “reasürans” olarak adlandırılan bir işlemle diğer bir sigortacıya devretmek ister. Sözü edilen büyük çaplı sigorta konularına bütün sigorta dallarında rastlamak mümkün olduğuna göre, her sigorta dalında reasürans işlemine gereksinim

---

<sup>32</sup> Hilmi Acınan, **Reasürans**, Güneş Sigorta, İstanbul: Talat Matbaacılık, 2005, s.6.

<sup>33</sup> Christoph Pfeiffer, **Reasüransa Giriş**, t.y.y.y., s.17.

olduğu açıktır. Bu işleme, olası bir hasar tek bir sigortacının verdiği poliçe altında meydana gelmekle birlikte, sonuçları birçok sigortacı tarafından paylaşılmaktadır<sup>34</sup>.

25/6/1927 tarihinde kabul edilen 1160 sayılı ‘‘Mükerrer Sigorta İnhisarı Hakkındaki Kanun’’ da reasürans ‘‘mükerrer sigorta’’ diye ifade edilmektedir.

Türk Ticaret Kanununun Sigorta Hukuku ile ilgili beşinci kitabında (madde 1276) Mükerrer Sigorta (reasürans) inhisarı hakkında hükümler mahfuz kalmak üzere sigortacı, sigorta ettiği menfaati dilediği şartlarla tekrar sigorta ettirebileceği gibi sigorta ettiren kimse dahi sigorta primini sigorta ettirebilir<sup>35</sup>.

Alman Ticaret Kanunu’nda (HGB) verilen ‘Reasürans, sigortacı tarafından kabul edilen riskin sigortasıdır.’ Tanımı, reasüransın yasal tanımlarından birisidir. İngiliz yasalarına göre reasürans, ‘Önceden sigortalanmış bir risk üzerinde akdedilmiş yeni bir sigorta poliesidir. Bu yeni poliçenin amacı, sigortacının daha önce yüklemiş olduğu risklerin gerçekleşmesinden dolayı uğrayabileceği zararı tazmin etmektir<sup>36</sup>.

#### **1.2.3.5.1. Reasürans Anlaşmalarının Özellikleri**

Bir reasürans akdinden söz edilebilmesi için ortada öncelikle sigortalı ile sigortacı arasında bir sigorta akdinin bulunması, daha sonra da sigortacının bu sigorta akdinden dolayı yüklendiği rizikonun gerçekleşmesi halinde uğrayacağı zararı tazmine yönelik ikinci bir akdin varlığı gerekmektedir. Sigortacı ile onun uğrayabileceği zararı tazmin yükümlülüğü altına giren diğer sigortacı, iki terminolojide reasürör diye adlandırılır, arasındaki bu ikinci akit, bir reasürans akdidir. Reasürans akdinin başlıca özelliklerinin sıralamak gerekirse<sup>37</sup>;

---

<sup>34</sup> Nomer ve Yunak ,a.g.e., s.159.

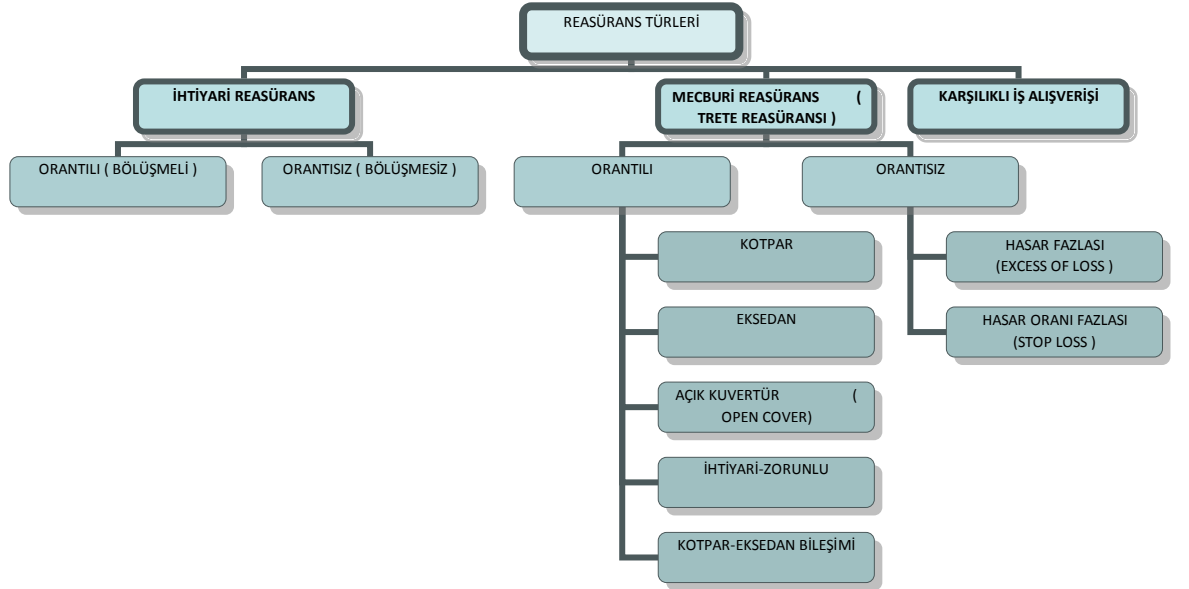
<sup>35</sup> Acıman, a.g.e., s.6.

<sup>36</sup> Uralcan,a.g.e., s.120.

<sup>37</sup> Çetin Alanya, **Reasürans Notları**, Üçüncü Baskı, İstanbul, 2003, s.7-8.

- Reasürör'ün sigortacıya karşı girmiş olduğu tazmin yükümlülüğü bir sigorta akdidir.
- Reasürör, sigortacının sigortalı ile akdetmiş olduğu sigorta akdinden doğacak zararının tümünü ya da bir kısmını tazmin eder.
- Reasürans akdinin tarafları reasürör ile sigortacıdır. Sigortacı üçüncü şahıslar taraf değildirler.

Reasürans'ın tüm dünyada standart hale getirilmiş çeşitli türleri mevcuttur. Sigorta şirketleri ilgili branşın teknik kar/zarar oranına göre uygun olan yöntemi benimser ve tüm reasürans işlemlerini bu yönteme göre yürütürler. Ancak bazı reasürans türleri zorunludur , seçimlik değildir. Her yıl sonunda genel bir durum değerlendirmesi yapan reasürörler ile sigortacılar trete şartlarını ve reasürans türünü yeniden gözden geçirmek hakkına sahiptirler. Aşağıdaki şekil reasürans anlaşmalarının türlerini göstermektedir.



**Şekil 3. Reasürans Türleri**

Kaynak : Şebnem Uralcan, **Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi**, İstanbul: Bil Yay.,2006

### 1.2.3.5.2. Reasürans Anlaşmalarının Sağladığı Avantajlar

Reasürans işlemlerinin sigortacılık sektörüne pek çok yararı bulunmaktadır. Her şeyden önce , reasürans sigorta kuruluşunun ödeme gücünü sağlar, sigorta tazminatının ödenmesine bağlı iflas tehlikesini önler. Bu bakımdan reasürans hem ilgili sigorta kuruluşu lehine, hem de sigorta endüstrisi lehine hizmet gören bir müessesedir. Reasürans mecburiyetiyle hem ilgili sigorta kuruluşu, hem de milli sigorta endüstrisi korunur.

Rizikoların sigortacılar arasında dağıtılması, sigortacıların rizikolarını üzerine alacak mükerrer sigorta kuruluşlarının ortaya çıkması ve ülke dışındaki reasürans kuruluşlarına rizikoların devredilebilmesi çok yüksek değerlerde menfaatlerin (büyük rizikoların) bir sigortacı tarafından sigorta edilebilmesine imkan vermektedir<sup>38</sup>.

Reasürans, sigortalılar için de yarar sağlar. Reasürans riski yayarak sigortacıların mali istikrarını artırır. Büyük ve olağan olmayan risklerin poliçesinin tek bir şirket tarafından düzenlenebilmesini olanaklı kılarak sigorta arama ve birden fazla poliçe düzenleme maliyetlerini azaltır. Diğer yandan küçük sigorta şirketlerinin yaşayabilmesine olanak verir ve sektörde rekabetin artmasına yardım eder. Reasürans olmaksızın küçük şirketlerin büyüklerle rekabeti olanaksızdır<sup>39</sup>.

Reasüransın yararlarının yanında sakıncaları da vardır. Rizikoları milletlerarası düzeyde dağıtma zaruryeti, bu alanda döviz girdi ve çıktıları arasında aleyhe fark olabilmesi konunun milli ekonomi bakımından ayrıca incelenmesini gerektirmektedir. Döviz kaybı, yerli sigortacıların yabancı reasürörlerin uydusu halini alabileceği

---

<sup>38</sup> Yaşar Karayalçın, **Risk-Sigorta-Risk Yönetimi**, t.y.,Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, s. 69

<sup>39</sup> Ali İhsan Karacan, **Mali Aracı Kurum Olarak Sigortacılık ve Sigorta Şirketleri**, Bağlam Yayınevi, 1994, s.86.

endişesi, reasürörleri denetimdeki güçlükler reasürans işlemleri için ileri sürülen başlıca tenkitlerdir<sup>40</sup>.

Bugün dünyada uluslar arası reasürans işinin büyük bir kısmı brokerler tarafından kontrol edilmektedir. Bu alanda özellikle Londra brokerleri önemli bir rol oynamaktadırlar, Yalnız broker işi büyük ölçüde yüklenilen işin karlılığından ziyade hacmine dayanmaktadır<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Karayalçın,a.g.e, s.70.

<sup>41</sup> Karacan, a.g.e, s.90.

## II. BÖLÜM

### DENİZ SİGORTALARINDA RİSK FAKTÖRLERİ

Sigortanın tarihi gelişimine bakıldığında, ilk önce deniz sigortalarının ortaya çıkmış olduğu görülmektedir. Bunun sebebi, denizcilik faaliyetleri ve deniz rizikolarının özellikleridir. Denizcilik alanında ilk çağlarda sigorta ihtiyacı “Deniz Ödücü” ( Sea borrow ya da bottomry ) kavramı ile karşılanmaktaydı. Deniz ödücü uygulamasında donatan deniz yolcuğunu finanse edebilmek için diğer donatanlardan ödünç para almakta –ki eski zamanlarda kaptan ile donatan genellikle aynı kişilerdi- ve sefer salimen tamamlandığında da bu parayı faizi ile birlikte ilgili kişilere geri ödemekteydi. Geminin seferi tamamlayamadan batması ,kaybolması vb. hallerde ise parayı ödünç veren kimse parasını kaybetmiş olmaktadır. Bu durumda ödün çara veren donatanların uyguladıkları faiz oranı dönemin piyasa faiz haddinden çok yüksekte olmakta bu iki oran arasındaki fark ( uygulanan faiz ile piyasa faiz oranı ) bir nevi sigorta primini ifade etmiş olmaktadır.<sup>42</sup> Ancak ticaretin gelişmesiyle birlikte bu uygulama yeterli kalmamış, Avrupa’da XIV. yüzyıldan itibaren deniz ticaretinde en ileri olan İtalya’da sigorta yapılmaya başlanmış ve bu alandaki kodifikasyon XV. ve XVI. yüzyıllarda ortaya çıkmış ve daha sonra bu geliştirilmiştir<sup>43</sup>.Zaman içerisinde nakliyat poliçeleri diğer branşlardan daha farklı ele alınmaya başlanmış ve belli bir standardizasyona kavuşması amacıyla 1575 yılında Chamber of Assurance kurulmuştur.

Nakliyat sigortacılığında en önemli kilometre taşı ise 1906 yılında kabul edilen ve o tarihe kadar verilen çeşitli mahkeme kararları ışığında şekillendirilen “Marine Insurance Act” tir. Tüm yasal düzenlemeler ve nakliyat sigorta poliçeleri bu kurallar manzumesine göre düzenlenmiş ve günümüzde halen uygulanmakta olan tüm nakliyat sigorta klozları yine MIA çerçevesinde hazırlanmıştır.

---

<sup>42</sup> Nomer ve Yunak,a.g.e., s.33

<sup>43</sup> Rayegan Kender ve Ergon Çetingil, **Deniz Ticaret Hukuku**, 7. Baskı,İstanbul: Beta Yayınevi, 2003, s.231.

Deniz sigortalarının en önemli özelliği, sigorta edilen rizikonun umumiliği prensibinin geçerli olmasıdır. Ancak söz konusu rizikonun denizcilik rizikosu olması şarttır. Denizcilik rizikosunun tanımı bütün hukuk çevrelerinde aynı olmakla beraber Alman hukukunda denizcilik rizikoları “Gefahren der Seeschiffahrt” denizciliğe yani denizde seyrüsefere bağlı olan her türlü rizikolar olarak tarif edilmiştir. Bunlar sadece taşımaya ait rizikolar olmayıp gemi ve yükün bir uğrama limanında buldukları sırada veya yükleme ve/veya boşaltma yapılırken de ortaya çıkabilen rizikolardır. Bu durumda, denizcilik rizikolarının denizde sefer esnasında veya ilişkili olarak sonradan ortaya çıkması ve ekonomik bakımdan ilgili olması gereklidir<sup>44</sup>.

## 2.1. Deniz Sigortalarında Risk Kavramı

Sigorta sözleşmesinin en esaslı unsuru olan riziko, sigortacılık alanında, ileride gerçekleşmesi muhtemel ve zarar veya başkaca uygun olmayan hal ve ihtiyaç doğuran bir olay olarak tanımlanır. Deniz sigortalarında rizikonun umumiliği prensibi geçerlidir. Bu prensibe göre, sigortacı aksi kararlaştırılmamışsa gemi veya yükün taşıma sırasında ve sigortanın devamı süresinde karşılaştığı bütün rizikoları yüklenir<sup>45</sup>. (TTK, 1379/1)

Denizcilik rizikoları bir deniz sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınır ve diğer sigorta sözleşmeleri gibi deniz sigorta sözleşmeleri de sigortacı ve sigortalının karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarını açıklamaları ve sözleşmenin esaslı noktalarında anlaşmalarının sağlanması ile kurulur. Tarafların hak ve borçları, sigorta poliçesinin düzenlenmesi ile yazılı olarak belirlenir. Türk Ticaret Kanununun 1339. maddesi gereğince, geminin ve yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesinde para ile ölçülebilir bir menfaati olan kimsenin bu menfaatini sigorta ettirmesi halinde bir deniz sigortası sözleşmesi mevcuttur<sup>46</sup>.

---

<sup>44</sup> Kender, a.g.e, s.231.

<sup>45</sup> Vehbi Selim Ataergin, **Temel Sigortacılık Eğitimi Deniz Hukuku Ders Notları**, Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı, 2006, s.31

<sup>46</sup> Ataergin, a.g.k,s.29.

Deniz sigorta sözleşmelerinde teminat altına alınan riskleri ; denizin tehlikeleri (perils of the seas ), denizdeki tehlikeler (perils on the sea), politik riskler ile savaş ve grev riskleri olarak ayırmak mümkündür.

### **2.1.1. Denizin Tehlikeleri (Perils of the Seas)**

Bir sigorta sözleşmesi sebebiyle sigortacının öncelikle üstlenmekte olduğu riziko grubu deniz tehlikeleridir. Söz konusu rizikonun tanımı konusunda deniz sigortası hukuku ile deniz ticareti hukuku arasında önemli bir fark bulunmamaktadır. Buna göre deniz tehlikelerini önceden görülemeyecek ve herhangi bir tedbirle önlenemeyecek denizin kendi tehlikeleri ve burada seyirin sonucunda meydana gelen tehlikeler şeklinde tanımlanabilmektedir.

Deniz tehlikeleri terimini, ifade ettiği anlam bakımından göl, ırmak ve diğer seyredilebilir suların tehlikeleri için de geçerli sayılmak gerekir. İngiliz hukukunda “deniz tehlikeleri” (perils of the sea), sadece tesadüfi deniz olaylarını veya deniz kazalarını ifade eder; rüzgar ve dalgaların olağan etkilerini içermez. Buna göre, deniz tehlikeleri teriminin batma, karaya oturma, bir gemi ya da cisme çarpma, geminin kaybolması (gaiplik) gibi önceden öngörülemeyen tehlikeleri ifade ettiği, denizdeki her kaza ve olayı (perils on the seas) kapsamadığı, rüzgâr ve dalgaların olağan ve kaçınılmaz etkilerinin deniz tehlikesi olarak nitelenemeyeceği kabul edilmektedir. Şu halde ITCH 83, ITCH 95 “deniz, ırmak, göl ve diğer seyredilebilir suların tehlikeleri”, önceden öngörülemeyen, bu nedenle de önceden tedbir alınarak önlenmesi mümkün olmayan, batma, karaya oturma, parçalanma, buz hasarına uğrama, gemiye, batığa ya da bir cisme çarpma, kaybolma (gaiplik) gibi tehlikeler olarak tanımlanabilir. Deniz tehlikeleri, seyir haritasındaki eksiklik veya yanlışlık, aniden bastıran sisin neden olduğu kısıtlı görüş, dalga ya da akıntı etkisiyle sürüklenme, şiddetli fırtına, kasırga, tayfun (ağır hava ve deniz koşulları) gibi çeşitli sebeplerden kaynaklanabilir. Deniz tehlikesi gemi sadece seyir halinde iken değil, limanda iken de söz konusu olabilir<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> Emine Yazıcıoğlu, **Tekne Sigorta Sözleşmesi**, İstanbul: Beta Yayınevi, 2003, s.133-134.

1. **Batma ( Sinking )**: Batma, dalgalar tarafından yutulmuş geminin zıyanını ifade etmektedir. Lloyd poliçesinde zikredilmemiş bulunmasına rağmen batma riski , deniz tehlikeleri arasında yer almaktadır. Sigortalı, batmanın sebebini ispatla mükellef olmamakla birlikte yine de sigortacının sadece deniz tehlikelerini teminat altına alması sebebiyle sigortalı batma hadisesinin yangın, yıldırım, karaya oturma, fırtına vb. risklerin etkisinin doğrudan doğruya neticesi olarak meydana geldiğini kanıtlamak zorundadır.<sup>48</sup> Ancak denizin rastlantısal ve beklenmedik olayları denizin tehlikeleri kapsamında değerlendirildiğinden geminin bilerek donatanın yönlendirmesi ile batırılması (scuttling) hadisesi bir deniz tehlikesi sayılmamaktadır. Zira sigorta sözleşmesi iyi niyet ilişkisi çerçevesinde hazırlanan çift taraflı bir sözleşmedir ve iyi niyete aykırı kasıt, hile vb. her türlü tutum teminat harici bırakılacaktır.

2. **Çatma, Çatışma ( Collision ) veya Temas** : Çatma ya da geminin diğer cisimlere çarpması da, deniz yolculuğunda meydana gelmeye elverişli olmaları sebebiyle, deniz tehlikesi olarak değerlendirilmektedir. Collision kelimesi iki geminin veya onların teferruatının birbirine veya bir geminin bir yüzer cisme çarpması halini ifade eder. Çatma riski çok defa özel bir klotun tanzimine konu olur. Uygulamada doğan sorumluluk hakkında sigorta ettiren için bir himaye sağlamak amacıyla çatma Klotu (Collision Clause) adında bir klot geliştirilmiş ve Institute Time Clause 1.11.1995 klot içerisine yerleştirilmiştir. Bu klot, bir geminin yalnız yüzer ve seyrüsefere sahil cisimlere çarpması ile doğan zararları değil, aynı zamanda enkaz, buz, rıhtım ve mendirek gibi sabit cisimlere çarpması yüzünden doğan zararları dahi temin eder<sup>49</sup>. Diğer yandan rıhtıma yanaşmış bir gemiye rüzgarın etkisiyle çarpan veya düşen bir vinç deniz tehlikesi olarak değerlendirilmemektedir. Ancak bu tarz hadiselerin de klotda teminat altına alınması gereği hissedilmiş ve Çatışma Klotunda “*kara taşıtları , rıhtım ya da liman donanım veya tesisleri ile temas*” rizikoları da teminata dahil edilerek çatışma teriminin kapsamı genişletilmiştir. Fakat buradaki temas

---

<sup>48</sup> Robert De Smert, **Deniz Sigortaları**, İstanbul, 1971, s.79.

<sup>49</sup> Smert, a.g.e., s.80.

ani ve beklenmedik olmalıdır, zira rıhtım ve limanlardaki kaçınılmaz temas çatışma terimi içinde düşünülmemektedir.

Gemi malikinin bu klozdan yararlanabilmesi için öncelikle çatmanın, meydana gelmiş olan zararın etkin sebebi ( yakın sebep prensibi ) olması gerekmektedir. Sigorta konusu geminin kıyıya, gemi vasfını yitirmiş bir batığa veya (yüzer havuz gibi) gemi vasfını haiz olmayan bir nesneye çarpması sonucu ziya veya hasara uğraması, TTK m. 1379 / II, bent 7 hükmüne göre değil, birinci bent hükmüne göre teminat kapsamındadır. Aynı şekilde, “çatma olmaksızın zarar” başlıklı TTK m. 1220 hükmü ile düzenlenen sigorta konusu geminin ziya veya hasara uğramasına neden olan “kıyasen çatma” da deniz kazası olarak birinci bent gereği teminata dâhildir. Dolayısıyla gemilerin fiilen çatışması halinde çatma sonucu üçüncü şahıslara verilen zararlardan sorumluluk da teminat kapsamında iken, kıyasen çatma ve gemi niteliğini haiz olmayan bir şeye veya nesneye çarpma halinde üçüncü şahıslara karşı sorumluluk teminat kapsamında değildir<sup>50</sup>.

Tüm gerekli şartlar gerçekleşse dahi sigortacının söz konusu kloz sebebiyle sorumluluğu sigorta edilen geminin değerinin 3/4 oranıyla sınırlıdır; diğer bir ifadeyle sigortacı sigorta ettirenin üçüncü şahıslara karşı ödeyeceği tazminatı ancak bu oran dahilinde himaye etmektedir. Çatma klozunun son fıkrasında ise çatışan gemilerin aynı malike ait olmaları halinde, bir şahsın kendini dava edemeyeceği düşüncesiyle, sigortacının sorumlu olmayacağı ifade edilmektedir<sup>51</sup>.

**3. Deprem, Yanardağ Püskürmesi veya Yıldırım:** İlk bakışta deniz tehlikesi olarak algılanması oldukça güç olan deprem gerçekte oluşturduğu çok büyük dalgaların (tsunami) neden olduğu zarar dolayısıyla önemli ve uzun yıllardan beri sigorta teminatına dahil edilen bir rizikodur<sup>52</sup>. Deprem, yanardağ püskürmesi ve yıldırım, geminin ziya veya hasara uğramasına sebebiyet

---

<sup>50</sup> Yazıcıoğlu, a.g.e, s.130-131.

<sup>51</sup> Mehmet Fehmi Ülgener, **Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı** , İstanbul: Der Yay,1994, s.134-136.

<sup>52</sup> Mehmet Yazıcı, **Sigortacılık Programı Nakliyat Dahil Genel Şartlar ve Klozlar Ders Notu**, Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı, 1994, s.29.

verebilecek rizikolar olarak görülmekte ve geleneksel olarak teminat kapsamına dâhil edilmektedir. Yıldırım düşmesinin gemide yangın veya patlamaya sebebiyet verebileceği, bu zararın da yangın ve patlama rizikosunun kapsamında olduğu, bu itibarla yıldırım rizikosunun ayrıca zikredilmesinin gereksiz olduğu düşünülebilir. Ancak yıldırım düşmesi, yangın ya da patlamaya sebebiyet vermeksizin (elektronik cihazlarının bozulması gibi) geminin hasara uğramasına neden olabileceğinden, bu rizikonun ayrıca zikredilmesi isabetlidir. Aynı şekilde depremin denizde kuvvetli akıntılar oluşmasına ya da dalgaların aşırı yükselmesine neden olabileceği, bu durumun da deniz tehlikesi teşkil edeceği açık olmakla birlikte, depremin ayrıca belirtilmesi, deprem sebebiyle bir deniz tehlikesi meydana gelip gelmediği hususunda çıkabilecek uyuşmazlıkları önlemek bakımından yerindedir<sup>53</sup>.

Deniz tehlikeleri ile savaş rizikolarının karşılaştıkları hallerde önemli olan sigorta ettiren bakımından karine olarak zararın etkin sebebinin deniz tehlikesi olduğunu ortaya koymak, sigortacı için de bu karineyi çürütmektir. Deniz tehlikelerine ilişkin yukarıda verilen bilgilerden de anlaşılacağı gibi, söz konusu riziko grubu himaye kapsamındaki en önemli olaylardan birini teşkil etmektedir<sup>54</sup>.

**4. Olağandışı Ağır Hava ( Extraordinary Heavy Weather ) :** Aniden gelen fırtına, kasırga, deniz hortumları, girdap, dev deniz dalgaları ve benzeri olağanüstü hava oluşumları geminin seyir esnasında direncini azaltan ve büyük olasılıkla hasara sebebiyet verebilecek türden deniz rizikoları arasında değerlendirilmektedir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus söz konusu hadiselerin ani ve beklenmedik bir şekilde ortaya çıkmış olmasıdır. Zira geminin belki de dünyanın en kasırgalı bölgesi olan Güney Amerika'nın Macellan Boğazında seyretmek istemesi halinde seferin her günü tüm mürettebatın ağır hava ile mücadele etmek zorunda kalması bir olasılık değil , beklenen bir hadisedir. Bu durumda yükün ve geminin sallanma ve sarsılma olasılığı yüzde yüzdür ve bu nedenle , sigortacı sigortalıdan bu kesin ve beklenen olaylara

---

<sup>53</sup> Yazıcıoğlu,a.g.e., s.137-138.

<sup>54</sup> Ülgener,a.g.e., s.137-138.

karşı gerekli tüm önlemleri almasını talep edecektir. Sigortacı sadece beklenmedik ani ağır hava olaylarına karşı teminat vermek ve zararı tazminle yükümlüdür.<sup>55</sup>

Yine Institute Time Clauses 1.11.95'te "yüzen buz ile temas"ın da ağır hava kapsamında değerlendirileceği belirtilmiştir.

Bazı bölgeler yılın belli dönemlerinde istisnasız olarak sürekli yağış ve rüzgar fırtınaları içerisinde bulunmaktadır. Bu tip rüzgarlar da kendi aralarında şiddetlerine göre isimlendirilmiştir. Örneğin Pamperolar, Temmuz'dan Eylül'e kadar Plata Nehri'nin ağzı dışında korkunç rüzgarlar olarak bilinmektedir. Sirocco , kuru , toz yayan bir rüzgardır.Sicilya etrafında ve Güney İtalya'da eser ve zaman zaman Catania Limanına ulaşımı engeller. Mistiral, Batı Akdeniz'le birleşen bir kuzeybatı rüzgarıdır , özellikle Lion Körfezinde hüküm sürmesi sırasında Marsilya Limanının giriş çıkışını tehlikeye sokar.<sup>56</sup>

Cyclonic Fırtınalar , atmosferin anormal koşulları neticesinde oluşan şiddetli fırtınalardır. Örneğin Malabar Sahili açığında ve Bangal Körfezinde çoğunlukla Nisan, Mayıs ve Haziran veya Ekim ve Kasım esnasında görülmektedir. Çin denizlerinde de bunlara benzer fırtınalar Typhoonlar olarak bilinir. <sup>57</sup>

Yine bazen denizde hiç fırtına veya rüzgar olmadığı halde "swell" adı verilen ve denizcilikte "ölü dalga" olarak bilinen oluşumlar da gemiler için tehlikeli olabilmektedir. Büyük fırtınalardan sonra oluşan dalgalar hemen durmamaktadırlar, eğer önlerinde bir engel yoksa yaklaşık 15-20 metreye ulaşan büyük dalgalar oluştururlar. Akdeniz'de ve Karadeniz'de çok görülmektedir, kısmen Ege Denizi'nde de rastlanmaktadır.

---

<sup>55</sup> **Marine Insurance**, Swiss Re Publications, 2008 , s.23

<sup>56</sup> Nurettin Yılmaz, **Deniz Sigortası ve Pratik Bilgiler**, İstanbul, 1980, s. 187

<sup>57</sup> Yılmaz, a.g.e., s. 191

Diğer yandan, “ağır hava” kelimesinden kastedilen şeyin ne olduğunun açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. Zira ITCH 1.10.83 F.P.A ve ITCH 1.11.95 F.P.A. klozları “ağır hava”yı teminata dahil etmemektedir. Bir donatan veya kaptan veya gemi idarecisi zaten aniden ortaya çıkan kuvvetli bir fırtınada en yakın ve güvenli limana sığınma ihtiyacı hissedecek ve yolculuğa devam etmeyecektir. Burada kastedilen aniden ortaya çıkan ve hiçbir şekilde öngörülemeyen kuvvetli fırtınalar olağandışı ağır hava koşulları olmalıdır. Bu tarz olumsuz hava koşullarında yolculuğa devam kararı hem sigortalı hem de sigortacı açısından olumsuz sonuçlar doğurabileceğinden genellikle sigortacı olaydan haber alır almaz yapılması gereken tüm hususları derhal sigortalıya bildirmektedir.

Yukarıda bahsedilen ve fırtına çıkacağı aşikar olan bölgelerde sefer yapılması halinde ise sigortacı söz konusu seferi teminat altına almaktan kaçınabilecek veya ek prim karşılığı teminatın devamı sağlanabilecektir. Yine yurtdışındaki uygulama F.P.A klozu ile tekne sigortası düzenlenmiş ancak kondisyonu uygun görülen gemilerde sefer bazı ağır hava teminatının ek primle teminata dahil edilmesi yönündedir.

- 5. Mercanlar:** Mercanlar da çoğu zaman sigortacılar açısından bir tehlike unsuru olup denizin kendi riskleri arasında kabul edilebilmektedir. Mercanlar Akdeniz, Kızıldeniz gibi sıcak deniz diplerinde bulunan büyük taşlara yapışık olarak yaşamaktadırlar. Pek nadir olarak serbest yüzenlerine de rastlanmaktadır. Kaynaşan mercan iskeletlerinin deniz suyu üzerine yükselmesiyle meydana gelen resifler ( mercan kayaları ) ve atoller ( mercan adaları ) zaman zaman geminin seyir esnasında kaptanın fark edememesi nedeniyle geminin karinesini yırtabilmekte veya karaya oturmasına sebep olabilmektedir. Mercanlar, doğal zenginlik olduğu ve korunması gerektiği için eğer mercan adasına oturan bir geminin kurtarma çalışmaları mercanlara zarar verebilecek nitelikteyse çoğu zaman geminin orada bırakılmasına karar verilmekte ve söz konusu hadisenin “hükmi tam zıya”olarak değerlendirilmesine sebebiyet verebilmektedir. Diğer yandan, gemi kurtarma çalışmaları sırasında yakıt ve yük tahliye edileceğinden gemi hafifleyecek ve gemi yözdürülebilecektir. Mercanlar, geminin tüm çabalara rağmen kurtarılamaması durumunda ancak bir risk olarak görülebilir.

Genellikle Avustralya ( Büyük Mercan Resifini ) gibi “protected area” ilan edilen bölgelerde bu tarz durumlar söz konusu olabilmektedir. Yine, Norveç batı sahillerinde olduğu gibi soğuk iklim bölgelerinde de mercan kayalıklarına rastlanmaktaysa da, mercan kayalıklarının en çok bulunduğu yerler; Afrika'nın doğu sahillerinden Büyük Okyanustaki Hawaii Adaları arasındaki bölge ile Bermuda'dan Brezilya'ya kadar olan bölgelerdir.

**6. Dev Balıklar:** İlk bakışta denizin riski olarak gözükmemekle birlikte, dünyada yaşanan deniz kazalarına bakıldığında az da olsa dev balıkların, küçük tonajlı gemilerin pervanelerine takılıp pervaneye zarar verdikleri görülmekte ve özellikle açık okyanusta bu hususun büyük tehlike arz ettiğini söylememiz mümkün olabilmektedir. Büyük balıklar denilince kastedilen, büyük balina türleri , balina köpek balığı ve dev köpek balığı sürüleridir. Bu kategoride değerlendirilebilecek büyük balina türleri, boyutları ve ağırlıkları dolayısıyla kolaylıkla küçük tonajdaki bir geminin pervanesini parçalayabilecek veya yatlarla, balıkçı teknelerine, özel amaçlı gezinti teknelerine zarar verebilecek nitelikte olması nedeniyle gök ve katil balinalardır. Her ne kadar bu tarz balıklar, geminin su içindeki hareketinden dolayı kaçsa da büyük topluluklar halinde yüzen balıkların pervaneye takılma olasılığı daha yüksek gözükmektedir.

**7. Buz:** Buz da denizin kendi tehlikeleri arasında yer almaktadır. Nitekim buz ile temasın gemide hasara yol açabileceğine dair pek çok örnek mevcuttur. Bunun en bilinen örneği meşhur Titanik yolcu gemisinin 15 Nisan 1912’de bir buzdağına çarpması neticesinde su geçirmez bölümlerinin 5’inin zarar göerek batmasıdır.Günümüzde ise sigortacılar, Ice Class olmayan gemilerin buz dağlarının yoğun olduğu denizlerde seyrine izin vermemektedir. Bu husus, Enstitü Taahhütleri klozunda da ayrıca ele alınmıştır. ITCH 1.11.95 klozunda da “yüzen buz ile temas” , ağır hava kapsamında değerlendirilmekte , ayrı bir tehlike olarak ele alınmamaktadır.

### 2.1.2. Denizdeki Tehlikeler (Perils on the Sea)

Denizin kendi riski olmamakla birlikte denizdeki tehlikeler de poliçe teminatı kapsamında değerlendirilmektedir. Tüm enstitü klozlarında aşağıda belirtilen riskler deniz tehlikeleri olarak değerlendirilmekte ve klozların “perils” ( tehlikeler ) maddesinde yer almaktadır. Bu riskleri şu şekilde sıralayabiliriz:

- 1. Yangın:** Denizdeki rizikoların en önemlilerinden olup geminin tüm bölümlerinin yanmaz malzemelerle izole edilmesi yangınla savaşta en büyük yardımcı olmasına rağmen hala yangın hasarlarının frekansı oldukça yüksektir.<sup>58</sup> Bu nedenle gemiye ve yüke ağır hasar verebilecek türden bir tehlike olmaya devam etmektedir. Gemi ve/veya yükün yangından zarar görmesi himaye kapsamındadır. Çünkü neden dolayı ortaya çıkarsa çıksın yangın zararın ana sebebi (causa causans ) olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla bu ister bir yıldırım düşmesi sonucunda meydana gelsin, ister (bir kibritin dikkatsizce yere atılması gibi) gemi adamlarının kusurundan ya da (geminin düşman eline geçmemesi veya bulaşıcı bir hastalığın yayılmaması gibi hukuka uygun olarak hareket edilerek) bilinçli bir davranıştan ileri gelsin sonuç değişmemektedir<sup>59</sup>.
- 2. Patlama (İnfilak):** Patlama rizikosu nedeniyle yangın çıkması patlamanın Inchmaree Klozu içinde ve gerekli özenin gösterilmesi koşuluna bağlı olması nedeniyle tartışma konusu olmuş, ancak “patlama” yangın ile birlikte Kloz’a dahil edildiğinde bu tartışma sona ermiştir.<sup>60</sup> TTK düzeninde ise patlama teminat kapsamında olmamasına rağmen yine sözleşme düzeninde gerek yangın gerek patlama teminat kapsamındadır. Her iki riziko da teminat kapsamında olduğundan , yangının neden olduğu patlamanın ya da patlamanın neden olduğu yangının teminat kapsamında olup olmadığı meselesinin sözleşme düzeninde

---

<sup>58</sup> Swiss Re Publications, a.g.e.,s.23

<sup>59</sup> Ülgener,a.g.e., s.139.

<sup>60</sup> Mehmet Yazıcı, **Tekne Sigortaları Ders Notları** , Türk Sigorta Enstitü Vakfı, 2007, s.46.

önemi yoktur. Sözleşme düzeninde yangın ve patlamanın sebebine ilişkin bir sınırlama getirilmemiştir.<sup>61</sup>

**3. Karaya Oturma ve Karaya Vurma :** Karaya oturma, hale göre stranding veya grounding şeklinde isimlendirilir. Stranding kelimesi, anormal şartlar içinde husule gelen bir temas neticesi geminin denizin dibine çarpması halini ifade eder. Grounding aksine, bir geminin bir limanda medcezir ( gel-git ) durumu söz konusuysen yerleştirildiği yerde sonradan vaki cezir ( alçalma olması, suların çekilmesi ) sebebiyle belli bir süre hareketsiz kalarak oturması halidir. Burada geminin sabit kalma süresi kısa veya uzun olabilmektedir. Asıl olan geminin hareketsiz sabit kalmasıdır. Geminin karaya oturması sebebiyle hem kendisinin uğrayacağı zarar, hem de bu suretle taşımakta olduğu yüke gelecek zıya veya hasardan sigortacı genel olarak sorumludur; diğer bir ifadeyle bu durum bir deniz tehlikesi olarak kabul edilmektedir. Ancak denizcilik anlamında geminin her zeminle teması, deniz sigortası hukuku bakımından bir karaya oturma hali oluşturmamaktadır<sup>62</sup>.

**4. Geminin Kaybolması :** Bir geminin kaybolması da denizin tehlikelerinden bir tanesidir. Himaye bakımından bir geminin kaybolması halinde deniz tehlikeleri, denize elverişsizlik ve savaş rizikoları ile çatışmaktadır; öyle ki, elverişsizliğin ispat edilmesi halinde sigorta ettiren zararına katlanmak durumunda kalmakta, geminin kaybolması şeklinde gerçekleşen tam zıya'a savaş rizikosunun sebep olduğu anlaşılırsa, bu durumda da deniz rizikolarını himaye eden sigortacı tazminat ödemekten kurtulmaktadır. Bir gemi açıklanamayan bir şekilde yolculuk sırasında kaybolursa, etkin sebebin deniz tehlikesi olduğu konusunda (aksi ispat edilebilen) bir karine meydana gelir. Ancak geminin kaybolduğu tahmin edilen zaman diliminde ve bulunması gereken bölgede kötü hava şartlarının hüküm sürmemiş olduğu sabitse, sigorta ettirenin ayrıca gemisinin sefer başlangıcında elverişli olduğunu ortaya koyması gerekir. Buna karşılık sigortacı zararın etkin sebebinin himaye dışı olduğunu ya da zararın sigorta

---

<sup>61</sup> Yazıcıoğlu, a.g.e.,s.135

<sup>62</sup> Ülgener,a.g.e., s.132-133.

ettirenin yükümlülüklerinden birini ihlal etmesinden kaynaklandığını ileri sürüyorsa, bunları ispat etmesi lazımdır<sup>63</sup>.

##### **5. Kazan Patlaması, Şaft Kırılması, Tekne veya Makinedeki Gizli Kusur:**

Deniz tehlikesi kapsamında değerlendirilmeyen ancak denizde karşılaşılması muhtemel hadiseler olmaları dolayısıyla teminat altına alınan özel riskler olarak nitelendirilmektedir. Deniz tehlikesi ya da benzeri riziko olarak nitelenemeyen kazan patlaması, şaft kırılması, tekne veya makinedeki gizli ayıp rizikolarının teminat kapsamına dâhil edilmesinin nedeni, bunların neden olduğu zararlara karşı teminat gereksinimi duyulmasıdır. ITCH 83 6.2.2. madde ve ITCH 95 6.2.1 .madde ye istinaden "kazan patlaması, şaft kırılması, tekne veya makinede gizli kusur geminin ziyaa veya hasara uğramasına sebebiyet verebilecek rizikolar olarak teminat kapsamındadır. Bununla birlikte, patlayan kazan, kırılan şaft ya da tekne veya makinedeki gizli ayıbın neden olduğu zararlar yanında onarım ve yenileme masraflarının da teminat kapsamında olup olmadığı ise uygulamada tartışmalara yol açmıştır. Genel kanı ise patlayan kazan, kırılan şaft zararlarında yenileme ve onarım masraflarının teminat harici tutulması yönünde olmaktadır.

Tekne veya makinedeki gizli ayıp bakımından ise durum farklıdır; ITCH 83 veya ITCH 95'e tabi olarak akdedilen tekne sigortasında tekne veya makinedeki gizli ayıbın giderilmesi masrafları değil, gizli ayıbın neden olduğu zarar teminat kapsamında olmaktadır.<sup>64</sup>

Kazan patlaması veya şaft kırılmasının nedeni önemli olmadığı gibi, seyir esnasında meydana gelmesi de zorunlu değildir. Geminin bakım, onarım veya denetim amacıyla havuzlandığı esnada meydana gelen kazan patlaması ya da şaft kırılmasının neden olduğu zararlar da teminat kapsamındadır. Tekne veya makinedeki gizli ayıp, geminin veya makinenin yapımı aşamasındaki bir hata veya teknenin sac yenileme işlemleri sırasında hatalı kaynak yapılması veya makinenin onarım veya bakımı

---

<sup>63</sup> Ülgener,a.g.e., s.137.

<sup>64</sup> Yazıcıoğlu,a.g.e., s.140

sırasında yapılan bir hata da olabilir. Ancak bu tür bir hatanın gizli ayıp sayılması için, gereken özen gösterilmiş, kontroller yapılmış olmasına rağmen fark edilememiş veya fark edilemeyecek nitelikte bir hata olması şarttır<sup>65</sup>.

Kazan patlaması, şaft kırılması, tekne veya makinedeki gizli ayıbın sebebiyet verdiği zarar, sigortalı, donatan veya gemiyi işletenin gereken özeni göstermemesinden kaynaklanmamalıdır. Dolayısıyla geminin periyodik bakım ve denetimi, süresinde ve gereği gibi yaptırılırdı tekne veya makinedeki gizli ayıbın, şafttaki çatlamanın ya da kazandaki incelemenin tespit edilebilecek olması gibi sigortalı, donatan veya işleten gereken özeni gösterseydi bu rizikoların gerçekleşmesinin önlenilecek olduğu hallerde, sigortacı, kazan patlaması, şaft kırılması, tekne veya makinedeki gizli kusurun neden olduğu zararları tazmin etmekle yükümlü değildir<sup>66</sup>.

Diğer yandan, özellikle yeni gemiler için ( 0-5 yaş arası ) bir ek prim karşılığında ITCH 1.10.83 veya ITCH 1.11.95 klozu ile birlikte Institute Additional Perils Clause ( Enstitü Ek Tehlikeler Klozu ) poliçeye eklenmek suretiyle kazan patlaması, şaft kırılması, zıya ve hasara sebep olan herhangi bir kusurlu parçanın değiştirme ve onarım maliyetleri teminata dahil edilmektedir. Ancak yine kloza göre herhangi bir hasara sebebiyet vermeyen gizli kusurlu parçanın değişim ve onarım maliyeti teminat dışı bırakılmaktadır ve yine kloza göre oluşacak hasar veya zıya gemi sahibi, idarecisi veya işletmecisinin gemiye “gerekli özen”i göstermemiş olmasından kaynaklanmamalıdır.

**6. Hırsızlık ( Theft ) :** Bir gemide , gemi dışındaki kimseler tarafından zor kullanılarak yapılan hırsızlık hadisesi de denizdeki tehlikelerden sayılmaktadır. Ancak buradaki hırsızlık terimi , yolcular ve/veya tayfa tarafından yapılabilecek gizli hırsızlığı ( yiyecek hırsızlığı vb. ) kapsamamaktadır. Çünkü bu tarz hırsızlıkların gemi kaptanı tarafından önlenilebileceği düşünülmektedir. Hırsızlık olayından kasıt gemi dışındaki kimseler tarafından zor ve şiddet kullanılarak (silahlı soygun vb .) gemide yapılabilecek eşya veya yük çalınması hadisesidir .

---

<sup>65</sup> Yazıcıoğlu,a.g.e., s.140.

<sup>66</sup> Yazıcıoğlu, a.g.e.,s.140.

Tekne sigortası bakımından bakıldığında hırsızlık rizikosu geminin veya geminin parçalarının çalınmasını ifade etmektedir. Zor kullanılarak yapılan hırsızlık hadisesinde sigortalı , donatan veya işletenin gerekli özeni göstermiş olması şartı aranmamaktadır. Ancak elbette sigortalı , donatan veya işleten hırsızlığa karşı gerekli tüm önemleri almış olması gerekmektedir aksi takdirde ihmalden kaynaklanan hırsızlıklar teminat dışında bırakılmaktadır.<sup>67</sup>

**7. Denize Mal Atılması ( Jettison ) :** Kelime anlamı olarak denizde seyir halindeyken karşılaşılan herhangi bir tehlike anında gemiyi hafifletmek ve batmasını önlemek amacıyla güverteye veya ambara yüklenmiş malların denize atılmasını ifade etmektedir. Genellikle müşterek avarya ile sonuçlandığından , müşterek avarya türlerinden bir tanesidir.<sup>68</sup> Tekne sigortaları açısından bakıldığında teminat altına alınan husus ise denize mal atılması esnasında gemiye verilebilecek zarar ziyan olarak değerlendirilmektedir.

**8. Baratarya ( Barratry ):** ITCH 1.11.1995 klozunda 6 nolu rizikolar maddesinde yer alan baratarya hadisesi denizdeki risklerden biri sayılmaktadır. Baratarya, Kaptanın, gemi zabıtlarının veya gemi adamlarının donatan veya kiracıya bilerek ve isteyerek kasıtlı olarak zarar verebilecek her türden haksız hareketi içine almaktadır. Buradaki “haksız hareketler” ifadesi suç olan ihmali, bilinçle yasaya karşı koyma ve ağır suçları anlatmaktadır. Geminin kaptan, zabıtlar veya tayfa tarafından bilerek yakılması , batırılması veya oturtulması ya da geminin ve yükün ayrı ayrı veya birlikte hileli bir şekilde satılması barataryaya örnek olarak verilebilir.

**9. Korsanlık ( Piracy ) :** Denizde hiçbir hükümete bağlı çalışmayan özel şahıslar tarafından “ekonomik çıkar” elde etme amacıyla bir deniz taşıtı veya hava aracına ve içindeki mürettebat ile yolcularına suç teşkil edecek her türlü haksız

---

<sup>67</sup> Yazıcıoğlu,a.g.e., s.135

<sup>68</sup> Yazıcı,a.g.k., s.47

eylemin gerçekleştirilmesi halidir. Buradaki haksız eylemden kasıt zor kullanma, silahlı soygun, adam kaçıırma , alıkoyma ve hatta adam öldürme halleri olabilmektedir.

Bugünkü Türkçede korsan kelimesi denizde gemi, adam ve mal gaspını, yağmalamayı içeren deniz “ haydutluğu”nu ifade etmektedir. Fakat Latincedeki “cursus” kelimesinden türeyen ve Türkçe'deki korsan kelimesine kaynaklık eden “corsair” sözcüğünün anlamı, deniz haydutluğunun aksi olarak resmi otorite tarafından verilen bir deniz görevidir. Korsanlık olarak ifade edeceğimiz bu görevi İngilizce' de kullanılan “privateering” kelimesi karşılamaktadır.

Genellikle 17.yüzyılda monarşiler, savaş esnasında karşı devletin ticari gemilerine korsanlık faaliyetinde bulunmaları için özel izin tanıyarak belli şahıslar görevlendirmiştir. Bu doğrultuda bir iktidarın bilgi ve gözetimi dahilinde yapılan izinli korsanlık ile herhangi bir yasal dayanağı olmaksızın yapılan deniz haydutluğu aslında birbirinden farklı iki olgu olarak gerçekleşmektedir.

Korsanlık daha çok devletler arası, savaşın bir çeşidi veya bir cephesi olup 1856 Paris Konferansı ile yasaklanmıştır.<sup>69</sup>

Uluslar arası konvansiyonlarda ise korsanlık kavramı deniz haydutluğu olarak ele alınmıştır. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)'nin 100-105. maddeleri deniz haydutluğu ile ilgilidir. UNCLOS'un 101. maddesinde deniz haydutluğu (piracy) şu şekilde tanımlanmıştır:

- *Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;*

---

<sup>69</sup> Dr.Jale Nur ECE, “Stratejik sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık”, [http://deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100350](http://deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350) ( 10.01.2010 )

- *Hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;*
- *Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili şeklinde, tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil deniz haydutluğu olarak nitelendirilir.*

Günümüzde korsanlık hem sigortacılar hem de gemi sahipleri açısından büyük bir tehlike arz etmektedir. Artık daha iyi organize olmuş, sahilden ve/veya denizden operasyonları kolaylıkla yönetebilme kapasitesine sahip eylemleri adam öldürmeye kadar varan kişilerden oluşan global bir terörizm olgusu ile karşı karşıya kalınmaktadır.

ICS ( International Chamber of Shipping ) korsan saldırılarını 3 kategoride sınıflandırmaktadır<sup>70</sup> :

- I. **Düşük Düzey Silahlı Soygun ( LLAR )** : Genellikle karanlığa sığınarak çalma amacıyla gerçekleştirilen saldırı olarak nitelendirilmektedir. Daha çok kıyılarda , sığ sularda gerçekleştirilmektedir. Bu aşamada suçlular geminin güvertesi ve ambarında her ne taşıyabiliyorlarsa alırlar . Şiddet , sadece tayfanın onları durdurmak istedikleri zaman gerçekleşmektedir.
- II. **Orta Düzey Silahlı Saldırı ve Soygun ( MLAAR )** : Şiddet içeren silahlı saldırı veya şiddet tehdidi. Açık denizlerde veya karasularında gerçekleştirilmektedir. Bu aşamada korsanlar farkında olunamadan gemiye çıkmakta ve mürettebatı değerli eşyalarını ve paralarını teslim etmeleri için zorlamaktadırlar. Eğer mümkünse yük de beraberinde çalınmaktadır. Tüm baskın bir saatten az sürede gerçekleşir. Bu düzeyde saldırganlar daha iyi organize olmakta ve adam kaçırmaya, yaralama veya

---

<sup>70</sup> Piracy-Threat at Sea ,Munich Re Publications, Knowledge Series, 2008, s. 16

öldürmeye kadar varan ağır suçları işleyebilmektedir. Finansal kayıp bu aşamada yaklaşık 50.000 USD ile 100.000 USD arasındadır.

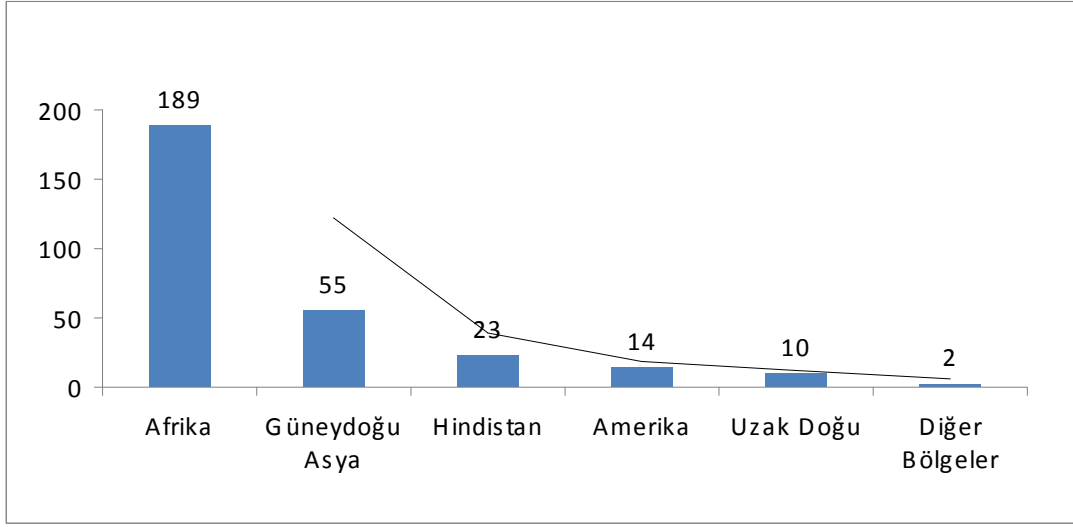
**III. Yüksek Düzey Kriminal Kaçırma ( MCHJ ) :** Bu aşamada tüm yükün dikkatli bir çalınma planı yapılmıştır. Korsanlar yükün tüm detayını ve geminin depo planını bilmektedir. Genellikle amaç gemiyi, yükü, yolcuları ve mürettebatı alıkoymak suretiyle yüksek miktarlarda fidye talebinde bulunmaktır. Bazı saldırganlar güvertenin aşağısında tayfayı esir tutarken, diğerleri tüm yükü diğer gemiye transfer ederler. Tüm yağma bittiğinde gemi boş halde okyanusta sürüklenmeye bırakılır veya alıkonarak fidye pazarlığı yapılır. Bu tarz bir saldırı çift rakamlı milyon dolarlar zararlar sonuçlanır.

Güvenlik uzmanlarına göre; deniz haydutları genellikle ticari açıdan stratejik suyollarında saldırı yapmakta olup, saldırıların çoğu en çok Güneydoğu Asya' da meydana gelmektedir. Özellikle Somali ve Endonezya takımadaları sularında saldırılar artmaya devam etmektedir. Küresel denizlerde meydana gelen saldırıların yaklaşık %25'i söz konusu bölgelerde yapılmakta olup diğer yüksek riskli bölgeler; Nijerya, Somali, Aden Körfezi/Kızıldeniz, Tanzanya, Peru, Bangladeş, Malezya ve Crystal, Radisson Seven Seas, and Silverseas'ı içine alan Güney Çin Denizi'dir.<sup>71</sup>

Deniz haydutları genellikle ticari açıdan stratejik suyollarında saldırı yapmakta olup, saldırıların çoğu en çok Güneydoğu Asya' da meydana gelmektedir. Diğer yüksek riskli bölgeler; Nijerya, Somali, Endonezya, Aden Körfezi/Kızıldeniz, Tanzanya, Peru, Bangladeş, Malezya ve Crystal, Radisson Seven Seas, and Silverseas'ı içine alan Güney Çin Denizi'dir. Özellikle Malaka Boğazı ,Süveyş Kanalı, Hürmüz Boğazı ,Panama Kanalı gibi bölgeler dar geçitler olduğundan ve bu bölgelerden kontrollü bir şekilde geçebilmek adına hızın düşürülmesi gerektiğinden bu durum korsanlık saldırılarına fırsat vermektedir.

---

<sup>71</sup> Dr.Jale Nur ECE, "Stratejik sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık", [http://deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100350](http://deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350) ( 10.01.2010)

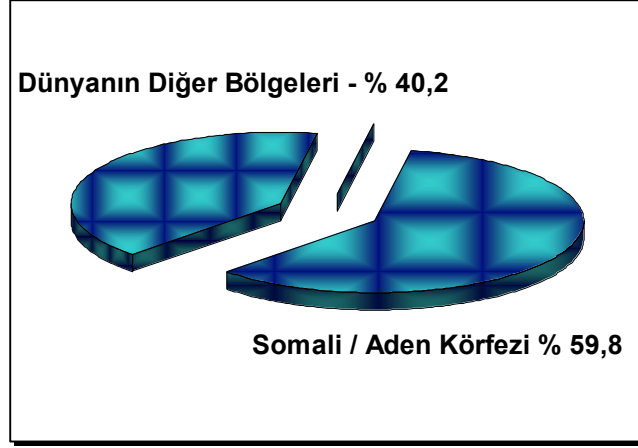


**Grafik 1. Korsanlık Faaliyetlerinin Coğrafi Bölge Dağılımı**

Kaynak : “Piracy and Armed Robbery Against Ships”,IMB Annual Report 2009

IMB Korsanlık Rapor Merkezine göre Hint Okyanusu ve Aden körfezinde operasyonlarını sürdüren Somali Korsanları 2009 yılının ilk çeyreğinde Asya, Güney Amerika ve Batı Afrika’daki korsanları geçerek tüm dünya korsanlık faaliyet oranının nerdeyse % 60 ını oluşturmaktadır. Yine 1 Ocak- 31 Mart 2009 tarihleri arasında IMB ye göre 41’i Aden Körfezinde olmak üzere Somali korsanları tarafından 61 saldırı gerçekleştirilmiş ve 9 gemi rehin alınarak kaçırılmıştır.<sup>72</sup>

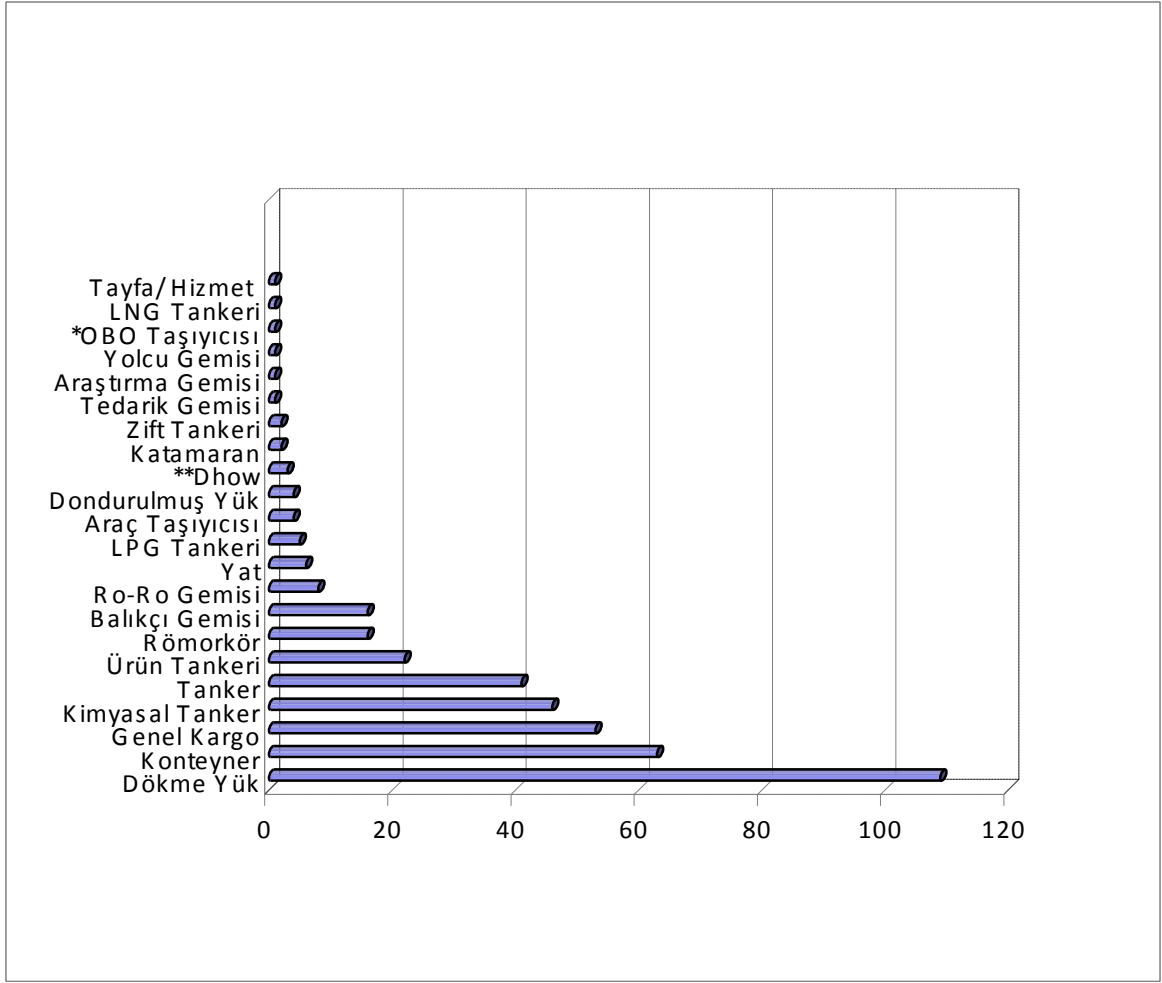
<sup>72</sup>“Special Piracy Report: By The Numbers”, <http://www.joc.com/node/411653> (10.01.2010 )



**Grafik 2. 2009 Yılında Somali ve Aden Körfezinde Gerçekleşen Korsan Saldırılarının Dünya Genelindeki Dağılımı**

Kaynak:“Piracy and Armed Robbery Against Ships”,IMB Annual Report 2009

2009’un genel verilerine bakıldığında hedef alınan ağırlıklı gemi türünün çoğunlukla dökme yük gemileri olduğu göze çarpmaktadır. Konteynır gemilerinin ve tankerlerin dökme yük gemilerine göre saldırı oranı daha düşüktür. Genel olarak Somali Korsanlar, yavaş seyreden ve güvertesine kolayca çıkabilecekleri alçak gemileri tercih etmektedirler ve her geçen gün ateşli silahlarının atış menzillerini genişletmektedirler. 5-6 yıl öncesine kadar bıçak ve tabanca kullanan bu deniz haydutları gittikçe organize olarak günümüzde hafif/ağır makineli silahlar, el bombaları, kalaşnikof, makineli tüfek, havan topu patlayıcı ve el bombası gibi komplike savaş aletleri kullanmaya başlamışlardır. Bu durum deniz haydutluğunun gittikçe global terörizm olgusuna yaklaştığının en açık göstergesidir.



**Grafik 3. 2009 Yılında Silahlı Saldırı ve Soyguna Maruz Kalan Gemi Türleri ve Sayıları**

\* OBO( Ore/Bulk/ Oil) Maden cevheri , dökme yük ve petrol taşıyabilen özel nitelikteki gemilerin genel adı

\*\* Dhow , geleneksel Arap ticari gemilerine verilen isim.

Kaynak: “Piracy and Armed Robbery Against Ships”,IMB Annual Report 2009

Somali açıklarında ticari gemilere saldıran deniz haydutlarının bölgede seyir halinde bulunan son teknoloji ile donatılmış teçhizat bulunan Burum Ocean ve Athena isimli iki ana gemide organize olduğu, radar ve AIS kanalıyla bölgede seyir eden ticari gemileri belirledikten sonra botlarla bu ana gemiden ayrılıp, saldırılarını gerçekleştirdiği belirtilmektedir. Saldırıları genellikle gece yapılmaktadır. Çağımızın deniz haydutları bilgisayar, GPS ve radyo telsizi kullanmakta, gemi özelliklerini bulabilmektedirler.

Sahte yardım çağrısı gönderip deniz trafiğini karıştırmak da deniz haydutlarının yöntemlerinden biridir.<sup>73</sup>

Deniz haydutluğu, hem deniz ticareti bütünsel olarak tehdit etmekte hem de gemi sahipleri ve sigortacılar açısından büyük tehdit oluşturmaktadır. Sigorta teminatı açısından bakıldığında Korsanlık terimi Lloyd's SG poliçesine ek 8 numaralı kuralda “ *Bu korsanlar terimi isyan eden yolcuları ve gemiye dışarıdan hücum eden saldırganları kapsar*” olarak tanımlanmıştır.<sup>74</sup> Dolayısıyla sigortacılar korsanları sadece dışarıdan hücum eden yabancı kişiler olarak algılamamakta isyan eden yolcuların da korsanlık kapsamında değerlendirilebileceği hükme bağlanmıştır.

Nitekim 1854 yılındaki Naylor v. Palmer davası isyan eden yolculara örnek teşkil etmektedir. Dava şöyledir: Canton'dan Callo'ya Çinli işçileri taşıyan gemi , bu işçiler tarafından ele geçirilmiş ve işçiler varma limanına gitmeyi reddetmişlerdir. Bu anlaşmazlıkta gemiyi ele geçiren yolcular korsan olarak nitelendirilmiştir. Korsanlık ve hırsızlık terimleri her ne kadar farklı olsalar da hırsızlık hadisesi de şiddet ve zor kullanma içerebileceğinden uygulamada her iki rizikoyu birbirinden ayırmak güç olmaktadır.

Korsanlık 1937 yılına kadar Lloyd's SG poliçelerinde teminat altına alınan temel risklerden bir tanesi olmasına karşın İspanya İç savaşı esnasında meydana gelen yoğun hasarlar ve yaşanan hadiseler nedeniyle standart tekne poliçesi teminatından çıkartılarak savaş riskleri için özel olarak düzenlenen poliçelere yerleştirilmiştir.<sup>75</sup> Ancak 1983 yılında standart Lloyd's Mar poliçelerine yeniden eklenmek suretiyle çağın ihtiyaçlarına cevap vermeye başlanmıştır.

Korsanlığın Türk Hukuk mevzuatındaki yerine baktığımızda Türk Ticaret Kanunu madde 1193 ve 1194'te geminin müdafaası ve kurtarılması konuları altında ele alındığı görülmektedir:

---

<sup>73</sup> Dr.Jale Nur ECE, “Stratejik sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık”, [http://deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100350](http://deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350) ( 10.01.2010)

<sup>74</sup> Yazıcı,a.g.k.,s.47

<sup>75</sup> Munich Re Publications , a.g.e.,s.35

### ***Geminin Müdafası***

*Madde 1193 - Geminin düşman veya deniz haydutlarına karşı müdafası halinde müdafaa sırasında gemiye veya yüke yapılan hasar, bu sırada sarf olunan cephane, gemi adamlarından biri müdafaa sırasında yaralandığı veya öldüğü takdirde tedavi ve cenaze masrafları, 1013 ve 1014 üncü maddelerle diğer mevzuat gereğince verilmesi lazım gelen tazminat ve mükafat, müşterek avarya olarak kabul olunur.*

### ***Geminin Kurtarılması***

*Madde 1194 - Geminin düşman veya deniz haydutları tarafından durdurulup da fidye verilerek geminin ve yükün kurtarılması halinde rehinelerin geçim ve kurtarılma masraflarıyla birlikte, verilen fidye müşterek avarya olarak kabul olunur.*

Sigortacılar açısından ise korsanlık faaliyetleri ile ilgili tazminat taleplerinde baz alınan mevzuat tüm dünyada yaygın olarak kullanılan Enstitü Kızları olmaktadır. ( ITCH 1.10.83 & ITCH 1.11.95 )

Sigorta şirketlerinin korsanlık riskine yaklaşımlarını 3 bölümde incelemek gerekmektedir:<sup>76</sup>

- a) **Hususi Avarya Hali** : Geminin korsanlar tarafından rehin alınması veya ele geçirilmesi halinde gemiye verilecek tüm zararlar hususi avarya olarak kabul edilecek ve ilgili poliçenin muafiyet tutarı da göz önünde bulundurularak tazminat ödemesi gerçekleştirilecektir.
- b) **Müşterek Avarya Hali**: Geminin yüklü olarak alı konulması veya kaçırılması durumunda TTK 1193 ve 1194. maddeler gereğince korsanlara karşı koyarken gemi personeli tarafından gemiye verilen zararlar ile birlikte geminin ve yükün serbest bırakılması için korsanların talep ettikleri fidye ücretleri “müşterek avarya” kapsamında değerlendirilmekte ve yine muafiyet oranı göz önünde

<sup>76</sup> Murat Işıklı, “Korsan Saldırıları ve Sigorta”, Birlik Dergisi, TSRSB Yayınları, 2009 Sayı 14, s.9

bulundurularak geminin payına düşen fidye ücreti tekne makine sigortacısı tarafından ödenmektedir.

- c) **Geminin Yüksüz Olarak Kaçırılması Hali** : Geminin boş olarak kaçırılması durumunda ise bu husus müşterek avaryaya teşkil etmeyeceğinden tekne makine sigortacısı tarafından fidye ücretinin ödenmesi söz konusu olmayacaktır. Ancak son zamanlarda artan korsanlık faaliyetlerine istinaden piyasada oluşan yoğun talepler doğrultusunda sigorta piyasasında bu tarz hususların teminat altına alınma gereği hasıl olmuştur. Bu nedenle ağırlıklı olarak Londra underwriterları tarafından Kidnap& Ransom ( Kaçırma & Fidye ) Sigorta poliçeleri tekne makine ve tekne harp poliçesinden bağımsız olarak düzenlenmeye başlanmıştır.

Bir başka deyişle, fidye ve kaçırma sigortasının yapılabilmesi için tekne ve tekne harp poliçesinin mevcudiyeti şartı aranmamaktadır. Bu poliçeler geminin yüksüz durumda korsanlar tarafından kaçırılması neticesinde doğabilecek fidye taleplerini karşılamaktadır.

Yine geminin, yüksüz iken müşterek avaryaya ilan edilemeyeceği ITCH 1.10.83 tarihli klozun 11.3 nolu maddesinde ve ITCH 1.11.95 tarihli klozun 10.3 nolu maddesinde yer almaktadır.

Bir diğer husus, fidye taleplerinin her geçen gün artış eğiliminde olması ve bu nedenle sigorta maliyetlerinin artmasıdır. Düzenli olarak belirli aralıklarla güncellenen Joint War Committee tarafından yayımlanan dünyada savaş açısından riskli bölge / sular listesine , korsanlık faaliyetlerinin en yoğun yaşandığı yerler olması dolayısıyla Aden Körfezi ve Somali açıkları da dahil edilmiştir. Korsanlar tarafından ele geçirilen malların yasa dışı yollardan satışı ve gelir elde edilmesi usuller arası pazarda çalıntı mallara getirilen güvenlik önlemleri nedeniyle zorlaşmakta ve bu durum fidye eğiliminin artmasına neden olmaktadır.

Korsanlık için BM tarafından alınan önlemlere rağmen söz konusu bölgelerde merkezi otorite boşluğunun hala devam etmesi, siyasi istikrarsızlık ve yozlaşma,

yetersiz kıyı liman gözetim ve denetimi, bölgedeki deniz polisi ve güvenlik güçlerinin yetersizliği, Asya'daki mali kriz nedeniyle düşük ücretler ve yüksek gıda fiyatları, yaşanan açlık ( Somali'nin 8 milyon civarındaki nüfusunun 3-3,5 milyonu salgın açlık içerisinde bulunmaktadır ) gibi nedenlerden ötürü korsanlığın önüne geçilmesi maalesef mümkün olamamaktadır. Dolayısıyla gemi sahipleri ya bu bölgelerden geçmemek için güzergahlarını değiştirerek yolu uzatacak- ki bu da birim maliyetleri arttıracaktır- ya da bu bölgelere sefer yapılmasının zorunlu olması halinde yukarıda belirtilen ek poliçelerin yapılması gerekecektir.

Son zamanlarda, sigortacıların korsanlık, zor kullanarak yapılan hırsızlık ve silahlı soygun gibi riskleri standart tekne sigorta poliçesi teminatından çıkartarak tekne harp sigorta poliçesine ekleme yolundaki uygulamaları artış eğilimi göstermektedir. Bu risk grubu, ITCH'de teminat altına alınan riskler arasında olmalarına karşın yaşanan hadiselerin sıklığı ve genellikle yukarıda bahsettiğimiz Fidyeye ve Kaçırma Riskleri ( K&R ) ile birlikte değerlendirilmeleri nedeniyle tekne harp sigortalarına dahil edilmektedir. Teknik açıdan bakıldığında da daha doğru bir uygulama olduğu düşünülmektedir.

**10.** Yük açısından bakıldığında ise denizdeki riskler çeşitlilik göstermektedir.

Yükün kırılması, içeri göçmesi, yontulması, paslanması, oksitlenmesi, renginin bozulması, ısınması, fire vermesi, çalınması, aşırılması, teslim edilememesi, lekelenmesi, gemiye deniz suyu girmesi nedeniyle zarar görmesi, rutubetlenmesi vb.riskler denizde yükün başına gelebilecek olası riskler olarak değerlendirilmektedir. Ancak bunlar genel anlamda denizin riskleri olarak değil “denizdeki ticari riskler” olarak nitelendirilmektedir.

“Gecikme” ( delay ) ise bir risk değil, sadece şartların bir sonucu olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle, yakın sebebi “gecikme” olan tüm kayıplar en geniş teminat veren poliçelerde bile teminat altına alınmamaktadır.<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> Swiss Re Publications,a.g.e., s.25

### 2.1.3. İklim Riskleri ve Küresel Isınma

Olumsuz etkilerinin sadece belli bir coğrafi bölge, bir ülke veya bir nüfusu değil, muhtemelen yakın bir gelecekte hemen hemen her ülkeyi ve nüfus topluluklarını, az veya çok, bir şekilde etkileyebilecek global bir tehlike olması nedeniyle, iklim değişikliği önemli bir risk unsuru olup sigorta sektörü açısından üzerinde durulması gereken bir konudur.<sup>78</sup> İklim değişikliklerinin kaynağı küresel ısınma olgusu ise son 50 yıldır saptanabilir duruma gelmiş global bir tehlike olarak karşımıza çıkmaktadır. İnsanların atmosfere verdiği gazların sera etkisi ile dünya her geçen gün ısınmakta ve okyanus sıcaklıkları da artmaktadır. Son bilimsel verilere göre 20 . yüzyılda dünyanın atmosfere yakın yüzeyinin ortalama ısısının 0.6 C arttığı, deniz seviyesinde 20 cm.lik yükselme meydana geldiği ve yağışlarda ise belirgin biçimde artış olduğu tespit edilmiştir.

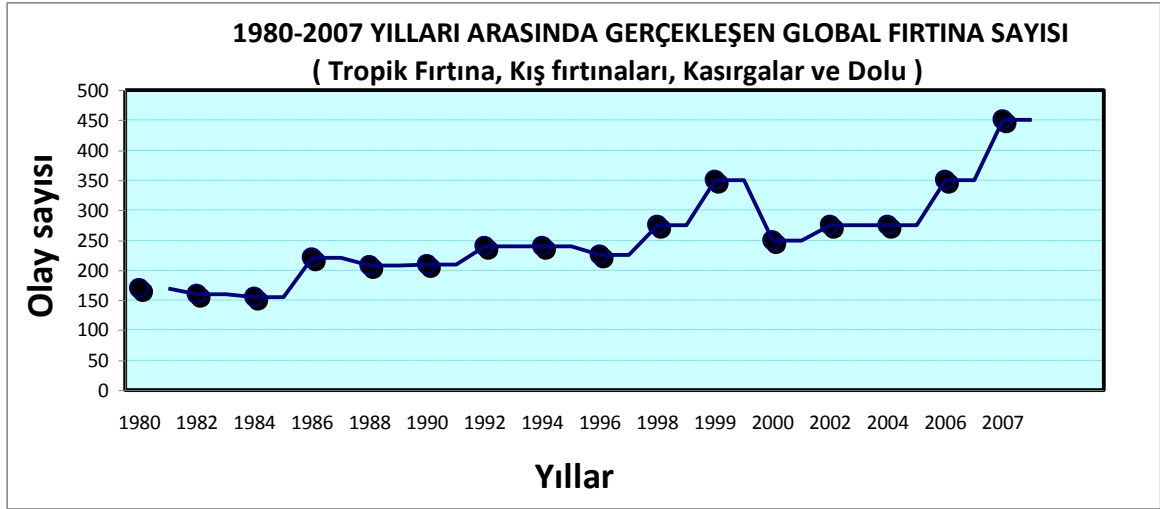
İklim değişiklikleri tüm dünyada pek çok afeti tetiklediği gerekçesiyle özellikle katastrofik risklerin oluşumu açısından oldukça önemlidir. Katastrofik riskler denince aklımıza gerçekleşme sıklığı( frekans ) düşük ancak gerçekleştiğinde kümül hasarlara yol açabilecek tehlikeler gelmektedir. Örneğin deprem, kasırga, hortum ,dolu gibi riskler katastrofik riskler arasında değerlendirilmektedir. Katastrofik ( CAT ) riskler insan iradesi, gücü ve müdahalesi ile önüne geçilemeyen ( Act of God ) ve sonuçları itibariyle herhangi bir kişi için sorumluluk doğurmayacak nitelikte risklerdir. Örneğin tüm deprem yönetmeliklerine ve kurallara uygun olarak inşa edilmiş bir iş yerinin veya köprünün deprem sonucu yıkılması sonrasında meydana gelecek hasarlar için hiçbir kimse veya kurumu sorumlu tutmak söz konusu değildir.

Katastrofik riskler, söz konusu kümül hasar sonuçları itibariyle tek bir kurum veya sigorta şirketi tarafından sigortalanmaları mümkün olamamaktadır. Genel uygulama riskin sigorta şirketlerinin kendi aralarında paylaşımı ( koasürans ), sigorta şirketlerinin reasürörler ile paylaşımı ( reasürans) ya da reasürörlerin kendi aralarında

---

<sup>78</sup> Kemal Çuhacı, “Yeni Riskler ( Emerging Risks )”, Reasürör Dergisi, Sayı 67,s.4

paylaşımı ( retrosesyon ) yönündedir. Katastrofik risklerin sigortalanma eğilimi özellikle 1980’li yılların sonu ile 1990’lı yılların başında yaşanan yoğun katastrofik felaketlerin olumsuz sonuçları nedeniyle azalmakla birlikte yine de bu konu üzerinde ihtisaslaşan reasürans ve sigorta şirketleri varlıklarını sürdürmektedirler.



**Grafik 4. 1980-2007 Yılları Arasında Gerçekleşen Global Fırtına Sayısı**

Kaynak : Munich Reinsurance , Natcat Service 2007

Son istatistiki verilere göre 1950-2007 yılları arasında tüm dünyada gerçekleşen deprem, volkanik hareket, tsunami, sel, fırtına, kasırga ve dolu afetlerinin tüm sigorta pazarı için toplam kaybı 370 milyar USD’dir.<sup>79</sup> Dolayısıyla kaybın büyüklüğü göz önüne alındığında çoğu sigorta ve reasürans şirketi için doğal afetleri sigortalama isteği günden güne azalmakta ve hatta çoğu sigortacı bu tarz riskleri sigortalamayı reddetmektedir.

Katastrofik risklerin sigortalanamamasındaki en büyük sorun, sigorta sözleşmesi düzenlendiği takdirde büyük hasarların beklendiği durumlarda bile bu hasarları karşılayabilecek önceden tanınmış sermaye havuzunun oluşturulmamasıdır.<sup>80</sup> Bu tarz risklerin sağlıklı değerlendirilebilmesi açısından yeterli sayıda istatistiki veri de mevcut değildir. Zira katastrofik risklerin gerçekleşme sıklığı düşük ancak yarattığı kümül hasar

<sup>79</sup> “Climate Changes”, Denizcilik Sigortaları Eğitimi Ders Notları, Munich Reinsurance, 2007, s. 9

<sup>80</sup> Bölükbaşı ve Pamukçu, a.g.e., s. 129

maliyeti oldukça yüksektir. Bu risklerin gelecekteki etkilerini şimdiden tahmin etmek ve buna göre oluşturabilecek tahmini veriler doğrultusunda riski değerlendirmek mümkün gözükmemektedir. Yeterli havuzun sağlanamamış olması, hasar olasılıklarının aktüeryal hesaplamalar için oldukça hassas olması, sigortalanabilir risk kavramının oldukça geniş bir kavram olması, hatalı seçim problemleri de katastrofik risklerin geleneksel reasürans piyasalarında sigortalanabilme kapasitesini daraltmakta bu nedenle gelen talepleri karşılayabilmek adına sermaye piyasaları risk finansmanını üstlenmek yoluyla bir alternatif oluşturmaktadır. Özellikle ABD, Kanada gibi fırtına , kasırga, dolu afetlerinin frekansının yüksek olduğu ülkelerde sermaye piyasaları alternatif olarak çeşitli bonolar ( CAT bonds ) oluşturmak ya da katastrofik futures sözleşmeleri suretiyle geleneksel reasürans pazarlarının risk üstlenme kapasitelerini arttırmalarına olanak sağlamaktadırlar.

Olaya küresel ısınma açısından baktığımızda ise iklime bağlı olarak meydana gelen afet olayları ile küresel ısınma arasında bilimsel bir ilişki kurmanın şu aşamada pek mümkün olmadığı düşünülmektedir. Ancak 20 yıldan fazla bir süredir elde edilen istatistiki veriler, doğal afetlerin şiddeti ve frekansındaki artış ile küresel ısınma arasında bir bağlantı olduğu yaklaşımını geçerli kılmaktadır. Bunun yanı sıra, gözleme dayalı bulgular, iklimdeki bölgesel değişikliklerin, dünyanın birçok bölgesindeki fiziksel ve biyolojik sistemleri şimdiden değiştirmekte olduğunu ortaya koymaktadır<sup>81</sup>.

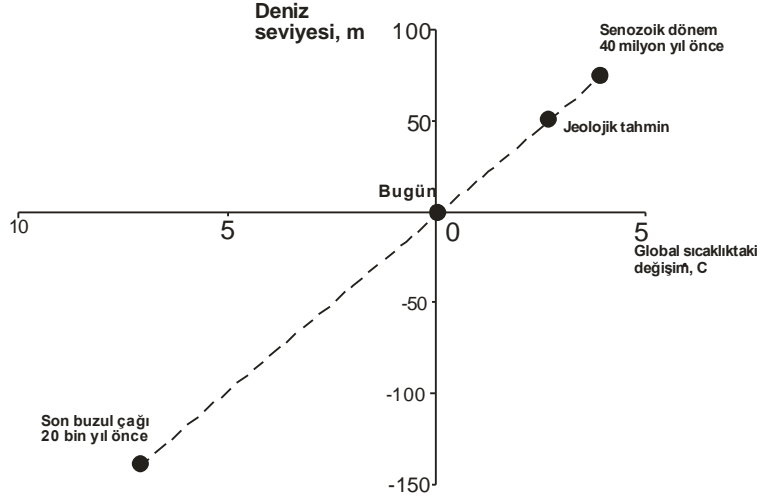
Sıcaklık arttıkça okyanus ve denizler, bu artan ısıyı absorbe ederek genişlemektedir. Diğer taraftan, yine artan sıcaklık nedeniyle buzullar erimekte ve eriyen buzullardan okyanuslara ve denizlere çok büyük ölçülerde su kütleleri dahil olmaktadır. Su kütlelerin denize dahil olması ve ısı nedeniyle suların gittikçe genişmesi nedeniyle dünyadaki su seviyesi artma eğilimi içerisine girmiş bulunmaktadır. Deniz seviyesi, dünyanın tüm kıyı bölgelerinde eşit olarak yükselmekte, bölgeden bölgeye farklılık göstermektedir. Örneğin; Avustralya, Yeni Zelanda ve bazı Pasifik ülkelerinde ortalama düzeyinde yükselirken, Bangkok, Tayland ve Bangladeş'te ortalamanın üstünde yükselmektedir<sup>82</sup>.

---

<sup>81</sup> Çuhacı, a.g.m., s.5

<sup>82</sup> Çuhacı, a.g.m.,s.5

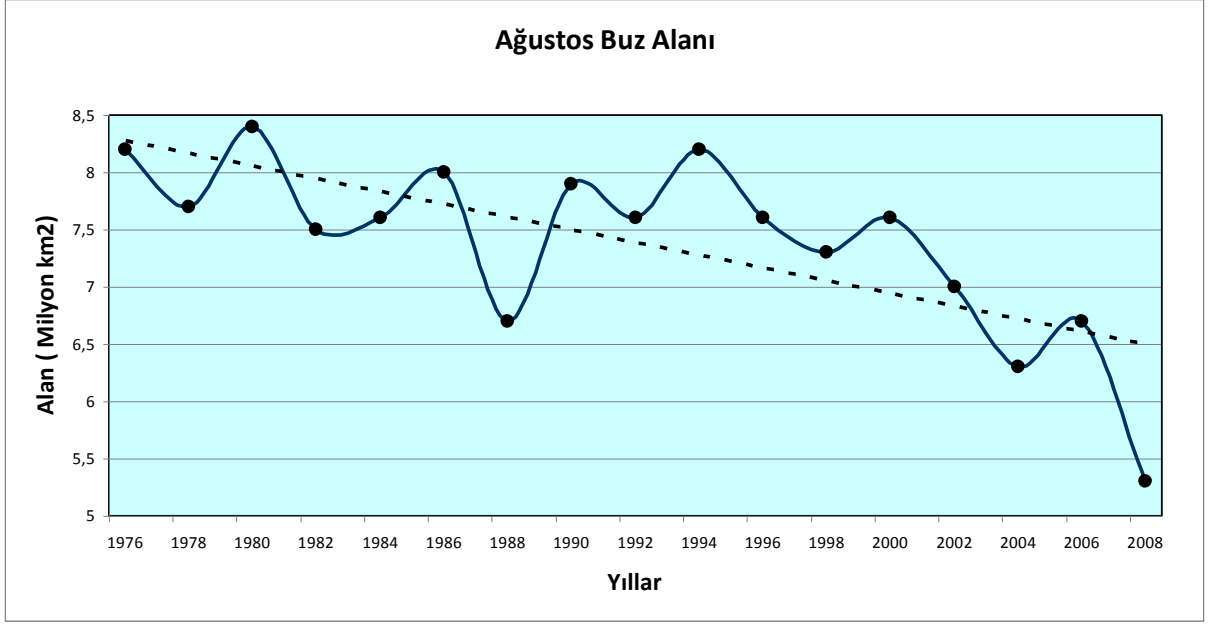
#### Deniz Seviyesinin Yükselmesi ve Sıcaklık Arasındaki İlişki



**Şekil 4. Deniz seviyesinin Yükselmesi ile Sıcaklık Artışı Arasındaki İlişki**

Kaynak :Munich Reinsurance, Archer ,2006

Jeolojik tahminlere göre Senozoik dönemden bu yana-ki senozoik dönemde yeryüzü iklimi giderek soğumuş ve deniz seviyesi düşmüştür, ara ara pek çok buzul çağları yaşanmıştır - sıcaklıktaki global artışın deniz suyu seviyesinde artışa neden olduğu yukarıdaki grafikte açıklanmaktadır. Yine sıcaklık artışına paralel olarak 2007 Eylül ayından itibaren Kuzey kutbunun kuzeybatı deniz yolu ( Kanada ) civardaki buzulların eriyerek yok olması sebebiyle artık gemiler için seyredilebilir hale gelmiştir



**Grafik 5. Ağustos Ayı Kuzey Kutbu Buz Alanı**

Kaynak : National Snow and Ice Data Center , 2007

İklim değışikliklerinin ve küresel ısınmanın neden olduğu fırtına, kasırga, dolu, sel ve buzul erimesi denizcilik rizikoları açısından da büyük önem arz etmektedir. Zira buzulların erimesiyle birlikte deniz seviyesinin artışı pek çok felaketi de beraberinde getirmektedir. Yine kış fırtınalarının yüksek frekansı hava, deniz ve kara taşımacılığındaki operasyon riskini de attırmaktadır. Bunun yanı sıra sel ve nehir taşmaları yolları, demiryolu sistemlerini ve deniz taşımacılık sistemlerini olumsuz etkilemektedir. Dolayısıyla küresel ısınma ve beraberindeki katastrofik risk artışları denizcilik ve nakliyat rizikolarının sigortalanabilmesinde göz önünde bulundurulmuş önemli riziko faktörleri arasındaki yerini almaktadır.

Bunun yanı sıra, bu risklerin önceden tahmin edilip edilememesi risklerin sigortalanabilirliğini etkileyici unsurlardan biridir. Doğal afetlerin özellikle kasırgaların önümüzdeki yıllarda artıp artmayacağı sorusu geçmişte olmuş hadiselerin istatistiki verilerinin yorumlanması suretiyle yanıtlanabilir, ancak daha gerçekçi yanıtları iklim değışiklikleri üzerinde yapılacak tahminler verebilecektir. Çünkü ;

- Havadaki karbondioksit oranının artması

- Okyanus suları ile hava ısısı arasında önemli bir fark oluşması ( Su sıcak, hava soğuk ise fırtına meydana gelir , hem okyanus suyu hem de atmosfer ılık ise fırtına azalır )
- Afrika ormanlarındaki ağaçlarda görülen değişiklikler ( vejetasyon )
- Kıyılardaki su birikintileri, kıyı gölleri, mağaralar, meyilli araziler ve göllerin diplerinde meydana gelen değişiklikler

de bilimsel açıdan kanıtlanmış fırtına, kasırga, sel gibi afetlerin habercisi olmakla birlikte yine de her zaman yüzde yüz doğru sonuçlar veremeyebilmektedir ( Andrew Kasırgasında olduğu gibi )<sup>83</sup>

Katastrofik riskler, gerek geçmiş istatistiki verilerin yorumlanması gerek iklim değişiklikleri üzerinde yapılan tahminler doğrultusunda değerlendirilerek risk primi içerisindeki yerini alacaktır. Bunun yanı sıra sigortacılar katastrofik risklerin potansiyel yıkımlarını ölçebilmek ve güç dağılımlarını görebilmek adına bazı indeksler geliştirmişlerdir. Bu indeksler olası fırtına, kasırga veya hortumların tahribatlarını önceden tahmin edebilmek için geliştirilmiş birtakım matematiksel formüllerden ibarettir. HDP ( Hurricane Destruction Potential ) ve PDI ( Power Dissipation Index ) indeksi adı verilen bu yöntemlerden HDP indeksinde her 6 saatte bir km<sup>2</sup> başına maksimum rüzgar hızı hesaplanmak suretiyle bir kasırganın yaklaşık kinetik enerjisi ölçülmektedir. PDI ise rüzgar enerjisinin tropikal hortumlara olan etkisini yüksek deniz suyu sıcaklığı ile ilişkilendirmektedir. Her iki indeks fırtına riskinin yol açabileceği kümül hasar potansiyelinin analizinde yaygın olarak kullanılan metotlar arasındadır.

Sonuç olarak; denizcilik rizikoları açısından gittikçe önemi artan “küresel ısınma” ve ona bağlı olarak yükselme eğiliminde bulunan katastrofik afetler hiç kuşkusuz ki risk değerlendirmesinde göz önünde bulundurulacak önemli faktörler arasında yerini almıştır. Özellikle Amerika, Kanada, Kuzey Atlantik gibi fırtına, kasırga, hortum vb. hadiselerinin yoğun yaşandığı yerlere sefer düzenleyen büyük tonajlı gemilerin risk değerlendirmesi iç sularda ve doğal afetlerin gerçekleşme frekansı

---

<sup>83</sup> Candan Evren, “Doğal Felaketler Sigortalabilir mi ?”, Reasürör Dergisi, Sayı 21, s.11

düşük yerlerde seyreden küçük tonajlı kosterlere nazaran daha farklı ve dikkatli yapılmaktadır.

#### **2.1.4. Politik Riskler**

Politik risk, “bir ülkede faaliyet gösteren yabancı şirketlerin malvarlığı, personel ve faaliyetlerini etkileyecek çapta, ulusal ya da uluslar arası nitelikteki olaylar veya olaylar zinciri” olarak tanımlanabilir<sup>84</sup>. Politik riziko kavramı içerisinde dahil olan rizikoların ortak özelliği, söz konusu olayların devlet veya devlet benzeri güçlerin kendilerinin yol açtığı ya da bunlara yönelen tehlikelerden kaynaklanıyor olmasıdır. Bir başka deyişle, devletlerin egemenlik hakkından kaynaklanan güçlerini kullanmaları veya onlara karşı yönelen hareketler politik rizikodur. Bu çerçevede, devletin başka bir güce karşı yürüttüğü savaş, ekonomik savaş, bizzat ihkakı hak davranışları (kamu makamlarının tasarrufları) ile kendi sınırları içerisinde gerçekleşen iç savaş, iç karışıklık, devrim, ayaklanma gibi olaylar yer almaktadır<sup>85</sup>.

Politik riskler , ayrı bir poliçe altında teminat altına alınmakta ve diğer branşlardan teknik özellikleri nedeniyle ayrılmaktadır. Politik risk sigortası belirli bir ülkede yapılan bir yatırımın o ülkedeki politik düzenin değişmesi ve ciddi bir değişikliğe uğraması durumunda karşılığının alınmamasına karşı yapılan bir sigorta türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin yatırım yapılan ülkede aniden ortaya çıkabilecek bir politik müdahale, yabancı yatırımların millileştirilmesi, para transferlerinin durdurulması veya yatırımın sonucunu ciddi şekilde etkileyecek bir hukuki düzenlemenin yapılması halinde politik risk sigorta poliçeleri devreye girmekte ve sigortalının mağduriyetini önlemeyi amaçlamaktadır. Her yıl ülkelerin politik ve ekonomik risk derecelerini gösteren risk haritası , global anlamda yaşanan ekonomik ve sosyal değişiklikler baz alınarak güncellenmekte olup bu haritaya istinaden hesaplanan sigorta primleri de ülkelerin risk derecelerine göre farklılık göstermektedir. ( Bkz. Ek 2. World Risk Map )

---

<sup>84</sup> Reinsurance, “Politik ve Ticari Riskler”, Reasürör Dergisi,, Haziran 1994, s11.

<sup>85</sup> Zehra Şeker, **Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı**, Beta Yayınevi, 2001, s.131.

Bütün sigorta branşlarında olduğu gibi, deniz sigortalarında da, ortaya çıkacak zararın boyutlarını, önceden tahmin edebilme olanağının bulunmaması sebebiyle, politik ve sosyal rizikolardan kaynaklanan zararlar himaye dışı bırakılmaktadır. Örneğin savaş, iç savaş veya savaş benzeri durumlarda savaşan devletin abluka altına alınmış bir limanından yüklü olarak hareket eden geminin, yükü ile birlikte diğer savaşan devlet tarafından müsadere edilmesi ( confiscation ), ülkeye girişi yasak olan kaçak malların , gümrük devleti tarafından müsadere edilmesi, ilgili ülkede bulunan yatırımların o ülke devleti tarafından müsadere edilmesi ,geminin engellemesi, alı konulması, tutuklanması veya geminin kamulaştırılması gibi riskler klasik tekne sigorta poliçesi teminatı arasında yer almamakta ( ITCH 1.10.83 ve ITCH 1.11.95 klozlarında istisna edilmiştir) “politik riskler” olarak değerlendirilen bu hususlar için ayrı bir savaş ve grev sigorta poliçesi düzenlenmesi gerekmektedir. Ayrıca özellikle yabancı ülkedeki yatırımların müsadere edilmesi tehlikesine karşı bu konuda uzmanlaşmış sigorta şirketlerinin özel teminatlı sigorta poliçeleri de mevcuttur.

### **2.1.5. Savaş ve Grev Riskleri**

Savaş ve savaş benzeri hallerin zarara sebebiyet verme olasılığının yüksekliği, neden olabileceği zarar miktarının hesaplanamaz olması, zararı önleme ve azaltmaya yönelik tedbirler alınması imkanının bulunmaması yüzünden kural olarak tüm sigorta türlerinde teminat dışında bırakılmaktadır. Özellikle denizcilik sigortalarında TTK'nın 1407. maddesi gereğince poliçeye “harp engelleri frankodur” şerhinin düşülmesi ile sigortacı , savaş ve savaş benzeri haller rizikosundan sorumlu tutulmamaktadır. Savaş ve grev rizikoları yine ITCH 1.10.83 ve ITCH 1.11.95 klozlarında teminat harici tutulmuş olup teminat kapsamına dahil edilmesinin talep edilmesi halinde ise primi özel olarak hesaplanmakta ve himayenin zarar bakımından kapsamı mümkün olduğunca sınırlandırılmaktadır. Ancak savaş ve savaş benzeri haller rizikoları için isteğe tabi olarak ayrı poliçeler düzenlenmekte ve Enstitü Savaş ve Grev Rizikoları Zaman Müddet Klozu 1.10.83 veya 1.11.95 tarihli klozlar ile teminat verilmektedir.

Savaş ve savaş benzeri hallerin klasik tekne sigorta poliçesinin dışında tutulmasının nedeni ise İspanya iç savaşı sırasında uçakların ilk kez savaş aracı olarak kullanılmasıyla birlikte limanda bulunan gemilerin kümül olarak hasar görmeleridir.

İngiliz nakliyat sigortacıları savaş sırasında limanlarda olabilecek yük yığılmalarına ve denetlenemeyecek risk toplanmalarını önlemek üzere 1936 yılında “Waterborne Agreement” diye adlandırılan ve **deniz yolu ile taşınan malların sadece denizler üzerinde iken** savaş rizikolarına karşı sigorta edilmeleri prensibini içeren sistemi geliştirmişlerdir<sup>86</sup>

Bu centilmen anlaşması 1946 yılında Zürih’deki IUMI (Deniz Sigortacıları Uluslararası Birliği) Konferansında diğer nakliyat sigortacıları tarafından da onaylanmış ve günümüze kadar uygulanmaya gelmiştir. Şu anda 1.1.1988 tarihli “War Risks Waterborne Agreement” yürürlüktedir. Bu anlaşmaya göre sigortacılar anlaşmada yazılı “War Exclusion” ve “Strikes Exclusion” klotlarını poliçelerine ekleyeceklerini, bu klotlar iptal edildiğinde yürürlükteki “Institute War Clauses (Cargo)”dan daha kapsamlı klotları poliçeye ilave etmeyeceklerini ifade etmektedirler. Ayrıca “Open Cover” sözleşmelerine de savaş rizikoları için 7 günlük iptal klotu koyacaklarını belirtmektedirler<sup>87</sup>.

Bu anlaşmaya göre, taşıma konusu olan yük gemiye yüklenmeden önce varma limanında boşaldıktan sonra teminat altında olmamaktadır. Bunun yanı sıra, geminin varma limana ulaşmasından itibaren 15 gün içerisinde yükün boşaltılması gerekmektedir. Bu süre dolduktan sonra yük gemiden henüz boşaltılmamış olsa dahi teminat sona ermektedir. Yükün, limana boşaltılması amacıyla mavnaya ve benzeri teknelere aktarılmasından sonra ise , teminat sınırlı olarak ( örneğin, mavnanın sadece mayın ve terkedilmiş torpidolara çarpmasından kaynaklanan hasarlar ) devam etmektedir.<sup>88</sup>

---

<sup>86</sup> Mehmet Yazıcı, “War Risk “Waterborne” Agreement”, Reasürör Dergisi , Sayı.9, s.15.

<sup>87</sup> Yazıcı, a.g.m.,s.15.

<sup>88</sup> **Açıklamalı Sigorta ve Reasürans Terimleri Sözlüğü** , “Waterborne Agreement” , İstanbul: Ceyma Matbaacılık ,2004

Savaşın yanı sıra, İç savaş (civil war), ihtilal (revolution), ayaklanma (rebellion), isyan (insurrection) veya bunlardan kaynaklanan toplumsal karışıklıklar (or civil strife arising therefrom), el koyma ( seizure ), tutuklama ( arrest ), engelleme ( restraint ), alıkoyma, ( detainment ) yağmalama, ( capture) savaş benzeri haller olarak değerlendirilmekte ve yine ilgili kılzlarda teminat içinde yer almaktadır. Bu rizikolar, aralarında kesin sınır çizilemeyen, ancak bir devlet ülkesi sınırları içinde gerçekleşmesi itibariyle savaş rizikosundan ayrılan olgulardır. İç savaş, bir ülke sınırları içinde askeri disiplin ve yapılaşmaya sahip silahlı grupların (paramiliter) yönetimi ele geçirmek için birbirlerine ve bu ülkenin devlet otoritesine karşı yürüttüğü silahlı çatışmadır. Ancak iç savaş da savaşın özelliklerini içermekte ve aralarında hiçbir fark bulunmamaktadır. Zira iç savaş da devlet ile onu oluşturanlar arasında meydana gelmektedir.<sup>89</sup> İhtilal, iktidarda olan bir hükümetin , idaresi altındaki halk tarafından devredilmesi , egemenlik alanı ve halkın yaşadığı yeri denetleyen ve idare eden diğer bir başka hükümetin başarılı olarak tamamen iktidardaki hükümetin yerien geçmesidir , ihtilalin öncesinde iç savaş, ayaklanma veya isyan söz konusu olabilmektedir. Ayaklanma ve isyan, bir ülkedeki insanların önemli bir çoğunluğunun bu ülkedeki yönetime karşı, yönetimi ve/veya yönetim şeklini değiştirmek amacıyla harekete geçmesinin yarattığı karışıklıktır. İç savaş, ihtilal, aklanma veya isyanın sona ermesinden sonra devam eden iç karışıklar “veya bunlardan kaynaklanan toplumsal karışıklıklar” ifadesi ile teminat dışında bırakılmaktadır<sup>90</sup>.

Yağma , el koyma, alı koyma, tutuklama, engelleme rizikoları ise savaş ve savaşan taraflardan birinin eylemleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak bir savaş ve/veya savaş benzeri hallerin varlığı söz konusu olduğunda bir gemiye kamu otoriteleri tarafından el konulabilir veya kamulaştırılabilir. Özellikle yağma ve el koyma rizikosu gerçekleştiğinde sadece yağma edilen veya el konulan gemi üzerindeki egemenlik veya mülkiyet haklarından yoksun kalındığı için genellikle sigortacılar açısından bu husus tam zıya ile değil hükmi tam zıya ile sonuçlanmaktadır. Zira gemi fiziki olarak yok olmamış ancak gemiyi yeniden elde etme olasılığının bulunmaması ve hukuki anlamda

---

<sup>89</sup> Yazıcı, a.g.k., s. 107

<sup>90</sup> Yazıcıoğlu,a.g.e., s.159-160.

geminin mülkiyet hakkından yoksun kalınması nedeniyle geminin tam zıya olduğuna hükmedilmektedir.

Savaş ve savaş benzeri haller dışında grev, lokavt , kötü niyetli halk hareketleri riskleri de ITCH 1.10.83 ve ITCH 1.11.95 klozu gereğince frankodur. Bu nedenle standart tekne harp sigorta poliçeleri kapsamında Enstitü Savaş ve Grev Rizikoları Zaman Müddet Klozu 1.10.83 veya 1.11.95 ile teminata dahil edilmektedir.

Grevin ne olduğu birçok yazar tarafından farklı şekilde tarif edilmekte ve söz konusu kavramın unsurları ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir. Türk Hukukunda grev, 2822 sayılı Kanunda şu şekilde tanımlanmıştır:

*“İşçilerin, topluca çalışmamak suretiyle işyerinde faaliyeti durdurmak veya işin niteliğine göre önemli ölçüde aksatmak amacıyla aralarında anlaşarak veyahut bir kuruluşun aynı amaçla çalışmamaları için verdiği karara uyarak işi bırakmalarına grev denilir” (m25/ 1)<sup>91</sup>.*

Grev ya da lokavtın yasal olup olmadığının önemi bulunmamaktadır. İş karışıklıkları ( labour disturbances ) , iş hayatının tarafları arasında anlaşmazlıkların kamu düzenini bozan boyuta ulaşması anlamına gelmektedir. Kargaşa (riot) ve halk hareketleri (civil commotions), isyan ya da ayaklanma boyutuna ulaşmamış iç karışıklıklardır; belirli bir amaçla bir araya gelen şahısların, cana ve mala karşı saldırgan tutumları ile belirli bir bölgede kamu düzeni ve güvenliğini bozan ölçüde karışıklık yaratmalarıdır. Terör ve diğer politik amaçlı eylemler, bireysel olmaları itibarıyla, iç karışıklıktan ayrılmaktadır.<sup>92</sup>

Günümüz uygulamasında klasik tekne harp poliçesinin teminat altına almadığı - ki standart bir tekne harp sigorta poliçesi yalnızca **ani ve beklenmedik** bir biçimde ortaya çıkabilecek savaş ve grev rizikolarını teminat altına almaktadır, riskin gerçekleşme olasılığının yüksek veya kaçınılmaz olduğu bölgeleri istisna tutmaktadır-

<sup>91</sup> Şeker, a.g.e.,s.151.

<sup>92</sup> Yazıcıoğlu,a.g.e., s.163.

“oldukça riskli” olarak değerlendirilen bölgelere sefer düzenlemek isteyen sigortalılar sigortacılara bildirmek suretiyle gidilecek yerin risk derecesine göre “ek prim” ( additional premium ) karşılığında söz konusu savaş ve savaş benzeri haller rizikolarına karşı teminat altına alınmaktadır. Riskli sular adı da verilen bu bölgeler muayen zamanlarda “ Joint Hull War Committee” tarafından güncellenmekte olup geminin tonajı, bedeli ve türü de uygulanacak ek harp sigorta fiyatlarını da etkilemektedir. ( Bkz. Ek 3. Güncel Riskli Sular Listesi )

Sigorta fiyatları, seferden 48 saat önce kesinlik kazanmaktadır , zira son 48 saat içerisinde söz konusu bölgede meydana gelebilecek, rizikoyu ağırlaştırıcı herhangi bir olay ( savaş, iç savaş, ayaklanma çıkması vb. ) sigortacı tarafından sigorta teminatının reddedilmesine sebep olabileceği gibi fiyatın artmasına da yol açabilecektir. Bu nedenle, seferin kesin tarihinin, sefer başlangıcından 48 saat önce sigortacıya bildirme yükümlülüğü teklifnamelere yazılmaktadır.

### **2.1.6. Deniz Sigortaları Konusunun Kendisine Özel Riskleri**

Sigorta teminatını satın alan kişi ve/veya kurum belirli birtakım risklerin gerçekleşmesi halinde zararının sigortacı tarafından tazmin edilmesinin beklentisi içerisinde. Yani bir başka deyişle kişi ve/veya kurum belirlenmiş bir prim karşılığında bazı tehlikelere karşı korunmayı satın almış olmaktadır. Nakliyat sigortalarında da durum farklı değildir. Kendisine has bazı teknik özellikleri ve uluslar arası niteliğinin bulunması sebebi ile nakliyat sigorta poliçeleri diğer branşlara nazaran daha iyi incelenmiş, sınırları belirtilmiş hatta bazı hallerde özel hukukla uygulaması şekle bağlanmış rizikoları temin etmektedir. Gerek emtia ve gerekse tekne poliçelerinin teminatlarına dahil bu rizikolar incelenirse söz konusu poliçelerin incelenmesi daha kolay olacaktır<sup>93</sup>. Bu rizikoları, deniz sigortaları konusunun kendisine has özel riskleri olarak da adlandırabiliriz.

---

<sup>93</sup> Osman Yücesan, **Nakliyat Tekne ve Emta Sigortaları**, İstanbul: Emek Matbaacılık, 2004, s.13.

### **2.1.6.1. Gerçek Tam Zıya / Hükmi Tam Zıya / Anlaşmalı Tam Zıya ( Actual Total Loss / Constructive Total Loss / Compromised Total Loss )**

Nakliyat sigortalarının konusu olan tekne veya emtia ( yük ) daha önce bahsedilen rizikoların gerçekleşmesinden ötürü ya tamamen yok olurlar ya da kısmen hasara uğrarlar.

Tekne veya emtianın ortadan kalkmasının en açık örneği tekne veya emtianın denizin dibine gitmesidir. Bu şekildeki zıya haline “Gerçek Tam Zıya” denilmektedir. Bu şekilde eşya tamamen yok olmaktadır. Diğer yandan bazı durumlarda tekne veya emtia çeşitli sebeplerden dolayı hasara uğradığında ekonomik değerler tamamen kaybolabilmektedir. Örneğin gemi karaya oturmuştur ve bulunduğu yerden ancak sökülerek çıkartılacaktır. Emtia için de çeşitli örnekler verilebilir. Buradaki ölçü konu olan şeyin tamiri için sarf edilecek güç ve para değerlendirildiğinde bunların miktarının esas malın hasardan bir gün önceki değerini aşması veya bu değer tamamina yakın bir seviyeye ulaşmasıdır. Bu hasar yüzdesi için çeşitli hallerde yasal veya sözleşmeye bağlı yüzdeler mevcuttur. Başka bir deyişle söz konusu teknenin veya emtianın kurtarılması ve/veya onarımı için yapılacak masrafların “astarının yüzünden pahalı olması” deyimini yansıtması söz konusu olunca sigortacı tarafından bu hasar tam zıya olarak değerlendirilebilmektedir. Bu tam zıya haline ise “Hükmi Tam Zıya” ( Constructive Total Loss ) denilmektedir.<sup>94</sup>

Bir diğer tam zıya şekli ise “Anlaşmalı Tam Zıya”dır. ( Compromised Total Loss ) Bazı durumlarda geminin onarım maliyeti onarılmış değeri aşabilir ancak sigorta bedelini aşmaz. Bu nedenle sigortalı ne hükmi tam zıya ne de gerçek tam zıya talebinde bulunabilecektir. Tek seçenek geminin tamir edilmesi ve kısmi hasarın tazmin edilmesi olmaktadır. Ancak böylesi bir çözüm çoğu zaman ekonomik olmadığından sigortacı ve sigortalı sigorta bedeline yakın bir değerde mutabık kalarak “anlaşmalı tam zıya” ( compromised total loss ) kararı verir ve enkaz da sigortalıya bırakılır.<sup>95</sup>

<sup>94</sup> Yücesan,a.g.e., s. 13

<sup>95</sup> Mehmet Yazıcı, **Tekne Sigortaları Ders Notları** , s.82

Tam zıya sebepleri çok çeşitlidir. Başlıca sebepler, kötü hava ( heavy weather), karaya oturma, çatışma, yangın, harp vb. risklerdir. Rizikolardan hangilerinin teminat dahilinde olduğu poliçede belirtilmektedir.

#### 2.1.6.2. Müşterek Avarya ( General Avarage )

Deniz yolculuğu sırasında gemi, yük ve navlunun müşterek selameti uğrunda göze alınan zarar ve masrafların yolculukla ilgili çıkarlarla oranlı biçimde gemi, yük ve navlunla ilgililer arasında müştereken paylaşılmasına müşterek avarya denir<sup>96</sup>.

Müşterek Avarya “General Average” hadisesi sıklıkla meydana gelen bir deniz olayı ve uluslar arası özel bir hukuka tabi olarak uygulanan bir konudur. Bu hadisenin en güzel tarifi şu şekilde yapılmıştır : “*gemi veya emteanın korunması veya kurtarılması için yapılan olağanüstü fedakarlık veya masraf neticesinde husule gelen kayıplar Müşterek Avarya’ya girer ve bu fedakarlık veya masraf bütün alakalılar arasında varma limanında mevcut kıymet ölçüleri oranında paylaşılmalıdır.*”

Müşterek avarya hadisesi TTK m.1179’da açıkça belirtilmiştir. Madde’ye göre “***Müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden onları korumak maksadiyle ve makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde ve bile bile, fevkalade bir fedakarlık yapılması veya fevkalade bir masrafa katlanması halinde “Müşterek avarya hareketi” mevcut sayılır ve bu hareketin ancak doğrudan doğruya neticesi olan zarar veya masraflar müşterek avaryadır.***

*1184 – 1195’ inci maddelerde sayılan haller dahi birinci fıkradaki unsur mevcut olmak ve bu kısımda aksine hususi hüküm bulunmamak şartıyla, müşterek avaryaya girer.*

---

<sup>96</sup> Ataergin, a.g.k.,s.24.

*Müşterek avaryadan sayılacak bir masrafın yapılmaması için göze alınan her fazla masraf da, başka ilgili şahıslar bu fazla masraflardan faydalansalar bile önlenmiş olan masrafın tutarına kadar, müşterek avarya garamesine kabul olunur.*

Müşterek avarya garamesine giren zarar veya masraflar; gemi navlun ve yük arasında aşağıdaki hükümlere göre paylaşılır.”

Bir avaryanın müşterek avarya sayılabilmesi için gerekli koşullar sırasıyla aşağıda gösterilmiştir<sup>97</sup>:

- a) **Gemi ve yük birlikte bir deniz yolculuğuna çıkmış olmalıdır :** İstisnası şudur ; gemi rıhtımda yükün bir kısmını almış , yükleme sürmekte iken müşterek avarya doğuran hallerden birisi ile karşılaştığında müşterek avarya kabul edilebilir.
- b) **Gemi yüklü olmalıdır :** Ortada bir taşıma sözleşmesi var olmalıdır. Navlun ( taşıma ücreti ) ise ödenmiş , ödeneceği garanti edilmiş ya da ödenecek olması gerekmektedir.
- c) **Tehlike olağanüstü ve gerçek olmalıdır:** Tehlike olağanüstü derecede olmalıdır. Bunun derecesi hiçbir yerde belirtilmemişse de beklenen hal, tehlikenin tedbir alınmadığında ilgililerin ( yük ve gemi açısından ) önemli kayba uğrayacakları şeklinde tarif edilebilir.
- d) **Fedakarlık iradi / bilerek ve isteyerek yapılmış olmalıdır:** Başka bir deyişle söz konusu masraf ve fedakârlık kazaen meydana gelmemiş ve iradi bir kararla gerçekleşmiş olmalıdır. Kanunda belirtilen “bile bile” kelimesinden kasıt kaptanın sonuçlarını bilerek ve isteyerek eylemde bulunmasıdır.
- e) **Hareket tarzı makul olmalıdır:** Müşterek Avarya'ya konu olan masraf veya fedakarlık sonunda yapılan kurtarma ekonomik değil ise; yani giderleri kalan değeri aşıyorsa bu halde Müşterek Avarya yaratılmamış olur.

---

<sup>97</sup> Yücesan,a.g.e., s.14-16.

- f) **Fedakarlık veya masraf olağanüstü olmalıdır:** Örneğin; geminin kötü havada daha fazla yakıt sarf ederek seferi tamamlaması Müşterek Avarya değildir. Bu şart zaten donatanın yapması gerekli bir işlemdir. Ancak kötü hava da gemi batacak hale gelir ve yardım için çekici -römorkör alınır ise bu fiil olağanüstüdür ve Müşterek Avarya oluşur.
- g) **Amaç müşterek tehlikeden kurtulmak olmalıdır :** Müşterek Avarya'dan bahsedebilmek için gemi veya mal veya navlunun bir tanesinin değil tamamının tehlikede olması ve tamamının kurtarılması gereklidir. Yani gemi ve yükü müşterek olarak tehdit eden bir tehlikeden kurtulmak maksadıyla hareket edilmesi gerekmektedir. Örneğin gemide mevcut portakal yükü bozulma tehlikesi ile karşı karşıya olduğu için, kaptan gemiyi en yakın limana götürerek malı boşaltır ve malı kurtarırsa bu sapma masrafı Müşterek Avarya değildir, zira tehlikede olan sadece maldır.
- h) **Hasar , Müşterek Avarya eyleminin sonucu olmalıdır:** En çok verilen örnek denize mal atmadır ( Jettison ). Şöyle ki, gemide bulunan bir malın dalgalar tarafından sürüklenmesi Müşterek Avarya değildir. Zira bu bir hususi avarya türüdür. Ancak gemi batma rizikosunu ile karşılaştığında aynı malın geminin batmasını engellemek adına denize atılması müşterek avarya olarak değerlendirilmektedir. Zira hem yük hem de gemi müşterek bir tehlikeden kurtulmak adına olağanüstü bir fedakarlıkta bulunmuş olmaktadır. Diğer yandan bu hadiseler sonucunda oluşacak hasarlar da ayrıca dikkate alınmalıdır, örneğin denize atılacak malı ambardan alırken ambara su girer ve gemideki diğer mallar da ıslanırsa, ıslanma hasarı denize mal atma sonunda oluştuğu için ıslanma hasarı da Müşterek Avarya'ya dahil edilmektedir.

Yine TTK m. 1179 da belirtildiği üzere müşterek avarya halleri şunlardır:

- **Denize Yük ve Sairenin Atılması** (yükü, gemi kısımlarını veya gemi aletlerini denize atma; gemi direklerini, çımaları veya yelkenlerini

kesme; demirleri, demir halatları veya zincirleri bırakma yahut kesme)

- **Geminin Hafifletilmesi** (Karaya oturmuş olan geminin hafifletilmesi)
- **Geminin Karaya Oturtulması** (Geminin yalnız batmak veya zaptedilmek tehlikesinden korunması için bilerek karaya oturtulması)
- **Geminin Yüzdürülmesi** ( olağan sebepler nedeniyle karaya oturmuş bir geminin yeniden yüzdürülmesi için yüke ve gemiye verilecek zararlar .Zira ilk karaya oturma eylemi müşterek avarya değilken yüzdürme işleminde yapılan fedakarlıklar müşterek avarya sayılmaktadır )
- **Gemide Çıkan Yangının Söndürülmesi** :Gemide çıkan yangını söndürmek üzere gemide ve yükte veya bunlardan birinde su ile yahut lombarları açarak batırma da dahil olmak üzere başka suretlerle meydana getirilen zararları ifade etmektedir.
- **Yakıt Yerine Yakılan Yük, Gemi Eşyası ve Kumanyası** : Geminin tam ve bol yakıt ile dolu olmasına rağmen gemi ve yükün müşterek bir tehlike karşısında müşterek selamet uğruna yakıt yerine yük, gemi eşyası ve kumanyasının kullanılması halidir .
- **Barınma Limanındaki Masraflar** : Kaza, fedakarlık veya başka nedenlerden ötürü yolculuğa devam etmek gemi ve yükü müşterek bir tehlikeye atacaksa bir limana veya barınma limanına gitmesi gerekeceğinden bu limanda yapılacak tüm masraflar müşterek avarya hali sayılacaktır . Müşterek avarya olarak kabul edilecek barınma masrafları; barınma limanına giriş ve çıkış masrafları, gemi hasarlarının tamiri için gerekli olmak şartı ile yük, yakıt veya kumanyanın yükleme boşaltma masrafları, barınma limanında depolama ve istifleme, limanda romörkaj, aktarma veya yeniden yükleme önlemleri şeklindeki ikame masrafları, barınma nedeniyle yolculuğun uzaması veya barınma limanındaki durma sırasında sarf olunan gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ile yakıt, gereç

masrafları, ve kumanya masrafları, gemi adamlarının gemi bakımı veya müşterek avaryadan olmayan onarımların yapılması için ödenmiş fazla çalışma ücretleridir.<sup>98</sup>

- **Muvakkat ( Geçici ) Tamirler** :Gemi; bir yükleme, durma veya barınma limanında müşterek selamet uğruna veya müşterek avaryadan sayılacak bir fedakarlık neticesinde hasıl olan hasarlardan dolayı geçici tamir edilirse bu tamirin masrafları müşterek avaryaya sayılır .
- **Boşaltma Sırasında Yüke Gelen Zararlar** (Müşterek avaryaya nedeniyle yapılan boşaltmalar esnasında yüke gelen zararlar )
- **Geminin Müdafaası** ( Geminin düşman veya deniz haydutlarına karşı müdafaası )
- **Geminin Kurtarılması** ( Yüklü Geminin deniz haydutları veya düşmanlar tarafından kaçırılması halinde müşterek avaryaya ilanına mukabil fidye ücretleri , rehinelerin geçim ve kurtarılma masrafları )
- **Para Tedariki** ( Deniz ödücü, müşterek avaryaya masraflarını kapatmak üzere yolculuk sırasında para bulma )

Tüm dünyada Müşterek Avarya kurallarını uluslar arası alanda standartlaştıran York Anvers Kuralları ülkemizde de müşterek avarya hallerini yorumlamada birinci dereceden kaynak sayılmaktadır. Zira York Anvers Kuralları bir çok ülke tarafından ya iktibas yoluyla ya da bir iç hükümle bu kurallara atıfta bulunmak suretiyle milli hukuklara dahil edilmiştir.<sup>99</sup> Bu kurallar sigorta ve denizcilik sektöründe global anlamda yaşanan değişmeler neticesinde ihtiyaçlara cevap verebilmek adına en son 2004 yılında revize edilmiştir.

York Anvers Kuralları, harfli ve numaralı kurallar ile bir de Üstün Kural ve Yorum Kuralı adı verilen iki özel kuraldan oluşmaktadır.

---

<sup>98</sup> Ataergin,a.g.k., s.26

<sup>99</sup> Didem Algantürk Light, **York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya**,2.Baskı, İstanbul: Arıkan Yay., 2006, s.1

Yorum Kuralına göre, “ Müşterek avarya paylaşımında aşağıdaki kurallar , kendileri ile bağdaşmayan kanun hükümleri ve uygulamadan etkilenmeksizin uygulanırlar.

*Üstün Kural ve Numaralı Kurallarda aksi öngörülmedikçe müşterek avarya Harfli Kurallar gereğince paylaşılacaktır.”*

Üstün Kural ise makul surette yapılmayan veya katlanılmayan hiçbir fedakarlık ve masraf için hiçbir halde paylaşırma yapılmayacağını hükme bağlamaktadır. Uluslar arası hukukta ise York Anvers Kuralları içerisindeki kuralların hiyerarşisine baktığımızda herhangi bir anlaşmazlık durumunda Yorum Kuralı ve Üstün Kuralının öncelikli uygulandığı daha sonra Numaralı Kuralların dikkate alındığı Harfli Kuralların ise en son değerlendirmeye alındığı dikkat çekmektedir. Kendi içerisinde bir kurallar hiyerarşisi de oluşturan York Anvers Kuralları konişmentolara eklenmek suretiyle müşterek avarya durumlarında öncelikli olarak uygulanmaktadır.

### **i.Müşterek Avarya Senaryo Çalışması**

**Olay :** “M/V Black Rose” adlı kuru yük gemisi Yemen Aden körfezinden İsrail Ashdod Limanı’na yük götürmek üzere yola çıkmıştır. Gemi kendisini götüreceği pilotu beklerken çıkan ani fırtına nedeniyle karaya oturur ve kendi imkanlarıyla yeniden yüzdürülür.

Yeniden yüzdürme işlemleri sırasında su ile soğutma sistemi geminin oturduğu yerdeki kumlar nedeniyle tıkanır ve bunun sonucu olarak makine yağı ve ana makine aşırı derecede ısınır. Yağ, aşırı ısınma sonucu niteliğini yitirir ve makine büyük zarar görür.

Taşıyan yani gemi sahibi veya donatan müşterek avarya ilan eder ve makinenin hasara uğraması nedeniyle doğan zararların müşterek avarya ilgilileri arasında oran nispetinde paylaşılmasını talep eder.

Yük ilgilileri kaptanın hareketinin makul olmadığını öne sürerek müşterek avaryaya sayılacak bir hareket olmadığını ve paylaştırmaya katılmayacaklarını bildirmişlerdir .

**Sonuç :** Geminin pilotu beklerken aniden çıkan fırtına nedeniyle kontrolü kaybederek karaya oturması hali hususi avaryaya kapsamında değerlendirilmektedir nitekim kendi imkanları ile geminin yözdürülmesi başarıya ulaştığından müşterek avaryaya olarak değerlendirilmemektedir.

Ancak olayı müşterek avaryaya konusu haline getiren şey geminin yözdürülmesi esnasında yapılan çalışmaların geminin makinesine zarar vermesi ve söz konusu makine arızası olmaktadır. Eğer geminin yözdürülmesi esnasında yapılan çalışmalardan hiçbiri geminin makinesine veya kazanlarına zarar vermemiş olsaydı söz konusu hasar hususi avaryaya olarak değerlendirilecekti. Bu durumda York Anvers Kurallarında iki kural öne çıkmaktadır.

York Anvers Kuralları'ndan Kural A'da bir hareketin müşterek avaryaya sayılabilmesi için öncelikle hareket tarzının makul olması şartı bulunurken Kural VII'de ise makul olma şartı mevcut değildir. Kural A genel bir hüküm , VII numaralı kural ise özel bir hükümdür. Eğer sözleşmede aksine bir madde yoksa özel hükümler genel hükümlerden öncelikli uygulanır. Nitekim harfli kuralların numaralı kurallara tesir edemeyeceğine dair pek çok mahkeme kararı da mevcuttur.

Kural A'ya göre ; *“bir müşterek avaryaya hareketi ancak olağanüstü bir fedakarlık veya olağanüstü bir masrafın müşterek deniz sergüzelatine atılmış mal varlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet için bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır.”* Kural VII ise bu örnekteki olaya uygulanacak müşterek avaryaya hükmünü içermektedir. Şöyleki , *“Karaya oturmuş ve tehlike içinde yeniden yüzmeye çalışan bir geminin herhangi bir makinesinin veya kazanlarının hasara uğraması halinde, bu hasar riskinin göz önüne alınarak müşterek selamet uğruna geminin yözdürülmesi amacından doğduğu gösterildiği takdirde , müşterek avaryaya kabul edilecektir. Ancak, gemi yüzer haldeyken pervaneyi harekete geçiren*

*makinesinin veya kazanlarının çalışmasının neden olduğu zarar veya hasar müşterek avarya olarak kabul edilemez.”*

Bir başka deyişle, geminin makinesine veya kazanlarına gelen zarar tamamıyla geminin yeniden yüzdürülmesi maksadıyla yapılan çabalar sonucunda meydana gelmiş ise Kural VII nezdinde müşterek avarya olarak değerlendirilecek ancak örneğin geminin yüzdürülmesi için harcanan aşırı yakıt , aşırı ölçüde sallanma nedeniyle gemiye ve yüke verilen zarar ise Kural A nezdinde değerlendirilerek söz konusu hareketlerin makul olup olmadığı araştırılacak ve müşterek avarya olup olmadığına karar verilecektir.

Bu olayda “M/V Black Rose” adlı kuru yük gemisi ilk etapta müşterek avarya sayılamayacak bir nedenden ötürü **kendiliğinden** karaya oturmuştur. Ancak tehlike halen mevcuttur ve müşterek selamet için geminin yüzdürülmesi gerekmektedir. Bu nedenle gemi ve makine kazanlarına verilen zararlar müşterek avarya kapsamında kabul edilecektir. Doğal olarak bu yüzdürme işlemi , gemi ve yükü ortak tehlikeden kurtarma amacına yönelik olacaktır. Yine York Anvers Kurallarından başka TTK m. 1187’de “gemiye yüzdürmek veya daha derin bir yere götürmek” maksadıyla gemiye veya gelebilecek zararlar müşterek avarya kapsamında değerlendirilmektedir. Ancak gemi **zaten yüzer vaziyetteyse** ve makine veya kazanların çalıştırılması esnasında bir hasar meydana gelmişse bu husus yine Kural VII ve TTK m. 1187 nezdinde müşterek avarya olarak kabul edilmeyecektir.

Diğer yandan, günümüzde çoğu donatan gemi adamları ile anlaşmalı olarak gemi kendiliğinden karaya oturmuş olsa bile söz konusu hasarı müşterek avarya kapsamına dahil edebilmek adına gemiyi ve yükü mevcut tehlikeden korumak maksadıyla bilerek gemi karaya oturtulmuş görüntüsü vermektedirler. Bu durumda söz konusu hadisenin bilerek mi yoksa kendiliğinden mi olduğunun tespit edilmesi de güç olduğundan yük ilgilileri istemeyerek de olsa müşterek avaryaya dahil olmaktadır.

### 2.1.6.3. Hususi Avarya ( Particular Avarage or Partial Loss )

Avarya, gemiye ve yüke arzı olan maddi hasarlar ve fevkalade masraflara denilmektedir. Avaryanın genel olarak iki türü mevcuttur: Müşterek Avarya ve Hususi Avarya . Yukarıda belirttiğimiz müşterek Avarya dışında kalan tüm hasarlar “Hususi Avarya” olarak nitelendirilmektedir. Ancak bu iki avarya hali dışında bir de “Küçük Avarya” dediğimiz ancak TTK ‘nın kavramsal düzeninde yer verilmeyen bir başka avarya türü daha bulunmaktadır. Ancak terim olarak TTK’da kullanılmamasına rağmen madde 1175’te belirtilen “*özellikle kılavuz, liman, fener, römorkaj, karantina, buz kırdırma ve bunlara benzeyen hususlara müteallik resim ve ücretler gibi, gemiciliğin adi ve fevkalade masrafları*” uygulamada Küçük Avarya olarak değerlendirilmektedir. Bu masraflar çok defa taşıyan tarafından karşılanmakta ve belli bir kazadan doğmamaktadırlar. Yine Hususi Avarya kavramından TTK madde 1180’de ayrıca bahsedilmektedir.

### 2.1.6.4. Kurtarma-Yardım ( Salvage)

Denizde tehlikede olan bir kıymetin ( yük veya gemi ) kurtarılması için gönüllü olarak hizmet vermek ve bu hizmet karşılığında bir ücret belirtilmesi halinde, bu hizmete “Kurtarma” olarak adlandırılmaktadır. Kurtarma olayı çoğunluklu müşterek avarya hadisesi ile birlikte meydana geldiğinden Institute Time Clause Hulls 1.10.83 ve ITCH 1.11.95 klozlarında “Müşterek Avarya ve Kurtarma” başlığı altında ele alınmaktadır. Yine müşterek avarya neticesinde meydana gelen kurtarma olayı müşterek avarya paylaşımına oran nispetinde konu olacaktır.

Türk Ticaret Kanunu’nda ise “Kurtarma”, idaresiz kalmış, gemi adamlarınca terkedilmiş gemiler için söz konusu iken, “Yardım” ise halen kendi gemi adamlarının idaresinde bulunan bir geminin tehlikeden kurtarılmasını ifade etmektedir.

Kurtarma ve Yardım konusunun bir tazminat hakkı doğurabilmesi açısından aşağıda sayılı tüm unsurların bir arada olması gerekmektedir:

1. Fiili veya muhtemel bir tehlikenin var olması gerekmektedir. Zira hiçbir tehlike yok ise kurtarma ve yardım söz konusu olmayacaktır
2. Kurtarma ve yardım gemi veya gemideki nesnelere için yapılacaktır. Dolayısıyla Yine daha önce de bahsedildiği üzere TTK da gemi tanımı arasında yer almayan nesnelere kurtarılması hukuken kurtarma-yardım kapsamında değerlendirilmemektedir.
3. Kurtarma –Yardımanın 3. şahıslarca gerçekleştirilmiş olması gerekmektedir. Zira gemi adamları tarafından yapılan kurtarma çalışmaları Dava & Say masrafları adı altında incelenmektedir.
4. Kaptanın tehlikeye karşı olan tüm makul ve açık direnişlerine rağmen kurtarma yardım faaliyetlerinin gerçekleşmiş olması gerekmektedir. Zira tehlikenin boyutunu yakından en iyi gözlemleyebilecek kişi kendisidir. Eğer gemi veya gemideki nesnelere kaptan veya gemi adamları tarafından kurtarılamıyorsa 3. şahıslardan yardım talep edilebilecek ve 3. şahıslara verilecek kurtarma ücretleri sigorta tazminat konusu olabilecektir.
5. Faydalı neticeye ulaşılması zorunludur. Aksi halde kurtarma yardım ücretine hak kazanılamayacaktır. Örneğin kurtarma yardım faaliyetleri geminin batmasına mani olamadıysa bu durumda tazminat hakkı ortadan kalkmaktadır. Bir istisnası deniz kirliliğinin engellenmesi veya artmaması için yapılan her türlü faaliyetin ücretinin sigortacı tarafından ödenmekte olmasıdır.

Uygulamada, kurtarma yardım faaliyetlerinde dikkate alınması gereken hususlar ise şunlardır :

- **LOF 2000- “No cure no pay” esası** . Kurtarılmak istenen geminin kaptanı ile kurtarıcı firma arasında Lloyd’s standart gemi kurtarma sözleşmesi ( Lloyd’s Open Form ) imzalanır ve söz konusu kurtarma veya çeki ücretinde taraflar kendi aralarında mutabakat sağlarlar, eğer mutabakat sağlanamazsa Londra’da tahkime gidilir ve tahkim sonucunda hakemin belirlediği ücret bağlayıcı hale gelir. Ancak buradaki en önemli husus söz konusu kurtarma işleminin başarılı ile sonuçlanmaması ve geminin tüm çabalara ve yapılan masraflara rağmen kurtarılamaması durumunda ücret ödenmesi kabul edilmeyecektir. No cure no

pay esası ile işleyen bu mekanizmada son yıllarda deniz kirliliği konusunda gösterilen çabaların önem kazanması sebebiyle kuralda esneklik getirilmeye başlanmıştır.

- **Sözleşmeye Bağlı Kurtarma ( Contractual Salvage )** .Bu durumda çeki ücreti dahil olmak üzere kurtarmaya ilişkin diğer sair masrafların tutarı sözleşmede sabitlenir ve bağlayıcıdır. Tazminat ödemeleri sözleşmede fiske edilmiş tutar üzerinden yapılacaktır.
- **Sahte ( Hileli ) Kurtarma ( Fraudulent Salvage )** .Bu durum günümüzde oldukça yaygın hale gelmiştir ancak sigortacı tarafından ispatı oldukça güç olmaktadır. Örneğin açık denizde pervanesi kırılmış ve dümeni düşmüş “A” adlı gemi hızla sürüklenmektedir. Sürekli olarak yardım çağrısında bulunmakta ancak yanıt alamamaktadır. Tesadüfen yakınlardan geçen bir “B” adlı geminin güzergahı üzerinde olmamasına rağmen geri dönerek A gemisine yardım etmeye karar verir. B gemisi A gemisine yardım etme isteği tamamen iradi ve parasal kaygı taşımamasına rağmen A geminin sahibi maddi sıkıntı nedeniyle B gemisinin sahibini aralarında hileli bir sözleşme yapmaya ikna eder. Bu durumda aralarında anlaştıkları ücreti , yerel hakem “C ”ye götürerek sigortacının var olan hileli sözleşmeye istinaden ödeyeceği rakamı aralarında bölüşmek üzere onaylatırlar. Ancak burada B gemisinin donatanı tarafından bilinmesi gereken en önemli husus kendi gemisinin ITCH 1.10.83 ve ITCH 1.11.95 klozu ile sigortalanmış olması halinde seyrüsefer maddesindeki *“alşılmış çekilme veya yardıma gereksinim duyulduğunda ilk güvenli liman veya yere çekilme halleri hariç gemi çekilemez.”* ifadesi gereğince söz konusu hileli ticari çekme esnasında başına gelebilecek her türlü zarar ziyandan sigortacısının mesul olmayacağını bilmesi gerektiğidir. Yani ticari çekilmenin söz konusu klotda yasaklanmış olmasına rağmen yapılıyor olması sigortacı ile sigortalı arasında yükümlülüğün bozulması anlamına geldiğinden bu sırada B gemisinin başına gelecek zararlara ilişkin sigortacıdan tazminat talebinde bulunulmayacaktır.

Bunun yanı sıra, Kurtarma- Yardım hadisesinin ilk etapta hususi avarya olarak gözüken bir olayın müşterek avaryaya dönüşmesine sebebiyet vermesi nedeniyle örneğin aniden çıkan bir fırtına nedeniyle pervanesi kırılan bir geminin tüm çabalara rağmen kontrol dışına çıkarak kendiliğinden karaya oturması durumunda söz konusu hasarın hususi avarya olarak kabul edileceği ancak eğer gemi kendi imkanları ile yüzdürülemiyor ve tehlike halen devam ediyorsa dışarıdan kurtarma desteğinin alınması veya geminin çekilmesi zaruri hale geliyorsa söz konusu karaya oturma olayının müşterek avaryaya dönüşeceği ve bu kapsamda değerlendirileceği çok açıktır.

Kurtarma Yardım ücretinin müşterek avarya masrafları arasında yer aldığı ve oran nispetinde müşterek avarya paylaşımına konu olduğu ITCH 1.10.83 ve ITCH 1.11.95 klostlarında belirtilmesine rağmen 2004 yılında CMI'nın Kanada Vancouver'da düzenlenen 38. Konferansında York Anvers Kurallarında birtakım değişiklikler yapılarak kurtarılan değer üzerinden belirlenen kurtarma ücretinin Kural VI gereğince , faiz ve ilgili avukatlık ücretleri gibi ödemeler de dahil olmak üzere müşterek avarya dışında tutulmasına karar verilmiştir. Bu durumda tekne sigortacıları tekne poliçelerine “müşterek avarya absorption klozu” eklemek suretiyle sigortalı donatanın diğer tarafa özellikle yük ilgililerine karşı kararlaştırılmış bir miktara kadar yapılan müşterek avarya talebini teminat altına almaktadır.<sup>100</sup>Bu klotun tekne sigortacıları tarafından uygulanmasının sebebi ise 2004 York Anvers Kurallarında müşterek avaryaya dahil edilen masrafların azatılmasının donatanın aleyhine olması nedeniyle bir nebze de olsa sigorta açısından ihtilafların azaltılabileceği düşüncesidir.

Kurtarma ücretinin 2004 York Anvers Kuralları'ndan kaldırılmak istenmesinin dayanakları ise ;<sup>101</sup>

- Müşterek avarya paylaşımına katılan ilgililer arasında kurtarma ücreti paylaşım oranlarını ikiye katlamaktadır.

---

<sup>100</sup> Algantürk Light, a.g.e., s. 175

<sup>101</sup> Algantürk Light ,a.g.e., s.172

- Kurtarma ve müşterek avarya için ayrı ayrı teminatların toplanmasından doğan zorluk
- Tüm bu işlemlerin yürütülmesi süresince paylaşımın uzaması
- Yük Sigortacılarının katlandığı ilave zorluklar

Bu şekilde Müşterek Avarya kapsamına dahil edilen masrafları azaltmak suretiyle daha az sayıda müşterek avarya paylaşımın yapılması amaçlanmıştır. Ancak şu anda yürürlükte 1974, 1994 ve 2004 olmak üzere 3 farklı uygulama ve kurallara tabi York Anvers kuralları bulunmakta ve bu durum uluslar arası deniz hukuku açısından sorun yaratmaktadır. ITCH 1.10.83 klozu ile teminat altına alınan bir donatan müşterek avarya hallerinde 1974 York Anvers Kurallarına tabi olacakken ITCH 1.11.95 klozu ile teminat altına alınan bir başka donatanın müşterek avarya hasarlarında ise 1994 York Anvers Kuralları uygulanacaktır.

2004 yılında değişikliğe uğrayan York Anvers kurallarının ise yaratacağı ihtilaf ve anlaşmazlıklar nedeniyle yakın zamanda tekrar revizyona uğrayacağı yaygın görüşler arasında yer almaktadır.

#### **2.1.6.5. Dava-Say ( Sue & Labour )**

Kurtarma kavramı “Dava ve Say” ve “Müşterek Avarya” kavramları ile çoğu zaman benzerlik ve karışıklık göstermektedir. Dava ve Say masrafları 3. şahıslarca değil bizzat gemi sahibi ve adamlarının söz konusu hasarı önleyici veya azaltıcı tedbirlerini ifade etmektedir.

Zira ITCH 1.11.1995 klozunda bu husus 11. maddenin 1. fıkrasında “ *Herhangi bir ziya veya kaza halinde, bu sigorta uyarınca tazmin edilecek bir zararı önlemek ya da azaltmak amacı ile makul önlemler almak sigortalı ile adamları ve temsilcilerinin görevidir.*” şeklinde “sigortalının görevi” olarak belirtilmiştir. Burada anlatılmak istenen geminin karşılayacağı bazı rizikolara karşı önlem alınmaz veya masraf yapılmazsa sigortacının hasar ödemek zorunda kalacağıdır. Bu nedenle sigortacı

sigortalıdan hasarını önlemek veya azaltmak için makul ve uygun masraflar yapılmasını talep edebilecektir.

Ancak sigortalı ve adamları tarafından yapılacak masrafların veya alınan tedbirlerin Dava&Say masrafı olarak nitelendirilebilmesi için masrafların sigorta teminatı altında bulunan bir rizikodan kaynaklanan hasar veya zıya için yapılması ve makul olması gerekmektedir.

Dava&Say masraflarının istisna halleri yine fıkranın son tümcesinde belirtilmiştir :

*“ Müşterek avarya, kurtama masrafları ( 11.5 klotunda sağlananlar hariç ) 10.5 fıkrasında işaret edilen özel tazminat ve masraflar ve çatışmada savunma veya dava masrafları 11. madde uyarınca tazmin edilemez.”*

Buna göre;

- Müşterek avarya ve kurtarma masrafları
- Maddenin 5. fıkrasında belirlenen özel tazminat ve masrafları
- Çatışmada savunma masrafları

Dava & Say masrafları olarak kabul edilmemektedir.<sup>102</sup>

#### **2.1.6.6. Çatışma Sorumluluğu ( Collision Liability )**

Klasik tekne poliçesi, sadece teknenin uğrayacağı hasarları temin etmekle kalmaz, bir başka gemiyle çatışma sonucu sigortalının sorumluluğunun ortaya çıkması halinde de güvence sağlar. Bu ek teminat tekne sigortalarına özgüdür ve kural olarak

---

<sup>102</sup> Yazıcı, a.g.k.,s. 69

sorumluluğun büyük bir kısmını karşılar<sup>103</sup>. Sorumluluk rizikosunun sigortalanabilir bir menfaat olduğu ve deniz sigorta poliçesi kapsamına dahil edilebileceği Marine Insurance Act ( 1906 ) de belirtilmiştir.<sup>104</sup> Zira “çatışma” da deniz sigortalarının kendisine özel risklerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

“Çatışma Sorumluluğu” kavramı ilk defa 1836 yılında çatışma nedeniyle tam zıya olan bir geminin karşı tarafa verdiği zararın tazmin talebi ile ilgili açılan De Vaux Salvador davasında gündeme gelmiştir. Ancak mahkeme karşı tarafın hasarlarının tekne sigorta poliçesinden karşılanamayacağını hükme bağlamıştır. Tekne makine sigortası daha çok geminin fiziki kayıp ve hasarları ile ilgili olduğundan sorumluluk kavramının tekne poliçelerine dahil edilip edilmemesi sigortacılar ve gemi sahipleri arasında uzun yıllar tartışılmış bir konudur. Sonunda donatanlar karşı tarafa verilen hasarların da teminat altına alınmasını şiddetle talep ettiklerinden ayrı bir kloz düzenlenerek poliçelere eklenmesi kabul edilmiştir. Buna göre çatışma sorumluluğu teminatı en fazla ¾ oranında “**Running Down Clause**” adı altında ilk defa 1888 tarihli Institute Time Clause Hulls klozuna eklenmiştir. 4/4 oranında verilmemesindeki amaç donatanların çatışma konusunda daha dikkatli davranmalarını sağlamaktır. Ancak günümüz uygulamasında farklı usüller gelişmiştir : Çatışma sorumluluğu,

- ITCH klozunun istisna bıraktığı ¼ lük oranı P&I kulüpleri tarafından karşılanmaktadır,
- İsteğe tabi olarak 4/4 oranı yani tamamı tekne makine sigorta poliçesine dahil edilmektedir,
- 4/4 oranı, yani tamamı P&I kulüpleri tarafından karşılanmaktadır.

Ancak pratik anlamda P&I sigortalarında muafiyet oranlarının genellikle tekne makine sigorta poliçelerinden daha düşük olması sebebiyle donatanlar 4/4 oranında RDC teminatını P&I kulüplerinden talep etmektedirler.

---

<sup>103</sup> Ergin Gediz, **Sigortanın Genel Prensipleri**, Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı, s.8.

<sup>104</sup> Yazıcı,a.g.k., s.55

“Çatışma” hadisesinin çeşitleri mevcut olup hukuki anlamda iyi incelenmesi gerekmektedir :

**1. Gemi Olmayan Nesnelere Çatışma :** Çatma deniz ticaret hukuku doktrininde iki veya daha fazla geminin çatışmasına verilen addır. Dolayısıyla çatmanın var olabilmesi için çatışan nesnelere Türk Ticaret Kanununda belirtilen şekliyle gemi olması gerekmektedir. Gemi olmayan nesnelere çarpışma halinde çatışma hükümleri kural olarak uygulanmaz. Bir başka deyişle duba ve tombazlar ve bunlara oturtulmuş iskeleler, sabit otel veya depo olarak kullanılan gemiler ve devamlı olarak karaya bağlanmış yüzer vinçler, sabit deniz evleri hukuki anlamda gemi sayılmadığından bu cisimlerle çarpışma çatışma olarak değerlendirilmemektedir.

Diğer yandan batık bir gemi ile çatışmanın batık geminin gemi niteliğini koruması koşuluna ya da gemi niteliğini tekrar kazanabilmesi olasılığına bağlıdır.<sup>105</sup>

**2. Kusurlu Çatma :** Bir tarafın veya her ikisinin müşterek kusuru nedeniyle çatma meydana gelebilir. Bir tarafın kusuru ile çatma ( single liability ), gemilerden birinin gemi adamlarının kusurundan doğan çatma türüdür. Bu durumda kusurlu tarafın donatanı TTK m. 1217 gereğince zararı karşılamakla yükümlüdür. Müşterek kusurlu çatma ise çarpışan gemilerin tümünün kusurlu olması halinde söz konusu olur. TTK m. 1218 uyarınca çarpışan gemilerin donatanları ortaya çıkan zararlardan kusurları ölçüsünde sorumlu olurlar. Karşılıklı sorumluluk ( Cross-Liabilities ) adı verilen bu husus ITCH 1.11.95 tarihli klotun 8. madde 2. fıkrası gereğince hükme bağlanmıştır. Kloza göre “*Sigortalı gemi diğer bir gemi ile çatıştığı ve her ikisi de kusurlu olduğunda , gemilerden birinin ya da her ikisinin sorumluluğu yasa ile sınırlandırılmadıkça bu 8.klot uyarınca ödenecek tazminat miktarı , karşılıklı sorumluluk ilkesine göre sanki ilgili donatanlar çatışma sonucu biri diğerinin hasarının uygun olarak belirlenmiş oranını veya ödenebilir tutarını yahut*

---

<sup>105</sup> Yazıcı,a.g.k., s. 57

*çatışmanın sonucu sigortalıya çatışmadan doğan zararını ödemeye zorlanmış gibi hesap edilir.” Burada anlatılmak istenen tazminatın karşılıklı sorumluluk ilkesine göre hesaplanacağıdır.*

3. **Kusursuz Çatma** : TTK m. 1216 uyarınca umulmayan hal, mücbir kuvvet ya da neden ileri geldiği anlaşılmayan çatma, kusursuz çatmadır. Bu tür çatmada diğer tarafın zararları için sorumluluk söz konusu olamamakta ve herkes kendi zararını karşılamaktadır.
4. **Kıyasen Çatma ( Indirect Collison )** : Geminin manevra yapmak, yapılması gereken manevrayı yapmamak ya da kurallara aykırı hareket etmek suretiyle fiili bir çarpışma olmaksızın başka bir gemiye ya da içindeki yük ve mallara zarar vermesi durumunda TTK m. 1220 anlamında kıyasen çatma mevcut olur. Kıyasen çatmaya, çatmaya ilişkin hükümler kıyasen uygulanmaktadır. Ancak bazı deniz hukukçuları vasıtalı yani kıyasen çarpmanın bazı türlerinin çatışma sorumluluğu kapsamında değerlendirilebileceğini savunmaktadır. Örneğin sigortalı bir gemi çekilirken , gemiyi çeken römorkörün bir diğer 3. gemiye çarpması halinde, çekilen geminin payına düşen sorumluluğunun tekne makine sigortacısından talep edilebileceği yönde görüşler de mevcuttur. Ancak uygulamada ise P&I klüpleri çekme işlemlerinde römorkörün 3. şahıslara karşı sorumluluklarına ilişkin ayrı bir poliçe (non-contact damage to ships) düzenleyerek bu tarz kıyasen çatmaları değerlendirmektedirler. Zira bu tarz kıyasen çatmalar tekne sigortacıları tarafından çatışma olarak yorumlanmamaktadır.

Çatışma klozu ile teminat altına alınan hasarlar işe şunlardır:

- Çatılan gemi veya ondaki yükün tam zıyaı
- Çatılan geminin onarım masrafı
- Çatılan geminin veya ondaki yükün gecikmesinden doğan parasal kayıplar

- Çatılan gemi veya ondaki yükün kullanılmamasından doğan parasal kayıplar
- Çatılan gemideki yükleri uğradığı hasarı gidermek için yapılan masraflar
- Çatılan gemi veya ondaki yükün müşterek avaryadan doğan hasarları
- Çatılan gemi veya ondaki yükün ödedikleri garame payları
- Çatılan gemi veya ondaki yükü kurtarma masrafları
- Çatılan gemi ve yükün ödedikleri kurtarma masrafları
- Sigortacının onayı ile yapılan kanuni savunma masrafları

Ancak çatışma sonucunda oluşabilecek aşağıdaki zarar veya masraflar teminat dışında bırakılmıştır :

- Engeller, enkazlar, yükler ya da diğer her türlü şeyin kaldırılması veya temizlenmesi masrafları
- Diğer gemiler ya da diğer gemilerdeki eşya hariç, taşınır veya taşınmaz yahut kişisel eşya ya da diğer her türlü şey
- Sigortalı gemide olan yük veya diğer eşya ya da sigortalı geminin yükümlülükleri
- Can kaybı, yaralanma veya hastalık
- Çatışma olayında karşı gemi veya gemiler ve o gemilerdeki şeyler hariç sigortalı gemi ve bu gemideki yük ya da her türlü eşyanın kirlenmesi, bulaşması veya çatışma dolayısıyla çevreye verilen kirlenme veya bulaşma zararı

Diğer yandan, 1989 tarihli Uluslar arası Kurtarma Anlaşması 13. maddesi 1(b) fıkrası gereğinde çevreye verilen zararı önlemek veya azaltmak üzere beceri ve çaba

gösteren kurtarıcıya verilecek ücret istisna tutulmuştur.<sup>106</sup> Bu ücret tekne makine sigortacısı tarafından karşılanmaktadır .Bu tarz hususlar bizzat Koruma ve Tazmin ( P&I ) tarafından teminat altına alınmaktadır. Diğer yandan aynı donata ait iki gemi çarpışırda yine ITCH 1.11.95 klozunda yer alan “Kardeş Gemi” maddesine göre ayrı donatanların gemisiymiş gibi söz konusu hasar değerlendirilmektedir.

## 2.2. Deniz Sigortalarında Riski Belirleyen Unsurlar

Deniz sigortacılığında riski değerlendirme açısından en önemli husus olası risk faktörlerini geçmiş hasar istatistikleri doğrultusunda iyi belirlemek ve doğru yorumlamaktır. Her branşın kendine münhasır teknik özellikleri nedeniyle içerdiği risk unsurları da farklılık arz etmektedir. Dolayısıyla branş bazında risk faktörlerini incelememiz gerekmektedir.

### 2.2.1. Tekne Sigortalarında Risk Faktörleri

Tekne kelimesi Türkçe’de “*türlü işlerde kullanılmak için çoğu ağaçtan veya taştan yapılan, uzun ve geniş kap*”<sup>107</sup> anlamına gelmektedir. Dolayısıyla tekne kelimesi aslında denizcilik terminolojisinde geminin sadece omurga, kaburga ve kaplamadan oluşan bölümünü ifade etmesine karşın halk dilinde “gemi” kelimesi ile eş değer anlamda kullanılmaktadır.

Gemi terimi ise geçmişte üç veya daha fazla direkli , yelken ile seyreden tekneler için kullanılmakta iken günümüzde 500 Gross tondan daha büyük teknelere verilen genel isimdir.<sup>108</sup>

---

<sup>106</sup> Yazıcı,a.g.k., s.63

<sup>107</sup> **Türk Dil Kurumu Genel Sözlük**,” Tekne”,

<http://www.tdk.gov.tr/TR/Genel/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAAF6AA849816B2EF4376734BED947CDE&Kelime=tekne> ( 11.01.2010 )

<sup>108</sup> Yazıcı,a.g.k., s.2

Hukuki açıdan baktığımızda ise gemi kavramı TTK'nın 816.maddesinde açıklanmaktadır:

*“Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne "Gemi" sayılır.*

*Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın, "Ticaret gemisi" sayılır.”*

Bu tanımdan da anlaşılacağı gibi ;

- Denizde hareket edebilen
- Kullanılması bu hareket yeteneğine bağlı
- Pek küçük olmayan
- Tekne biçimli yapılar

“Gemi” olarak kabul edilmektedir. Bir teknenin gemi sayılabilmesi için tüm bu unsurların bir arada olması gerekmektedir. Birinin eksikliği hukuki açıdan o nesneyi gemi kavramından uzaklaştıracaktır. Örneğin tersanede inşaat edilmekte olan bir gemi denize indirilmediği kızakta beklediği süre boyunca hukuki açıdan gemi olarak nitelendirilmemektedir. Öte yandan, mavnalarla yapılan taşımacılığın modern bir şekli olan lash'ların da uygulamada gemi olduğu kabul edilmektedir.<sup>109</sup>

Gemiler , taşıdıkları menfaat unsurlarına göre sigorta edilmekte olup tüm dünyada sigorta edilebilmelerinin ilk şartı bir sigorta sözleşmesinin düzenlenmesidir.

---

<sup>109</sup> Ataergin,a.g.k., s.1

Gemilerin, aşınma, yıpranma, çürüme gibi nedenlerle oluşacak normal hasarlarının dışındaki hasarları kapsamak üzere yapılan sigortaların en önemlisi tekne sigortasıdır. Uygulamada tekne sigortası, “tekne ve teçhizat sigortası” olarak da kullanılır<sup>110</sup>. Bir tekne sigortasına etkili olan en önemli esaslar ise teknenin türü, teknenin yaşı, teknenin klâsı, teknenin bayrağı, teknenin tonajı ve boyutları ve denize /yola elverişliliğidir.

### 2.2.1.1. Teknenin Türü

Ticari gemilerin sınıflandırılmasında pek çok kriter bulunmaktadır. Bu kriterleri baz alarak gemi türlerini şekilde sıralayabiliriz.<sup>111</sup>

- İtici kuvvetin cinsine göre ( Propulsion ) : Yelken,motor, buhar,gaz/buhar-tirbünü,nükleer,dizel-elektrik
- Çalıştığı seyir alanına göre: Nehir, derin deniz /okyanus aşırı , koster, kahverengi sular, mavi sular gemileri gibi.
- Fonksiyonlarına göre: Konteynır gemisi, römorkör, kablo döşeme gemileri, tankerler, şebeke hattı gemileri vb.
- Tonaj ve ölçülerine göre : 4500 TEU ( Twenty-foot equivalent unit ) taşıma kapasiteli konteynır gemisi , VLLC ( Örneğin tonajı 200.000 DWT’e kadar olan çok büyük petrol ya da hammadde tankerleri ) ,ULLC ( Tonajı 200.000 DWT in üzerindeki ultra büyük petrol veya hammadde tankerleri )Panamax, Postpanamax Suezmax Konteynır gemileri ( genişliği 63,8 metre, uzunluğu 397 metre 182.500 DWT tonajında ve draftı 18,60 metre olan konteynır gemileri )

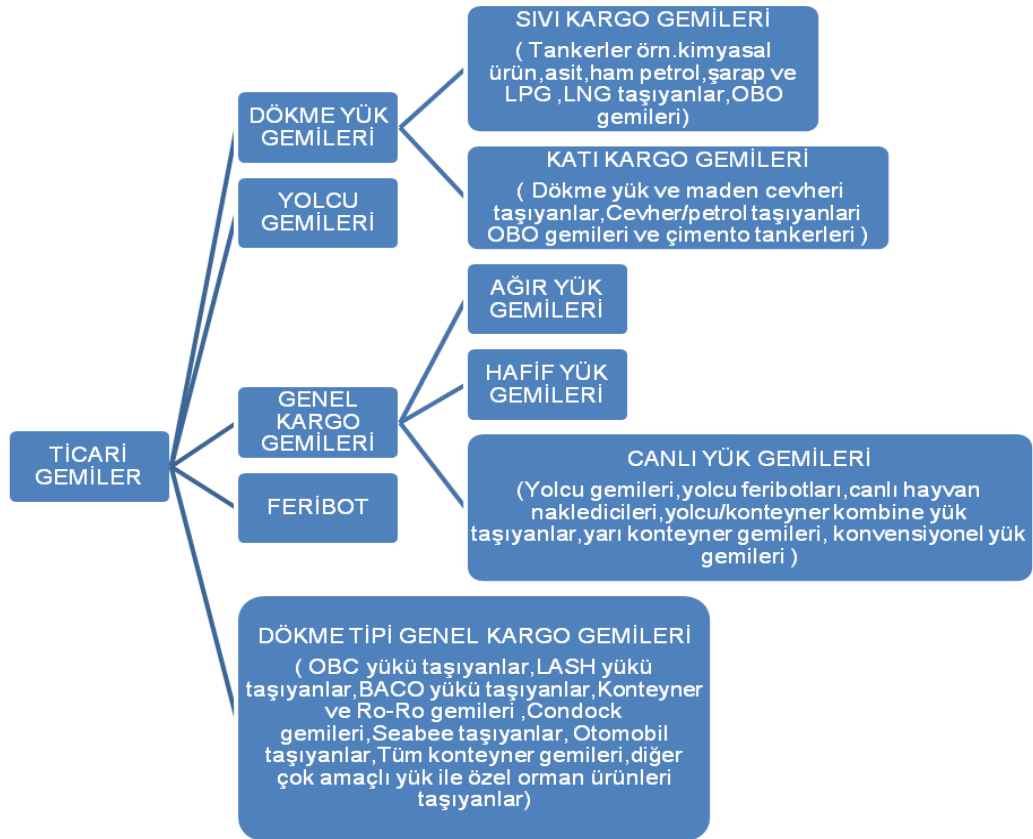
---

<sup>110</sup> Ataergin, a.g.k.,s.33.

<sup>111</sup> Edwin, W.Mast, “Typology of Merchant Ships”, Münih Reasürans Deniz Sigortaları Eğitimi Ders Notları,2008, s.2

Malaccamax Konteynır gemileri (draftı 21 metre, uzunluğu 470 metre , genişliği 60 metreden büyük konteynır gemileri ) gibi.

- Güverte sayılarına, süper yapı özelliklerine göre: ikiz güverte, tek güverte, sığınak güverte, open-top konteynır gemisi gibi.
- Kargo elleçleme kapasitesine göre: Lo-Lo, Ro-Ro, Sto-Ro, Flo-Lo, Kamyondan kamyona , Wo-wo, Lift-and-roll gemileri gibi
- Taşıdıkları kargo ( yük ) türüne göre: Gemileri taşıdıkları kargonun cinsine göre aşağıda şemada gösterildiği şekilde sınıflandırmamız mümkündür.



**Şekil 5. Ticari Gemilerin Taşıdıkları Yük İtibariyle Sınıflandırılması**

Kaynak: Deniz Sigortaları Eğitim Programı ,Munich Reinsurance, 2008

Ticari gemiler dışında kar amacıyla çalıştırılmayan gemiler de bulunmaktadır. Bunlar,

- Deniz kuvvetlerine ait savaş ve yardımcı gemiler
- Kamu hizmetine tahsis edilen gümrük, hastane, kablo döşeme gemileri
- Yatlar, okul gemileri, bilimsel araştırma gemileridir.

Her geminin kendisine münhasır özellikleri bulunması dolayısıyla sigortacı açısından risk değerlendirme kriterleri de farklı olmaktadır. Gemilerin kendi yapılarından kaynaklanan olası riskleri ( inherent risks ) şu şekilde özetleyebiliriz.

1. Tanker, OBO yükü taşıyanlar, Dökme yük gemilerinde korozyon riski oldukça fazladır. Gemi adamlarının iş yükünün ağır olması nedeniyle yaşanan stres çoğu zaman seyir esnasında gerekli özenin gösterilmemesine neden olmaktadır. Bunun neticesinde hasar olması ihtimali de yükselmektedir. Bu kategorideki gemilerin seyir alanı ( seferin gerçekleşeceği yer ) da oldukça önemlidir zira seyrin okyanus aşırı olması halinde riziko frekansı yükselmektedir. Dikkat edilmesi gereken bir diğer husus ise yükün özellikleridir. Özellikle petrol taşıyan gemilerde yangın riski diğer gemilere naran daha yüksek olmaktadır. Çalışanların yangınla ilgili alınan tüm güvenlik önlemlerine uyması gerekmektedir. Gemilerin tüm balast tanklarının temizlenmesi hem kargo güvenliği hem de gemi güvenliği açısından önemli olmaktadır. Özellikle ham petrol taşıyan gemilerde petrol tanklara ve borulara yapışma özelliği nedeniyle yükte azalmalar meydana gelebilmektedir. Boşaltım esnasında bu hususu ortadan kaldıracak en iyi yöntem “Ham Petrol Yıkama” ( COW ) sistemidir bu sistemde ham petrol petrol ile yıkanarak tanklardan temizlenmektedir.<sup>112</sup>Bu şekilde yükün yapışmasına ve yük kayıplarının önüne geçilmektedir. Ancak bu işlemin başarıyla sonuçlanabilmesi için geminin Atıl Gaz Sistemi ( IGS ) ile donatılmış olması gerekmektedir. Bu şekilde petrol yükünün boşaltılması esnasında ortaya çıkabilecek gazın sebep olabileceği patlama hadiselerinin

---

<sup>112</sup> **Marine Risks and Their Assesment**, Chartered Insurance Institute , Study Course 705, 1991.Unite 2,s.10

önüne geçilmiş olmaktadır. LPG ve LNG yükleri ise bu kargonun kendine münhasır özellikleri nedeniyle özel gemilerde taşınması gerekmektedir. Bu tip gemilerde geminin diğer bölümü çelikten yapılmasına rağmen tanklar sıcaklığın düşük seviyelerde tutulması gerektiğinden alüminyum alaşımdan yapılmaktadır. LPG tankerlerinde gazlar örneğin bütan ve propan gazları atmosferik koşullardan kolayca etkilenip uçucu hale gelebildiği için geminin merkezinde bulunan özel basınçlı tanklarda taşınmaktadır.<sup>113</sup>Dolayısıyla LPG ve LNG tankerleri diğer tankerlerden yapı itibariyle farklı oldukları için bu tarz teknik yapısal özelliklerinin iyice kontrol edilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde patlama ve yangın riskinin frekansı yükselmiş olacaktır.

2. Ro-Ro gemileri, Otomobil taşıyan gemiler , ve feribotlarda ise gemide enine su geçirmez bölmelerin olmaması, deniz suyun içeri girmesi nedeniyle kargo güvenliğinin sağlanamaması ,alabora riski ilk etapta göze çarpan riskler olmaktadır.Yükün sabitlenmesi özellikle Ro-Ro ve araç taşıyan gemilerde zor olabileceğinden yükün istifı kolayca bozulabilecek bu da geminin ana dengesinin bozulmasına neden olabilecektir. Yolcu taşıyan gemilerde ve feribotlarda ise yangın riski oldukça yüksek olmaktadır.
3. Konteynır gemilerine baktığımızda ise ambar ağzının açık olmasının neden olabileceği hadiseler, olası yangın riski, çok büyük yüklerin en ufak ani manevrada parametrik yuvarlanma riski, güvertedeki konteynırların hava ile teması, çalışanların yüksek iş stresi, konteynırlarda kargo güvenliğinin sağlamanın güçlüğü gibi hususlar göz önünde bulundurulmalıdır.
4. Genel yük gemileri ve çok amaçlı ( multipurpose ) yük gemilerinde hasarlar genellikle ambarların durumu ile ilgili olmaktadır. Ambar kaynaklarının iyi

Yapılamaması nedeniyle su sızıntısı ve rutubet problemi olmakta bu da yükün güvenliğini tehdit etmektedir. Bir diğer husus bu tarz gemilerde yoğun yaşanan dizayn

---

<sup>113</sup> Chartered Insurance Institute,a.g.e.,s.12

problemleri ve aşırı yükleme nedeniyle yaşanacak denge problemleri de sık rastlanılan hadiselerdir.

Sigortacı bir geminin risk analizini yaparken yukarıda sayılan tüm özellikleri göz önünde bulundurmaktadır.

#### **2.2.1.2. Teknenin Yaşı**

Sigortacıların risk değerlendirmesi yaparken göz önünde bulundurdukları bir diğer husus geminin yaşıdır. Zira belirli yaştan sonra gemiler denizdeki tehlikelere daha az dayanıklı olmaktadır. Bu durum bakımla azaltılsa da yaş geminin yükü taşıma kondisyonunu göstermesi açısından önemli bir göstergedir. Ancak yine de bu konu ile ilgili sigortacılar arasında net kesin bir fikir birliği mevcut değildir. Zira antik bir gemi olan Misisipi yandan çarklı geminin kondisyonu mükemmel bir takım neticesinde yüz yıl sonra bile çok iyi olabilmektedir.<sup>114</sup>

“Yaş” değerlendirmesinde öncelikli olarak geminin inşaat edildiği tarih baz alınmaktadır. Zira geminin sürekli olarak tamir-bakım sürecinde olması ve/veya karşın omurga yaşının eski olmasına karşın geminin makinesinin yapım yılının yeni olması sigortacının dikkatle göz önünde bulundurduğu hususlardan olmakta ancak aslen verilecek teminatın içeriğini etkilememektedir. Yani bir başka deyişle inşaat yılı 1979 olan bir geminin iyi sigorta marketlerinde bulabileceği tek teminat “Total Loss Only” olacaktır, yani söz konusu gemiye sadece “batma riski”ne karşı teminat verilecek ve diğer tüm kısmi hasarlar teminat harici bırakılacaktır. Diğer yandan, geminin makinesinin yapım yılının 2010 olması ve/veya tüm saclarının, ekipmanlarının ve teçhizatlarının sıfırlanmış olması teminatı genişletici unsur olmayacak sadece poliçe fiyatını ( rate ) iyileştirici bir hadise olabilecektir.

Dolayısıyla yaş unsuru sigortacılar açısından verilecek teminatın içeriğini belirleme konusunda en önemli kriterlerden birisi olmaya devam etmektedir.

---

<sup>114</sup> Swiss Re Publications , a.g.e.,s.35

### 2.2.1.3. Teknenin Tonajı ve Boyutları

Gemi mühendisliğinin temeli Arşimet ilkesine dayanmaktadır. Bu ilke gereği suya indirilen bir gemi taşıdığı suyun ağırlığı kendi ağırlığına eşit oluncaya kadar suya batar. Gemi yüklendikçe daha çok su taşırır ve daha derine batar; böylece kaldırma kuvveti suyun karşı yönündeki etkisi ile gemi ve yükün ağırlığını sürekli olarak dengeler ve gemi yüzer. Dolayısıyla geminin büyüklüğü ile taşıyacağı yük ve diğer şeylerin ağırlığı bağlantılı olmaktadır. Bu ölçümler uygulamada, geminin net ve gross tonajı ya da dead weight ağırlığı olarak belirlenmektedir.<sup>115</sup>

Bir geminin büyüklüğü ya da alabileceği yük miktarı tonajı ile ölçülmektedir. Tarihsel açıdan baktığımızda ise gemilerin ölçümleri ile ilgili modern tekniklerin kullanımı oldukça yenidir. 1854 yılına kadar son derece farazi ve yetersiz ölçüm teknikleri kullanılmıştır. İngilizce “Ton” kelimesi ise esasen bir ağırlık birimi olarak ortaya çıkmamıştır. Ortaçağ’da Latince şarap fıçısı anlamına gelen “tunna” kelimesinin zaman içerisinde “tun” kelimesine dönüşmesi ve bu kelimenin de halk dilinde “ton” olarak değiştirilmesi ile günümüze kadar gelmiştir.

100 yıl öncesine kadar oldukça yetersiz ve yanlış olan ölçüm teknikleri zamanla modernleştirilmiştir. Günümüzde bir geminin ölçümünde 5 türlü tonaj kullanılmaktadır.<sup>116</sup>

- a) Gros tonaj (Gross tonnage):** Bir geminin tüm kapalı yerlerinin hacminin, bazı istisnalar hariç olmak üzere örneğin tuvaletler, banyolar, döşek altları vb. dışında kalan kapalı alanlarının kadem küp olarak toplamının 100’e bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsüdür. Bir geminin gross tonajı tekne sigorta poliçelerinde özellikle belirtilmektedir.

---

<sup>115</sup> Yazıcı, a.g.k., s.2

<sup>116</sup> <http://www.sualtigazetesi.com/?item=tonaj-ol-umler&category=gemicilik> ( 11.01.2010 )

- b) Net tonaj (Net Register tonnage):** Bir geminin Gros tonajından, yaşama ve seyir yerleri, portuç, safra ve tatlı su tankları, tankerlerde pompa dairesi, donkey ve kazan daireleri, yürütücü yerler ve yelken mağazası gibi yerlerinin hacimlerinin çıkartılmasıyla elde edilen tonaj değeridir.
- c) Dedveyt tonaj (Deadweight tonnage):** Bir geminin yük, yolcu, personel, kumanya, yakıt ve tatlı su ile tam olarak yüklendiği zaman tuzlu suda yaz, kış veya tropik bir iklimde yükleme çizgisine kadar battığında, 2240 librelik ton olarak taşıdığı ağırlıktır. Bir başka deyişle gemiye yüklenecek mallar ( yük ) , gıda, erzak ve gerekli yedek parça( levazım ) , safra, içme suyu, yakıt, yolcu veya gemi adamlarının kişisel ağırlıklarının toplamıdır. Bir geminin “ölü ağırlığı” olarak adlandırılan bu değer tekne sigorta poliçelerinde özellikle belirtilmektedir.
- d) Deplasman tonaj (Displacement tonnage):** Bir geminin belirli bir durumda yüzerken taşımış olduğu suyun miktarıdır. Bu değer ton olarak veya m3 olarak ifade edilir. Bu tonaj geminin deadweight ağırlığına tekne, ana ve yardımcı makineler ile geminin donanım ağırlığı eklenerek hesaplanmaktadır.<sup>117</sup>
- e) Boş deplasman (Light Displacement veya Light Weight):** Tekne, makine, donanımlar, yedek parçalar ve tüm bağlı cihazlar, stimli gemi ise çalışması için gerekli olan kazan suyu ağırlıklarının toplamıdır.

Sigortacıların risk fiyatlandırmasında , dikkate aldıkları değerler ise geminin Dead Weight ( DWT ) ağırlığı ile Gross Ton ( GRT ) ağırlığıdır. Özellikle DWT tekne makine sigortalarında kısmi hasar risk frekansının hesaplamasında dikkate alınan en önemli kriterlerden olup P&I Sigortalarında ise prim hesaplaması GRT üzerinden yapılmaktadır.

---

<sup>117</sup> Yazıcı,a.g.k., s. 2

Gemilerin büyüklüğü, uzunluk, genişlik ve derinlik olarak da belirlenmektedir. Uzunluk için iki değişik ölçüm yapılmaktadır. Biri teknenin en başından kıçta en uca kadar olan “tam uzunluğu” diğeri de su kesiminden ölçülen ve geminin baş tarafındaki yükleme çizgisinden kıç tarafta dümen miline kadar olan uzunluğudur. Geminin genişliği, uzunluk ortasında ölçülen, bordalar arasındaki mesafedir. Derinlik ise geminin uzunluk ortasında, omurgadan en üst güverteye kadar olan mesafedir.<sup>118</sup>

Gemiler için kullanılan diğeri ölçüler ise “su kesimi” ve fribord aralığıdır. Su kesimi omurgadan su çizgisine, fribord ise yükleme dairesi ortasındaki çizgiden güverteye kadar olan uzaklıktır.<sup>119</sup>

Gemilerin yükleme haddinden daha fazla yük alması hasar frekansını yükseltici unsur olduğundan sigortacılar bu hususu dikkate almaktadır. Ayrıca haddinden fazla yükleme yapılmış gemilere 14.03.1966 gün ve 6/6125 sayılı Bakanlar Kurulu kararınca yürürlüğe konan “ Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü”nce sefer izni verilmemektedir.

### ***SEFER İZİNİ VERİLMİYECEK GEMİLER***

**Madde 3** - Bordalarına yükleme markası konmamış ticaret gemilerinin yolcu veya yük taşımalarına veya markalarındaki yükleme çizgilerinin gösterdiğinden veya 2 nci maddede sözü edilen Yönetmelikte belirtilen haddenden fazla yüklenmiş olan ticaret gemilerinin yolculuğuna izin verilmez.

#### **2.2.1.4. Teknenin Uyrugu ( Bayrağı )**

“Uyrukluk” gemi ile devlet arasındaki ilişkiyi ifade etmekte ve bu ilişki de bayrak ile düzenlenmektedir.<sup>120</sup>Türk hukukunda Bayrak ve tabiiyet konusunun içeriği Türk Ticaret Kanunu ile belirlenmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 823, maddesi gereğince, her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker. Bir geminin Türk gemisi olup olmadığı şu koşullara bağlıdır;

---

<sup>118</sup> Yazıcı, a.g.k., s.3

<sup>119</sup> Yazıcı, a.g.k., s.3

<sup>120</sup> Yazıcı, a.g.k., s.8

1. Gerçek kişilere ait olan gemilerin mülkiyetinin tamamen Türk vatandaşlarına ait olması gerekir.
2. Türk ticaret siciline tescil edilmiş şirketlere ait olan gemiler, şirketi yönetim ve temsile yetkili olanların çoğunluğu Türk vatandaşı olmak ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğu Türklere bulunmak, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca hisse senetleri nama yazılı ve başkalarına devri şirket yönetim kurulu iznine bağlı bulunmak koşulları ile Türk gemisi sayılırlar.
3. Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklarının malı olan gemiler, paylarından yarısından fazlası Türklere ait ve gemi müdürü Türk vatandaşı olmak koşulu ile Türk gemisi sayılırlar.<sup>121</sup>

Yine TTK 824. madde Türk Bayrağı çekme hakkının istisna hallerinden de söz etmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta Türk gemilerinin de yabancı bir ülkenin uyruğuna girerek o ülkenin bayrağını taşıma ve bu şekilde uluslar arası sularda deniz ticareti yapma hakkının mevcut olmasıdır. Ancak bu hakkın verdiği ticaret serbestliği, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kabotaj kanunu ile sınırlandırılmaktadır.

Kabotaj, bir devletin kendi limanları arasındaki deniz ticaretini kendi yurttaşlarının ve kendi bayrağını taşıyan gemilerin tekelinde bulundurmasıdır. Devletler kabotaj ile yabancı uyruklu kişilere ve yabancı gemilere karşı kendi ulusal ekonomilerinin gelişimini sağlamak amacıyla kabotaj yasağı uygulamaktadırlar ve bu durumu devletlerarası hukuka aykırı değildir.<sup>122</sup>

Türk Kabotaj Kanunu'nun 1. maddesi ile Türk kıyılarında bir noktadan başka bir noktaya yük ve yolcu taşıma ticareti, kıyılarda limanlarda çeki römorkaj kılavuzluk

---

<sup>121</sup> Ataergin, a.g.k.,s.5

<sup>122</sup> <http://www.botav.org/kabotaj/>, ( 10.01.2010 )

hizmetleri ile tüm liman hizmetleri yerine getirme hakkı Türk bayrağına sahip gemiler ve deniz vasıtalarına aittir.

Yine Kabotaj Kanunu'nun 3. maddesi ile yabancılara yasaklanan meslekler sayılmıştır. Bu meslekler arasında balık istiridyeye, midye, inci, mercan, sedef avcılığı, kum, çakıl ihracı kazazede gemi kurtarma, enkaz kaldırma, batık çıkarma, dalgıçlık arayıcılık, kaptanlık, çarkçılık, tayfalık, amelelik, rıhtım hamallığı ve bilumum deniz esnaflığı yabancılara yasaklanmıştır.

Kabotaj Kanunu'nun 4. maddesi kurtarma-yardım hizmetlerinde dahi yabancı gemilerin çalışması yabancı kaptan gemi adamı mütehassıs eleman istihdamı Bakanlar Kurulu'nun iznine tabidir.<sup>123</sup>

Tüm bu bilgiler ışığında gerçek tabiiyeti Türk olan ancak birtakım nedenlerle yabancı bir ülkenin bayrağını taşıyan ( **flag of convenience** ) gemilerin Türk karasularına ait iki liman arasında taşımacılık yapamayacağı bu kanunla belirtilmiştir.

Dünyada ilk yabancı bayrak taşıma hadisesi *Belen Quezada* adlı Kanada uyruklu bir yük gemisinin 1919 yılında Panama Siciline kaydı ile başlamıştır. Akabinde 1949 yılında Amerikan iş adamlarının yardımıyla Liberya Sicili kurulmuş ve diğer yabancı sicillerinin gelişimiyle bu süreç devam etmiştir.<sup>124</sup>

Çalıştırdığı geminin hangi ülkenin bayrağını taşıyacağına verilecek karar, tamamen gemi sahibinin kendisine aittir. Bu kararı etkileyen hususlar yabancı bayrak devletinin düşük vergi uygulamaları ya da gemi personeli ile ilgili daha makul yaptırımları ve işçi sendikasının düzenlemeleri olabilmektedir. Bir diğer önemli neden ise ilgili yabancı bayrak devletinin liman otoritesinin, denetimsiz ve gayriciddi yollarla denize elverişlilik belgesi sağlamadaki rahatlığıdır. Böylece denize elverişli olmayan gemiler bile kolayca bu belgeye sahip olmakta ve deniz ticareti için büyük risk oluşturmaktadırlar. Bazı durumlarda ise, örneğin vatanseverlik veya hükümetin

<sup>123</sup> <http://www.istanbulbarosu.org.tr/Detail.asp?CatID=1&SubCatID=1&ID=4296> ( 10.01.2010 )

<sup>124</sup> [http://www.absoluteastronomy.com/topics/Flag\\_of\\_convenience](http://www.absoluteastronomy.com/topics/Flag_of_convenience) ( 10.01.2010 )

sübvansiyonları, teşvikleri sözde bayrak taşıma uygulamalarına engel olabilmektedir.<sup>125</sup>Geminin yabancı bayrak taşıması uygulamada donatan, işleten, ipotek alacaklısı ve diğer finansal ilgiler arasındaki hukuki ilişkileri de karmaşık hale getirebilmektedir.<sup>126</sup>

Diğer yandan, geminin gerçekte hangi devletin filosuna ait olup olmadığının tespiti hasar istatistikleri açısından önem arz etmektedir. Zira genellikle kendi ülkelerinin bayraklarını taşıyan gemilerin hasar oranlarının yabancı bayrak taşıyan gemilere nazaran daha düşük olduğu gözlenmektedir. Bu nedenle sigortacılar yabancı bayrak taşıyan gemilerin risk değerlendirmesini yaparken daha hassas davranmakta ve geminin taşıdığı bayrağın muteber bir bayrak olup olmadığını da araştırmaktadırlar. Bunun nedenlerini; yabancı bayrakların düşük güvenlik standartları, bir geminin üretimiyle ilgili öne sürülen koşulların zayıflığı ve yine ITF'in ( International Transport Workers' Federation ) de belirttiği gibi minimal ücretlerle ucuz iş gücünün satın alınması ve düşük çalışma standartları nedeniyle gemi personelinin çalışma isteksizliği ve gemi ve yük güvenliğine gerekli özenin gösterilmemesi olarak belirtebiliriz.

Bunun yanı sıra , EMSA ( European Maritime Safety Management Agency ) tarafından ülkelerin bayrakları güvenlik performans ölçümüne tabi tutulmakta ve bu bayraklar siyah, gri ve beyaz olmak üzere 3 kategoride toplanmaktadır. Siyah listede yer alan bayrakların Avrupa Limanlarına giriş çıkışlarına sınırlamalar getirilmektedir. Bir devletin bayrağının kara listeden griye veya beyaz listeye geçmesi mümkün olmakla birlikte uygulamada pek çok kriterin yerine getirilmesi şartı aranmaktadır. Kara listedeki bayraklar çok yüksek riskli , yüksek riskli , orta-yüksek seviye riskli ve orta seviye riskli olmak üzere kendi aralarında ayrıma tabidirler ve sigortacılar bu risk frekanslarını gemiye verilebilecek teminatın içeriği ve poliçe fiyatını belirlemede dikkate almaktadırlar.

---

<sup>125</sup> Swiss Re Publications, a.g.e.,s.35

<sup>126</sup> Swiss Re Publications,a.g.e., s.35

Kara listeye alınmış bir geminin sigortalanması zorlaşacağından bir an önce ya bayrağı değiştirilecek ya da geminin bayrağının kara listeden çıkartılması için gerekli tüm kriterlerin bayrak taşıyan gemilerce yerine getirilmesinin beklenmesi gerekecektir.

Aşağıda Avrupa Denizcilik Güvenliği Yönetimi tarafından yayınlanan 1 Temmuz 2009'dan itibaren geçerli güncel kara listeye alınmış bayraklar belirtilmiştir.

**Tablo 2.1. EMSA'nın 1 Temmuz 2009 tarihinde yayınladığı "Siyah Bayrak Listesi"**  
**SİYAH BAYRAK LİSTESİ**

ÜLKELER	RİSK SINIFI	RİSK DERECESESİ
KORE	ÇOK YÜKSEK	83
BOLİVYA	ÇOK YÜKSEK	82
ARNAVUTLUK	ÇOK YÜKSEK	81
LİBYA	ÇOK YÜKSEK	80
SİERRA LEONE	ÇOK YÜKSEK	79
KOMOROS	ÇOK YÜKSEK	78
KAMBOÇYA	YÜKSEK	77
GÜRCİSTAN	YÜKSEK	76
SLOVAKYA	YÜKSEK	75
SURİYE	YÜKSEK	74
ST.KİTTS&NEVİS	YÜKSEK	73
LÜBNAN	ORTA-YÜKSEK	72
HONDURAS	ORTA-YÜKSEK	71
MOĞOLİSTAN	ORTA-YÜKSEK	70
ST.VİNCENT &GRENADINES	ORTA-YÜKSEK	69
MISIR	ORTA-YÜKSEK	68

<b>MOLDOVYA</b>	<b>ORTA</b>	<b>67</b>
<b>BELİZE</b>	<b>ORTA</b>	<b>66</b>
<b>PANAMA</b>	<b>ORTA</b>	<b>65</b>
<b>UKRAYNA</b>	<b>ORTA</b>	<b>64</b>
<b>DOMİNİK</b>	<b>ORTA</b>	<b>63</b>

Kaynak : <http://www.emsa.europa.eu/>

Bu listeye girmiş bayrakları taşıyan gemilerin, Tekne Makine sigortası açısından risk değerlendirmeleri, diğer gemilere nazaran daha titiz yapılmaktadır. Bayrak konusu, tekne sigortasında önemli risk faktörlerindedir. Yukarıda da sözünü ettiğimiz gibi yabancı bayrak devletinin, denize elverişlilik konusundaki denetim ve otorite boşluğu nedeniyle pek de denize elverişli olmayan gemilerin bu belgelere kolayca sahip olmaları, sigortacının yanılmasına yol açabilecektir. Söz konusu bayrağın geminin sigortalı olduğu süre zarfında değişiklik göstermesi elbette mümkündür, ancak bu durumda sigortacının mutlaka haberdar edilmesi gerekmektedir. İlgili riziko bilgisi değişikliği, düzenlenecek bir zeyilname ( ek belge ) ile poliçede belirtilir. Diğer yandan, risksiz bir bayraktan risk sınıfı yüksek olan bir bayrağa geçiş durumunda, sigortacı teminatı durdurma ya da teminatın devamı için ek prim alma hakkına sahiptir.

#### **2.2.1.5. Teknenin Denize Elverişliliği ( Seaworthiness)**

Denize elverişlilik kavramı M.I.A'nın 39. ve 40. maddelerinde örtülü bir yükümlülük olarak düzenlenmiş ve 39. maddenin 4. fıkrasında da "Gemi, sigortalı seferin olağan deniz tehlikelerini karşılamak üzere her bakımdan makul ölçüde donatılmışsa denize elverişli sayılır." hükmü getirilmiştir<sup>127</sup>.

<sup>127</sup> Yazıcı, Sigortacılık Programı Nakliyat Dalı Genel Şartlar ve Kızlar Ders Notu, s.40.

Üretilen malların tüketicinin kullanımına sunulması, üretim sürecinin tamamlanması açısından bir gerekliliktir. Bir başka deyişle tüketicinin kullanımına sunulmayan bir mal üretilmiş sayılmamaktadır. Bu bağlamda malın üretildiği yerden tüketildiği yere, zıya ve hasara uğramadan, ulaştırılabilmesi için taşıma hizmetinin titizlikle yapılması, özellikle taşıtın malı taşımaya uygun ve güvenli olması önem kazanmaktadır. Günümüzde, malların yaygın olarak deniz yolu ile taşındığı göz önüne alınırsa, taşıt olarak gemi ön plana çıkmaktadır. Bu nedenle denizcilik ve deniz sigortalarında geminin denize elverişliliği, çok eski yıllardan bu yana önemli bir sorun olarak ele alınmış ve çözüm yolları üretilmiştir<sup>128</sup>.

“Denize elverişlilik” terimi, denizcilik ve deniz sigortası piyasalarında, sadece geminin denize elverişliliğini değil geminin yola ve yüke elverişliliğini de kapsayan bir anlamda kullanılmaktadır. Buna karşın TTK’nın 817. maddesinde denize ve yola elverişli gemi 1019. maddesinde de yüke elverişlilik kavramları tanımlanarak geminin denize, yola ve yüke elverişliliği ayrı kavramlar olarak düzenlemiştir. Ancak denize, yola ve yüke elverişlilik kavramları, kısaca denize elverişlilik, geminin teknesi, makinesi ve donanımı ve yüklerin çeşitliliği, yapacağı sefer açısından birçok teknik ayrıntı ve niteliklerle yakından ilişkilidir. Bu nedenle denize elverişlilik, hangi açıdan ele alınırsa alınsın<sup>129</sup>;

- a) Geminin bünyesel bütünlüğü ( Geminin tüm ana unsurlarının yani gövde, baş kık , makine dairesi vb. bölümlerinin veya dümen , pervane, vinç vb. unsurlarının yekpare bir bütün halinde gemide mevcut olması )
- b) Donanımların işlevsel etkinliği ( Geminin kondüsyonunda herhangi bir sorun olmaması , tüm makine ve teçhizatın yeterli olması , survey raporlarında tespit edilen eksikliklerin tamamlanmış olması geminin denize elverişli olmasını ifade etmektedir )
- c) Uygun ve usta gemi adamları ( Son zamanlarda tekne makine sigortacıları çalıştırılan gemi adamlarının iş tecrübelerini veya kalifiye işçi olup olmadıklarını sorgulama yoluna gitmektedir. Özellikle ekonomik kriz

<sup>128</sup> Mehmet Yazıcı, “Denize, Yola veya Yüke Elverişlilik”, Reasürör Dergisi , Sayı.36, 2000, s.25.

<sup>129</sup> Yazıcı, a.g.m., s.25.

dönemlerinde personel masrafını aza indirmek maksadıyla kalifiye olmayan iş gücünün çalıştırıldığı bir gerçektir. Bunun yanı sıra yaşanan hasarların çoğunun tecrübesiz ve kalifiye olmayan personellerin hatalarından kaynaklanması da sorgulamayı haklı kılmaktadır. )

- d)** Çalışkan ve yetenekli idare ögelerini içermesi gerekmektedir.( Donatının veya işletenin geçmiş hasar deneyimleri veya sektör tecrübeleri de geminin denize elverişlilik halini etkileyen unsurlar arasında sayılmaktadır )

Denize elverişli gemi ve denize elverişlilik kavramının genel nitelikleri TTK'nın 817. maddesi 1. fıkrasındaki "*Tekne, umumi donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yapacağı yolculuğun (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olan bir gemi <denize elverişli> sayılır*" hükmü ile belirlenmiştir. Görüleceği gibi fıkrada geminin tekne, makine, kazan ve donanım gibi kısımlarının, denizin alışılmış ya da beklenen (normal) tehlikelerine dayanabilecek bir durumda olması istenmekte ve böylece denize elverişlilik genel çizgileriyle belirlenmektedir<sup>130</sup>.

Gemiyi denize ve yola elverişli olma bulundurma, sigortalı açısından bir yükümlülüktür ve tüm tekne makine sigorta poliçelerinde bu yükümlülüğün ihlal edilmesi halinde, o yükümlülüğün ihlal edilmesinden kaynaklı hasar tazminat taleplerinden sigortacının sorumlu olmayacağı ayrıca ifade edilmektedir. Dolayısıyla geminin denize elverişli halde olduğu " Denize Elverişlilik Belgesi" adı verilen bir belge aracılığıyla denetlenmektedir. ( Bkz. Ek 4. Denize Elverişlilik Belgesi Örneği ) Bir geminin denize elverişli gemi olup olmadığını denetleyecek kurum resmi sörvey kurullarıdır. 500 gross tonilatoya kadar gemilerin deneti, bölge müdürlükleri sörvey kurullarınca yapılmaktadır. 500 gross tonilatodan büyük gemilerin denetine sadece "Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Sörvey Kurulu" yetkilidir. Geminin bulunduğu yerde sörvey kurulu yoksa ve denetlenecek gemi 50 gross tonilatodan küçükse, bu geminin denize elverişlilik deneti o yerdeki liman başkanlığınca yapılmaktadır.<sup>131</sup>

---

<sup>130</sup> Yazıcı,a.g.m., s. 27

<sup>131</sup> Ataergin,a.g.k., s.3

Denize elverişlilik belgelerinin geçerlilik süresi 1 yıldır , süresi biten denize elverişlilik belgeleri mutlaka yenilenmelidir. Aksi takdirde, donatanın hasar anında gemisinin denize elverişli olduğunu ispat etmesi zorlaşacağından, sigortacı yükümlülüğün bozulduğuna hükmedebilecek ve hasarı tazmin sorumluluğundan kurtulabilecektir. Bu nedenle hasar anında geminin denize elverişli olduğunun ispat edilebilmesi açısından son derece önemli olan bu belgenin düzenli olarak güncellenmesi gerekmektedir.

Denize elverişlilik belgesinin yanı sıra, yine liman başkanlığı tarafından gemilere “Yola Elverişlilik Belgesi” verilmektedir. Yola elverişlilik belgesi almış bir geminin azami 48 saat içerisinde o limandan ayrılması gerekmektedir. Bu belge, kaptan veya sahaliyetli kıldığı bir memur tarafından geminin yük durumu, kumanyası, yakıtı, suyu, yolcuların durumu tetkik edildikten sonra verilmektedir. Bir başka deyişle, yola elverişlilik belgesi bir limandan beyan edilen diğer limana gidebilmek için alınan izin belgesidir.

#### **2.2.1.6. Teknenin Sınıflama Kurumu ( Classification )**

Bir geminin denize ve yola elverişli durumda bulundurulması gemi sahibi ya da donatanın yükümlülüğündedir. Gemi sahibi ya da donatanın bu yükümlülüğü sınıflama kurumları ( classification society ) tarafından denetlenmekte ve belgelenmektedir. Dolayısıyla sınıflama kurumları ve onların işlevleri tekne sigortaları açısından oldukça önemli bir olgudur.<sup>132</sup>

Klas kurumları, gemiler ve denizde yüzer araçlar dahil olmak üzere, denizle ilgili tesislerin inşası, dizaynı ve denetimiyle ilgili teknik standartları oluşturan ve uygulayan organizasyonlardır. Klas kurumu tarafından uygulanan bu standartlar yazılı kurallar şeklindedir. Bir klas kurumunun kurallarına uygun olarak dizayn edilen ve inşaa edilen gemiler, kuruma “KLAS SERTİFİKASI” almak için müracaat edebilirler. ( Bkz. Ek 5. Klas Sertifikası Örneği ) Kurum ilgili klas denetimlerini yaptıktan sonra bu

---

<sup>132</sup> Yazıcı, Tekne Sigortaları Ders Notları, s.38

sertifikayı düzenlemekte ve böylece geminin klasın yayınlamış olduğu kurallara riayet ettiğinin kanıtı olarak gösterilebilmektedir. Zira kurallara uyulmadığı takdirde klas askıya alınabilmekte veya klas kurumu tarafından belge iptal edilebilmektedir. Bunun yanı sıra bir geminin klas sertifikasına sahip olması o geminin denize elverişli olduğunu göstermesi açısından yeterli değildir. Zira bu sertifika sadece geminin klasının yayınlamış olduğu kurallara uygun olduğunu teyit etmektedir.<sup>133</sup>

Bir geminin sınıflama kurumuna dahil olması şartının asıl amacı genel olarak sigortalı donatanın ve gemi idarecilerinin sınıflama kurumu ve kurumun kuralları ile uyum içerisinde gemiye gerekli özeni göstererek gemiyi denize elverişli durumda bulundurmaktadır. Zira sigortacının, klas sertifikasına sahip olmayan bir geminin donatanın gemisine gerekli özeni gösterip göstermediğini veya her sefer başlangıcında veya devamında gemisini yola,yüke ve denize elverişli duruma hazır hale getirip getirmediğini tespit etmesi oldukça güç olacaktır. Bu nedenle uluslar arası sigorta piyasasında özellikle I. sınıf sekürite sağlayan underwriterlar , hiçbir sınıflama kurumuna dahil olmamış yani klas sertifikası olmayan ticari gemileri sigortalamama eğilimindedirler. Yine ITCH 1.11.95 klozunda sınıflama hadisesi 4 nolu maddede belirtilmiş ve tüm şartlar açıkça belirtilmiştir. Söz konusunu fıkranın 4.1.1. bölümünde “*gemi , sigortacıların onayladıkları sınıflama kurumu tarafından sınıflanır ve o sınıflama kurumu içindeki sınıfı sürdürülür.*” hükmü konulmuştur. Buradan da anlaşılacağı gibi her sınıflama kurumu sigortacı tarafından kabul edilmemektedir. Bunun sebebi tıpkı bayrak hadisesinde olduğu gibi bazı klas kuruluşlarının gemiyle ilgili yaptırımlarının zayıf olması ve gemiye gerekli özeninin gösterilmemesi dolayısıyla hasar yaşanma olasılığının yüksek oluşudur.

Bugün dünya çapında 50’yi aşkın klas kurumu bulunmaktadır. Bu kurumların 10’u IACS (International Association of Classification Societies – Uluslararası Klas Kurumları Birliği)’ni oluşturmaktadır. Tahminlere göre bu 10 asıl ve 1 ek yardımcı üye (toplam 11 adet) yaklaşık dünya ticaretinde faaliyet gösteren ticari tonajın %94’ünü klaslamaktadır.<sup>134</sup>

<sup>133</sup> <http://shipdatanews.com/index.php?content=38> ( 10.01.2010 )

<sup>134</sup> <http://shipdatanews.com/index.php?content=38> ( 10.01.2010 )

IACS'a asıl üye klas kuruluşları şunlardır:

ABS ( American Bureau of Shipping )

BV ( Bureau Veritas )

CCS ( China Classification Society )

DNV ( Det Norske Veritas )

GL ( Germanischer Lloyd )

KR ( Korean Register)

LR ( Lloyd's Register)

NK ( Nippon Kaiji Kyokai)

RINA (Registro Italiano Navale )

RS ( Russian Maritime Register of Shipping )

Yedek üye ise IRS ( Indian Register of Shipping ) tir.

Yukarıda sayılanlar dışında kalan klas kuruluşlarına , tekne makine sigortası açısından sigortacılar çok sıcak bakmamakla birlikte Croatian Register of Shipping ( CRS ), Türk Loydu ( TU ), Hellenic Register of Shipping ( HRS ), Polish Register of Shipping ( PRS ), Bulgarian Register of Shipping ( BRS ) gibi klas kuruluşları IACS üyesi olmasalar da muteber addedilerek sigorta piyasasında kabul görmektedir.

Sınıflama Kurumları, gemilerin planlanması ve yapımı sırasında planın, kullanılan malzemenin ve işçiliğin denetlenmesi ve bunlara dair belgelerin düzenlenmesi; gemilerin işletilmesi sırasında devresel (periyodik) denetim ve bu denetimler sonucu sırasında periyodik denetim ve bu denetimler sonucu hazırladıkları sınıf belgesi ( klas belgesi ) yahut birdeniz kazasından sonra yaptıkları ekspertiz ve düzenledikleri raporlarla, denizcilere ve deniz ticareti ile ilgili kişi ve kuruluşlara, genellikle yasa ile kurulmuş zorunlu kurumlar olmamalarına rağmen, uzun yıllardan beri hizmet vermekte, böylece deniz ticaretinde önemli bir yer tutmaktadırlar.<sup>135</sup>

---

<sup>135</sup> Mehmet Yazıcı, “ Tekne Sigortalarındaki Yeni Yükümlülükler”, Reasürör Dergisi, sayı 17 s.18

Ancak sınıflama kurumlarının tüm bu hizmetleri deniz ticaretine sunarken aynı zamanda bu hizmetlerden kazanç sağlamak zorunda olmaları bir ikilem yaratmaktadır. Bu ikilem, bir taraftan kamu hizmeti görmek diğer taraftan kazanç sağlamak , uzun yıllardan bu yana bir denge içinde yürütülmektedir. Ancak bu denge sigortacıların karşılaştıkları ağır hasarlı sonuçlar nedeniyle oldukça sarsılmış ve sigortacılar bazı ek önlemler almak zorunda kalmışlardır.<sup>136</sup>

- **Kondisyon Sörveyi Yükümlülüğü ( Condition Survey Warranty )** Bu yükümlülük ile sigortacılar 30 günlük bir süre içerisinde London Salvage Association tarafından gemide bir ekspertiz yapılmasını ve varsa eksperin önerilerinin yerine getirilmesini koşul olarak sigorta sözleşmesine eklemektedirler.Eğer eksper geminin kondisyonu iyi bulunmadıysa gemiye ikinci ve daha ayrıntılı bir ekspertiz gerçekleştirebilecektir.
- **Yapısal Kondisyon Sörveyi Yükümlülüğü ( Structural Condition Survey Warranty )** Geminin daha ayrıntılı incelenmesi gerektiği zaman ekspertiz yükümlülüğünün ya belli bir tarihten itibaren 30 gün içinde ya da geminin yükünü boşalttığı ilk limanda bunlardan hangisi önce olursa yerine getirilmesi gerekmektedir. Ekspertiz yine London Salvage Association tarafından yapılır ve önerilerin verilen süre içerisinde yerine getirilmesi zorunludur.<sup>137</sup>Bu sörvey genellikle 10 yaşını geçmiş veya kondisyonu oldukça olumsuz görülen daha az yaşlı gemilerde söz konusu olmaktadır.

Bunun yanı sıra, kondisyon surveyi yapılan ve eksikleri tespit edilen gemilerin sahiplerinden verilen ek süre zarfında söz konusu eksiklerin giderilmesi beklenmektedir. Bu eksikliklerin neler olduğu ve ön görülen sürede giderilmesi gerektiği ise sigortacı tarafından poliçeye yazılmaktadır. Eksikliklerin sigortalı tarafından giderilmemesi durumunda söz konusu eksikliklerden kaynaklanan bir hasarın sigortacı tarafından reddedilme olasılığı oldukça yüksek olmaktadır . Bu tarz hadiseleri

---

<sup>136</sup> Yazıcı, a.g.m.,s.18

<sup>137</sup> Yazıcı, a.g.m.,s.18

önlemek amacıyla sigortacı ön görülen süre dolduktan sonra ikinci bir takip ( follow-up) sörveyi yapılmasını isteyebilecektir.

Yine klasla ilgili aşağıdaki durumlarda poliçe teminatı ITCH 1.11.95 klozuna göre otomatik olarak durmaktadır.

- Geminin sınıflama kurumunun değişmesi
- Geminin o sınıflama kurumundaki sınıfının değişmesi
- Klasın geçici olarak durdurulması ( askıya alınması )
- Klasın kesintiye uğraması
- Klasın geri alınması ya da sona erdirilmesi
- Dönemsel ekspertiz süresinin geçmesi

Bu nedenle, ivedilikle klasla ilgili problemlerin donatan veya gemi idarecisi tarafından çözülmesi gerekmektedir. Yukarıda belirtilen olaylar nedeniyle yeni bir klas kuruluşunun tercih edilmesi durumunda ise sigortacının derhal haberdar edilmesi gerekmekte ve yeni klasın muteber olup olmadığına bakılarak sigortacı gerekirse ek prim talep etme veya teminatı durdurma hakkına sahip olmaktadır.

#### **2.2.1.7. Teknenin Seyir Alanı**

Teknenin çalışacağı coğrafi alanı belirleme yetkisi donatana ait olmakla birlikte geminin tonajı ve kapasitesi itibariyle denize elverişlilik ya da klas belgesinde bu husus sınırlandırılmaktadır. Okyanus aşırı sefer yapma kabiliyetinden teknik olarak yoksun ve küçük tonajdaki bir gemiyi donatan veya gemi idarecisi okyanus aşırı ülkelere sefere gönderdiğinde sigortacı tarafından izin verilen seyir alanı açısından sorun teşkil edebilecektir. Bu coğrafi alan tekne sigorta poliçelerine eklenen “Institute Warranties

Clause” veya “ Karadeniz, Ege, Marmara ve Akdeniz” deyişi gibi ya da benzer biçimde yazılan koşulla belirlenmektedir.<sup>138</sup>

Seyir alanı ile ilgili yükümlülük ( warranty ) denize elverişli olma yükümlüğünden farklı olarak poliçeye eklenen **açık bir yükümlülüktür.** (Express Warranty ) Deniz sigortalarında yükümlülük kavramı , Marine Insurance Act’ın ( MIA ) 33. maddesinde tanımlanmış ve ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Buna göre;

*“ Yükümlülük verilen bir söz olup sigortalının bir şeyi yapıp yapmayacağı, bazı koşulları yerine getirip getirmeyeceği yahut ifade edilen bazı özel şeylerin mevcudiyetini onaylayıp onaylamaması demektir.”*

Warranty, bir sigorta veya reasürans sözleşmesinde sigortalının veya sedan şirketin yerine getirmek ya da herhangi bir eylemde bulunup bulunmama konusunda sigortalıyı bağlayıcı nitelikte şartlardır.<sup>139</sup>

Yine sözleşme hukuku açısından bakıldığında İngiliz Sigorta Hukuku’nda sözleşmeyi esaslı surette etkilemeyen ancak uyulmaması veya yerine getirilmemesi durumunda sigortacının tazminat ödeme borcunu ortadan kaldıracak nitelikte yükümlülük veya taahhüt olarak nitelendirilmektedir. Warranty, sözleşmenin varlığını etkilemez. Bu nedenle, sözleşmeyi geçersiz kılan “fundamental terms” ile karıştırılmaması gerekir. Örneğin sigortalının prim ödeme borcunu yerine getirmemesi halinde sigortacı sözleşmeyi feshedebilecek ve hatta riskin taşındığı süre için prim hesabı yapılarak sigortalıdan geçmişe yönelik talep edilebilecektir. Yani bu temel kurala ( fundamental terms ) uyulmaması durumunda sözleşmenin varlığı ortadan kalkmaktadır.

Diğer yandan warranty ise, İngiliz Sigortacılığında sigortalı tarafından uyulmaması halinde uyulmayan şarta yönelik meydana gelebilecek her türlü hasarda

---

<sup>138</sup> Yazıcı, Tekne Sigortaları Ders Notları ,s.31

<sup>139</sup> **Açıklamalı Sigorta ve Reasürans Terimleri Sözlüğü** , “ Warranty”, İstanbul: Ceyma Matbaacılık ,2004

sigortacının sorumluluğu reddetme hakkını doğurabilmektedir. Örneğin tekne sigorta poliçesinde seyir alanı ile ilgili belirtilen yükümlülüğe uyulmayarak sahanın dışına çıkılması halinde meydana gelebilecek hasardan sigortacı sorumlu olmayacak ancak sözleşmenin varlığı devam edecektir. Zira geminin yeniden izin verilen sefer sahasına geri dönmesi halinde bu alan içinde meydana gelebilecek zararlardan sigortacı yine sorumlu olacaktır.

Poliçede yer alan açık yükümlülükleri ( expressed warranties ) şu şekilde sıralayabiliriz:

- Seyir alanı ( navigable waters ) ile ilgili taahhütler
- Geminin alışılmış çekilme veya yardıma gereksinim duyduğunda ilk güvenli liman veya yere çekilme halleri hariç ticari amaçla çekilmemesi ile ilgili taahhüt ( no customary towage )
- Taşınan yüke ilişkin taahhütler. Özellikle tekne makine poliçesinde yer alan bu taahhüt kelimesinin geminin taşıyabileceği yükün tipinin kısıtlanması ya da bazen hangi yollarla taşınması gerektiğinin belirlenmesi genel bir uygulamadır.<sup>140</sup> ( Örneğin gemide parlayıcı, patlayıcı madde taşınmaması gerektiği ya da IMO kulları çerçevesinde ve belli sertifikalar doğrultusunda taşınabileceği )
- Sörvey Şartları
- Laid-up ile ilgili yükümlülükler
- Yükün güvenliği ile ilgili yükümlülükler
- Geminin uyruğu ile ilgili yükümlülükler ( Bayrak )
- Klasa tabi olma şartı
- Tarafsız olma şartı ( Warranty of neutrality ): Savaş anında sigortalının teknenin ve taşıdığı yükün tarafsız olmasını sağlama yükümlüğünü ifade etmektedir. Bu yükümlülük MIA 1906'da hem sınırlanan hem de tanımlanan tek açık yükümlülüktür.<sup>141</sup>

<sup>140</sup> Barış Soyer, **Warranties in Marine Insurance**, Cavendish Yay., 2.Baskı ,2006,s.28

<sup>141</sup> Soyer,a.g.e., s.32

Tekne sigorta poliçelerinde sadece 4 örtülü ( implied warranty ) yükümlülük bulunmaktadır: Denize Elverişlilik, Yasal Olma, Yüke Elverişlilik, Liman Elverişliliği. Bu yükümlülükler uyulmaması halinde, sigortacı da ihlal edilen yükümlülüğün sebep olabileceği hasar taleplerini karşılamama veya tazmin etmeme hakkına sahip olacaktır.

Institute Time Clause Hulls 1.11.95 klozu geminin gidebileceği denizler hakkında tam bir serbestlik verir gözükiyorsa da uygulamada ilave bir klozla seyrüsefer sahaları hayli daraltılmaktadır. Bunun sebebi bazı denizlerin senenin bazı aylarında normal gemilerin geçmesine müsaade etmemesidir. Her tekne poliçesine eklenen bu klozun adı “Institute Warranties” olup değişik bölgeleri mevsimine göre teminat dışı bırakır. Örneğin kış aylarında Baltık Denizi’nin büyük bir bölümü normal gemilere kapalıdır ve bahara doğru bir kısmı açılır. Aynı şekilde Kuzey Yarımkürenin kuzey kısımları ki St. Lawrence Sea Way’i de içine alır yine güney yarımkürede Macellan burnunun güneyi kış aylarında normal gemilere kapalıdır. Kloz her bölge için enlem-boylam noktalarını ve kapalı olan dönemlerin tarihlerini bildirmektedir.<sup>142</sup> ( Bkz. Ek 6. Enstitü Taahhütleri Klozu )

Burada bahsi geçen normal gemiler dışında Lloyd’s Register tarafından teknik özellikleri yeterli gemilere ( buz kıran vb. ) Ice Class Sertifikası verilmekte ve bu gemilere “buz klaslı gemiler” denilmektedir. Buz klasına haiz gemilerin yasaklı bölgelerde seyretmesi mümkün olmakla birlikte yine de sigortacının klasın ( Ice Class 1, Ice Class 2, Ice Class 3 ) derecesine göre ek prim talep etme hakkına sahip olduğunun bilinmesi gerekmektedir.

Buz klasına sahip olmayan normal gemilerin yasaklı denizlere sigortacıdan habersiz gidilmesi yükümlülüğün bozulduğu ( breach of warranty ) anlamına geleceğinden sigorta teminatı otomatik olarak duracak ve söz konusu bölgede meydana gelebilecek olası hasarlara ilişkin tazminat taleplerinden sigortacı muaf olacaktır. Yine sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça söz konusu bölgelere sefer düzenlenmesinin

---

<sup>142</sup> Yücesan,a.g.e., s. 40

sigortacı tarafından kabul edilmesi halinde sigortacının poliçe fiyatını değiştirme hakkı saklı bulunmaktadır.

#### **2.2.1.8. Sigortalı Moralitesi**

Bir tekne makine sigortacısı açısından sigortalanacak gemi sahibinin , donatanının veya şletenin geğmiş hasar istatistikleri ( örneğin geğmişte şaibeli bir gemi batırma olayına karışıp karışmaması , alınan yüksek meblağdaki hasar tazminatları vb. ) , sektör tecrübeleri ( kağ yıldır denizcilik sektöründe aktif olarak bu işi yaptıkları ) , bünyesinde veya şletmesinde bulunan diğer gemilerin durumları , edimlerine bağlı bir müşteri olup olmaması ( prim ödemelerinin düzgünlüğü , gemiye gerekli özeni göstermesi vb. ) , gemi personelini seçmede titiz davranıp davranmadığı ( ucuz işçilik ücreti ile kalifiye olmayan işçilerin çalıştırılması ) sigortalının moral rizikosu olarak göz önünde bulundurulmaktadır.

Moralitesi iyi olmayan bir sigortalının sigorta pazarında sigortalanma şansı da bir o denli düşük olacaktır. Dolayısıyla sigortalı moralitesi, sigortacının riski kabul edip etmeme kararını vermede en etkili kriterlerden biri olup moral rizikonun frekansı poliçe fiyatını da ayrıca etkileyebilecektir.

#### **2.2.2. Tekne İnşaat Sigortalarında Risk Faktörleri**

Gemi üretimi, ham, yarı işlenmiş ve işlenmiş malzeme, makine ve teçhizatının belirlenmiş bir tasarıma göre ve planlı olarak bir araya getirilmesi ve işlenmesi sonucu ortaya çıkan işlevsel bir ürünün yani bir geminin ortaya çıkarılabilmesi işlemdir.<sup>143</sup>

Türk Ticaret Kanunu madde 1340'a göre "yapılmakta olan gemi" de sigortalanabilir menfaatler arasında yer almaktadır. Dolayısıyla yapılmakta olan gemi

---

<sup>143</sup> <http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/odabasi/gmg/week11.PDF> ( 01.01.2010 )

üzerinde yapımı üstlenen kişi ve/veya kurumun – gemi ya da tersane sahibidir – yapım esnasında karşılaşıacağı rizikolar sigorta edilmektedir.

Tekne inşaat sigortaları, dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi ülkemizde de Nakliyat Sigorta poliçelerine eklenen İngiliz Enstitü Kloz takımı olan “Institute Clauses for Builders’ Risks-1.6.88” ile yapılmaktadır<sup>144</sup>.

Underwriter, bir geminin inşasını 6 ana sürece ayırarak incelemektedir. Her sürecin risk frekansı farklı olup inşaatın başlangıcından bitişine kadar sigortacı tarafından sürekli bir risk değerlendirmesi söz konusu olacaktır. Zira tekne inşaat sigortalarında önceden hesaba katılmayan ancak süreç ilerledikçe ortaya çıkan ekstra detaylar ya da rizikonun ağırlaşması vb. haller süreç analizleri doğrudan etkileyebilecektir. Bu süreçleri şu şekilde sıralayabiliriz:

### **1. Geminin İnşaatında Kullanılacak Malzemenin ve Teçhizatın Tespiti, Temini ve Depolanması Süreci**

Bir geminin inşasına başlamadan önce inşa edilecek geminin projesine uygunluğunun muteber bir klas kuruluşu tarafından onaylanması gerekmektedir. Zira inşaatın tespit edilen bir klas kuruluşu tarafından belirlenen koşullar çerçevesinde sürdürülmesi bir zorunluluktur. Onaylanan projeye göre tersane ve/veya gemi sahibi tarafından belirlene bir ekip nezaretinde –ki bu ekip çoğunlukla gemi inşaat ve proje mühendislerinden oluşmaktadır- kullanılacak malzemenin ve teçhizatın tespiti yapılır ve geminin cinsine göre kullanılacak ana makine ve ekipmanların siparişi verilir.

Malzeme temini daima bir plan ve program içinde yönetilir. Temin edilen malzemelerin belirli şartlar altında saklanması gerekmektedir. Bu nedenle stok alanı depo ve ambar gibi saklama yerlerinin yönetimi de yine malzeme akış yönetiminin önemli bir parçasıdır.

---

<sup>144</sup> Bülent Akyüz, “Tekne İnşaat Sigortaları”, Reasürör, Sayı.62, s.12.

Depolanma sürecinde malzemelerin, makinenin ve ekipmanlarının başına gelebilecek her türlü zarar tekne inşaat sigortası ile teminat altına alınmaktadır.

## **2. Omurga İnşasının Başlaması:**

Geminin inşaatında kullanılacak malzeme- ki bu kuru yük gemilerinde genellikle çelik sacdır- projeye göre saclar kesilerek blok üretimine başlanır ve daha sonra bu bloklar birleştirilmek suretiyle omurga inşaatı tamamlanmaktadır. Blok sayısı geminin büyüklüğüne ve projeye göre değişiklik göstermektedir. Geminin ana makinesi ve ekipmanları da bu aşamada monte edilmektedir.

## **3. Teknenin Suya İndirilişi ( Launching )**

Bir tekne inşaat sürecinde en önemli aşama teknenin suya indiriliş anıdır. Genellikle en büyük hasarlar bu aşamada meydana gelmektedir. Omurga inşaatı tamamlanmış bir tekne farklı yöntemlerle suya indirilebilmektedir. Ancak bu yöntemlerden en yaygın olarak kullanılan yöntem “kızaklama”dır. Bu yöntemde tekne denize doğru dikey bir kızak üzerinde inşa edilmekte olup suya indirme işlemi teknenin kızak üzerinde kaydırılması suretiyle gerçekleştirilmektedir.

Kızakla suya indiriş yönteminde hasar ihtimallerini arttırıcı pek çok risk mevcuttur. Bu riskleri şu şekilde belirtebiliriz:

- Kızak boyunun iyi ayarlanmaması ve buna mukabil denizdeki draft yetmezliği nedeniyle geminin suya indiği anda topuğa oturması
- İlgili iniş hesaplamalarının iyi yapılamaması
- Kızağın iyi yağlanmaması veya kızak yağlarının iyi eritilememesi nedeniyle geminin kızağa oturması ve sürüklenememesi
- Kızak üzerinde gemiyi taşıyıcı hidroliklerin deformasyonu nedeniyle inişte geminin dengesinin bozulması

- Kızağın gemiye veya birbirine sağlam tutturulamaması
- Kızak yağlarının eritilmesi esnasında ortaya çıkan duman
- Kes sacının iyi kaynatılmamış olması
- Gemi inişi sırasında kullanılan teçhizatın çalışmaması
- Basınç dağılımının uygun olmaması
- Dümenin denize inerken iyi sabitlenememesi nedeniyle dönmesi
- Gemi inişi esnasında denize insan düşmesi
- Gemi indiriş töreninde atılan havayı fişek ve benzeri gürültü yaratabilecek unsurlardan ötürü iskele ve sancaktaki kişilerin birbirlerinin komutunu duyamaması ve organizasyon eksikliği<sup>145</sup>

Suya indirmede kullanılan bir başka yöntem ise, Çinliler tarafından keşfedilen ve genellikle Uzakdoğu'daki tersanelerde kullanılan balonlama yöntemidir. Bu yöntemle geminin inşası bittikten sonra geminin altına sistematik şekilde yerleştirilen yatay balonlar şişirilip geminin suya indirilmesi sağlanmaktadır. Son sıralardaki balonlar ilk baştakilere göre daha az şişirmekte bu şekilde % 1 oranında eğim verilmiş olmaktadır.<sup>146</sup>

Bu yöntemin kızaklamaya göre en önemli avantajlarından biri geminin 1 ay önceden suya indirilmesine olanak sağlamasıdır. Normal şartlarda geminin inşası bitmeden yaklaşık 1 ay öncesinden keresteden yapılmış iskele kurulması gerekmektedir , balon sisteminde ise gemi suya indirilmeden bir gün önce hazırlıklar tamamlanmış olmaktadır. Dolayısıyla bu durum hem zaman hem de ekonomi avantajı yaratmaktadır.

Bir diğer avantaj ise , bu yöntemin çevreye daha duyarlı olmasıdır. Örneğin 10.000 DWT lik bir geminin suya indirilmesi için kurulacak iskelede kullanılan ağaç miktarı oldukça fazladır balon sisteminde ise ağaç kullanılmamaktadır. Yine kızaklama sisteminde bu ağaçların kaydırılması için kullanılan özel yağın teknen suya inişi esnasında en az % 25'i suya karışmakta ve bu da çevre kirliliğine neden olmaktadır.

<sup>145</sup> “ Tersane Dergisi” Kasım-Aralık 2008, sayı.5, <http://www.tersanedergisi.info/?pid=18902> 10.01.2010

<sup>146</sup> <http://denizhaber.com.tr/gemi-insa-san./9103/balonla-kizaklama-isi-kolaylastiriyor.html> , 20.07.2007

Oysaki balonla indirme sisteminde yağ kullanılmadığı için çevreye son derece duyarlı bir sistem olarak göze çarpmaktadır.

Ancak balonla indirme yönteminde en önemli unsurlardan biri balonların içindeki hava basınç dengesinin iyi ayarlanması ve eğimin iyi hesaplanmasıdır. Bir diğer husus ise balonların yerleştirilmesinde iki balon arasındaki mesafenin iyi hesaplanmasıdır. Zira eğer iyi hesaplama yapılamazsa balonların iniş esnasında birbirine sürtme ihtimali yüksek olduğundan bu iniş riski kılacaktır. Ülkemizde pek bilinmemekle birlikte Almanya ve Polonya'da dar kanallı ve büyük olmayan tersanelerde kullanılan bir başka yöntem ise basınçlı su püskürtülerek gemiyi kızaktan bordalama suya indirme yöntemidir. Bu yöntemde kızaklar dikey değil yatay olarak inşa edilir ve geminin yan tarafından basınçlı su püskürtülerek geminin kızaktan bordalama suya indirilmesi sağlanmaktadır. Ancak buradaki risk verilen suyun basıncının ve kızak eğiminin iyi hesaplanamaması nedeniyle geminin suya inişi sonrasında alabora olabileme ihtimalinin yüksek oluşudur.

#### **4. Teknenin Suya İndirildikten Sonra Son Montajların Yapılması ( Fitting Out ) :**

Teknenin elektrik aksamıyla ilgili tüm montajlar, kablo döşemeleri , GPS ve wireless sisteminin kurulması gibi diğer teknik detaylar bu aşamada ele alınır. Teknenin ana makinesi kural olarak tekne kızaktayken monte edilmektedir zira suda montajının yapılması hem masraflı hem de zaman alıcı bir süreçtir. Ancak son yıllarda yakın kıyısız sefer yapan şarjlı elektrikli dinamolu gemilerin tersanelerde sadece kabuk gövde kısmı inşa edilmekte ve diğer tüm teçhizatlar alıcı tarafından başka bir tersane ya da suda monte edilmektedir.

#### **5. Deneme Seferleri ( Trials ) :**

Tekne tüm montajı yapıldıktan sonra makine ve tüm ekipmanlarının , cihazların test edilmesi, teknenin hava şartlarına karşı mukavemetinin tespiti , makinenin hızı ve

aerodinamiği ile ilgili hususların analizi açısından deneme seferlerine çıkmaktadır. Deneme seferleri , Institute Clauses For Builders' Risks 1.6.88 klotuna göre teknenin inşaat edildiği yerden, kızaklardan, pontonlardan veya limandan en fazla 250 millik bir mesafe içerisinde gerçekleştirilebilmektedir. Daha uzun bir mesafe içerisinde deneme seferinin gerçekleştirilmesi gerekiyorsa veya arzu ediliyorsa sigortacının bu husustan haberdar edilmesi gerekmektedir. Sigortacı aşan kısmı kadar sigortalıdan söz konusu sefer için ek prim alma hakkına sahiptir.

## **6. Geminin Teslimi ( Handing Over )**

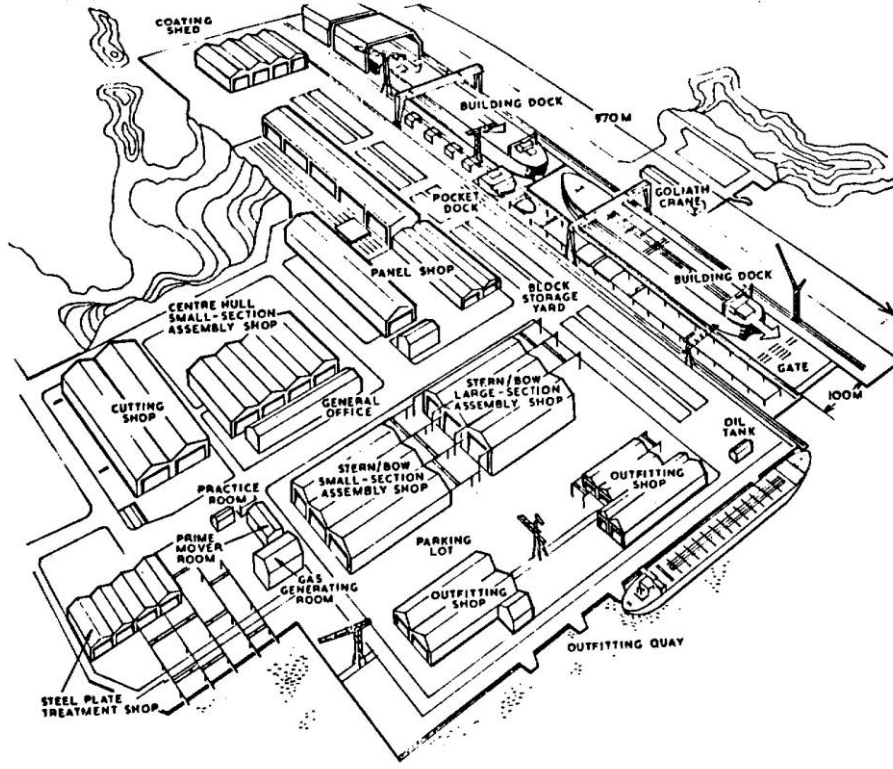
Tekneyi inşaat eden yapımcı inşaat tamamlandıktan sonra teslim sürecinin uzaması halinde sigortacıdan ek bir süre talep edebilmektedir ancak yine Institute Clauses For Builders' Risks 1.6.88 klotuna göre deneme seferleri tamamlanmış ise bu süre maksimum 30 gün olacaktır. Bu durumda gemi sahibi kendi idaresinde gemiyi çalıştırmak istiyorsa bir an evvel gemiyi sefere hazırlamalı, tersane sahibi ise alıcıya devrini gerçekleştirmelidir.

### **2.2.2.1. Tersane / İnşa Yeri**

Gemi inşaatı genellikle "tersane"de yapılmaktadır. Tersaneler gemi , yat, liman araçları vb. deniz taşıtlarının bir sistem dahilinde belirli bir projeye göre üretildiği yerlerdir. Tersane, özel amaçlı bir tenezzüh teknesinin imal edildiği küçük bir alan olabileceği gibi çok büyük tonajlı tankerleri inşa edebilme kapasite sahip büyük sofistike yapılar da olabilmektedir.<sup>147</sup> Tersanelerin büyük çoğunluğu kızak, yüzer havuz, montaj işlemlerinde kullanılan iskele, rıhtım , üretim ve makine atölyelerini, stok alanı, ambar, depo veya hangar gibi unsurları ihtiva etmektedir.

---

<sup>147</sup> Chartered Insurance Institute, a.g.e.,s.13



### Şekil 6. Mitsubishi Kyogi Tersanesi Yerleşim Planı

Kaynak: Gemi İnşaatında Kullanılan Malzemeler,

<http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/odabasi/gmg/week11.PDF> ( 01.01.2010 )

Çoğu modern tersane kötü hava koşulları karşısında olası gecikmeleri önleyebilmek için iş sirkülasyonunun süreklilik arz etmesine olanak tanıyan geniş korunaklı alanlara sahiptir.

Teknenin baş ve kış kısımlarının inşaatı, bu korunaklı alanlarda vinçler yardımıyla yapılmakta ve sonra bu kısımlar prefabrikasyon alandan alınıp ana gövdeye monte edilmekte ve böylece inşaat süreci hızlandırılmış olmaktadır. Elbette, büyük tonajlı gemilerin inşaatında kullanılacak vinçler ve yüzer havuzlar da bir o kadar büyük olmalıdır. Tersanenin elleçleme kapasitesi bu aşamada önem kazanmaktadır. Zira büyük tonajlı ve özellikli bir gemiyi inşa edebilme kapasitesine sahip olmayan ve yeterli teçhizatı bulunmayan bir tersanenin sigorta açısından barındırdığı riskler daha büyük olacaktır.

Tersanenin konuşlandığı bölge oldukça önemlidir. Bulunduğu mevkiinin zemin yapısı sigortacının göz önünde bulundurduğu en önemli unsurlardan bir tanesidir. Çünkü bölgenin ve dolayısıyla tersanenin deprem ve fırtına gibi doğal afetlere maruz kalma riskinin frekansına göre sigortacı teminatın içeriği ve kapsamı ile ilgili ayarlama yapma hakkına sahiptir.

Bir diğer önemli nokta ise tersanenin yangın rizikosuna maruz kalma olasılığıdır. Tekne inşaat sigortalarında teminat başlamadan önce sigortacı tarafından daha önce bilinmeyen bir tersanenin riziko teftişi bu nedenle zorunlu kılınmaktadır. Yapılan teftişte yangına karşı alınan tüm güvenlik önlemleri , yangın söndürme sistemleri , yangın tüplerinin sayısı vb. konularda analizler yapılmakta ve eksik olan hususlar bir rapor halinde sigortacıya sunulmaktadır. Zira tekne inşaat sigortalarında yangın en önemli risklerden bir tanesi olup sigortacı eksper raporuna öncelikli olarak riayet edecektir.

Tersanenin ya da yapımıcının o tekne cinsinde daha önceki inşaat tecrübeleri ve hasar geçmişi de önemli noktalardan biridir. Sigortalı moralitesi özellikle bu tarz teknik branşlarda ayrı bir önem kazanmaktadır. Tersanenin tecrübe analizinde en önemli gösterge o tersanenin yıllık olarak inşaat/ tamir-bakım / montaj elleçleme kapasitesi olacaktır. Bu nedenle tersane ile ilgili veriler doğru ve eksiksiz olarak sigortacıya iletilmelidir. Buna göre doğru risk analizi neticesinde doğru fiyatlandırma ile doğru teminat belirlenecek ve akabinde sorunsuz bir hasar süreci söz konusu olacaktır.

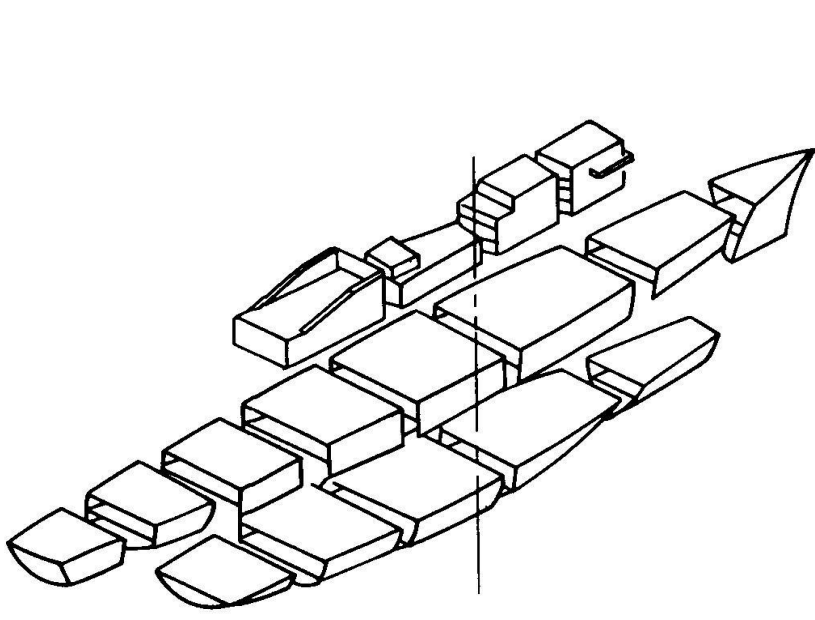
#### **2.2.2.2. İnşaat Metotları**

Bir geminin inşaatında farklı yöntemler kullanılabilir. Bu yöntemleri şu şekilde sıralayabiliriz:

- a) Tam inşaat metodu: Bu metotta belli bir proje dahilinde sistematik olarak tüm gerekli malzemelerin ve teçhizatın temininden başlayarak inşaatın tamamlanmasına ve geminin suya indirildikten sonra donanımlarının

yapılmasından alıcıya teslimine kadar tüm aşamalar belirlenmiş bir tersanede aynı ekip tarafından gerçekleştirilmektedir. İnşaatın hepsinin kümül olarak tek bir tersanede yapılması esnasında tersane isterse iç donanımların yapılması için taşeron firmaları görevlendirebilir. Bu durumda sigortacı açısından tersane dışında bir taşeron firma riski söz konusu olacağından inşaatta görev alacak tüm taşeron firmaların da ayrıca tecrübeleri ve hasar geçmişleri hakkında sigortacının bilgilendirilmesi gerekmektedir.

- b) Kısmi İnşaat metodu: Teknenin sadece dış kabuk kısmı bir tersanede inşa edilip diğer unsurları başka bir tersanede inşa edilebilmektedir. Örneğin yakın kıyusal sefer yapabilen ve bu amaçla üretilen dinamolu şarjlı elektrikle çalışan gemilerin sadece kabuk kısmı bir tersanede inşa edilmekte , iç donanımı ve dinamo yerleştirilmesi başka bir tersanede yapılabilmektedir. Yine geminin sipariş üzerine belli blok parçaları proje göz önünde bulundurularak başka tersanelerde yapılabilmekte daha sonra bu blok parçalar plana göre ana tersanede birleştirilebilmektedir. Bu şekilde geminin kızakta kalma süresinin kısaltılması amaçlanmaktadır.



**Şekil 7. Bir firkateynin blok parça diyagramı**

Kaynak :Gemi İnşaatında Kullanılan Malzemeler,  
<http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/odabasi/gmg/week11.PDF> ( 01.01.2010 )

Buradaki risk unsuru blok üretimi yapan tersanelerin bu konudaki tecrübesi ve yeterliliği ve bloklar birleştirildiğinde ortaya çıkabilecek uyum problemleri ve geminin aerodinamiğinin bozulabilmesidir.

- c) Havuzda İnşaat Metodu: Tersanelerde bazen gemiler kızak üzerinde değil kuruhavuzlar içerisinde de inşa edilebilmektedir. Bir yüzer havuzda, havuzun batmasını veya yukarı çıkmasını sağlayan ve içine deniz suyu alabilen pek çok tank mevcuttur. İnşaatı tamamlanmış bir gemi tankların su almasıyla birlikte yavaş yavaş aşağıya doğru iner ve yüzdürülür. Bu şekilde geminin suya inişi sağlanmış olur. Ancak havuzda inşaat metodunun en önemli riski havuzdaki yük ağırlığının homojen olmaması nedeniyle havuz sacında gerilmelerin olması ve kırılmaların meydana gelebilmesidir. Zira havuzun taşıma kapasitesinden daha büyük tonajda bir gemi inşaatı bu riski arttıran bir unsur olacaktır.

### **2.2.2.3. İnşaatta Kullanılan Materyaller**

Ticari yük gemilerinin ana malzemesini çelik oluşturmaktadır. Ancak geminin cinsine göre yan malzemeler kullanılması da söz konusu olabilmektedir. Örneğin ağırlığın önemli olduğu gemilerde daha hafif malzemeler olan alüminyum ve elyaf takviyeli plastik ( FRP ), polyester gibi ürünler kullanılmaktadır. Yat inşaatlarında ağırlıklı olarak kullanılan malzemeler ise ahşap, laminent, fiberglas ve sandviç yapılar olmaktadır. Bu malzemeleri kısaca şu şekilde özetleyebiliriz.

- **Çelik**

Gemi inşaatında kullanılan çelik, fiyat, özellik ve bulunabilirlik yönünden uygun olan yumuşak çelik malzemedir. Sıcak ve soğuk şekil vermeye ve kaynağa uygun olan bu malzeme işleme sıcaklıklarında herhangi bir mekanik değişime uğramamakta ancak çok düşük sıcaklıklarda darbe özelliğini kaybederek kırılma kazanması

nedeniyle sıcaklık ayarına dikkat edilmesi gerekmektedir. Bir çeliğin gemi inşaatında kullanılabilmesi için gemiyi belgeleyecek bir klas kuruluşu tarafından denetlenmesi, test edilmesi ve damgalanması gerekmektedir.<sup>148</sup>

Bunun yanı sıra gerilmelerin yüksek olduğu tanker ve dökme yük gemileriyle ağırlığın önem arz ettiği savaş gemileri, ro-ro ferri ve yolcu gemilerinde yüksek gerilime dayanıklı çelik malzeme kullanılmaktadır. Çelik malzemede korozyon riski önemli bir unsur olduğundan özellikle soğutularak sıvılaştırılmış LPG, LNG taşıyan gemilerin tanklarında soğuk ortamda kırılmalanmayan ve korozif etkisi yüksek maddeler taşıyan tankerlerde ise korozyona dirençli paslanmaz çelik kullanılmaktadır.<sup>149</sup>

- **Alüminyum Alaşımaları**

Gemi inşaatında kullanılan alüminyum alaşımaları deniz tipi alüminyum olarak bilinir ve çelik malzeme gibi klas kurallarıyla sınıflanır, denetlenir ve belgelenir.<sup>150</sup> Çeşitli karışımlarla deniz suyuna uyumlu hale getirilmiş alüminyum, oluşturduğu oksit yüzeyi sayesinde kendini dış şartlara karşı mükemmel bir şekilde korumaktadır.

Gemilerin sadece üst yapıları alüminyumdan yapılabilmektedir ancak bu durumda diğer çelik yapı ile alüminyum yapı arasında izolasyonun iyi yapılması gerekmekte aksi takdirde çelik alüminyum teması elektro-kimyasal korozyona neden olabileceğinden çeliğin zaman içerisinde alüminyum yapıyı aşındırabilecektir. Dolayısıyla çelik yapılarla alüminyum yapıların temas bölgelerinin elektrolitik ortam oluşturmeyen malzemelerle iyi izole edilmesi gerekmektedir.

---

<sup>148</sup> Gemi İnşaatında Kullanılan Malzemeler, <http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/odabasi/gmg.week10.PDF>

<sup>149</sup> <http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/odabasi/gmg.week10.PDF>, s.2

<sup>150</sup> Gemi İnşaatında Kullanılan Malzemeler, <http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/odabasi/gmg.week10.PDF>

Alüminyumun burkulma direnci çelik yapılarak göre daha düşük olduğundan eşdeğer çelik yapıya göre ağırlığı nerdeyse yarı yarıya olmaktadır. Yaygın olarak yat ve özel amaçlı tekne imalatında kullanılmaktadır.

- **Elyaf Takviyeli Plastik ( FRP )**

Elyaf takviyeli plastik örgü ve kısa serbest elyaf tabakalarının sentetik reçine ile birleştirilmesi sonucu FRP yapılar üretilmektedir. Bu alanda en fazla kullanılan reçine türleri ise polyester, vinly ester, epoxy ve phenolictir. En çok kullanılan elyaf türü cam olurken, özel yapılarda karbon veya aramid elyaf da tercih edilmektedir.

Çelik ve alüminyum da olduğu gibi yine FRP malzemelerde de klas kuruluşu tarafından onay şartı aranmaktadır.

- **A-60 Yalıtım Malzemeleri**

Gemilerde yangın riski bulunan mahaller ile yaşam mahallerini birbirinden ayıran perde ve güverte konstrüksiyonları, SOLAS (Safety of Life at Sea– Denizde Can Emniyeti) kurallarına göre A-60 sertifikalı, bir başka deyişle 60 dakika yangına dayanıklı bir detay ile yalıtılmak zorundadır. Bu nedenle yüksek sıcaklıktaki dayanıklılığı nedeniyle yalıtım malzemesi olarak taş yünü kullanılmaktadır. A-60 uygulamalarında yalıtım malzemeleri farklı yoğunluk, kalınlık ve özellikte olabilmektedir.

- **Ahşap**

Genellikle yat , balıkçı ve özel amaçlı gezinti teknelerinde ağırlıklı olarak kullanılan bir malzemedir ancak yangın riskinin yüksek olması nedeniyle sigortacı yangın önemleri hakkında detaylı bilgi talep edebilecektir.

- **Fiberglas**

Yat inşaatlarında kullanılan bir malzeme olup çatlama ve kırılma riski yüksektir. Ahşap teknelerde kırılan veya çatlayan kısmı onarmak fiberglas teknelere nazaran daha kolaydır. Sigortacı açısından risk değerlendirmesi ahşap ve fiberglas teknelerde ayrı yapılmaktadır.

- **Beton**

Ağırlıklı olarak büyük balıkçı teknelerinde kullanılan bir materyaldir. Çelik bir iskelet etrafına çimento yayılması suretiyle gerekli kalınlık sağlanmaktadır. Ancak beton ağır bir malzeme olduğundan geminin stabilitesini zaman içerisinde bozma riski mevcuttur.

Tekne inşaat sigortalarında kullanılan Institute Clauses for Builders' Risks 1.6.88 klozunda deprem ve yanardağ püskürmesi ve buna bağlı rizikolar teminat harici bırakılmaktadır. Ancak çoğu zaman inşaat kredisi veren kurum ( aynı zamanda rehinli alacaklı ) kendisini deprem ve yanardağ patlaması risklerine karşı teminat altına alınmasını da talep etmektedir. Bu durumda sigortacı yine ek prim karşılığında ana klozda istisna tutulan bu rizikoları teminat altına alabilecektir. Yine ana klozda savaş ve grev rizikoları istisna edilmiştir. Eğer talep edilirse ayrı ek klozlar (Institute War Clauses For Builders' Risks 1.6.88 ve Institute Strike Clauses For Builders' Risks 1.6.88 ) ile teminata dahil edilebilecektir.

Tekne inşaat sigortalarında bazen gemi sahibi, yapımcıdan söz konusu inşaata ilişkin garanti talep edebilmektedir. Bu durumda yapımcı firma ( tersane sahibi ) "Garanti Sigortası" ile söz konusu teknenin alıcıya teslim sonrası geminin kötü veya yanlış inşaatından kaynaklanabilecek rizikoların ve alıcıya olan sorumluluğunun teminat altına alınmasını isteyebilmektedir. Garanti Sigortaları, teknenin inşaatı bitirildikten ve teknenin alıcıya tesliminden sonra örneğin inşaat esnasında bir parçanın montajının hatalı yapılmış olması veya sacların kaynak yerlerinden atması nedeniyle gemide meydana gelebilecek zarar ziyana karşı teminat sağlamakta olup söz konusu

hasarın giderilmesine yönelik montaj, demontaj, değiştirme, onarma, yenileme masraflarını da karşılamaktadır. Hatalı dizayn edilmiş bir parçanın sebep olabileceği zarar ziyan da teminata dahil edilmektedir. Bu tarz sigortalarda teknenin inşaata esnasında kullanılan tüm parçaların, makine ve ekipmanlarının yeni olması şartı bulunmaktadır. İkinci el parçaların kusurları nedeniyle oluşabilecek zarar ziyan yine teminat harici olacaktır. Tersanenin tekne inşaata açasından yeterli ve güvenilir olması da birincil koşullar arasında yer almaktadır. Bu nedenle bir underwriter, her bakımdan yetersiz ( mühendis sayısının yetersiz olması, kızak sorunu, taşeron faktörü, tersanenin deneyimsiz olması, geçmiş hasar profili vb. ) bir tersanede inşa edilen bir tekne için garanti sigortası teminatı vermek istemeyecektir. Garanti sigortalarının süresi genellikle 1 yıldır ve genel uygulama sigorta bedelinin belli bir yüzdesine göre limit belirlemek suretiyle sorumluluğun sınırlandırılmasıdır. Örneğin 10.000.000.-USD sigorta bedeli olan bir geminin garanti sigortası 500.000.-USD limit ile yapılabilecektir. Bu durumda sigortacının garanti sigortası kapsamındaki sorumluluğu 500.000.-USD ile sınırlı olacaktır. Garanti Sigortası, son yıllarda yurtdişi kredi kurumları tarafından özellikle talep edilen sigorta türü olması dolayısıyla gemi sahipleri ve yapımcılar tarafından sıkça yaptırılmakta olup sigortacıların bu sigortalarda belirledikleri sorumluluk limitlerini arttırmaları gerekmektedir.

### **2.2.3. Tamir-Bakım Risk Faktörleri ( Repair Risks )**

Bazı tersaneler hem gemi inşa etmek hem de gemilerin bir hasar neticesinde oluşmuş zararlarını tamir etmek veya gemilerin rutin bakımlarını yapmak üzere uzmanlaşmış olup bazı tersaneler ise sadece tamir-bakım alanında hizmet vermekte ve yeni gemi inşaat yapmamaktadır. Gemi tamircileri,- bir tersane sahibi olsunlar veya olmasınlar - tekne kullanımında veya yüzer haldeyken ekibini hasarın tamiri için olay yerine gönderebilmektedir. Tüm inşaat rizikolarının paralel özellikleri dişında tamir – bakım sürecinde dikkat edilmesi gereken başlıca risk faktörleri şunlardır:

- Gemi tamircileri her halükarda yasal sorumluluklarını teminat altına alan bir sigorta talep edeceklerdir.

- Tamir edilmek veya yeniden yapılmak ( re-construction ) istenen gemi genellikle sahibi tarafından ayrı bir risk olarak sigortalatılmaktadır.
- Teknenin cinsi
- Tamirin veya bakımın nerede yapılmak istendiği : Kuru havuz , karada veya yüzer halde
- Üstlenilen tamir veya bakımın mahiyeti hakkında bilgi : Değiştirilecek parçalar veya yapılacak işlemler
- Yangın ve patlama rizikolarına karşı hassasiyet oranı ( Özellikle tanker ve yolcu gemilerinde rekonstrüksiyon için sıcak kaynak gerektirmesi nedeniyle )

Bu kategoride son zamanlarda artan oranda uygulanan bir başka işlem ise “konversiyon” yani dönüştürme olmaktadır. Bu yöntemde kolaylıkla bir kuru yük gemisi ve hatta tankerler bile canlı hayvan taşıyabilen yük gemilerine dönüştürebilmektedir. Konversiyon yöntemi ile gemi daha önceden tasarlanmış bir projeye göre baş veya kıç kısmından kesilerek ayrılmakta ve yeni parça inşa edilerek gemiye monte edebilmektedir. Bu şekilde geminin yaşam mahalli , ambarları veya diğer teknik kısımları isteğe göre değiştirebilmekte ve eskisinden bambaşka özelliklere sahip gemiler üretilebilmektedir. Örneğin balıkçı tekneleri bir proje dahilinde bu işlemle kuru yük gemilerine dahi çevrilebilmektedir.

Dönüştürme işleminde veya tamir işinde başlıca riskler yangın ve patlamadır. Bir gemi inşa işleminde inşaatın büyümesi aşamalı olarak parçaların birleştirilmesi suretiyle olmaktadır oysaki gemi dönüştürme veya tamir işlerinde ise zaten mevcut oluşum tamamlanmakta veya üzerinde değişiklik yapılmaktadır. Yağ atıklarının depolandığı yerlerde veya benzin hatları üzerinde oksijenin veya kaynak ışınının dikkatsiz kullanımı büyük yangın hasarlarına neden olabilecektir. Tankerlere ilişkin bir diğer önemli gereksinim ise tanklarının düzenli olarak gas-free yapılması ve vasıflı bir kimyager kontrolünde tankların temizlenmek istenmesi veya tamiri nedeniyle açılması halinde içeride patlayıcı gaz tortusunun kalmadığından emin olunmasıdır.

#### **2.2.4.Yat Sigortalarında Risk Faktörleri**

Gezinti ya da yarış amacıyla kullanılan yelkenli veya motorlu, çoğunlukla hafif ve göreceli küçük tekneler “yat” olarak adlandırılmaktadır. Bu bağlamda “yat” sözcüğü yelkenli sandaldan kotra ve lüks yatlara kadar uzanan bir yelpaze içinde çok değişik özellikleri olan tekneleri kapsamaktadır. Ancak kürekli sandal ya da dıştan takma motorlu tekneler bu terimin dışında tutulmaktadır.<sup>151</sup>

Yat terimi kapsamındaki tekneler, ticari teknelerden çok farklı özelliklere ve değişik donanımlara sahip olduklarından ve bu nedenle değişik rizikolarla karşılaşma olasılıkları olduğundan bu tarz tekneleri standart tipik bir tekne sigorta poliçesi ile teminat altına almak mümkün olamamaktadır. Dolayısıyla her yatın kendine has farklı teknik donanımı olması dolayısıyla standart yat sigorta poliçelerinde sigortalının da gereksinimleri doğrultusunda riziko ekleyerek teminatı genişletme yolu benimsenmiştir.

Yat terimi kapsamındaki teknelerin sigorta poliçelerine genellikle “Institute Yacht Clauses 1.11.85” kloz eklenmekte ve böylece standart bir güvence oluşturulmaktadır. Bu tip bir standart poliçeye sigortalı gereksinimleri doğrultusunda zaman zaman “Institute Yacht Clauses Racing Risk Extention Clause” , “Institute Yacht Clauses Personal Effects Clause” , “Institute Yacht Clauses Transit Clause” klozları da eklenerek teminat genişletilmektedir. Diğer yandan büyük, lüks ya da çok kamaralı yatların her zaman “Institute Yacht Clause” veya diğer klozlar eklenerek sigorta edilmesi sigortalının gereksinimlerini karşılamamakta bu nedenle “Institute Time Clauses Hulls” koşulları ile sigorta edilen yatlar da görülmektedir. Ayrıca bu konuda uzmanlaşmış sigortacılar ile gelişmiş bazı sigorta piyasalarının da kendine özgün koşulları bulunmaktadır. Bir başka deyişle yat terimi kapsamındaki tekneler için “Institute Yacht Clauses” koşulları tek seçenek değildir.<sup>152</sup>

Institute Yacht Clauses 1.11 85 klozunda sadece belirtilen rizikolar teminat dahilindedir. Bu kloz all risks teminatı içermemektedir.<sup>153</sup>

---

<sup>151</sup> Mehmet Yazıcı, **Yat Sigortaları**, Türk Sigorta Enstitüsü Ders Notları , s.122

<sup>152</sup> Yazıcı, a.g.m.,s. 124

<sup>153</sup> Jason Copland, **Pleasure Craft Insurance SR** , Swiss Re Marine Intermediate Course, 2008,s.16

Teminat altında bulunan riskler ise şunlardır:

- Denizlerin, ırmakların, göllerin ya da sefer yapılabilir suların tehlikeleri
- Yangın
- Denize mal atılması
- Korsanlık
- Rıhtım, liman teçhizatı ve tesisatı, kara taşıtları, hava taşıtları veya benzeri şeyler ile temas veya onlardan düşen şeylerin vereceği zarar
- Deprem, yanardağ püskürmesi ya da yıldırım
- Kumanya, yedek parça, teçhizat, makine veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması ya da yer değiştirmesi sırasında olan kazalar
- İnfilak
- Kötü niyetli hareketler
- Tekneye veya bota hırsızlığı önleyici aygıt ile ayrıca bilinen yöntemlerle güvenle kilitlenmesi koşulu ile teknenin, botların veya dıştan takma motorların çalınması ya da gemiye, depo veya onarım yerine zorla girerek dıştan takma motorlar, aygıt veya teçhizatı dahil makinelerin çalınması
- Makine veya teknedeki herhangi bir gizli kusur, şaftların kırılması veya kazanların patlaması nedeniyle sigortalı şeyin uğrayacağı zarar ( motor ve bağlantıları, elektrik teçhizatı ve aküler ve bağlantılarının uğrayacağı zarar hariç)
- Herhangi bir kimsenin ihmali nedeniyle sigorta edilen şeyin uğrayacağı zarar

Yat sigortalarında risk değerlendirmesi daha çok müşteri gereksinimleri doğrultusunda yapıldığından bilgilerin eksiksiz bir şekilde sigortalıdan temini gerekmektedir. Risk değerlendirmesinde göz önünde bulundurulacak faktörlerini şu şekilde belirtebiliriz.

**a) Seyir Alanı:** Kıyısız seyir yapan yatların teknik olarak fiyatlandırılması sadece iç denizlerde dolaşan yatlardan daha farklı olmaktadır. Seyir yapılan coğrafi alan genişledikçe risk artmaktadır.

**b) Seyir Dönemi:** Fiyatlandırmayı etkileyen en önemli unsurlardan biri de yatın bağlı kaldığı zaman dilimidir. Elbette yatın laid-up yaptığı sürenin uzunluğu fiyatı iyileştirici bir unsurdur.

**c) Nerde ve Nasıl Laid-up Yapıldığı:** Yatın karaya alınarak laid-up konumuna getirilmesi ile denizde veya bir rıhtımda laid-up yapılması arasında fiyatlandırma açısından fark bulunmaktadır. Zira karanın riski denizden daha düşüktür.

**d) Sigorta Değeri, Yaşı ve Boyutları:** Bir yatın tamir masrafları değerinden daha ziyade yatın boyutları ile ilgili olmaktadır dolayısıyla sigorta değerinden daha çok yatın büyüklüğü primi belirlemede en etkin faktördür. Yaş unsuru da fiyatlandırmada önemli bir faktör olup verilecek teminatın içeriği ile muafiyet koşullarına da direkt etki etmektedir. Yatın büyük olması kısmi hasar riskini arttırıcı unsur olmakta ve tamir maliyetlerini arttırmaktadır.

**e) Yapım Şekli:** Bazı underwriterlar fiberglas ya da ahşap teknelerde yaşadıkları hasar oranlarına göre riski değerlendirmektedirler. Özellikle ahşap teknelerde yangın riski daha yüksektir ve çıkan bir yangın genellikle tam zıya ile sonuçlanmaktadır.

**f) Makinenin Tipi:** Örneğin motorun içten takma veya dıştan takma olması veya yakıt olarak petrol ya da dizel kullanılması fiyatlandırmada önemli olmaktadır. Zira petrol kullanan yatlarda yangın riziko frekansı dizele göre çok daha yüksektir.

**g) Hız:** Yatın çok hızlı olması riski de yükseltici unsur olarak değerlendirilmektedir.

#### **h) Sigortalının geçmiş seyir tecrübeleri ve hasar kayıtları**

**i) Talep edilen 3. şahıs sorumluluk teminat limiti:** Bu limitlerin belirlenmesi kısmen seyri alanı ile ilgili sınırlamalar ve yerel veya hükümet yasaları doğrultusunda yapılabilmektedir.

**j) Hızlı bir yatın su kayağı amaçlı kullanılıp kullanılmadığı**

**k) Bağlama limanındaki yığılma:** Bir limanda kapasitesinden fazla yatın bağlanmış olması çatışma riski başta olmak üzere pek çok riski tetikleyeceğinden bu hususun da göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

**l) Teknenin kiralama suretiyle özel amaçlı mı yoksa ticari operasyonlarda mı kullanılacağı hakkında bilgi:** Özellikle yat büyükse ve okyanusta seyredecekse ya da yarış amaçlı kullanılacak tekne sahibinin veya kaptanın ve tayfanın tecrübesi hakkında tüm detay bilgi oldukça önem arz etmektedir.

Doğru risk analizi yapabilmek adına yat sigortalarında “teklif formu” büyük önem arz etmektedir. Teklif formu, sigortalı, sigorta ettiren, tekne özellikleri ve kullanımı ile ilgili önemli ayrıntılar içerdiği için poliçeye eklenmesi genel bir uygulamadır. Ancak teklif formundaki bilgilerin eksiksiz olması ayrıca önemlidir. Bu husus MIA 18. madde de belirtilmiştir.<sup>154</sup>

Bir teklif formunda olması gereken sorular şunlardır:

**Tekne ile İlgili Sorular**

- Teknenin Adı
- Teknenin yapımcısı
- Yapımda Kullanılan malzeme ( ahşap, çelik veya plastik gibi )
- Teknenin modeli ya da tipi ( gulet, keç, uskuna, trandil gibi)
- Tescil kayıt numarası
- Teknenin eni, boyu, yüksekliği ve su kesimi, tonaj büyüklüğü
- Yelken ve donanımı
- Botu ya da botları olup olmadığı

---

<sup>154</sup> Yazıcı, a.g.m.,s. 123

- Teknenin son ekspertiz tarihi
- Teknenin alım tarihi ve bedeli

### **Makine ile İlgili Sorular**

- Yapımcı firma
- Yapım yılı
- Modeli
- Seri numarası
- Deniz motoru , denize uyarlama motor, içten takmalı veya dıştan takmalı motor olup olmadığı
- Kullanılan yakıt
- Makinenin son ekspertiz tarihi

### **Sigortalı ile İlgili Sorular<sup>155</sup>**

- Sigortalının yaşı
- Mesleği
- İpotek alacaklısı
- Adli sicil kaydı
- Sağlık durumu

### **Diğer Önemli Sorular**

- Yangın söndürme aygıtları ve bunların türü
- Mutfakta kullanılan gaz
- Pusula, radyo, radar, oto pilot,derinlik ölçme aygıtı gibi ek seyir aletleri var olup olmadığı
- Şişirilebilir can kurtarma salının olup olmadığı

---

<sup>155</sup> Copland ,a.g.k.,s.29

- Sigortalı teknenin hangi amaçla kullanılacağı (özel kullanım, ticari ya da yarış amaçlı kullanım )
- Teknenin seyir edeceği ve yatacağı süre ( ay ya da belirli tarihler olarak )
- Teknenin bağlama ya da yatma yeri ( marina, duba, kazık veya şamandıraya bağlı olarak ya da denizde veya karaya çekili vaziyette )
- Talep edilen teminat tipi ( Tekne & Makine , Tam Zıya , Savaş&Grev vb.)
- Ek kloz talep edilip edilmeyeceği
- Kondisyon ve değer sorveyi ( Özellikle eski yatlar için yapılması gerekmektedir ancak dikkat edilmesi gereken husus sorveyin yenileme maliyetlerini de hesaba katmış olmasıdır.)

Bazen bazı tekneler kişilerin evlerinin bahçesinde saklanmaktadır veya karayolu ile başka bir yere transferi gerçekleştirilmektedir. Bu durumda sigortacı bu tarz hadiselerin teminata dahil edilip edilmemesi ile ilgili sigortalıdan net yanıt talep etmektedirler. Tüm soruların eksiksiz temini ile birlikte talep edilen teminatlar doğrultusunda risk analizi yapılarak sigortalıya teklif sunulacaktır.

### **2.2.5. Liman Sigortalarında Risk Faktörleri ( Port Risks)**

Zaman içerisinde denizcilik sektöründe çalışan tüm gemilerin uzun dönemler boyunca yatması ( lay up ) olası hale gelmiştir. Son yıllarda sektördeki durgunluğun sonucu kargo taşımacılığının konteynır gemilerine kayması çok fazla geminin yatmasına neden olmuş ve bu da beraberinde yeni problemler doğurmuştur.<sup>156</sup>

Düzenli bir yönetimle gemilerin yatması için uygun bulunan korunaklı sular haricinde- ki bu yerler genellikle geminin klas kuruluşu tarafından denetlenir ve yatış hadisesi klasın belirlediği birtakım koşulların yerine getirilmesi sonucunda gerçekleşmektedir - gelişigüzel ve korunmasız liman dışı sularda yapılan yatış durumlarında yangın , patlama ve fırtına başlıca riskler haline gelmiştir. Bu nedenledir

<sup>156</sup> Chartered Insurance Institute, a.g.k., Unit 8, s.4

ki ITCH klozu gelişigüzel ve liman dışı sularda yatışlarda laid up prim iadesine provizyon vermemektedir.

Bunun yanı sıra, tersanelerde uzun süreli tamir bakıma alınacak gemiler de kısa dönemli port risks sigortacı yaptırebilmektedirler. Zira teknenin bağlı kaldığı süre boyunca başına gelebilecek risklerin frekansı açık denizde seyir halinde olduğu kadar yüksek olmamaktadır.

Açık denizlerden daha güvenli olan liman, haliç, ırmak ağzı veya körfez gibi sularda tarama, kablo döşeme gibi deniz işleri yapan veya duba, mavna, layter çeken römorkörler , tarak dubaları, mavnalar, yangın flatörleri, pontonlar , barçlar vb. liman araçları denize nazaran daha az riskle karşı karşıya olmalarına rağmen bu sularda ve çalışma tarzlarına göre farklı rizikolarla karşıya kalmaktadırlar.

Bir underwriterın bu tarz araçların , belli bir süre yatan gemilerin veya tersanede bakıma alınan gemilerin risk analizinde dikkat etmesi gereken en önemli husus operasyonların süresidir. Diğer yandan Tersanede bakıma alınan bir geminin riski tersanenin riskiyle doğru orantılıdır. Yani yangın önemleri yetersiz , hasar geçmişi yüksek ve işlem tecrübesi düşük kötü bir tersanede bakıma alınan bir gemiye verilecek port risk teminatı daha dar olabileceği gibi ayarlama fiyatı da o nispette yüksek olabilecektir. Yine aynı şekilde bu husus limanda çalışan araçlar için de geçerlidir.

Gemilerin yatma süresinin uzunluğu ve yatış yaptığı alanın güvenli ve yeterli olmaması yine verilecek teminatı ve fiyatı doğrudan etkileyici unsurlardandır.

### **2.2.6. Kulüp Sigortalarında Risk**

Tekne sigortalarını incelerken sadece geminin başına gelebilecek fiziki hasar ve kayıplardan bahsetmek yeterli olmamaktadır. Zira gemiler yük ve yolcu taşımakta, işletme için tayfa kullanmakta , denizde başka gemilere veya gemi benzeri nesnelere ve bunların taşıdığı mala veya üzerindeki kişilere, rıhtımlara çarpabilmekte ve zarar verebilmektedirler. Kısacası gemi mobil bir nesnedir ve hareket halinde olduğu süre

boyunca tıpkı insan gibi belli sorumlulukları olabilir ve sorumluluklarından doğan zararların ödenmesi gerekir<sup>157</sup>.

Sigortalı donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı sorumlulukları ile yüke ve çalıştırdığı gemi personeline ilişkin sorumlulukları Koruma ve Tazmin kulüpleri olarak bilinen, mütüel esasa göre çalışan ve kar amacı gütmeyen kuruluşlarca teminat altına alınmaktadır. Koruma ve Tazmin kulüpleri ilk defa 18.yüzyılda Britanya'nın küçük kasaba ve şehirlerinde Royal Exchange Assurance ve London Assurance'm 1720 yılında elde ettiği yasal tekel hak sonrası sigorta primlerinde artış yapması ve düşük teminatlar sunması sebebiyle hoşnut olmayan donatanlar tarafından kurulmaya başlanmıştır. Günümüzde ise menşei Britanya olan kulüpler İskandinavya, ABD ve Japonya'ya kadar yayılmışlardır.

Kulüp sigortası, İngiliz Hukukunda "Protection and Indemnity Insurance", P&I, P and I veya "Club Insurance" olarak kullanılmaktadır. Bu kulüplerin amacı üyelik sistemiyle kulübe dahil olan donatanlardan toplanan aidatlar neticesinde fonda biriken meblağdan hasarı olanın mağduriyetini gidermek veya hasarını tazmin etmektir. Kulübe üye olan donatanlar, gemilerinin tipine, yaşına, büyüklüğüne, bayrağına, klasına, seyir alanına ve daha sonra donatanların bir sene içerisinde aldıkları genel hasar neticesine göre "Müdürler Kurulu" ( Directors) tarafından kararlaştırılan belli bir aidatı kulübe öderler. Bu aidat söz konusu hasar tazminat taleplerinin karşılanabilmesi için oldukça önemlidir. Eğer o yıl kulüp çok hasar ödemesinde bulunmuşsa üyelerden ek aidat ( supplementary call ) toplanabilmektedir.

Kulüp sigortalarında poliçe yenileme tarihi sabit olup poliçe süresi her yılın 20 Şubat'ından bir sonraki yılın 20 Şubat'ına kadardır. Elbette yeni gemi inşalarda veya gemi alımlarda bu süre esneyebilmektedir. Kulüpler kar amacı gütmeseler de birer sigorta şirketi gibi çalışmaktadırlar ve bu nedenle taşıdıkları risklerin büyük kısmını sigorta şirketleri gibi reasüre etmektedirler. Diğer yandan kulüp mantığı ile benzer şekilde aidat yerine fiske edilmiş prim( fixed premium ) uygulamasıyla sigorta şirketi

---

<sup>157</sup> Yücesan, a.g.e.,s.65.

benzeri çalışan koruma ve tazmin şirketleri ( fixed premium providers) de bulunmaktadır. Küçük tonaja sahip ve okyanus aşırı gitmeyen kosterlerin tercih ettikleri şirketler genellikle bu tarzdadır. Bu kurumlar fiske edilmiş limitler üzerinden ( sigorta bedeli ) fiske primler hazırlamaktadırlar. Burada aidat mantığı ya da üyelik sistemi söz konusu değildir . Primler daha önceden mutabık kalınmış bir sigorta meblağı üzerinde sabitlenir ve primdeki artış veya düşüşler bir sonraki yılın yenileme döneminde gündeme gelmektedir.

Kulüp sigortası, 1906 Marine Insurance Act'ın 1. maddesinde deniz sigorta sözleşmesi, sigortacının sigortalıya bu sözleşmede kararlaştırılmış şekilde ve sınırlar dâhilinde deniz yolculuğuna has zıyalar dolayısıyla tazminat ödemeyi taahhüt ettiği bir sözleşme olarak tanımlanır. <sup>158</sup>Kulüp sigortasında rizikonun tam olarak sigorta edilmesinin sigorta tekniği açısından sigortacının üzerine alamayacağı kadar ağır bir tehlike taşımasından dolayı bazı rizikolar teminat dışında bırakılır ve sigorta edilen menfaatler bakımından da muafiyetler getirilir. Üyenin kulübe kayıtlı gemisi ile patlayıcı, zehirli, nükleer veya radyoaktif emtia artıklarının taşınmasından doğan mesuliyetlerine karşı sigorta teminatı sağlanmaz. Kulüp kurallarında açıkça belirtilmiş olmadıkça, hiçbir suretle kulübe kayıtlı geminin bizzat kendinin veya teçhizatının uğrayacağı zararlarını teminat altına alınmamaktadır. Kulübe kayıtlı geminin, kanuni olmayan nitelikteki işlerde kullanılması, kaçakçılık yapması veya men edilen bir emtiayı taşıması halinde sigorta teminatı hükümsüz hale gelmektedir.<sup>159</sup> Zira deniz sigortalarına örtülü bir yükümlülük olan “yasal olma” yükümlülüğü de MIA( 1906) 'da ayrıca belirtilmektedir ve yasalara aykırı bir emtianın taşınması veya geminin yasal olmayan işlerde kullanılması yükümlülüğün bozulması anlamına gelecektir. Bu durum hiç kuşkusuz ki tekne sigortaları açısından da geçerlidir .

Kulüpler tarafından taşınan riskler ve verilen teminatları şu şekilde sıralayabilmek mümkündür<sup>160</sup>:

---

<sup>158</sup> S. Didem Algantürk Light, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (P&I)**, 2. Baskı, İstanbul: Arıkan, 2006, s. 23.

<sup>159</sup> Algantürk Light, a.g.e., s.75-77

<sup>160</sup> Yücesan, a.g.e.,s.68-73

1. Ölüm, yaralanma ve hastalık teminatı
2. Geminin batması halinde işsiz kalan tayfa tazminatı
3. Tayfanın yurda iade masrafları
4. Mürettebatın zati eşyasının kaybı
5. Tayfanın ikame masrafları
6. Gemiden kaçan mürettebat ve gemiye kaçan girenlerle ilgili masraflar veya cezalar ( donatan tarafından gerekli tüm tedbirlerin alınması koşuluyla )
7. Liman ve Sapma Masrafları
8. Can kurtarma masrafları ( denizde bir can kurtarma işlemi yapılır ve masraf tekne veya yük sigortacısından alınmazsa kulüp bu masrafları öder )
9. Yolculara ilişkin sorumluluklar ( seyahat eden kimseler ve gemi kaptanının ve/veya personelinin özel izin dahilinde gemiye aldığı eş ya da çocuk )
10. Çatışma Sorumluluğu ( ITCH 1.10.83 veya ITCH 1.11.95 ten geri kalan ¼ oranındaki sorumluluk teminatı, ancak günümüz uygulamasında donatanlar çatışma sorumluluğunun tamamını kulübe verme eğilimindedir.)
11. Deniz Kirlenmesi ( Şu anda bu sorumluluk 1.050.000.000.-USD ile sınırlandırılmıştır. Özellikle Amerika sularında petrol kirliliği hadisesi kulübe yeni girişlerde teminat harici bırakılmakta veya özel anlaşmalar çerçevesinde yüksek primlerle teminata dahil edilmektedir )
12. Yüzer veya Sabit cisimlere zarar : Klasik tekne sigorta poliçesinde teminata dahil olmayan bu husus P&I tarafından üstlenilmektedir. Zira tekne sigorta poliçelerinde çatışmanın sadece gemilerle veya gemi tanımına uyan nesnelere yapılabileceği belirtilmişti.)
13. Farazi Çarpma ( fiziksel temas olmadan verilen zarar örn. Sahilden süratli geçen bir geminin civardaki evlere zarar verebilmesi .)
14. Alışılmış Çekme işlemi sırasında verilebilecek zararlar ( no customary towage )
15. Enkaz Kaldırma masrafları ( batık bir geminin enkazının kaldırmasıyla ilgili masraflar )
16. Karantina Masrafları
17. Taşınan mala gelebilecek zarar teminatı

18. Müşterek Avarya’da emtia katılım payı ( mal sahibi müşterek avaryaya geminin kusuru ve yetersizliği sebebiyle katılmak istemez ve bunda da haklı bulunursa B/L ‘nin uygun şartlarla düzenlenmiş olması koşuluyla kulüp bu emtia iştirak payını öder)
19. Geminin Müşterek Avarya Katılım Payı ( Eğer tekne sigorta poliçesi “eksik sigorta” olarak düzenlenmişse sigortacı müşterek avarya hesabında bunu göz önünde bulunduracak ve oran kuralı nispetinde tazminat ödemesinden bu hususu indirecektir. Bu durumda kulüp donatandan kesilen müşterek avarya payını öder. )
20. Cezalar ( mal eksikliği, teslim edilememe, kurallara uymama, evrak eksikliği veya tayfanın donatandan ve kaptan habersiz yapacağı kaçakçılık için kesilen cezalar )
21. Gemiye el koyma ( Devlet tarafından gemiye el konulması yani müsadere veya başka kurumlarca el konulması durumunda donatanın kaybolan mülkiyet hakkını piyasa koşullarına göre kulüp öder )
22. Mahkeme Masrafları
23. Konteynırlara verilen zararlar

P&I sigortalarında risk analizi ve fiyatlandırma yapılırken göz önünde bulundurulacak kriterler, tekne sigortalarında olduğundan farklı değildir. Dolayısıyla donatanın işletmecilik tecrübeleri, geçmiş yıllardaki hasar talepleri , edimlerine bağlılık oranları gibi moral kriterlerin yanı sıra teknenin mürettebat yapısı, yaşı, bayrağı , tonajı, sınıfı,seyir alanı gibi etkenler de büyük önem arz etmektedir. P&I sigortalarında prim ya da aidat hesaplamasında teknenin GRT’si esas alınmaktadır.

### **2.2.7. Emtia Nakliyat Sigortalarında Risk Faktörleri**

Uluslar arası ticarete mal dolaşımının sağlıklı ve güvenilir yapılması ve bu hususun garanti edilmesi birincil koşuldur. Dolayısıyla alıcı, malın güvenilir ve sağlam bir şekilde kendisine ulaşacağına dair satıcıdan bir teminat almadan malın taşınmasına sıcak bakmamaktadır. Bu nedenle nakliyat sigortaları içerisinde ayrıca emtia ( yük )

taşımasına ilişkin emtia sigortaları geliştirilmiş ve verilecek teminatlar belli kriterlere göre çeşitlendirilmiştir.

Denizde emtia taşımacılığının risk analizi yapıp sigortası için uygun teminat yapısı belirlenirken geminin taşıdığı yükün cinsi, ambalaj ve istifleme koşulları , yükün boyutları , ağırlığı ve değeri , teknenin yaşı, teknenin denize ve yüke elverişliliği, teknenin sınıfı, teknenin tonajı, teknenin bayrağı , seferin süresi, mevsim ve sigortalı moralitesi göz önünde bulundurulması gereken risk faktörleri olmaktadır .

### **2.2.7.1. Yükün Cinsi / Ambalajı ve İstifleme Koşulları**

Yükün cinsi ile fiyat arasında sıkı bir ilişki vardır. Diğer şartlar aynı kalmak şartıyla hurda demir ile elektronik cihazların taşınmasına aynı fiyat uygulanamaz. Ayrıca, malın hasar frekansı da göz önünde bulundurulmalıdır. Hububat, maden cevheri, mermer yükü ağır havada kayarak geminin dengesini bozabilir. Kömür, küspe yükü yangın rizikosuna daha duyarlıdır. Müşterek avarya durumunda, dökme yükler, sigorta bedelleri düşük olduğundan Müşterek avaryaya katılım payları düşük olur. Mamul yüklerde ise tam tersi olur<sup>161</sup>.

Denizcilik konvansiyonunda can emniyeti bakımından tehlikeli yükler muhtelif sınıflara ayrılarak belirtilmiştir. Bunlar; patlayıcılar, arıtılmış ve tazyik edilmiş gazlar, su veya hava tesiriyle tehlikeli olan maddeler, yanabilir buharlaşmayı doğuran maddeler, aşındırıcı (çürütücü) maddeler ve zehirli maddelerdir. Bu tarz yüklerin taşınması genel olarak sigorta açısından sorun olmamakla birlikte –ki verilen teminat elbette yükün cinsine göre değişebilecektir – önemli olan husus yüklerin taşınmasından sonra ambarların çok iyi temizlenmesi ve bir sonraki yükün kirlenme veya bulaşma riskinin ortadan kaldırılmış olmasıdır. Zira bu yükler doğrudan doğruya tehlikeli

---

<sup>161</sup> Bülent Akyüz, **Nakliyat Emtia Sigortaları Genel ve Özel Şartları Ders Notu**, TSEV, 2006, s.78.

olmayıp istif veya ambalaj şekli açısından zararlı yük sınıfına girmektedirler.<sup>162</sup> Bu yükler aşağıda kısa belirtilmiştir.

- **Patlayıcılar:** Bazı durumlarda bir infilak olması için çarpma gereklidir. Diğerlerinde tutuşma olmalıdır. Hareketsiz olanların bazıları da hava veya diğer etkenlerle karışarak patlayabilir. Bunlar; asetilen, amonyak pikrat, cephane, dinamit, donanma fişekleri, sis işaretleri, cıva yahut gümüş tozu, barut, nitroselloz, nitrogiliserin, pikrik asit ve roketlerdir.
- **Aşındırıcı (Çürütücü) Yükler:** Asitler çok çeşitlidirler. Katı ya da sıvı şeklinde olabilirler. Sülfürik asit, nitrik, flüoriç, hidro-klorik ve karışık asit en tehlikelileridir.
- **Gazlar veya Buhar Çıkaranlar:** Bunlar; elmalar, fasulye, beyazlatma tozu, kemikler, kalsiyum karpit, hurma, sarımsak, martı-balık gübresi, soğanlar, çeltik, biber ve sülfürdür.
- **Özellikle Mayalanmaya Uğrayanlar:** Bunlar; kuşkonmaz, kuş üzümü, reçeller, çimli arpa, kuru üzüm, meyve suları, bal, sinameki ve gomalakadır.
- **Isınan Yükler:** Bunlar; hayvani yemler, arpa, keten, hububatlar, balmumu, katran zift, kepek, tere yağ, karanfil, **kömür**, kakao, **Hindistan cevizi**, yağlı çekirdekler, alfa otu, balık yemleri, fıstıklar, kuru ot, mısır, nitratlar, küspeler, parafin, sabun, saman, şeker, ayçiçeği ve tütündür. Kurutulmuş Hindistan cevizi içi ( copra ) yükü , kendi nemli yapısı itibariyle ısınmaya ve terlemeye eğilimli bir yapıdadır. Örneğin Filipinlerden Avrupa taşınmak üzere gemiye yüklenen kopra yükünün , yolcuğun uzun bir süre tropik iklime maruz kalması neticesinde ısının düşmesi ve akabinde kuzey denizlerine gelindiğinde ani bir soğuma yaşanması ve yaşanacak olası terleme nedeniyle zarar görmesi en sık

---

<sup>162</sup> Yılmaz , a.g.k.,s.81

yaşanan hadiselerdendir.Hindistan'dan yüklenen yer fıstığı yüklerinde de benzer problemler yaşanmaktadır.

- **Havadan Kaptığı Rutubetle Tedricen Kendi Kendine Eriyenler:** Şap, kostik soda, martı-balık gübresi, nitratlar, sülfürik asit, tuz, kum, sumak ve **şeker**. Özellikle şeker yükü higroskopik yani havadaki su buharını kolaylıkla absorbe etme eğiliminde bulunan tehlikeli bir yükür. <sup>163</sup>Eğer gemi nemliken sonradan havalandırıldıysa şeker yükü katılaşıarak kalıp halini alabilir. Bu da yükün bozulması anlamına gelecektir. Rutubetli iklimlerden çok kuru havanın olduğu bölgelere yapılan sevkiyatlarda örneğin Yunanistan'dan Arap ülkelerine gerçekleştirilecek taşımalarda bu nedenlerden ötürü sigortacılar özellikle geniş teminat verilen poliçelerde primleri yükseltmektedirler. Yine soğuk iklimlerden örneğin İngiltere daha sıcak iklimlere yapılacak sevkiyatlarda şeker çuvallarının terlemesi sonucu şeker yükü katılaşabileceğinden prim ayarlaması bu hususlar dikkate alınarak yapılacaktır.

Diğer yandan havadaki nem ve havalandırma yetersizliği nedeniyle şeker yüküne benzer biçimde dökme çelik ve konserve haline getirilmiş yükler benzer yoğunlaşma nedeniyle oksidasyona veya bozulmaya maruz kalabilecektir.

- **Yanıclılar:** Aseton, Asetilen, Alkol, Nişasta, Asetat, benzin, bronz tozu, kömür, **pamuk**, eter, lifler, filimler, motorin, hidrojen, gazyağı, vernik, magnezyum, kibritler, neftyağı, naftalin, boyalar, kağıt, petrol, fosfor, zift, **kenevir elyafı**, katran, kereste, terementi, çinko tozu gibi ürünler yanıcı özelliktedir. Özellikle pamuk ve elyaf eğer nemliyse ısıdan zarar görebilmektedirler. Bu yükler kuru olduklarında yüksek derecede yanıcı niteliktedirler. En ufak bir kıvılcım dahi büyük yangınlara neden olabilir. Yanma hadisesi en hızlı şekilde gevşek balyalanmış elyafta ve kenevir yükünde ilerlerken sıkıştırılarak paketlenmiş pamuk yükünde ilerleme daha yavaş olmaktadır. Pamuğun neden olduğu bazı yangınlar pamuğun çırçırılama işlemi esnasında kıvılcımlanması ve balyalanırken bu hususa dikkat edilmemesi neticesinde meydana gelmektedir.

---

<sup>163</sup> **Marine Risks and Their Assesments : Cargo Underwriting**, CII Study Course 705, s. 21

Isınma gözle görülmeyecek kadar küçük bir aktivite olduğundan çoğu zaman farkına varılamamakta ve balyalardaki metan gazının açığa çıkması veya balyaların petrole teması halinde büyük patlamalara sebebiyet verebilmektedir.

- **Kendi Kendine Yanmaya Duyarlı Olanlar:** Sodyum tuzları karışımı, çuvallık bez, yelken bezleri, **kömür**, kumaşlar, **Hindistan cevizi lifi**, pamuk, alfa otu, keten, kendir otu, demir oksidi, yaş tohumları, kenevir, saman, kıtık, üstüğü , Yeni Zelanda keneviri , is gibi yüklerdir.
- **Kolay Terleyenler:** Ararat, çimento, kimyeviler, kinin, hububat, alçı taşı, çivit, bira arpası, nikel, oluklu sac, tapyoka ( Güney Afrika’da bitkilerden elede edilen bir çeşit nişasta ) , **kakao**, **kahve çekirdeği**, zencefil, biber, potasyum tuzları, patates gibi ürünlerdir. Özellikle Batı Afrika’da yetiştirilen kakako ve kahve çekirdeği yükleri , yüklemenin ılıman iklimde yapılması ve sonrasında Avrupa’nın kış soğukları nedeniyle gemide meydana gelen terleme ( ship’s sweat ) yükte rutubetlenme , küflenme ve çekirdeklerin bozulması ile sonuçlanmaktadır. **Nijerya kakaosu**, kısmi olarak iklimsel nedenlerden ötürü fakat daha çok yolcuğun başında ürünün yüklenmesi veya yenilenmesinden önce depolama yetersizliklerinin sebep olduğu rutubet nedeniyle çok çabuk bozulan ve bu konuda en ünlü yüklerden birdir. Gana’dan yapılan yüklemelerde de aynı problemler mevcuttur. Ancak bu bağlamda Brezilya’dan yapılan sevkiyatlarda uzun tropik yolculuğa rağmen güvenilir gemilere yapılan düzgün ve etkili istifleme nedeniyle problemlerin daha az olduğu göze çarpmaktadır . Kahve yükü ise nemden ötürü şişme eğilimi göstermekte olup nadiren ambalajların tutuşmasına sebebiyet verebilmektedir .Bu tarz yüklerim söz konusu hadiseler neticesinde yolculuğun sonunda ağırlıklarında doğal bir azalma meydana gelmesi muhtemel olduğundan Konşimento Bilgileri ile mutlaka kıyaslanması gerekmektedir.
- **Çabuk Bozulabilen, Kokabilen ve Çürüyebilenler:** Bu ürünler genellikle dondurulmuş et, sebze-meyveler ve su ürünleridir. Bu ürünlerin sevkiyatında

geminin seçimi oldukça önemlidir. Çünkü bu yükler özel soğutma tesisatına sahip gemi veya özel frigorifik ( reefer ) konteynerlerde taşınmalıdır. Bu konteynerler, dondurulmuş gıdalar ya da belirli bir ısı derecesinde üretilmiş ve aynı ısı derecesinde nakliyesi gereken yükler ve donmuş gıdalar için kullanılır. Soğutma / ısıtma özelliği yoktur. “Set” derecesinde belirtilen ısıda yüklenen kargoyu aynı ısıyı muhafaza ederek taşımaya sağlar. Klas kuruluşları, görevlendirdikleri eksperler nezaretinde ve belirledikleri yükleme kurallarıyla bu tarz yüklerin güvenirliliği için gerekli yardımı yapmaktadırlar.

Uluslar arası et ticareti çoğunlukla arz derecesine göre münferit iklim değişikliklerine rağmen Avustralya, Yeni Zelanda ve Arjantin’den ekvatorun kuzeyine yapılmaktadır. Dökme yük gemilerindeki özel birinci sınıf soğutucu ambarlar ve teçhizatların varlığı sebebiyle dondurulmuş gıdalardaki hasar frekansı daha düşük olmaktadır. Potansiyel hasar veya zıya , kara nakliyeciliğinde yükleme veya boşaltma esnasında meydana gelmektedir. Klasik soğutmalı bir konterneyde veya soğutmalı ambarda farklı cinsten dondurulmuş gıdaların taşınması mümkündür ancak ambarların uzun süren açılma işlemi esnasında ılıman hava dondurulmuş diğer gıdaların çözülmesine neden olabilecektir. Akabinde tekrar soğutma işlemi olacağından yükte renk atması ve değerinde gözle görülür biçimde düşme meydana gelebilecektir.

Bunun yanı sıra tekne sigortacıları parlayıcı, patlayıcı, yanıcı bazı kimyasal yüklerin gemide taşınmasına çoğu zaman izin vermeme eğilimindedirler. Ancak yine IMO kuralları çerçevesinde belirli sertifikalar doğrultusunda bu yüklerin taşınmasına izin verilmektedir. Zira bu yüklerin yükleme , boşaltma ve istifleme koşulları diğer standart yüklerden oldukça farklıdır ve çoğunlukla eksper nezaretinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Yine Türk mevzuatında **06.04.1952 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile yayınlanan Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkındaki Tüzük**’te de tehlikeli maddelerin ticaret gemilerinde taşınma kuralları belirtilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nda ise tehlikeli eşya taşıma statüsündeki malların taşınabilmesine ilişkin hükümlere madde 1026’da yer verilmiştir. Şöyle ki ; “*Denizde Can ve Mal Koruma hakkındaki Kanunun 12 nci maddesinin A-F bentlerinde yazılı olan*

*tehlikeli eşya kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli vasıf veya mahiyetlerinden bilgisi olmaksızın gemiye getirilirse, taşıtan veya yükleten, kendilerine bir kusur isnat edilmese dahi 1024 üncü maddeye göre mesul olur. Bu halde kaptan eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde gemiden çıkarmaya, imha etmeye veya başka suretle zararsız hale sokmaya salâhiyetlidir.*

*Kaptan eşyanın tehlikeli vasıf ve mahiyetini bildiği halde, yüklemeye muvafakat etmiş olursa eşya gemiyi veya diğer yükü tehlikeye soktuğu halde aynı şekilde hareket etmeye salâhiyetlidir. Bu halde de taşıyan veya kaptan, zararı tazmine mecbur değildirler. Müşterek avarya halinde zararın paylaşılmasına dair olan hükümler mahfuzdur.”*

Uygulamada ise bazen yük, yükleme esnasında tehlikeli olmamasına karşın seyir sırasında meydana gelebilecek bir takım hava hadiseleri veya başka hususlardan ötürü mahiyeti değişebilmekte ve can güvenliği açısından o yük tehlikeli bir hal alabilmektedir. Örneğin gübre yükü taşıyan bir gemiye , seyir esnasında taşıdığı gübrenin bileşenlerinden amonyum nitrat oranının yükselerek patlayıcı nitelik kazanması nedeniyle limanın boşaltma izni vermediği durumlar söz konusu olabilmektedir. Ancak gübrenin içindeki amonyum nitrat oranı, farklı kimyasal karışımlarla düşürüldüğü takdirde yükün boşaltmasına onay verilebilmektedir.

**Ambalaj :** Taşınan yükün cinsi ile ambalajı arasında önemli bir bağlantı vardır. Yükün, dökme mi, ambalajlı mı, çuvalda mı, fiçıda mı, konteynerde mi yoksa güvertede mi sevk edilmesi fiyatı etkileyen unsurların başında gelmektedir. Bazı yüklerin cinsi, taşıma ve ambalaj biçimine göre ne tür hasara maruz kalacağı aşağıdaki tabloda görülmektedir.

**Tablo 2.2. Yükün Cinsine Göre Taşıma ve Ambalaj Biçimi İle Olası Hasar Nedeni**

Yükün Cinsi	Taşıma ve Ambalaj Biçimi	Olası Hasar Nedeni
Çimento	Dökme, torbalarda, çelik kaplarda	Eksiklik, suyla temas

Kömür	Dökme	Kendiliğinden yanma, suyla temas
Pamuk	Balyalarda	Yangın, balyaların patlaması, suyla temas
Et	Soğutma tesisatlı araçlar	Soğutma tesisatında arıza
Pirinç	Torbalarda	Ağırlık kaybı, rutubet
Şeker	Dökme torbalarda	Rutubet
Hububat	Dökme torbalarda	Eksiklik, böceklenme, suyla temas, rutubet
Meyve-Sebze	Soğutma tesisatlı araçlar	Soğutma tesisatında arıza, eksiklik
Konserve Gıda	Kolilerde	Patlama, paslanma
Gübre	Dökme, torbalarda	Rutubet, torbaların patlaması, yırtılması
Elektrikli ve elektronik aletler	Özel koli ve ambalajda	Çarpma, ıslanma, kötü istif
Motorlu Araçlar	Ambalajsız	Çizilme, çarpma, kısmi çalınma
Petrol ve Petrol Ürünleri	Dökme varillerde	Kirlenme, eksiklik

İstifleme de ambalaj kadar önemli bir husustur. İstif planı , yük taşımacılığında, konteynırların konteynır gemisi üzerindeki yerleşimine ilişkin düzenlemeyi ifade etmektedir. Bu plan hazırlanırken, iki temel husus göz önünde bulundurulmaktadır. Bunlardan birincisi geminin ve yükün güvenliği, diğeri ise geminin boşaltılmasının ve yüklenmesinin mümkün olduğunca kolay hale getirilmesidir. Elbette, plan hazırlanırken geminin güvenliği ön plandadır. Güvenlik gözetilmeden konteynırların gemiye yerleştirilmesi, geminin **baş kış yapmasına**, geminin stabilizesinin bozulmasına sebebiyet verebilecektir. İstifleme planı hazırlanırken, en ağır konteynırların en alt katmanlarda, daha hafif ve boş olan konteynırların da üst katmanlarda olması gözetilir. Bu sayede, manevra sırasında istiflerin üst katmanlarındaki ağırlığın gemiyi savurması engellenir.

Ağırlık, geminin baş veya kış tarafında yoğunlaşırsa, bu, geminin **kamburlaşmasına** neden olacaktır. Ağırlığın gemi ortasında yoğunlaşması ise, geminin **bel vermesine** neden olmaktadır.

Bunun yanı sıra konteynır gemilerinde yükleme boşaltma esnasında konteynır vincinin taşıma kapasitesinin iyi bilinmesi ve taşıyıcı operatörün tecrübeli olması gerekmektedir. Aksi takdirde vincin taşıma kapasitesinden daha büyük bir konteynırın taşınması durumunda kırılarak taşıdığı konteynırı diğer konteynırlar üzerine veya geminin bordasına bırakması söz konusu olabilecek bu da hem gemi hem de ambalaj mahiyetinde konteynırlar hem de konteynır içerisindeki yüklerin hasarlanmasına sebebiyet verebilecektir.

Emtia nakliyat sigortalarında yükün cinsi verilecek teminatın içeriğini belirleme açısından oldukça önemlidir. Zira London Insurance Institute tarafından 1.1.1982 tarihinde yayınlanan Enstitü Kargo Klozu A , Enstitü Kargo Klozu B ve Enstitü Kargo Kloz C günümüzde yaygın olarak kullanılan yük klozlarıdır.

19 klozdan oluşan ICC(A), emtia(yük) sigortaları için hazırlanmış en kapsamlı klozdur. ICC (B) ve (C) esasta sadece denizin tehlikelerinin sonucu oluşan, “**deniz rizikoları**” dediğimiz, geminin batması, karaya veya sığlığa oturması, başka bir gemi ile çatışması, sabit veya yüzen nesnelere çarpışması, yükleme, boşaltma, aktarma hasarlarını karşılamasına karşın, ICC (A) klozu, “deniz rizikolarına ilave olarak “**ticari rizikolar**” dediğimiz, çalınma, kırılma, bozulma, ıslanma gibi emtianın denizdeki aracın üzerinde olmasından ileri gelmeyen, karadayken de oluşabilecek rizikoları da temin eder<sup>164</sup>.

B klozu uygulamada pek kullanılmamakla birlikte dar teminat olarak nitelendirdiğimiz C klozuna nazaran biraz daha geniş teminat sağlamaktadır. Kloz karşılaştırması bir tablo halinde aşağıda gösterilmiştir.

### **Tablo 2.3. Hasar Nedenlerine Göre Enstitü Emtia Klozlarında Yer Alan Teminatların Karşılaştırması**

ENSTİTÜ EMTEA KLOZLARI KARŞILAŞTIRMASI ( A / B / C )
--

<sup>164</sup> Akyüz,a.g.k., s. 30-31.

HASAR NEDENİ / TEMİNAT	(A)	(B)	(C)
Yangın ve infilak	Evet	Evet	Evet
Dibe sürtme,karaya oturma batma,devrilme	Evet	Evet	Evet
Alabora veya (kara taşıtını) yoldan çıkması	Evet	Evet	Evet
Çatışma veya yabancı cisimle çarpışma	Evet	Evet	Evet
Sığınma limanında yükün boşaltılması	Evet	Evet	Evet
Müşterek Avarya veya kurtarma masrafları	Evet	Evet	Evet
Malın denize akması	Evet	Evet	Evet
Dalgalar tarafından sürüklenme	Evet	Evet	Hayır
Deprem, volkanik patlama, yıldırım	Evet	Evet	Hayır
Islanma (deniz suyu/ tatlı su)	Evet	Evet	Hayır
Bir kolinin tamamının sefer, yükleme ve/veya boşaltma sırasında kaybı	Evet	Evet	Hayır
Boşaltma limanında yükün boşaltılması	Evet	Hayır	Hayır
Ambar buğusu	Evet	Hayır	Hayır
Diğer yük ile temas	Evet	Hayır	Hayır
Taşıyıcının konteynır veya liftvandaki hatalı istifi	Evet	Hayır	Hayır
Kanca hasarı, çamurlanma ve yağlanma hasarı	Evet	Hayır	Hayır
Hırsızlık	Evet	Hayır	Hayır
Aşırma	Evet	Hayır	Hayır
Akma	Evet	Hayır	Hayır
Teslim edilmeme ( Ademi teslim )	Evet	Hayır	Hayır
Kırılma ve diğer dış etkenlerden kaynaklanan fiziki hasar	Evet	Hayır	Hayır

Sigortalı dışındaki herhangi bir kişinin kasıtlı veya kötü niyetli hareketinden / kusurundan kaynaklanan hasar	Evet	Hayır	Hayır
Sigortalının kötü niyeti	Hayır	Hayır	Hayır
Sigortalı emtianın gizli ayıbı, olağan akma, eksilme, aşınma, yıpranma	Hayır	Hayır	Hayır
Yakın nedeni gecikme olan hasar	Hayır	Hayır	Hayır
Taşıyıcının mali güçlük veya zorluk içine düşmesi	Hayır	Hayır	Hayır
Sigortalının yükleme sırasında bilgisi dahilinde olması halinde, taşıyan aracın/geminin veya konteynırın denize/yola/yüke elverişsizliği	Hayır	Hayır	Hayır
Atomik/nükleer silah kullanılması	Hayır	Hayır	Hayır

Kaynak : Anadolu Sigorta A.Ş. Nakliyat Sigortaları Departmanı, 2009

Söz konusu klot takımları mal ayrımı yapılmaksızın, her türlü yük için kullanılmakla birlikte, taşımalarında bilgi ve deneyim isteyen veya özel donanımlı gemi gerektiren yükler (ham petrol, buğday, kereste, taze veya dondurulmuş et, lastik, kauçuk gibi) için yine Institute London Underwriters-Joint Cargo Committee tarafından hazırlanmış daha özel klot takımları da (Institute Bulk Oil Clauses, Institute Coal Clauses, Institute Timber Trade Federation Clauses, Institute Frozen Food Clauses, Institute Jute Clauses, Institute Natural Rubber Clauses gibi) kullanılmaktadır<sup>165</sup>.

Institute Cargo Clauses A , 1.1.2009 tarihinde yeniden ele alınmış ve çağın gereksinimlere göre belli birtakım değişiklikler yapılmıştır.

### 2.2.7.2. Teknenin Yaşı

Belirli yaş sınırlarının üzerinde olan gemilerle taşınan yük kararlaştırılacak bir ek primle teminat altına alınır.

<sup>165</sup> Akyüz, a.g.k.,s.30.

10 yaşını aşmış dökme yük veya birkaç değişik yükü birlikte taşıyan gemiler ya da 15 yaşını aşmış diğer gemilerde taşınan yük ve/veya menfaatler poliçe ya da açık teminattaki koşullarla ve kararlaştırılacak bir ek prime bağlı olarak sigorta edilir. Ancak aşağıdaki gemiler hariçtir<sup>166</sup>.

- Kırkambar yük taşınması için bir dizi liman arasında, düzgün ve yerleşmiş bir örnek oluşturmuş ticarete kullanılan ve 25 yaşını aşmamış gemiler.
- Bir dizi liman arasında, düzgün ve yerleşmiş bir örnek oluşturmuş ticarete kullanılan ve 30 yaşını aşmamış konteynır, otomobil taşımak için yapılmış gemiler veya çift çeperli, açık ambarlı, köprü ayaklı vinç ile donatılmış gemiler.

Sigortacılar genellikle belli bir yaşı aşmış gemilerle yapılacak taşımalarda kendi iş kabul kriterlerine göre ek prim uygulaması getirmektedirler. Örneğin “*taşımayı gerçekleştirecek olan geminin yaşına göre aşağıda belirtilen ilave gemi yaş zammı uygulanacaktır; 9 yaşına kadar (9 yaş dahil) olan gemiler için ek prim alınmayacaktır.*

*10 - 15 yaş arası gemiler için % 0,005*

*16 - 20 yaş arası gemiler için % 0,0075*

*21 - 25 yaş arası gemiler için % 0,075*

*26 - 30 yaş arası gemiler için % 0,10*

*31 - 35 yaş arası gemiler için % 0,25*

*36 - 40 yaş arası gemiler için % 0,50*

*40 yaş üzeri gemiler için sigorta teminatı verilmeyecektir.”*

denilebilmektedir.

Bu uygulamada dünyanın her yerinde mevcut olup sadece oranlar sigorta şirketlerine göre değişim göstermektedir.

### **2.2.7.3. Teknenin Yüke Elverişliliği ( Cargoworthiness)**

<sup>166</sup> Enstitü Sınıflama Klozu,

<http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Mevzuat/Yururlukteki+Mevzuat/Nakliyat+klozlar%C4%B1/Enstit%C3%BC+S%C4%B1n%C4%B1flama+Klozu.htm> (08.12.2009)

Teknenin denize ve yola elverişli olması hususuna daha önce değinmiştik. Elbette bir teknenin sefere çıkabilmesi için öncelikle denize ve yola elverişli olması gerekmektedir. Nakliyat emtia sigortaları açısından bir diğer önemli husus ise teknenin yüke elverişli olmasıdır. Yüke elverişli olma hali Türk Ticaret Kanunu 1019. maddesinin 1.fikrasında şu şekilde belirtilmektedir: “..... ve soğutma tesisatı da dahil olmak üzere ambarların yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli bir halde bulunmasını ( yüke elverişliliğini ) temin etmekle mükelleftir.” Burada söz geçen ambarların yükü kabule elverişli bir halde bulunmasından yükün istifleneceği ambarların yükü istiflemeye ve yolculuk süresinde korumaya elverişli ve uygun olması anlaşılmaktadır.<sup>167</sup>

Uluslar arası mevzuata bakıldığında, “Yüke Elverişlilik” yükümlülüğü , Marine Insurance Act (1906 )’da ele alınan örtülü yükümlülüklerden biri olduğu görülmektedir. Bütün nakliye faaliyetlerinde başlıca amaç malların bir yerden diğerine güvenli bir şekilde, malın nakliye aracına yüklendiği andaki halini aynı kılmak suretiyle transferini gerçekleştirmektir. Bu amaç deniz yoluyla nakliyecilikte de farklı değildir. Malların yüklendiği gemi, sadece denizin sıradan tehlikelerine karşı koyabilmesi için yeterli güce sahip olmamalı aynı zamanda malların orjinal yapısında herhangi bir bozulmaya neden olmaksızın onları taşımaya elverişli halde bulunmalıdır. Ek olarak, malların deniz yoluyla taşınmasında denize elverişlilik zımni yükümlülüğünün kapsamı yüke elverişliliği de içine alacak kadar geniştir. Bu nedenle konşimentoda belirtilen denize elverişlilik terimi hem geminin seyrin tüm tehlikelerine karşı koyabilme yeterliliğinde olmasını hem de yük taşımaya elverişliliğini ifade etmektedir.<sup>168</sup>

Diğer yandan, deniz sigortalarında yüke elverişlilik, denize elverişlilikten başka ayrı bir örtülü yükümlülük olarak düzenlenmiştir. Yük sigortalarında yüke elverişlilik yükümlülüğü sigortalı açısından çoğu zaman mantıksız sonuçlar doğurabilmekte ve bu nedenle şiddetle eleştirilmektedir. Zira sigortalının malların yüklendiği geminin yüke elverişli olup olmadığını bilme veya kontrol etme olasılığının bulunmamasına rağmen

---

<sup>167</sup> Mehmet Yazıcı, “Denize , Yola ve Yüke Elverişlilik” , Reastürör Dergisi, Sayı 36, s.29

<sup>168</sup> Soyer, a.g.e.,s.116-117

sigortacının gerçekleşebilecek bir hasarı geminin yolculuğun başında yüke elverişli olmadığı gerekçesiyle reddettiği durumlar söz konusu olabilmektedir.

Yüke elverişli geminin, ilk limanda sözleşmede belirlenmiş yükü kabul etmeye yeterli bulunması gerekmektedir. Bu nedenle geminin ambarlarının geminin yüke kabule elverişli olmasından önce buharla yıkanması veya temizlenmesi gerekiyorsa bu durumda yükümlülük bu işlemler gerçekleştirilmeden yerine getirilmiş sayılmayacaktır.<sup>169</sup> Bir başka deyişle, örneğin taze et veya yaş meyve taşıyacak geminin frigorifik donanımının olması, ambar kapaklarının yükün deniz suyundan zarar görmemesi adına sıkıca kapatılması gerekmektedir. Aksi halde yüke elverişli bir gemi olarak nitelendirilmeyecektir. Hatta günümüzde özellikle P&I sigortacıları tarafından “Hatch Hose Test” ya da “Hatch Ultrasonic Test” adı verilen ve ambar kapaklarının su geçirmezliğini ( weathertightness ) ölçen bu yöntemlerle ambar kontrollerinin yapılması zorunlu kılınmaktadır. Zira ambar kapaklarının durumu yükün güvenliği açısından büyük önem arz etmektedir. Bu da hiç kuşkusuz ki yüke elverişlilik yükümlülüğün zaruri bir parçasıdır.

Kural olarak “yüke elverişlilik” yolculuğun başında ( commencement of the voyage ) olması gereken bir haldir. Bu durum denize elverişlilik için de geçerlidir. Bir başka deyişle yükleme esnasında gayet iyi ve çalışır durumda bulunan frigorifik ambarların seyir sırasında arızalanması sebebiyle yükün bozulması yüke elverişlilik yükümlülüğüne uyulmadığının ya da yükümlülüğün bozulduğunun ( breach of warranty) göstergesi değildir.

#### **2.2.7.4. Teknenin Klası**

Denizyolu ile taşımada, yükü taşıyan geminin klası çok önemlidir. Klas birliğine (IACS) üye bir kuruluşun klas belgesi alması ve ISM (Cargo ISM Endorsment)

---

<sup>169</sup> Soyer,a.g.e., s.117

yönetmeliklerine uyması o geminin yaşı ve kondisyonu itibariyle söz konusu yükü taşıyabilecek nitelikte bir gemi olduğunu ifade eder<sup>170</sup>.

Yine yaş hadisesinde olduğu gibi Uluslararası Sınıflandırma Kuruluşları Birliği (IACS) ile Türk Lloyd'u, Hellenic Register, Bulgarski Register ve Polkski Register dışındaki klas kuruluşlarınca klaslanmış gemiler ile gerçekleştirilecek sevkiyatlar için sigorta teminatı sigortacının ön onayına tabi olabilmektedir. Eğer sefer onaylanırsa sigortacı belli yaş aralıklarına göre sürprim uygulamasına gidebilmektedir.

#### **2.2.7.5. Teknenin Tonajı**

Geminin tonajı ile seferin mevsimi arasında önemli bir bağlantı vardır. Hava şartları, seferi yapan geminin tonajı ile de ilgilidir. Kış mevsimindeki seferler, özellikle bazı denizlerde, yaz mevsimine göre daha rizikoludur. 15.000 DWT'luk bir gemi 3.000 DWT'luk gemiye göre ağır hava şartlarına daha dayanıklıdır<sup>171</sup>.

#### **2.2.7.6. Teknenin Bayrağı ( Flag of Convenience )**

Liberya, Panama gibi denizcilikte “kolaylık gösteren bayrak” (flag of convenience) olarak adlandırılan ve özellikle emtianın istiflenmesinde düşük standartlara sahip teknelerde taşınan malların sigortasında bayrak hususunu göz önünde tutmakta yarar vardır. Söz konusu “Kolay Bayrak” ülkeleri, gemi sahibinin kendi ülkesinin asgari standartları ile karşılaştırıldığında, kendi (kolay bayrak) bayrağı altında ticari faaliyette bulunan gemiler için vergi, sigorta, personel, gemi güvenliği, erzak gibi hususlarda daha uygun imkanlar sunmaktadırlar<sup>172</sup>.

Bayrak konusu, tekne sigortalarında risk faktörleri bölümünde belirttiğimiz gibi emtia sigortalarında da aynı şekilde değerlendirmeye tabi tutulmaktadır. Yine, sigortacının kara listeye alınmış bir gemide emtia taşımaya sıcak bakmaması mümkündür. Ancak piyasa koşullarının zorlayıcı bir hal aldığı durumda sigortacı

---

<sup>170</sup> Akyüz a.g.k., s.80.

<sup>171</sup> Akyüz, a.g.k., s.80.

<sup>172</sup> Akyüz,a.g.k., s.80.

teminat vermeyi kabul edebilecektir. Zira ek prim uygulaması kötü bayraklı gemiler için de söz konusu olacaktır. Örneğin *Taşımayı yapacak olan geminin aşağıda belirtilen bayraklardan birine sahip olması durumunda aşağıda belirtilen oranlarda ek fiyat uygulanacaktır;*

*Bahama, Belize, Bermuda, Kamboçya, Bolivya, Cayman Adaları, Komoros, Güney Kıbrıs, Cebelitarık, Liberya, Honduras, Jamaika, Lübnan, Malta, Marshall Adaları, Mauritius, Moğolistan, Burma, Hollanda Antilleri, Kuzey Kore, Panama, Sao Taome, St. Vincent and Grenadine, Tongo, Vanuatu, Antigua&Barbuda*

*10 - 15 yaş arası gemiler için % 0,0025*

*16 - 20 yaş arası gemiler için % 0,005*

*21 - 25 yaş arası gemiler için % 0,010*

*26 - 30 yaş arası gemiler için % 0,015*

*31 - 35 yaş arası gemiler için % 0,020*

*36 - 40 yaş arası gemiler için % 0,025 denilebilmektedir.*

#### **2.2.7.7. Taşıma Sözleşmesi ( Incoterms )**

Sigortacı açısından taşıma sözleşmesinde yer alan teslim şekli sigorta yaptırma yükümlülüğün kimde olduğunu , risklerin ihracatçı ya da ithalatçı arasında nasıl dağıtıldığını ve dolayısıyla seferin mahiyetini anlamada önemli unsurlardan bir tanesidir.Örneğin depodan-depoya klozu ile teminat verilen bir nakliyat poliçesinde-ki sıklıkla verilen bir teminattır- malların depodan limana varıncaya kadar ara bir takım seferlere maruz kalabilme , bozuk yolları veya demir yollarını kullanarak uzatılmış bir güzergah izleyebilme olasılığı yüksek olduğundan risk unsurları da o derece çeşitlilik arz edecektir. Dolayısıyla taşıma sözleşmesi türünün sigortacı tarafından bilinmesi gerekmektedir.

Uluslar arası ticarete alıcı veya satıcı tarafından taşınan sorumluluğunun mahiyetine göre teslim şekillerinde kullanılan terimler standart haline gelmiştir.

Merkezi Paris’te bulunan Uluslararası Ticaret Odası (ICC), uluslararası ticaret hareketlerinde anlaşmazlıkları, uyuşmazlıkları ve hukuksal ihtilâfları ortadan kaldırmak ve böylece alıcı ile satıcının gereksiz yere para ve zaman kaybını önlemek amacıyla, alım-satım işlemlerine bazı kurallar getirmiş ve bu düzenlemeleri ilk kez 1936’da "INCOTERMS" adıyla yürürlüğe koymuştur.<sup>173</sup> Son olarak 2008 yılında INCOTERMS değişikliğe uğramıştır.

**Tablo 2.4. INCOTERMS Teslim Şekilleri ve Açılımları**

GRUP	GRUP TANIMI		İNGİLİZCE AÇILIMI	TÜRKÇE AÇILIMI	TAŞIMACILIK TÜRÜ
<b>E</b>	Satıcı, malı alıcının emrine kendi fabrikasından itibaren teslim eder.	<b>EXW</b>	Ex Work	Ticari İşletmede Teslim	Çok araçlı taşımacılık; Denizyolu,havayolu, karayolu, demiryolu
<b>F</b>	Satıcı, malı alıcının gösterdiği yere teslim eder.	<b>FCA</b>	Free Carrier	Taşımacıya Teslim	Çok araçlı taşımacılık; Denizyolu,havayolu, karayolu, demiryolu
		<b>FAS</b>	Free Alongside Ship	Gemi Yanında Teslim	Denizyolu
		<b>FOB</b>	Free On Board	Gemi Bordasında Teslim	Denizyolu
<b>C</b>	Satıcı, taşıma sözleşmesi yapmak zorundadır, ama ne kayıp ne hasar ne de yüklemekten doğabilecek ek harcamaları üstlenir.	<b>CFI</b>	Cost, Insurance, Freight	Mal bedeli, Sigorta,Taşıma	Denizyolu
		<b>CFR</b>	Cost and Freight	Mal Bedeli ve Taşıma	Denizyolu
		<b>CPT</b>	Carriage Paid to.....	Taşıma ...'e kadar ödenmiş	Çok araçlı taşımacılık; Denizyolu,havayolu, karayolu, demiryolu
		<b>CIP</b>	Carriage&Insurance Paid to.....	Sigorta dahil Taşıma ...'e kadar ödenmiş	karayolu, demiryolu

<sup>173</sup> [http://www.kobifinans.com.tr/tr/bilgi\\_merkezi/02080107/20888](http://www.kobifinans.com.tr/tr/bilgi_merkezi/02080107/20888) , ( 15.01.2010 )

<b>D</b>	Malın gönderildiği ülkeye kadar yaptığı yolculuk esnasındaki tüm harcamaları ve karşılaşılan rizikoları satıcının yükümlülüğüne bırakır.	<b>DAF</b>	Delivered at Frontier	Sınırdaki Teslim	Çok araçlı taşımacılık; Denizyolu,havayolu, karayolu, demiryolu
		<b>DES</b>	Delivered ex Ship	Gemide Teslim	Denizyolu
		<b>DEQ</b>	Delivered ex Quay	Rıhtımda Teslim	Denizyolu
		<b>DDU</b>	Delivered Duty Unpaid	Gümrük vergileri ödenmemiş halde teslim	Çok araçlı taşımacılık;
		<b>DDP</b>	Delivered Duty Paid	Gümrük vergileri ödenmiş halde teslim	Denizyolu,havayolu, karayolu, demiryolu

Incoterms’de 13 teslim şekli bulunmakta olup bunlar temelde birbirinden farklı 4 ana kategoride ele alınmakta ve bu kategoriler C,D,E ve F olarak sınıflandırılmaktadır.

**E grubu** : “EXW” iş yerinde teslim olarak geçer.

**F grubu** : “Masrafsız Teslim” terimlerini içerir.

**C grubu** : Satıcının malların varmasında sorumluluğu üstlenmediği gruptur.

**D grubu** : Sınırdaki teslim klotlarını içerir.

**INCOTERMS** standardizasyonu riskin satıcıdan alıcıya nasıl transfer edildiğini göstermesi açısından sigortacı için oldukça önemlidir. Incoterms ile birlikte sigortacının muhatabı belli olurken aynı zamanda riskin frekansı da satış sözleşmesinde yer alan yolculuk şekline göre ( aktarmalar olup olmadığı vb. ) değişiklik göstermektedir. Ülkemizde dış ticarete pratik anlamda en çok sık karşılaşılan teslim şekillerini ise şu şekilde açıklamak mümkündür:

- **EXW** : Satıcı, malın üretimini gerçekleştirdikten veya depolandıktan sonra alıcıya teslim etmek üzere o malı alıcının emrine hazır halde tutuyor ise “teslim yükümlülüğünü” yerine getirmiş sayılmaktadır. Artık bu süreçten sonra malın kendisine ulaşmasıyla ilgili tüm riskleri alıcı kendisi üstlenmektedir. Yani bir başka deyişle satıcının sorumluluğu depoda veya fabrikada o malı alıcının

emrine bekletmesiyle bitmiş olmaktadır. Malın teslim tarihinden itibaren tüm nakliye, yükleme, boşaltma ve sigorta işlemleri alıcıya aittir.

- **CFR:** Bu terim satıcının ihraç için malları gümrükten geçirmesi gerektiğini ifade etmektedir. Bu şekilde, satıcı belirlenen varış limanına malı göndermekle ilgili tüm giderleri ve navlunu karşılamakla sorumludur. Ancak buradaki en önemli husus mallarla ilgili meydana gelebilecek hasar rizikoları veya yitklik durumlarında sorumluluk giderlerde oluşabilecek artış malın geminin küpeştesini geçtiği andan itibaren alıcıya ait olmaktadır. Satıcı sadece alıcıya yüklemenin Gerçekleştiğini, muhtemel varış tarihini alıcıya bildirmekle ve düzenlenen taşıma sözleşmesini ile diğer tüm ilgili belgeleri teslim etmekle yükümlüdür.
- **CIF:** CFR 'deki yükümlülüklerin aynısı bu terimde de geçerlidir. Dolayısıyla malların taşınması sırasında oluşabilecek tüm yitklik ve hasar rizikolarına karşı bir taşıma sigortası yaptırma zorunluluğu mevcuttur. Satıcı sigorta sözleşmesini yapar ve sigorta primini öder. Düzenlenen taşıma sözleşmesi ve diğer tüm belgeleri alıcıya gönderir. Alıcı ise malların varış limanında boşaltım ve liman ücretlerini ödemek suretiyle malı boşaltır ve teslim alır. Teslim anından sonraki navlun ve sigorta primi dışındaki tüm masraflar yine alıcıya aittir. Bu terim sadece deniz ve iç sularda yapılacak taşımalarda geçerlidir.
- **FOB:** Satıcının malı alıcıya teslim yükümlülüğü kararlaştırılmış bir limanda malların geminin küpeştesini ( geminin yan duvarı ) aştığı andan itibaren yerine getirilmiş olmaktadır. Dolayısıyla taşıma esnasında oluşabilecek tüm yitklik ve hasar rizikolarına karşı sigorta yaptırma sorumluluğu alıcıdadır . Alıcı tüm gümrük belgelerini hazırlar, gümrük vergilerini öder. Mallar varış limanında boşaltılıp teslim alınır ve taşıma ile ilgili tüm navlun ücretleri alıcıya aittir.

#### 2.2.7.8. Sefer Süresi

Seferin uzaması, sigorta konusu emtianın riske daha uzun bir süre maruz kalması demek olduğuna göre, diğer şartlar aynı kalmak kaydıyla sigorta fiyatının daha fazla olması gerekir. Sefer sırasında bir aktarmanın olup olmayacağı, eğer böyle bir aktarma var ise aktarma limanının yükleme/boşaltma faaliyetleri açısından etkinlik düzeyi de önem taşımaktadır<sup>174</sup>.

#### **2.2.7.9. Sigortalı Moralitesi**

Emtia Sigortalarında, **malın devir, ciro edilebilmesi** ve sigortalının malın üzerinde fazla bir kontrolü olmaması nedeniyle moral riziko faktörü o kadar önemli değildir. Ancak, belirli bir sigortalının mallarının sistematik olarak hasarlı çıkması anlamlı olarak kabul edilip bunun nedenleri araştırılabilir. Sigortalının geçmiş yıllara ilişkin hasar durumu göz önünde bulundurulmalıdır<sup>175</sup>.

---

<sup>174</sup> Akyüz,a.g.k., s.79-80.

<sup>175</sup> Akyüz,a.g.k., s.83.

### **III. BÖLÜM**

#### **DENİZ SİGORTALARINDA RİSK DEĞERLENDİRME VE FİYATLANDIRMA ( UNDERWRITING )**

##### **3.1.Risklerin Saptanması ve Değerlendirilmesi**

Riskin saptanması, riskten korunmak, riski azaltmak veya önlemek, riski kabul veya reddetme kararını verebilmek açısından büyük önem arz etmektedir. Riskin tespit edilmesi, zaman içinde karşı karşıya kalınabilecek kayıpların en kısa sürede ve kayba dönüşmeden önce saptanmasını ifade etmektedir.<sup>176</sup> Risk yöneticisi, işletmenin karşılaşılabileceği potansiyel riskleri saptamadığı takdirde bu risklerden korunabilmek, riskleri engelleyebilmek veya azaltabilmek için çözüm geliştiremeyecek ve bu durumda işletmenin zarar etmesi kaçınılmaz olacaktır.

Riskleri saptama için yerinde denetim veya potansiyel hasar teftişi yapılması mümkündür. Sigortalanması talep edilen bir işletme veya emtianın yerinde denetimi veya riziko teftişi esnasında tespit edilen bulgular sigortacı açısından oldukça önemlidir.

---

<sup>176</sup> Elbeyli , a.g.e.,s. 39

Zira sigorta konusu olan şeyi iyi analiz etmek, hem risk priminin oluşumunda hem de riski kabul politikasını belirlemede etkili olacaktır. Risk kontrol uzmanı söz konusu riski tespit edebilmek için daha önceden hazırlanmış soru formuyla teftişi gerçekleştirmelidir. Bu şekilde yapılacak bir potansiyel hasar teftişi hatasız ve eksiksiz olacaktır.

Risklerin saptanmasında ikinci yöntem, geçmiş kayıpların istatistiksel kayıtlarıdır. Bu yöntemde, geçmişte meydana gelen hasarların boyutları ve türleri incelenerek potansiyel kayıplar hakkında bilgi sahibi olunmaya çalışılmaktadır.<sup>177</sup> Özellikle tekne sigortalarında geminin veya donatan/işletmecisinin hasar geçmişi riskin sigortacı tarafından değerlendirilmesinde en etkili kriterlerden bir tanesidir.

Risklerin saptanmasından sonraki aşama ise risklerin değerlendirilmesidir. Riskin değerlendirilmesi, ileride oluşması muhtemel hasar ve potansiyel kayıpların etkilerinin, hasarı meydana getirecek olan risklerin tekrarlanma sıklığı ve şiddeti ( frekans ) doğrultusunda belirlenmesidir. Risk değerlendirilmesinde birtakım yöntemler kullanılmaktadır. Birinci yöntem “ hızlı sıralama” yöntemidir. Bu yöntemde risk yöneticisi operasyondaki kişilerle birlikte sigorta konusu şey için tespit edilen risklerin tüm önleme ve azaltıcı tedbirlerine rağmen yine de gerçekleşmesi ihtimalini değerlendirmektedir. Yani tüm önleyici tedbirlerin ve risk kontrollerinin başarısızlık olasılıkları hesaplanmaktadır.

Risk değerlendirmesinde kullanılan ikinci yöntemde ise hasar büyüklük ve olabilirlik durumlarına göre sınıflandırılmaktadır. Riskin frekansı ile olasılık rakamları birbiri ile çarpılarak risk sıralaması ( indeksi ) tablosu veya risk düzeylerini belirleyen bir tablo oluşturulmaktadır.

Üçüncü yöntem ise kantitatif ( nicel ) değerlendirmedir. Bu yöntemde matematiksel ve fiziksel öğeler kullanılarak riskin tekrarlanma sıklığı ile kaza

---

<sup>177</sup> Elbeyli,a.g.e., s.40

etkilerinin şiddeti tespit edilmektedir. Bu metot hata ağacı analizi ile olay ağacı analizin kapsamaktadır.

Gerek nicel gerek nicel olmayan risk değerlendirme yöntemlerinin bir arada kullanılması daha sağlıklı sonuçlar verecektir. Zira tek başına kullanılan bir yöntem riski değerlendirme açısından yeterli olamayabilir.

Riski değerlendirme aşamasında hasarın frekansının ve şiddetinin bilinmesi oldukça önemlidir. Hasar frekansı, hasarın gerçekleşme ihtimali ile ilgilidir. Hasarın şiddeti ise maliyetle ölçülür ve işletmenin tehlikede olan menfaat ve kazançlarının ekonomik değeridir. Hasar frekansı ve şiddeti değerlendirilirken sigorta konusu şeyin ikame ( yerine koyma ) değerinin yanı sıra, fatura bedeli beyan esaslı araştırma ve ekspertiz değerleri de göz önünde bulundurulmaktadır. Hasara uğrayan varlıkların yerine konması, piyasa rayiç bedeli üzerinden bir değerlendirme yapmayı gerektirmektedir. Bunun yanı sıra hasar nedeniyle işletme faaliyetlerinin olumsuz etkilenmesi ve yükümlülüklerini yerine getirememesinin olumsuz sonuçları da dikkate alınmalıdır. Ayrıca poliçe süresince hasarın ortaya çıktığı zaman noktası da önemlidir. Zaman içerisindeki değer değişimleri hesaba katılarak gerçek maliyetlerin belirlenmesi gerekmektedir.<sup>178</sup>

Potansiyel hasarın frekansı ve şiddeti tespit edildikten sonra risk yöneticisi aşağıdaki veriler doğrultusunda riski değerlendirecektir:

### **1. Yıllık Beklenen Hasar ( Annual Expected Loss = AEL )**

Yıllık maksimum muhtemel zarar toplamını ifade etmektedir. AEL, bir grupta veya bir birimde bir dönem içerisinde- ki bu sigorta poliçelerinde genellikle 1 yıldır- oluşabilecek en büyük zarar anlamına gelmektedir. Yıllık beklenen hasar , bir tek olayın şiddetini yansıtmamaktadır, burada olayın şiddeti kadar sayısı da önemlidir.

---

<sup>178</sup> Niyazi Berk, **Sigortacılıkta Risk Yönetimi** , İstanbul: Emek Sigorta Yay., 1992, s. 3

## 2. Hasar Tecrübesi ( Loss Experience )

Hasar tecrübesi analiz edilirken karşılaşılan hasarın cinsi, meydana gelme sıklığı, tek bir üniteye tek bir tehlike nedeniyle meydana gelme sıklığı ve hasarın şiddeti göz önünde bulundurulmadır. Hasar şiddeti düşük, orta, yüksek olarak sınıflandırılabilir.

## 3. Potansiyel Kayıp Şiddetinin Ölçülmesi ( Loss-Severity Measures )

Sigorta konusu maddi varlığı etkileyebilecek, bir ünite başına olası maksimum hasarların şiddetini ölçebilmek için genellikle iki ölçü birimi kullanılmaktadır. Bunlar “ Maximum Possible Loss” ( Mümkün En Yüksek Hasar ) ile “ Probable Maximum Loss” (Tahmini En Yüksek Hasar ) dır. Maximum Possible Loss ile Probable Maximum Loss birbirinden farklı anlamlar ifade etmekte olup Probable Maximum Loss , EML ( Estimated Maximum Loss ) ile eş anlamlı kullanılmaktadır. MPL , bütün alana ve zamana göre beklenen en yüksek hasardır. Genellikle en elverişsiz koşulların istisnai olarak bir araya gelmesi halinde ve söz konusu hasarı engelleyici veya önleyici tedbirlerinin alınmaması veya riskin gerçekleşmesinin kaçınılmaz olması durumunda beklenen en yüksek hasarın oransal ifadesidir. Örneğin deprem veya diğer katastrofik riskleri önceden tahmin etmek imkansızdır, ancak gerçekleştiğinde vereceği potansiyel zararı tahmin etmek bu yöntemle mümkün olabilmektedir. İstanbul, Ankara ,İzmir gibi büyük kentlerde yoğun yerleşim bölgelerinde meydana gelebilecek bir depremde bu bölge merkez olmak üzere yaklaşık olarak 4 km<sup>2</sup>lik bir alan içerisinde kütle halinde % 90'lara varan can ve mal kaybı olabileceği MPL ile hesaplanabilmektedir. Tahmini en yüksek hasar ile aralarındaki fark elverişsiz tüm şartların en istisnai bir biçimde bir araya gelmesidir. Bu tanım, yangın ve infilak riskleri için söz konusu olmakla birlikte terörist saldırılar ve kundakçılık eylemleri için geçerli değildir.<sup>179</sup>

## 4. Tahmini En Fazla Hasar ( Estimated Maximum Loss = EML )

---

<sup>179</sup> Açıklamalı Sigorta ve Reasürans Terimleri Sözlüğü, “Maximum Possible Loss ( MPL )”Ceyma Matbaacılık,İstanbul

Faaliyeti, kullanım şekli ve koruma tedbirleri bakımından normal koşullar altında bulunan bir işletmede meydana gelebilecek hasarı ifade etmektedir.<sup>180</sup> Muhtemel herhangi bir tehlikenin, tek bir sigorta konusu üzerinde sigorta bedelinin ancak belirli bir yüzdesi veya belli bir miktar kadar zarar verebileceği varsayımından hareketle tahmin edilen en yüksek hasar miktarıdır. Özellikle reasürans işlemlerinde Sedan şirketin saklama payını (konservasyon) belirleme açısından doğru tahmin edilmesi gerekmektedir, zira sedan şirket o branştaki riskler için kendi üzerinde tuttuğu oranı sigorta bedeline göre değil EML'e göre belirlemektedir.<sup>181</sup>

Risk yöneticisi tüm veriler ve kriterler doğrultusunda riski değerlendirerek kabul veya ret kararı vererek sigortalıya durumu bildirecektir. Şunu da açıkça belirtmek gerekir ki her riskin sigortalanması mümkün değildir. Özellikle frekansı ve tekrarlanma sıklığı yüksek olan riskler sigortacı açısından büyük tehlike arz etmektedir, zira hasarın gerçekleşmesi kaçınılmazdır ve bu nedenle çoğu zaman sigortacılar bu tarz riskleri teminat altına almayı reddetme eğilimi içerisindeyler.

Riziko teftişi sonrasında riske ilişkin tespit edilen eksiklikler bir rapor halinde risk yöneticisine sunulur. Bu durumda sigortacı sigortalıya ya eksikliklerin giderilmesi sonra teminat sağlayacağını beyan edecek veya eksikliklerin giderilmemesi halinde bu eksikliklerden kaynaklanabilecek hasarları reddeceğini poliçeye şerh düşerek diğer hususlar için teminat sağlayacaktır. Ayrıca riski önleyici tedbir alma yükümlülüğü de yine sigortalıya ait olacaktır. Bu şekilde hasar ve risk minimizasyonu gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır. Riski kontrol altında tutmak hem sigortacının hem de sigortalının ortaklaşa yürüttüğü bir eylemdir. Hasar kontrol eylemleri 3 aşamada ele alınmaktadır :

**a) Hasarın oluşmasından önce:** Amaç hasarın ihtimalini azaltmaktır. Riskten kaçınmak için gerekli tedbirler alınır. Örneğin işletmede yangın riskine karşı

---

<sup>180</sup> Berk,a.g.e., s. 56-58

<sup>181</sup> **Açıklamalı Sigorta ve Reasürans Terimleri Sözlüğü**, "Estimated Maximum Loss ( EML )", Ceyma Matbaacılık, İstanbul

yangın söndürme sistemlerinin kontrolü veya yangın tüplerinin sayısının arttırılması gibi.

**b) Hasar esnasında:** Hasarın erken teşhis edilmesi ve derhal sigortacıya bilgi verilmesi, hasar etkilerinin yayılıp genişlemesini engellemek için birlikte hareket edilmesi oldukça önemlidir.

**c) Hasar Sonrasında:** Hasar gerçekleşikten sonra etkilerinin azaltılmasına yönelik çalışmaları kapsamaktadır. Örneğin bodrum ve giriş katlarında bulunan emtianın sel-su baskınından etkilenmemesi için yüksek yerde depolanması, yangın sprinkler sisteminin kurulması, acil durum olanlarının hazırlanması gibi.

Risk ve hasar kontrol sürecinde sigortacının sigortalıya tavsiyede bulunduğu birtakım hususların yerine getirilmesi sigortalı açısından faydalı olacaktır. Sigortacı daha sonra gerekli gördüğü takdirde söz konusu tavsiyelere uyulup uyulmadığını denetlemek amacıyla II. riziko teftişi gerçekleştirebilecektir.

### **3.1.1.Risk Mühendisliği**

Sigorta şirketlerinin tarifeli sistemden liberal ekonomi şartlarına uyum sağlamak amacıyla serbest rekabet sistemine geçiş süreci riskin iyi tanınması, doğru analiz edilmesi ve fiyatlandırılmasında risk mühendisliği kavramının doğuşuna tanıklık etmiştir. Doğru analiz edilen ve fiyatlandırılan bir risk, hiç kuşkusuz ki sigorta şirketlerinin kar maksimizasyonu hedeflerini gerçekleştirme açısından büyük önem arz etmektedir.

Risk mühendisliği olgusunun özünde yatan en önemli konu, mühendislik vizyonu ile riskin teşhisinin doğru olarak birleştirilip uygulanabilmesidir. İyi bir risk mühendisi öncelikle riski hiç görmeden satın alacak reasürörün gözüyle olaya

bakabilmeli, şirketine ve şirketince sorulabilecek her soruya cevap verebilecek şekilde risk analizini gerçekleştirebilmelidir.<sup>182</sup>

Risk mühendisleri, sigortalıya riskin kontrol altına alınmasıyla ilgili vereceği tavsiyelere uyulmasından sonra sigortalının ihtiyaçlarını belirleyip belirli bir öneri ve çözüm paketi sunarlar. Bu pakette, önerilecek sigorta türleri ve teminatları ile bunların sigortalıya getireceği yükler alternatifli olarak belirtilir. Sigortalı kendisine sunulan tam teminatlı veya alternatifleri paketleri inceleyerek ihtiyaçlarını ve beklentileri doğrultusunda kararını verir ve satın alır. Örneğin 1985 model bir kuru yük gemisinin sigortası için sigortacı farklı piyasalardan alternatif fiyat teklifleri temin edebilecek ve söz konusu sigorta teminatlarını Total Loss Only , F.P.A. veya ITCH 1.11.95 klozları ile ayrı ayrı müşteriye sunabilecektir. Burada önemli olan sigortalının beklentilerini ve ihtiyaçlarını hangi teklifin ne ölçüde sağladığının doğru tespit edilmesidir. Nitekim ITCH 1.11.95 klozu yani geniş teminat talep edilmekte ise fiyat ve muafiyet koşulları da diğer alternatif tekliflere nazaran daha yüksek olacağından seçim hakkı tamamen sigortalıya ait olacaktır.

Risk mühendisliğinin en önemli fonksiyonu doğru analiz edilen riskler için doğru teminatları belirlemektir. Bunun yanı sıra serbest piyasa koşulları da teminatları belirlemede ve fiyatlandırma da önemli rol oynamaktadır. Şirketlerin iş kabul politikaları da bu doğrultuda belirlenmektedir.

### **3.1.2.Risk Kabul Kriterleri ( İş Kabul Esasları )**

Risk kabul kriterleri, sigorta veya reasürans şirketleri tarafından kabul edilmesi belli şartlara bağlanmış sınırlı riskler veya hiçbir koşulda kabul edilmeyen riskler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Her yıl güncellenen bu kriterler sigorta şirketlerinde farklılık göstermekle birlikte ( Cam, seramik, porselen vb. ürün taşımacılığında sigorta şirketleri

<sup>182</sup> Günümüz Sigortacılığında Risk Yönetiminin Yeri ve Önemi,  
<http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Yay%C4%B1nlar/Birlikten+makaleler/Kaza/G%C3%9CN%C3%9CM%C3%9CZ+S%C4%B0GORTACILI%C4%9EINDA+R%C4%B0SK+Y%C3%96NET%C4%B0M%C4%B0N%C4%B0N+YER%C4%B0+ve+%C3%96NEM%C4%B0.htm> (13.03.2010 )

farklı uygulamalarda bulunabilmektedir. Bazı şirketlerin risk kabul kriterlerine göre bu tarz ürünlerin nakliyatı ICC ( A ) klozu ile yani geniş teminat ile sigortalanabilirken bazı şirketlerde ise söz konusu taşıma yüksek risk sınıfında değerlendirilip tamamen reddedilmekte veya sadece Total Loss teminatı verilerek kabul edilmektedir ) bazı spesifik riskler ise kesinlikle hiçbir sigorta şirketi nezdinde kabul görmemektedir. Örneğin klassız ticari gemilerin hiçbir sigortacı tarafından sigortalanmaması gibi.

Risk kabul kriterleri branş bazında ele alınır ve riskin mahiyetine göre reddine veya sınırlı kabulüne karar verilir. Sınırlı olarak kabul edilebilen riskler genellikle sigorta şirketlerinin genel müdürlükleri nezdinde ele alınır ve daha detaylı incelemeye tabi tutulur. Acentelerin veya diğer üretim kanallarının bu tarz risklerde doğrudan kabul yetkisi bulunmamakta mutlaka ilgili bölge müdürlükleri veya genel müdürlükten onay alınması şartı söz konusu olmaktadır. Risk kabul kriterleri içerisinde sınırlı kabul edilebilecek risklerin analizi oldukça hassas bir konudur. Risk mühendisleri bu tarz riskleri kabul sürecinde mutlaka poliçeye sigortacı açısından riskin minimize edilmesi amacıyla birtakım özel notları şerh düşmektedirler. Örneğin her türlü dökme ürün ve tam yük sevkiyatlar ( küspe, gübre, kömür, şeker , pirinç, kahve, kakao, susam, buğday, un, soya fasulyesi vb. ) sevkiyat ve verilen teminat bazında incelenebilecek ve uygun bir muafiyet oranı belirlenecek ve gözetim notu, kendiliğinden kızışma notu, bozulma notu, böceklenme notu , nitelik kaybı notu vb. şartlar poliçeye eklenebilecektir.

### **3.2.Risklerin Fiyatlandırılması ( Underwriting )**

Genel anlamda fiyatlandırma, bir ürün ve/veya hizmetin kalitesine veya ihtiyacın düzeyine göre belirlenebilen o ürün ve/veya hizmete tahsis edilmiş değer para cinsinden ifadesidir. Fiyatlandırma aynı zamanda pazarlama karmasının 4P'sinden bir tanesi olup finansal modellemenin de en önemli unsurlarındandır. Fiyat ( Price), dışında kalan diğer 3 pazarlama bileşenleri ise ürün ( product ), tutundurma ( promotion) ve yer ( place )dır. Fiyat, tüm pazarlama karması bileşenleri arasında en stratejik öneme sahip olanıdır. Zira işletmeler için fiyata gerekçe oluşturmak diğer unsurlardan daha kolaydır ve yönetim de bir piyasada fiyat üzerindeki hassasiyeti örneğin kalite iyileştirmelerinin getirebileceğinden daha kolay kestirebilmektedir. Bir

işletmenin performans azalmalarını hatta satışlardaki düşüşü fiyat faktörü ile ilişkilendirerek gerekçelendirmek her zaman daha kolaydır.<sup>183</sup>

*Kotler'e göre fiyatlandırmanın 3 yönü bulunmaktadır :<sup>184</sup>*

- *Tarihi Yön: Adam Smith'ten beri fiyatlandırma ekonomi teorisinin merkezindedir.*
- *Teknik Yön: Fiyat nicelikle, yani sayısal olarak ifade edilmektedir. Fiyat tek yönlüdür yani fiyatta yapılacak % X oranında bir artışın etkisi aynı oranda kalite iyileştirmesine karşın çok daha isabetli bir biçimde belirlenebilmektedir.*
- *Sosyal Yön: Fiyat serbest piyasa ekonomilerinde bir erişkinlik göstergesidir. Prensipten azami verimliliğe giden yol esnek fiyat uygulamalarından geçmektedir.*

Ancak son zamanlarda ekonomi ile birlikte piyasalar güç kazandıkça fiyat dışında kalite faktörünün de giderek önem kazandığı belirtilmelidir. Elbette fiyat hala önemli bir bileşendir ancak kalite unsuruyla bütünleşebildiği ölçüde önemini koruyabileceği bir gerçektir.

Tüm sektörlerde olduğu gibi sigorta sektöründe de fiyatlandırma özellikle risklerin sınırlandırılması açısından büyük rol oynamaktadır. Risklerin doğru analiz edilerek doğru fiyatlandırılması gerekmektedir. Ancak fiyatlandırmanın yanı sıra yukarıda bahsettiğimiz “kalite” unsuru gelişen sigorta sektöründe üzerinde önemle durulan konulardan biri haline gelmiştir. Zira sigorta sektöründe satılan ve pazarlanan şey, mamul ürün değil ileride gerçekleşme olasılığı bulunan bir rizikoya karşı koruma taahhüdü ve buna ilişkin sunulan hizmettir. Hizmetin kalitesi, şirketin güvenilirliği, teminatların gerçekçi ve ihtiyaçları karşılayabilecek türden olması, şirketin en büyük kümül hasarları karşılayabilecek sermaye yeterliliğine sahip olması, şirketin sektör tecrübesi, portföy büyüklüğü vb. unsurlar sigorta hizmetlerini satın alacak bilinçli kişi veya kurumların dikkatle üzerinde durdukları konular olmaya başlamıştır. İyi ve kaliteli

---

<sup>183</sup> K.W.N.Irons, Der. Ergin Gediz, **Sigorta Pazarlaması**, CII ,TSEV Yay, Sayı 66,s.105

<sup>184</sup> Gediz, a.g.k., s.104

bir seküritenin iyi para edeceği bilinen bir gerçektir. Çünkü ucuz fiyatlarla pazarlanan bir sigorta hizmeti için zamanla yeterli miktarda havuz oluşturulamayacak ve bu durumda peş peşe gelebilecek hasarların karşılanması sigorta şirketi açısından büyük sıkıntı doğuracaktır. Diğer yandan az gelişmiş/gelişmekte olan, sigorta bilincinin olmadığı veya yeni yerleşmeye başladığı ve şirket kalitesinin hala homojen olmadığı ülkelerde kalite unsurunun test edilmesinin ancak yaşanılacak hasar tecrübelerine bağlı olması nedeniyle fiyat faktörü hala cazibesini sürdürmeye devam etmektedir.

Diğer yandan sigorta şirketlerinin asıl amacı müşterilerine en iyi hizmeti sunmak ve aynı zamanda hissedarlarına en yüksek karı sağlamaktır. Ancak bu karlılığın sağlanabilmesi için finansal yeterliliğin temelinde yatan fiyatlandırma olgusunun çok iyi yapılandırılması; sigorta şirketlerinin müşterilerine bu en iyi hizmeti sunabilmeleri için özellikle teknik ve finansal açıdan yeterli bünyelerinin olması gerekmektedir. Bunu gerçekleştirmenin en iyi yolu ise rizikoyu en doğru yöntemler en iyi şekilde analiz ederek doğru bir fiyatlandırma politikasını benimsemekten geçmektedir.<sup>185</sup>

### **3.2.1.Fiyatlandırma Modelleri**

Sigorta şirketlerinde bazı temel fiyatlandırma yöntemleri kullanılmakta olup bu yöntemler branş bazında değişiklik göstermektedir. Her branş için kullanılan fiyatlandırma yöntemi o branşın kendine has teknik özellikleri nedeniyle farklı olmaktadır. En sık kullanılan fiyatlandırma yöntemlerini şu şekilde sıralayabiliriz:

#### **1. Bireysel Fiyatlandırma ( Individual Rating )**

Bu yöntemde, o branştaki tüm sigortalılar, mevcut istatistiki veriler ve daha önce benzer şekilde sigortalanmış kişi veya kurulara uygulanan örnek primler fiyatlandırmayı belirleyen kişinin nihai kararı doğrultusunda prim saptanmaktadır. Bu arada rakip şirketlerin sunmuş olduğu fiyat alternatifleri de göz önünde bulundurulmaktadır. Ancak

---

<sup>185</sup> Mehmet Kahya, "Maliyet Açısından Sigorta Hizmetinin Fiyatlandırılması", Reasürör Dergisi, Sayı 37,2009,s.5-6

yöntem açık deniz sigortacılığı dışında yaygın olarak kullanılmamaktadır. Özellikle tekne sigortalarında farklı donatanlara ait “ejusdem generis” yani benzer türde, aynı özelliklere sahip gemiler için yapılan fiyatlandırmada bu yöntem kullanılabilir.

## 2. Sınıf Fiyatlandırması ( Class Rating or Manual Rating )

Bu yöntem, tüm değerlendirme kriterlerinden farklılık gösteren ayrı bir sınıfsal nitelik taşıyan mal sigortalarının fiyatlandırması için kullanılmaktadır. Bu sınıflandırma genellikle özel bir koruma altında olan, yüksek risk derecesindeki mal veya mülkler, ya da aykırı iskan durumlarında söz konusudur. Bu sınıfa dahil mal sigortaları için uygun prime sınıftaki diğer benzer mallarla kıyas yapılarak veya riziko teftişi sonrasında karar verilmektedir.

Sınıf fiyatlandırması yöntemine uygulamada el kitabı fiyatlandırması da denilmektedir. Zira risk sınıfları için belirlenen fiyatlar bir el kitapçığında birleştirilmiştir. Bu yöntemde fiyatı uygulayan ki fiyatı belirleyen kişi ile çoğu zaman aynı değildir. Sigortalının sınıfı belirlenirken risk mühendisinin son derece titiz ve dikkatli davranması gerekmektedir zira sigortalının sınıfını yanlış belirlemesi yanlış fiyatlandırmaya sebebiyet verebilecektir.

Sınıf fiyatlandırması yönteminde sınıflar arası farklılıkları belirleme açısından iki temel yaklaşım mevcuttur <sup>186</sup>:

- **Kayıp ( Hasar ) Oranı Yaklaşımı ( loss ratio approach )** :Bu yaklaşım özellikle deniz sigortalarında yaygın olarak kullanılmaktadır. Söz konusu teknenin geçmiş dönemlerdeki kayıp ( hasar ) oranı ile söz konusu poliçe dönemi içerisinde hasarın frekansı veya şiddetine göre belirlenen EML ( expected maximum loss ) yani beklenen maksimum hasar oranı ile karşılaştırılır. Gerçek kayıp oranı, kayıpların kazanılacak primlere oranıdır. İzin verilen ya da beklenen kayıp oranı ise primin kayıpları karşılayan bölümüdür.

---

<sup>186</sup> Berk,a.g.e., s.84-85

Uygulamada oldukça karışık olan bu yöntemin en büyük sakıncası geçmiş kayıp oranlarının az olması veya havuza yeni dahil olmuş ve hiçbir kayıp yaşamamış bir sigortalının sınıftaki diğer benzer sigortalılarla karşılaştırılması durumunda söz konusu inceleme döneminde yapılacak fiyatlandırmanın sigortalı aleyhine sonuçlanmasına yol açabilecek olmasıdır.

- **Saf Prim Yaklaşımı** :Daha çok otomobil ve hayat sigortalarında kullanılan saf prim yaklaşımında bütün sınıflar için ortalama sınıf fiyat düzeyindeki değişim kayıp oranı kullanılarak hesaplanmaktadır. Fiyat değişimindeki görsellikler ( ortalama sınıfa göre her sınıfın fiyatı ) genellikle ilk olarak her sınıf için bir saf prim veya bir birime karşılık gelen kayıplar örneğin 1 yılda 1 otomobil veya bordroda 400.000.-TL olarak belirlenir.

### 3. Düzeltilmiş-Dönüşüm Fiyatlandırması (Modification or Merit Rating)

Düzeltilmiş ya da beceri fiyatlandırması olarak adlandırdığımız bu yöntemde fiyat koyucu, aynı fiyat sınıfındaki sigortalıları birim başına beklenen kayıp ya da masraf farklarına göre ayırmaktadır. Düzeltilmiş fiyatlandırma ile sınıf fiyatlandırması arasındaki fark büyük firmaların büyük çaplı işlerde ve prim yüksek olduğu zaman söz konusudur. Düzeltilmiş fiyatlandırma ile ilgili masraflar yalnızca dolar primi değişikliklerinde makul düzeye getirilmekte ve harcamalardan sağlanan tasarruflar prim yükseldikçe sigortacı açısından önem kazanmaktadır.<sup>187</sup>

Bu grupta kullanılan yöntemler de kendi aralarında ayrılmaktadır:

- **Cetvel Fiyatlandırması ( Scheduling or Schedule Rating )** : “Pool” sistemi ile benzer bir uygulama olmasına karşın farklı esaslara göre çalışmaktadır. Riskin, sigorta veya reasürans şirketleri arasında belli şartlara göre paylaşımını öngörmektedir. Bu sistemde, sigorta şirketleri arasındaki risk paylaşımı her bir risk için farklı olabilmekte; sisteme dahil olan bir sigorta şirketi riski kabul

---

<sup>187</sup> Berk,a.g.e., s.86

etmek, riskin belli bir kısmını kabul etmek veya reddetmek konusunda pool uygulamasının aksine serbestlik söz konusudur.

Sigorta şirketi nezdindeki uygulaması ise esas itibariyle standart bir sigortalı ile fiyatlandırması yapılan bir sigortalının bazı karakteristik özelliklerinin karşılaştırılmasına dayanmaktadır. Cetveli uygulayan kişi standart sigortalıdan ayrılan her bir kötü yön için fiyata ekleme yapmaktadır veya her bir iyi yön için sigortalının hanesine artı puan eklenir. Bazen sigortalının cetvelindeki artı veya eksi puanlar o kadar kesin çizgilerle belirlenir ki cetveli değerlendiren iki farklı kişi de aynı sonuçlara ulaşmaktadır. Cetvelin sıkı veya gevşek olmasından bağımsız olarak cetveli hazırlayan kişiler ( uygulayanlar değil ) baz alınacak karakteristik özelliklerin seçiminde ve önem değerlendirmesinde kendi kararlarını kullanmaya zorlanmaktadır. Cetvelin gevşek olması durumunda ise sonuçlar cetveli yorumlayan kişilere göre farklı sonuçlar doğurabileceğinden bu yönüyle bireysel fiyatlandırmaya yaklaşır.

Bu tip bir fiyatlandırma yönteminin en önemli avantajı cetvel analiziyle sigortalının hangi alanlarda eksik kaldığı veya hangi alanlarda iyi olduğu belirlenerek hasar önleme ( loss prevention ) , hasarı minimize etme ( minimizing a loss ) ya da risk kontrolü açısından sigortalıya bir nevi destek verilmiş olmaktadır. Detaylı kesin cetvellerin maliyeti nedeniyle –ki bu cetvelleri uygulamak oldukça pahalıdır – uygulama alanı gittikçe daralmıştır. Detaylı derecelendirme günümüzde daha çok yangın sigortalarında ve iç deniz sigortacılığında kullanılmaktadır. Gevşek cetvellerin ise kullanım alanları daha geniştir.

- **Deney Fiyatlandırması ( Experience Rating )** : Herhangi bir riskin veya portföyün fiyatlandırma işleminin tamamen ya da kısmen hasar tecrübesi esasından hareket edilerek yapılmasını ifade etmektedir. Deney fiyatlandırmasında, düzeltme geçmiş bir dönemde sigortalının hasar tecrübesine dayanmaktadır. Kullanılan formüller değişiklik arz etmekte ise de şu basit formülle prensip açıklanabilir:

$$\text{Deney Düzeltmesi} = \frac{A-E}{E} \times C$$

E

A: Deney dönemi boyunca sigortalının gerçek kayıplarını

E: Sigortalı için izin verilebilir kayıp oranını yani eğer sigortalı sınıftaki standart bir sigortalı olsaydı o sigortalıdan beklenen hasar oranını

C: Sigortalının kredibilite oranını yani kredi değerliliği faktörünü ( deney süresi boyunca sigortalının moralite açısından sigorta şirketi nezdindeki izlenimlerine göre aldığı kredi notları )

Formül kullanılarak hesaplanan düzeltme oranı sigorta bedeli ile çarpılarak sigorta primi tespit edilmektedir.

- **Geçmiş Dönük Fiyatlandırma ( Retrospective Rating )** : Sigorta döneminin sona ermesinden sonra ortaya çıkan tüm veriler doğrultusunda riski her yönden değerlendirerek yapılan fiyatlandırma yöntemidir. Bazı durumlarda sigorta bedeli teminatın başlangıcından önce tam olarak tespit edilmemekte ve bu nedenle teminat açığı olmaması için sigortacı tahmini bir değer üzerinden prim hesaplamakta ve sigorta dönemi bittiğinde ortaya çıkan kesin verilere bakarak nihai primi geçmişe dönük tespit ederek sigortalıdan talep edebilmektedir. Özellikle tekne inşaat sigortalarında kullanılan bir fiyatlandırma yöntemidir. Zira tekne inşaat sigortalarında sigorta bedeli teknenin nihai bitiş değeri olarak belirlenmelidir, Institute Clauses for Builders' Risks 1.6.88 'in 1. maddesinde de sigorta bedelinin inşa edilecek teknenin nihai bitiş değeri esas alınarak belirlenmesi gerekmektedir. Ancak sigortalının prim tasarrufu amacıyla sigortacıya bedel ile ilgili yanlış beyanda bulunması –ki bu durumda eksik sigorta söz konusu olacaktır ancak sigortacının proje dahilinde inşa edilecek teknenin değerini ilk etapta yani poliçe başlangıcında henüz inşaat tamamlanmadan tespit etmesi oldukça güç olacağından eksik sigorta olduğunun ispatı da bir o kadar zor olacaktır - veya sigortalının elinde olmayan sebeplerden ötürü örneğin inşaat süresi boyunca maliyetlerin artması nedeniyle teknenin

nihai bitiş değerinin yükselmesi halinde eğer söz konusu güncel değer sigorta poliçesinde yazan bedelden yüksek ise sigortacının geçmişe dönük ( poliçe başlangıcına) hak ettiği primleri sigortalıdan talep etme hakkına sahip olduğunun bilinmesi gerekmektedir. İşte bu tarz uygulamalarda kullanılan fiyatlandırma yöntemi retrospektif yöntemdir.

Aynı şekilde Hasar Fazlası reasürans sözleşmelerinde de reasürörün sorumluluğu karşılığında alması gereken primlerin tespiti ancak sigorta döneminin sona ermesi halinde geçerli olacağından ilk etapta tahmini prim geliri üzerinden hesaplaşma yapılmakta sözleşme sonunda nihai veriler ışığında ayarlama yapılarak ( geçmişe dönük fiyatlandırma) kesin hesaplaşma söz konusu olabilmektedir.

- **Prim İndirimi ve Sürprim Uygulamaları :** Prim indirimleri, özellikle büyük tekne filo sigortalarında ve büyük çaplı süreklilik arz eden işlerde söz konusu bir uygulamadır. Bu indirim, işin mahiyetine, hasar geçmişlerine ve akabinde hesaplanan tahmini en yüksek hasar oranlarına göre müşteri profili de göz önünde bulundurularak ya poliçe başlangıcında prime yedirilir ya da hasarsız geçen bir sigorta dönemi sonrasında toplam poliçe priminden daha önce tespit edilmiş bir oran nispetinde belli bir prim sigortalıya hasarsızlık iadesi ( No Claim Discount / Bonus ) adı altında geri verilir. Tekne sigortalarında uygulama alanı oldukça geniş bir fiyatlandırma yöntemidir. Oto sigortalarında veya Yangın Sigortalarında da hasarsızlık indirimleri müşterilerin hasar geçmişine bakılarak uygulanmaktadır. Oto Sigortalarında hasarsızlık indiriminin aksine bir de “Malus” adı verilen sürprim uygulaması söz konusudur. Malus sistemine göre belirli bir sigorta dönemi içerisinde meydana gelen bir veya daha fazla hasar ödemesine bağlı olarak takip eden sigorta döneminin primine otomatik olarak yüklemeye yapılmaktadır. Ülkemizde bilhassa zorunlu trafik sigortalarında sık görülen bir fiyatlandırma yöntemidir.

#### 4. Coğrafi Fiyatlandırma ( Geographical Rating )

Özellikle motorlu araç ve mal sigortalarında kullanılan bir fiyatlandırma yöntemidir ve sigorta konusunun coğrafi bölgeye göre sınıflandırılması esasına dayanır. Örneğin ülkemizde trafik yoğunluğu az veya çok olan illerde kasko fiyatlandırma çalışmalarında bu yöntem kullanılmaktadır. Zira trafiğin daha az olduğu bölgelerde hasar riski daha düşük olacaktır ve buna istinaden primde iskonto yapılabilmektedir. Zorunlu Trafik sigortalarında da yine il trafik yoğunluğu indirimi adı altında yapılan fiyatlandırmalar bu yöntemle örnek verilebilir. Yine deprem risk değerlendirmesinde bölgelerin farklılık göstermesi nedeniyle deprem teminatının fiyatının tespitinde kullanılan bu yöntem daha sağlıklı sonuçlar verebilecektir.

### **5. Maruz Kalma Fiyatlandırması ( Exposure Rating or Exposure To Loss Premium Rating )**

Exposure kelimesi teknik olarak ;

- a) Hasar meydana gelme ihtimalinin mevcut olduğunu
- b) Riskin ölçülebilir büyüklüğünü
- c) Sigorta konusu olan menfaatin çevresel şartları nedeniyle hasara uğrama ihtimalini ifade etmektedir.

Ancak uygulamada sigorta ve reasürans şirketlerinin üstlendikleri sorumluluklar itibariyle maruz kalabilecekleri en yüksek hasar miktarını anlatmak için kullanılır. Özellikle Çalışan Hasar Fazlası reasürans anlaşmalarında kullanılan bir fiyatlandırma yöntemi olup sedan şirketin portföyü sigorta bedelleri göz önüne alınarak incelenmekte ancak sigorta şirketinin net saklama payının altında kalan poliçeler ( bedelleri itibariyle ) reasürörün sorumluluğu dışında tutulmaktadır. Bu noktada reasürans sözleşmesinin fiyatı, risklerin hasar ihtimallerine göre belirlenmektedir.<sup>188</sup>

### **3.2.2.Fiyatlandırma Stratejileri**

---

<sup>188</sup> Açıklamalı Sigorta ve Reasürans Terimleri Sözlüğü , “Exposure To Loss Premium Rating”, Ceyma Matbaacılık, İstanbul

Sigorta şirketlerinde fiyatlandırma yaklaşımları maliyet, rekabet ve talep odaklı olup stratejiler de bu çerçevede belirlenmektedir.

- **Maliyet Odaklı Fiyatlandırma :** Sigorta şirketlerinin hizmet üretiminde birim başına katlandıkları değişken ve sabit maliyetlerin üzerine belirli bir kar marjı eklemek suretiyle fiyat elde etme yöntemidir. Bu yaklaşımda birincil hedef şirket karını maksimumlaştırmak ve şirket sermayesinde belirli bir getiri oranı elde etmektir. Zira, sermayedarlar zamanla sigorta şirketinin yatırımlarından belli bir getiri etme arzusu içerisine girerler ve bu getiri oranı sigorta şirketinin sermayesinin sigorta kapsamına alınan tüm riskleri karşılayabilecek kapasitede ise fiyatlandırma amacına ulaşmış demektir. Şirket karını maksimize etme hedefi ise yine sermayedarların beklediği getiri oranı ile ilişkilidir. Ancak salt şirketin karı üzerine odaklı yaklaşımlar piyasa durumunu göz önünde bulundurmadığı ve müşteri beklentilerini karşılayamadığı sürece başarılı sonuç vermeyecektir. Hiç şüphesiz sigorta şirketleri elde edecekleri portföy büyüklükleri ile sektörde var olabilecek ve belirlenen hedefleri yakalayabileceklerdir. Bu nedenle pazar işleyişi ve müşteri beklentilerini de göz önünde bulundurmaları gerekmektedir.
- **Rekabet Odaklı Fiyatlandırma:** Serbest piyasa ekonomilerinde rekabet odaklı fiyatlandırma yaklaşımları bütün sektörlerde olduğu gibi sigortacılık sektöründe de geçerlidir. Bu yaklaşım esasen maliyet unsurunun tam olarak tespit edilemediği durumlarda rakip firmaların aynı branştaki aynı özelliklere sahip ürünler için verilen ortalama fiyat baz alınarak belirlenen bir fiyatı ifade etmektedir. Müşterinin bu durumda fiyata itiraz etme olasılığı düşüktür. Cari usulde rekabet odaklı fiyatlandırma yaklaşımı çok teknik olmayan basit risklerin fiyatlandırılmasında etkili olabilmektedir. Bir diğer yöntem ise teklif verme usulü ile fiyatlandırmadır. Genellikle büyük çaplı işlerin veya çoklu risklerin sigortaları için açılan ihaleleri en düşük fiyatı veren sigorta şirketin kazandığı zamanlarda sigorta şirketlerinin başvurduğu yöntemdir. Ancak teklif verme usulü ile fiyatlandırma içerisinde pek çok handikap barındırmaktadır. Çünkü

sürekli olan bu ihalelerde riski daha önceden iyi analiz edememiş veya ihaleci firmanın hasar geçmişi, moralitesi vb. hakkında derinlemesine bilgi sahibi olmayan yeni sigorta şirketlerinin maliyet unsurunu hiçe sayarak salt portföy büyüklüğünü arttırmak amacıyla düşük fiyat vermesi halinde ileride o risk nedeniyle karşılaşılabilecek büyük hasarlarda teknik kar oranı düşecek ve diğer risklerin olası kayıplarını karşılama yeterliliği de böylelikle zayıflamış olacaktır. Elbette müşterilerin beklentileri doğrultusunda en iyi hizmeti en doğru fiyatlarla sunabilmek en doğru yöntemdir. Şirket maliyetlerinin çok altında salt pazar payını arttırabilme adına düşük fiyatlarla portföy yaratmaya çalışmak bir süre sonra hasarların karşılanamamasına neden olacağından kendi içerisinde büyük bir çelişki içermektedir.

Günümüzde çoğu lider sigortacı ( leader underwriter ) bu tarz rekabet odaklı fiyatlandırmalardan ziyade “üründe farklılaşma”, “uzmanlaşma” ve “hizmet kalitesi” gibi unsurlar üzerinde yoğunlaşmaktadırlar. Bu da belli bir portföy büyüklüğüne ulaşmış kendi hizmet kalitesinden ödün vermek istemeyen şirketler için farklı bir fiyatlandırma stratejisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

- **Talep Odaklı Fiyatlandırma:** Bu sistemde sigortalının sigorta şirketinin çıkardığı yeni ürüne biçeceği değeri tahmin etmeye dayalı bir yaklaşımdır. Sigorta şirketi bir sigorta ürününü piyasaya sunmadan önce kapsamlı bir pazar araştırması yapmak zorundadır. Örneğin bir sigorta şirketinin pazara yeni sunduğu “kirelax kiracı” ve “kirelax ev sahibi” sigortaları, kiranın belirli koşullar nedeniyle kiracı tarafından ödenememesi, ev sahibi açısından ise tahsil edilememesi riskini teminat altına alan yepyeni ve farklı bir ürün olmakla birlikte ürünün piyasaya sunulmadan önce ciddi bir pazar araştırmasına tabi tutulduğu ve sigorta fiyatının bu pazar araştırması sonuçları da göz önünde bulundurularak tespit edildiği düşünülebilir.

### 3.2.3.Sigorta Hizmetlerinin Fiyatlandırılması

Sigorta hizmetlerinin fiyatlandırılması açısından tüm yukarıda anlatılan yöntemler, modeller ve stratejilerden başka “Tarife Sistemi” adı verilen bir uygulamadan bahsetmemiz yararlı olacaktır. Sigortacılık faaliyetlerinin fiyatı, esasen tarifelere göre belirlenmektedir. Her sigorta şirketi bizzat kendi belirlediği veya yetkili başka bir organın onayladığı veya tanzim ettiği bir tarife üzerinden fiyatlandırma yapmaktadır. Tarife sistemi bu yönüyle 3 gruba ayrılmaktadır<sup>189</sup>:

- **Serbest Tarife:** Bu sistemde hiçbir organ tarifeye müdahale etmemektedir. Bu sistemde sigorta şirketi kendi istatistikî verileri ve kendi belirlediği fiyatlandırma modeli ve politikası doğrultusunda tarifelerini hazırlar. Devletin tarifeye müdahalesi ancak genel politika ve mali yeterlilik açısından olmaktadır. Serbest piyasa ekonomilerinde sigorta bilincinin yerleşik olduğu ülkelerde serbest rekabetin oluşması açısından bu tarife modeli benimsenmektedir. Ülkemizde 1990 yılından sonra zorunlu sigortalar dışında diğer elementer branşlarda serbest tarifeye geçilmiştir.
- **Tasdik Sistemi:** Bu sistemde sigorta şirketleri hazırladıkları tarifeleri yetkili murakabe organına –Türkiye’de Hazine Müsteşarlığı’na- tarifelerin sadece mali ve genel ekonomik politikası dikkate alınarak onaylatıldıktan sonra uygulamaya konulmaktadır. Ülkemizde halen hayat sigortalarında bu tür tarifeler uygulanmaktadır.
- **Tanzim Sistemi:** Bu sistemde fiyatları ilgili otorite düzenlemektedir. Burada tarife doğrudan doğruya hem teknik, hem genel ekonomik yapısı itibarıyla murakabe organı veya onun yetkilendirdiği bir teknik kuruluş tarafından hazırlanır ve piyasadaki tüm sigorta şirketlerine deklare edilir. Bu tarifenin tüm sigorta şirketlerince uyulması zorunludur aksi uygulamada bulunanlar cezai uygulamaya tabi olmaktadır. Buradaki rekabet unsuru fiyatta değil sunulan hizmettedir. Genellikle sigortacılığın az geliştiği veya gelişmekte olduğu

---

<sup>189</sup> Acınan, **Sigortanın Temel Prensipleri** , s.10

ülkelerde bulunan bir uygulamadır. Ülkemizde de 1990 yılından önce elementer branşlarda bu uygulama söz konusu idi.

Sigorta hizmetlerinin serbest piyasa koşullarında sağlıklı ve doğru fiyatlandırılabilmesi için bazı unsurların bir arada irdelenmesi gerekmektedir. Salt istatistiki veriler ya da geçmiş hasar tecrübelerine bakılarak tahmin edilen oranlar tek başlarına yeterli olmayacaktır. Bir sigorta şirketinin riski doğru tanınması, analiz etmesi ve doğru değerlendirmesi fiyatlandırma ( underwriting ) açısından ilk adımdır. Fiyatlandırmada göz önünde bulundurulması gereken diğer faktörleri ise şu şekilde sıralamak mümkündür:

- 1. Risk Kabul Kriterleri:** Sigorta şirketinin her branş veya ürün başında tespit ettiği sınırlı kabul edilebilecek veya hiç kabul edilemeyecek risklere istinaden fiyatlandırma şekil alacaktır.
- 2. Pazarın Yapısı , Rakip Şirketler :** Bir sigorta sektöründe mevcut firmaların sermaye yapıları ( yerli veya yabancı şirketler, küçük-orta- yüksek ölçekteki şirketler gibi ) , yabancı sermayeli şirketlerin sektöre bakış açıları ve sigortacılık deneyimleri doğrultusunda uyguladıkları fiyat stratejileri yerli şirketlerin de stratejik kararlarına etki edebilecektir. Rakip firmaların belli bir ürün için uyguladıkları ortalama fiyat, daha yüksek fiyat uygulayan şirketleri fiyat indirimi yapmaya veya alternatif ürün politikası geliştirmeye zorlayabilecektir.
- 3. Sigortalıların Talep ve Beklentileri:** Sigorta şirketlerinin amacı , müşteri memnuniyeti prensibini ilke edinerek pazar paylarını genişletmektir. Elbette bu amaç, şirketlerin birincil hedefleri olan kar maksimizasyonundan minimum fedakarlıklarda bulunarak gerçekleştirildiği sürece anlamlıdır. Dolayısıyla sigortalıların sigorta şirketinden ödedikleri prim karşılığında nasıl bir hizmet bekledikleri tespit edilmelidir. Taleplerini hiçbir şekilde karşılamayan veya yanlış bilgiyle satın alınan bir poliçe , müşterinin

mağduriyetine sebep olabilir, bu durum ise o müşterinin tekrar kazanılmasını zorlaştıracaktır. Bunun yanı sıra, halk dilinde “fısıltı gazetesi” olarak adlandırılan yöntemle, memnuniyetsiz bir müşterinin o sigorta şirketi için yapmış olduğu olumsuz değerlendirmeler kulaktan kulağa yayılacak ve hiç hasar tecrübesi olmayan ve sigorta şirketinin kalitesini sorgulama fırsatı bulamamış yüzlerce hatta binlerce müşteriyi olumsuz yönde etkileyebilecektir. Bu da müşteri tarafında fiyatlandırmaya etki eden psikolojik unsurlardan bir tanesidir. Özellikle hemen hemen her şirketin veya firma sahiplerinin az çok birbirini tanıdığı bazı sektörlerde bu husus yaygın olarak karşımıza çıkmaktadır.( Örn. Denizcilik Sektörü Koster Piyasası ) Bu nedenle, haklı mağduriyet yaşamış sigortalı veya sigorta şirketine benzeri olumsuz söylemler yüzünden negatif yaklaşan müşterilere, sigorta şirketinin daha hassas davranması ve belki de memnuniyetlerini arttırma adına iyi bir seküriteyi rakiplere nazaradan daha iyi bir fiyatla satması pazar payını koruyabilmesi açısından etkili olabilecektir.

- 4. Şirketin Teknik Kar/Zarar Dengesi:** Belli bir branşta o şirket geçmiş sigorta dönemlerinde çok zarar ettiyse bir sonraki poliçe döneminde kendisini zarara uğratan riskli işlerin yenileme fiyatlarını arttırabilir. Bu tamamıyla o branşa veya o müşteri portföyündeki işe münhasır bir uygulamadır. Örneğin tersaneler için düzenlenen işveren sorumluluk sigortaları branşının 2009 yılı içerisinde teknik zarar yazması halinde 2010 yılı yenileme veya yeni iş fiyatlandırmalarında yüklem yapılması mümkün olabilecektir. Bu bağlamda şirketin seçtiği büyüme modeli de önemlidir. Çünkü salt pazar payını genişletme amacıyla uygunsuz riskler için ucuz fiyat vermek ve teknik açıdan zararın maliyetine katlanarak büyümek bir hedef olabileceği gibi her riski yazmayıp uygun ve sigortalı olabilir görülen riskler için doğru fiyat vermek ve teknik karı koruyarak / arttırarak büyümek de bir başka hedef olabilecektir. Şirketlerin büyüme hedefleri birbirilerinden farklılık göstermektedir.

5. Şirketin yüksek bedelli veya yüksek riskli işlerde seçtiği reasürans modeli ve üzerinde tuttuğu saklama payının ( konservasyon ) tespiti de fiyatlandırmada etkili faktörlerden biridir. Özellikle tekne sigortalarında riskin tamamı yurtdışına plase edilebilmekte ve bu tarz fronting işlemlerinde sorumluluk tamamıyla yurtdışına ait olacağından ve toplanan primlerin büyük çoğunluğu reasüröre devredileceğinden şirketin söz konusu poliçe fiyatına bu işlemlerin masraflarını da bindirmesi teknik kar dengesini koruması açısından önemlidir.

### 3.2.3.1.Sigorta Primi

Sigorta primi, sigortacının üstlendiği riziko karşılığında bu hizmetinin parasal değerini ifade etmektedir. Türk Ticaret Kanunu m.1263'te söz konusu sigorta priminin öneminden şu şekilde bahsedilmektedir : “*Sigorta bir akittir ki, bununla sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir bir menfaatini halele uğratan bir tehlikenin (bir rizikonun) meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya Birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında meydana gelen belli bir takım hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya sair edalarda bulunmayı üzerine alır.*” Yani sigortacı için sigorta ücretinin belirlenmesi üstlendiği rizikoyu karşılayabilmesi açısından oldukça önemli olup iyi belirlenmesi gerekmektedir.

Sigorta şirketi risk kabul kriterleri , istatistiki veriler ve hasar tahmin oranları ışığında yapmış olduğu değerlendirmeye istinaden riski üstlenmeye karar verdikten sonra teminat türünü belirlemekte ve akabinde sigorta primini hesaplamaktadır. Prim tutarı, yüzde veya binde olarak ifade edilen, bir rizikonun ağırlığına göre belirlenen bir oranın – çarpan fiyat da denilmektedir - sigorta şirketinin sorumluluğuna esas oluşturan bir tutar ile çarpılması sonucu bulunmaktadır.<sup>190</sup>

<sup>190</sup> Bölükbaşı ve Pamukçu, a.g.e.,s.103

Sigortacı o riskin önce iyi ya da kötü bir risk olup olmadığını, riskin frekans ve şiddetini belirleyecek ve sonrasında yukarıda bahsettiğimiz fiyatlandırma yöntemlerinden birini seçerek “çarpan fiyat”ı oluşturacaktır. Riziko primi, sigortacının edimlerinin teknik olarak karşılığını ifade etmektedir. Bu nedenle “riziko primi”, şirketin acentelerine verdiği komisyonlar, istihsal ve genel giderler masraf tutarları, kar payı, katastrof payından müsterih net, yalın bir biçimde sadece mevcut rizikonun tehlike oranını içermektedir. Ancak hiç kuşkusuz ki bir sigorta şirketinin ayakta kalabilmesi ve hasarları karşılayabilmek adına yeterli miktarda fon yaratabilmesi için belli birtakım giderleri de riziko primine ilave etmek suretiyle sigorta ücretinin belirlenmesi gerekmektedir. Underwriterin belirlediği bu ücret, şirketin likiditesini zaafa düşürmeyecek ve şirket faaliyetlerini sarf ve tahsilat yönlerinden dengeleyecek bir ödeme gücünü sağlayıcı teknik karı ortaya çıkarmak zorundadır.<sup>191</sup>

“Net prim” ( riziko primi ) , ticari prim olan “brüt prim”den farklıdır. Riziko primi, tüm istatistiki verilere, hasar frekansı ve şiddetine dayanılarak sigortalanan şeyin değerini karşılamayı amaçlayan her türlü pazarlama, sigorta vergileri, üretim ve yönetim giderleri ve kar payı hariç çıplak prim tutarıdır. Riziko primi, tüm sigorta şirketlerinde eş değer olmakla birlikte hesaplanmasında kullanılan yöntemlere göre ve riski arttırıcı veya azaltıcı sübjektif ve objektif kriterler göz önünde bulundurulduğunda farklılık gösterebilmektedir.

Riziko priminin hesaplanmasında en az 15-20 yıl gibi uzun bir dönem boyunca yaşanan hasarlar ve istatistiki veriler dikkate alınmaktadır. Zira riziko primi, o sigorta şirketinin hasarları karşılayabilme yeterliliğini ifade ettiği için hesaplanan net primin uzun bir dönem boyunca sigorta teminatı altına alınan hasarları tazmin edebilecek düzeyde olması gerekecektir. Bu nedenle piyasa fiyatını yansıtan brüt primden bu özelliği ile ayrılmakta ve belirlenmesindeki hassasiyet daha fazla olmaktadır. Doğru hesaplanmamış bir risk primi şirketin, satışa sunmuş olduğu ürününün maliyetini iyi hesaplayamadığının göstergesi olup bir sonraki faaliyet dönemlerinde finansal açıdan hasarları ödemekte zorlanabilmesi ve bazı durumlarda ise diğer finansman kaynakları

---

<sup>191</sup> Kahya ,a.g.e.,s. 6

kullanmaya başlayabilmesi muhtemeldir. Hatta bir müdahale olmadığı takdirde şirketin iflasa gitme ihtimali de çok yüksek olabilmektedir.<sup>192</sup> Dolayısıyla branş bazında söz konusu hasar/prim ( *Net Hasar/ Prim Oranı = Gerçekleşen Hasarlar/ Kazanılmış Primler* ) oranı veya ihtimaller dengesinin doğru tespit edilmesi gerekmektedir.

Risk primi hesaplamasını şu formülle gösterebilmekteyiz <sup>193</sup>:

$$P_i = E\{C_i\}$$

( 2.25 )

$P_i$  : i riski için gerçek prim

$E\{C_i\}$  : risk için beklenen maliyet

Ancak burada formülize edilen risk bireysel bir risktir. Dolayısıyla formülün daha anlam kazanabilmesi için bir havuz sisteminin oluşturulması gerekmektedir. Homojen yani risklerin tür, frekans veya şiddetine göre benzer olduğu bir havuzda N tane benzer riskin ortalamalarını alarak formüle şu şekilde yerleştirebilmekteyiz:

$$P = E\{C\} / N$$

( 2.26 )

P: Her bir risk için gerçek risk primi

$E\{C\}$ : Havuz için tazminat taleplerinin beklenen maliyeti

Diğer yandan, yangın sigortalarında sigortalanan binanın, içindeki emtia veya eşyaların hasara maruz kalma ölçüsü olarak sigorta bedeli alınmaktadır. Bu durumda gerçek riski tekrar düzenlersek;

$$R = E\{C\} / E\{T\}$$

( 2.27 )

---

<sup>192</sup> Fikret Kütük, "Risk Primi Hesaplanmasında Risk faktörlerinin Önemi", Sigorta Denetleme Kurulu, 2007

<sup>193</sup> Bölükbaşı ve Pamukçu, a.g.e, s.104

R: Havuzdaki poliçeler için gerçek risk primi

$E \{ C \}$ : Havuz için tazminat taleplerinin beklenen maliyeti

$E \{ T \}$ : Havuzda riske maruz kalabilecek toplam sigorta bedeli

Bu denklem ( 2.27 ) temel olarak gerçek risk prim oranının hesaplanmasında kullanılmakla birlikte ileriye dönük projeksiyonlar için uygun değildir.

Riziko primi dışında brüt primi oluşturan diğer unsurları ise şu şekilde belirtmek mümkündür:

- **Üretim Giderleri Payı:** İlgili sigorta branşında acentelere veya diğer üretim kanallarına verilen ( broker, prodüktör ) komisyon tutarlarının o branştaki toplam prim gelirlerine oranını ifade etmektedir. Sigorta şirketinin eğer o branştaki üretimi nicelik ve nitelik bakımından yüksek ise üretim kanallarına dağıttığı komisyon tutarları da o nispette yüksek olabilecektir. Bu tamamıyla şirketin yönetim politikasıyla ilgilidir.
- **Genel Giderler Payı:** Sigorta şirketinin kendi iç bünyesinde yapmış olduğu tüm harcamaları yani personel maaşları, kira, elektrik vb. giderleri, reklam harcamaları, tutundurma masrafları vb. masrafları ifade etmektedir. Bu harcamalara karşılık gelen bir oran prime ilave edilir.
- **Kar Payı:** Sigorta şirketlerinin amacı müşterilerin talep ve beklentilerini şirketin kar maksimizasyonu hedefinden sapmadan karşılayabilmektir. Dolayısıyla sigorta şirketi yöneticilerinin sermayedarların kar hedefi beklentilerini karşılamaları ve buna göre bir yönetim politikası izlemeleri gerekmektedir. Söz konusu makul bir kar marjı da prime eklenmektedir.
- **Katastrofik Riskler Payı:** Daha önce de sözünü ettiğimiz üzere katastrofik riskler ansızın ve beklenmedik bir şekilde ortaya çıkan, hiçbir şekilde oluşumuna müdahale edilemeyecek türden kümül hasarlara sebebiyet verdiğinden bu hasar

türleri için ayrı bir rezerv oluşturulması gerekmektedir. Dolayısıyla her branş için katastrofik risk prim payı ayrıca hesaplanmaktadır. Bu oran prime ilave edilir.

- **Yasal Vergiler:** Yangın Sigorta Vergisi, Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi, Gider Vergisi vb. yasal vergiler net prime eklenerek brüt primi yani müşteri tarafından ödenecek sigorta ücretini oluşturmaktadır. İhracat söz konusu olduğunda emtia nakliyat sigortalarında genel uygulama gider vergisinin alınmaması yönündedir.

Yukarıda saydığımız tüm kalemleri de dikkate alarak brüt prim hesaplama formülünü şu şekilde oluşturabiliriz:

$$\text{Brüt prim} = \left[ \frac{\text{Risk primi}}{1} \right] + \text{Masraflar}_{(\%7-8)} + \text{Kar Payı}_{(\%10-15)} + \text{Komisyon}_{(\%15-20)}$$
$$\frac{1}{(1+v)}$$

Kaynak: Fikret Kütük, “Risk Primi Hesaplanmasında Risk faktörlerinin Önemi” , Sigorta Denetleme Kurulu ,2007

Formülde yer alan sembollerden “v” emniyet marjını yani prim yükleme katsayısını ifade etmektedir. Yukarıdaki örnek formülde masraflar için primin % 7-8 lik bir kısmı ayrılmakta olup kar payı marjı ise %10-15 civarında belirlenmiştir. Burada belirtilen masraf marjı arasında sermayenin maliyeti için de rezerv ayrılması gerektiği unutulmamalıdır. Zira sermaye maliyeti, üretimin çalışma faktörlerinin gerçek maliyetlerini ifade etmektedir. Underwriting rezervi, kazanılmamış primler, ödenmemiş hasarlar ve diğer teknik hizmetler, çalışanların emeklilik planları için karşılıklar, faaliyetler için gerekli güvenlik fonu ve varlıkları finanse edecek sermaye denkliği vb. unsurlar sermaye rezervi olarak masraf marjı içinde yer almalıdır. Kar marjı ise çoğu zaman faaliyetlere bağlı sermayenin denk maliyetini karşılamak için bir katkı olarak

yorumlanmaktadır. Kar payı genellikle sermayedarlarının talepleri ile örtüşecek şekilde primlere eklenmektedir. Acentelik komisyonları ise branş bazında değişmekte olup tekne sigortaları gibi fronting işlemlerinin yoğun olduğu branşlarda acentelik komisyonları diğer branşlara nazaran daha düşük olmaktadır. Reasürans komisyonları ise yine söz konusu trete anlaşmasının koşullarına, reasürans işleminin türüne veya tretenin karlılığına göre değişkenlik göstermektedir. Yine formülde ilgili kalemler için belirtilen tüm yüzdeler sigorta şirketlerinin yönetim politikalarına göre farklılaşmaktadır.

Risk primi, “hasar sayısı ” X “hasar şiddetini” anlatmakta olup formül şu şekilde kısaltılabilecektir:

$$\text{Brüt prim} = \left[ \frac{\text{Risk primi}}{(1 - \alpha)} \right]$$

$0 < \alpha < 1$  olmak üzere , “ $\alpha$ ” emniyet ( güvenlik ) marjını , genel gider şarjmanını, komisyonları ve kar marjını içermektedir.

Tarife primleri hesaplanırken bir sigorta şirketi , x ve x+1 yılında veya ilgili branşın hassasiyetine göre son 5 yılda meydana gelen hasar/prim oranları göz önünde bulundurulur. İleriye yönelik “hasar/prim oranı” tahminleri ise hasarın değişim şekli ve hızı dikkate alınarak hesaplanmaktadır. Burada esas olan ilgili dönemde üretilen primin yine ilgili dönemde oluşan hasarı karşılama oranıdır.<sup>194</sup>

Bunun yanı sıra bir önceki yıldan devreden muallak hasar karşılıkları ile IBNR ( incurred but not reported ) olarak adlandırılan gerçekleşmiş ama rapor edilmemiş hasar karşılıkları da hasar/prim oranı tahminlerinde göz önünde bulundurulması gereken kalemler arasında yer almaktadır.

---

<sup>194</sup> Kahya,a.g.e., s.11

### 3.2.3.2. Muafiyet ( Deductible )

Sigortacılıkta muafiyet, riskin sigortalı üzerinde kalan kısmını ifade eder. Muafiyet uygulaması ile sigortacı , sigortalının sigorta konusu şeyi ( tekne, emtia vb.) korumak adına her türlü önlemi almasını ve gerekli özeni göstermesini sağlayarak hasar riskini azaltmayı amaçlamaktadır. Aksi uygulamada, sigortalı, riziko gerçekleştiğinde tüm hasar tutarının sigortacı tarafından tazmin edileceği düşüncesi ile rahat davranacak ve “azami iyi niyet” prensibinden uzaklaşabilecektir. Muafiyet, sigorta bedeli üzerinden tespit edilen bir oran olabileceği gibi tutar olarak da ifade edilebilir. Uygulamada ise, sigortacı ile sigortalı kendi aralarında bu oranı belirlerler ve bu oran poliçeye yazılır. Ancak bu durum branş bazında farklılık göstermektedir. Örneğin belir bir tarifeye göre fiyatlandırılan branşlarda ( Motorlu araç sigortaları vb. ) muafiyet oranında herhangi bir pazarlığa gidilmesi mümkün değildir. Zira söz konusu muafiyet uygulaması fiske edilmiştir. Muafiyet oranındaki pazarlık daha çok tekne, nakliyat emtia ve mühendislik sigortalarında söz konusu olabilmektedir.

Muafiyet, sigorta şirketinin riskini önemli ölçüde sınırlamaktadır. Çünkü risk sıklığı açısından bakıldığında kısmi hasarların meydana gelme olasılığı yüksektir. Muafiyet uygulaması ile bu denli sık hasarların sigortacı nezdindeki olumsuz etkileri önlenmiş olmaktadır. Bunun yanı sıra risk sigortalı ile paylaşıldığından sigortalının sigorta konusu üzerinde daha ihtiyatlı davranması sağlanmış olacaktır. Sigortalı bazı durumlarda muafiyet uygulamasını kendisi talep edebilir, zira muafiyet primde önemli bir indirim kalemi olduğundan sigortalı küçük hasarların maliyetine katlanarak daha az primle sigorta teminatı satın almış olacaktır. Bu husus daha çok motorlu araç sigortalarında söz konusudur. Mühendislik, yangın ve nakliyat sigortaları gibi risk analizinin son derece önemli olduğu spesifik branşlarda muafiyet uygulaması birincil koşuldur yani bir başka deyişle muafiyet olmaksızın poliçe düzenlenmesi mümkün olamamaktadır. Bir diğer husus ise muafiyet uygulamasının müşteriye yarattığı prim avantajıdır. Yüksek bir muafiyet uygulandığında prim o oranda düşmekte, düşük bir muafiyet oranı uygulandığında ise prim o nispette artmaktadır. Bu durum genellikle muafiyetin pazarlığa açık olduğu durumlarda söz konusudur. Burada muafiyeti belirleyen sigortacı olmakla birlikte yüksek ya da düşük olmasının maliyetine

katlanacak olan yine müşterinin kendisidir. Zira muafiyetin düşürülmesini talep eden bir müşteri sigortacının kendisini koruma altına almak amacıyla prim yüklemesinin makul bir hareket olduğunu bilmelidir.

Sigortacılıkta muafiyetin tespiti de primin tespiti kadar önemli bir husustur. Muafiyet oranları branş bazında farklılık gösterebilmekte olup çeşitli şekillerde uygulanabilmektedir:

### **1. Tenzili Muafiyet :**

Hasarın belli bir miktarının sigortalı tarafından üstlenilmesini ifade etmektedir. Bu miktar, maktu bir bedel, sigorta bedeli ve/veya hasarın belli bir yüzdesi olabilir.

#### **i. Tenzili Muafiyet Belirleme Çalışması**

Bir tekne sigorta poliçesinde sigorta bedeli 10.000.000.-USD olsun. Sigortacı tarafından belirlenen poliçe fiyatı % 0,45 , tenzili muafiyet ise sigorta bedelinin % 0,5'i olsun. Bu durumda prim 45.000.-USD muafiyet ise 50.000.-USD olacaktır.

Söz konusu teknede, karaya oturma nedeniyle kısmi bir hasar meydana geldiğini farz edelim. Hasar miktarının 100.000.-USD olduğunu düşünürsek poliçedeki muafiyet oranı tenzil edildikten sonra(  $100.000.-USD - 50.000.-USD = 50.000.-USD$ )sigortalının bu hasara ilişkin sigortacıdan talep edebileceği hasar miktarı 50.000.-USD olacaktır. Yani bir başka deyişle sigortalı 50.000.-USD'ye kadar olan kısmi hasarları kendisi karşılayacak sigortacının sorumluluğu ise hasar miktarının muafiyet tutarından yukarıda olması halinde başlayacak ve sigortacı muafiyeti aşan kısmını tazmin etmekle yükümlü olacaktır. Tenzili muafiyet, tam zıya hasarlarında uygulanmamaktadır.

### **2. Entegral Muafiyet ( Franchise ) :**

Genellikle filo tekne sigorta poliçelerinde veya büyük çaplı işlerde söz konusu bir uygulamadır. Bir sigorta dönemi içerisinde meydana gelen ve belli bir miktarın altında kalan hasarın, sigortalı tarafından hasarın bu miktarı aşması durumunda tamamının sigortacı tarafından ödenmesini ifade etmektedir. Ancak sigortacı tarafından

kısmi hasarlarda üstlenilen sorumluluk limiti yükseldiğinden günümüzde uygulama alanı oldukça daralmıştır. Zira bu nedenle entegral muafiyet oranları, tenzili muafiyet oranlarına nazaran daha yüksek olduğundan sigortalı tarafından da sıcak karşılanmamaktadır.

## **ii.Entegral Muafiyet Belirleme Çalışması**

Bir filo tekne poliçesinde tüm tekneler için belirlenen muafiyet oranın 100.000.- USD olduğunu düşünelim. Bir teknenin yaşadığı kısmi hasar miktarının ise 75.000.- USD olduğunu varsayalım. Bu durumda muafiyet oranı kısmi hasar miktarının üzerinde kaldığından sigortacının hiçbir şekilde hasarı tazmin yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ancak zaman içerisinde yapılan masrafların arttığını ve hasar miktarının da bu nispette 150.000.-USD'ye yükseldiğini düşünecek olursak –ki müşterek avarya hasarlarında oldukça sık rastlanılan bir durumdur- sigortacı **hasar miktarının tamamını** tazmin etmekle sorumlu olacaktır. Yani tenzili muafiyet uygulamasının aksine aşan kısım değil, hasarın muafiyet oranını aşması halinde tamamının sigortacı tarafından karşılanması söz konusudur.

## **3. Ek Tenzili Muafiyet ( Additional Deductible ) :**

Özellikle tekne sigortalarında karşılaşılan bir uygulamadır. Personel ihmali veya hatasından kaynaklanan tekne makine hasarlarının ( makinenin kol çıkarması, yatak sarması vb.) ve makine dairesinde meydana gelen yangın ve infilak hasarlarının zaman içerisinde artışı nedeniyle özellikle yaşı ilerlemiş gemilerde sigortacıların almış olduğu bir tedbir olarak ortaya çıkmıştır. Ek tenzili muafiyet uygulaması bu nedenle “Ek Makine Muafiyeti ( Additional Machinery Deductible )” olarak da adlandırılmaktadır. Bu uygulama tekne poliçelerine eklenen bir kloz yardımıyla işlevsellik kazanmaktadır. Ancak diğer muafiyet türlerinde olduğu gibi ek makine muafiyeti uygulaması da gerçek ve hükmi tam zıya hasarlarında söz konusu değildir. Yani geminin tam zıya olması durumunda bu muafiyet oranı tenzil edilmeksizin sigorta bedelinin tamamı sigortalıya ödenmektedir.

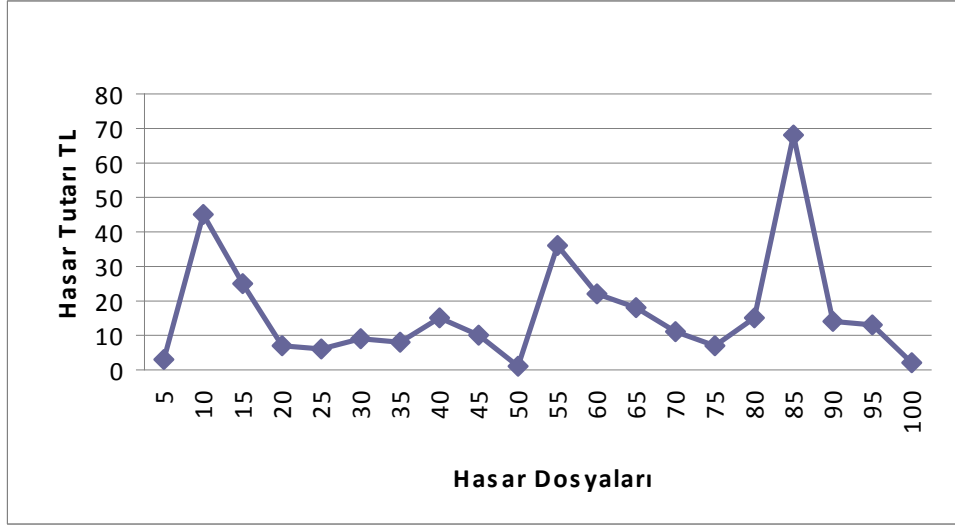
## ii. Ek Tenzili Muafiyet Belirleme Çalışması

Bir tekne sigorta poliçesinde tenzili muafiyet tutarının 50.000.-USD, makine ek muafiyet tutarının ise 25.000.-USD olduğunu farz edelim. Eğer söz konusu tekne, makinesinin haricinde poliçede belirtilen rizikolardan birinin gerçekleşmesi sebebiyle bir kısmi hasar yaşar ise baz alınacak muafiyet tutarı 50.000.-USD olacaktır. Ancak eğer söz konusu hasar makine kaynaklı ise yani makinesinin yatak sarması nedeniyle makine arızalanmışsa makinenin tamiri veya zararının tazmini için baz alınacak muafiyet tutarı 75.000.-USD ( 50.000.-USD + 25.000.-USD = 75.000.-USD ) olacaktır. Bu durumda muafiyeti aşan kısım yine sigortacı tarafından karşılanılacaktır.

Yukarıda bahsettiğimiz muafiyet türleri dışında uygulamada nadir de olsa rastlanılan başka muafiyet türleri de mevcuttur. Bunlar;

- **Excess** : Tenzili muafiyete nispeten daha az miktarlar için kullanılmaktadır. Sigortacının sorumluluğu sigortalı tarafından karşılanması öngörülen miktar aşıldıktan sonra başlamaktadır.
- **Time Excess ( Süre Muafiyeti )** : Tenzili Muafiyet uygulamasının “zaman” olarak uygulanış biçimidir. Daha çok yangın ve mühendislik branşında kar kaybı poliçelerinde uygulanmaktadır. Oldukça sık meydana gelen ufak hasarlara bağlı iş durmalarının yaratacağı mali kayıpların sigortacının sorumluluğu dışında tutulmasını öngören bir muafiyet türüdür.

Muafiyetin belirlenmesinde öncelikli olarak istatistiki veriler ve ilgili branştaki EML, MPL gibi oranlar dikkate alınmaktadır. Bir poliçe dönemi süresince veya periyodik bir zamanda meydana gelen tüm hasarlar için açılan dosyalar ile ödenen hasar tutarları için bir hasar dağılım grafiği oluşturulur.



**Grafik 6. Bir Sigorta Branşındaki Hasar Dağılımı**

Yukarıdaki grafikte X eksenini o sigorta branşında bir yıl içerisinde açılan hasar dosyalarını Y eksenini de her bir dosya için ödenen hasar tutarlarını TL cinsinden göstermektedir. Bu örnek grafik incelendiğinde 10.-TL nin altında kalan hasar dosya sayısının 35 civarında olduğu görülmektedir. Yani 100 hasar dosyası için sigortacı açısından 10.-TL nin altındaki hasarların gerçekleşme oranı % 35'tir. Dolayısıyla sigortacı muafiyet oranını 10.-TL olarak belirleyebilmekte ve bu durumda ilgili branşta 10.-TL muafiyet ile riskini % 35 oranında azaltmaktadır. Ancak bu oranı belirlerken bu poliçenin pazarda satılabilirliğini göz önünde bulundurmalıdır. Zira yüksek bir muafiyet oranı ile sadece geçmiş hasar istatistikleri ve hasar dağılımları göz önünde bulundurularak yapılan bir fiyatlandırma piyasa gerçeklerinden uzaklaştığı ölçüde sigortacının o branşta portföy kaybına sebebiyet verebilecektir.

### 3.2.4. Tekne Sigortalarında Fiyatlandırma

Tekne sigortalarında riziko değerlendirilmesi yapılırken ilk göz önünde bulundurulacak husus geminin yaşıdır. Zira yaşlı gemilerin çarpan fiyatları yeni gemilere nazaran her zaman daha yüksektir. Bunun nedeni yaşlı gemilerde herhangi bir hasarın giderilmesine yönelik yapılacak muhtemel tamir masraflarının yeni gemilerin

tamir masraflarına göre daha yüksek olmasıdır. Öte yandan yaşlı gemilerde hükmi tam zıya kararı daha çabuk verilirken yeni gemilerde hükmi tam zıya kararı verebilmek daha zor olmaktadır.<sup>195</sup>

Kısmi hasar rizikoları da yine geminin yaşına ve hiç kuşkusuz ki kondisyonuna göre fiyatlandırılacaktır ve eğer Institute Time Clause Hulls Time teminatı ile teklif isteniyorsa göz önünde bulundurulmuş en önemli faktör yaş olacaktır. Yaşa göre kondisyonun iyi durumu verilecek teminata etki etmeyecek sadece fiyatı ve muafiyet oranını belirleme aşamasında iyileştirici unsur olabilecektir.

Bir tekne sigortasında prim kısmi hasar ve tam zıya priminin toplamından oluşmaktadır:

#### **Tekne Sigortası Primi : Tam Zıya Primi + Kısmi Hasar Primi**

Sigortacı, tam zıya fiyatını daha önce belirlemiş olduğu tablolar üzerinden hesaplamakta ve tespit edilen paçal fiyatı, sigorta bedeli ile çarpılarak tam zıya net primini oluşturulmaktadır. Kısmi hasar prim hesaplamasında ise geminin DWT değeri esas alınır. Yine daha önceden gemi yaşlarına göre hazırlanmış bir tabloya istinaden her yaş aralığındaki gemi için DWT başına USD tutarı belirlenmekte ve geminin DWT tonajı ile birim USD tutarı çarpılarak kısmi hasar net primi hesaplanmaktadır. Her iki primin toplanmasıyla tekne sigorta net primi elde edilmiş olur.

#### **3.2.4.1. Tam Zıya Prim Hesaplaması**

Tekne sigortalarında tam zıya prim hesaplaması için aşağıdaki gibi örnek bir tablo hazırlanmakta ancak her teknenin kendisine münhasır özellikleri dolayısıyla bazen tablo ile belirlenmiş fiyatlardan uzaklaşabilmektedir. Tekne sigortalarında tüm rizikolar tek tek ele alınmakta ve her riskin değerlendirilmesi kendi içerisinde farklılık

---

<sup>195</sup> Evren Çağlar, "Nakliyat Sigortalarında Risk Yönetimi ve Fiyatlandırma Çalışması", Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2005,s. 92

gösterebilmektedir. Örneğin bir sigorta marketinde 1980 model bir gemiye geniş teminat ile sigorta teklifi verilmezken yine aynı model ancak farklı özellikte veya tonajdaki başka bir gemiye moral riziko da göz önünde bulundurularak ( firmanın o sigorta şirketi nezdindeki portföyü, geminin farklı teknik özellikleri, kondisyonu, geminin filo sigortasına dahil olup olmadığı vb. ) geniş teminat verilebilmekte veya çarpan fiyatı daha düşük olabilmektedir. Tam ziya prim hesaplamasında yine geminin yaşı kadar büyüklüğü önem arz etmektedir.

**Tablo 3.1. Tam Ziya Fiyatlandırma Tablosu Örneği**

YAŞ DİLİMLERİ	DWT				
	350-1000	1001-4000	4001-10.000	10.001-20.000	>20.000
0-10	0,50%	0,30%	0,20%	0,15%	0,10%
11-15	0,60%	0,45%	0,40%	0,35%	0,30%
16-20	0,90%	0,80%	0,75%	0,65%	0,55%
21-25	1,25%	1,00%	0,85%	0,75%	0,65%
26-30	2,00%	1,85%	1,75%	1,50%	1,25%
31-40	2,25%	2,00%	1,90%	1,80%	1,75%

*41-50	6,00%	5,00%	4,00%	3,50%	3,00%
--------	-------	-------	-------	-------	-------

- 41–50 yaş aralığındaki gemiler, tarafımızca yapılacak ekspertiz neticesinde kondisyonlarının iyi olması ve şirketimizin risk kabul kriterlerine uygun olması koşuluyla sigorta teminatı altına alınabilecektir. Söz konusu çarpan fiyatlar kondisyonun durumuna göre yeniden değerlendirilebilecektir.
- 1-350 DWT tonaj aralığındaki gemiler , 350-1000 DWT tonaj aralığındaki gemiler için belirlenmiş fiyatların üzerine % 15 artış yapılarak fiyatlandırılabilir.

### **i.Kuruyük Gemisi için Tam Zıya Fiyatlandırma Çalışması**

İnşa yılı 1979 olan ve 16.850 DWT büyüklüğündeki bir kuru yük gemisinin sigorta bedeli 4.500.000.-USD olsun . Yukarıdaki tabloya göre bu gemi için uygulanacak tam zıya çarpan fiyatı %1,80 dir. Bu durumda tam zıya primi ;

( Sigorta Bedeli ) 4.500.000.-USD X % 1,80 = 81.000.-USD ( Net Prim )

Olacaktır.

### **ii.Dökme Yük Gemisi için Tam Zıya Fiyatlandırma Çalışması**

İnşa yılı 2010 olan ve 4.500.-DWT büyüklüğündeki bir dökme yük gemisinin sigorta bedeli 10.000.000.-USD olsun. Yine yukarıdaki örnek tabloya göre bu gemi için uygulanması gereken tam zıya fiyatı %0,20 dir. Bu durumda tam zıya primi ;

( Sigorta Bedeli )  $10.000.000.-USD \times \% 0,20 = 20.000.-USD$  ( Net Prim )

Olarak hesaplanabilir.

İnşa yılı eski olan tekneler zaman içerisinde büyük tadilatlardan geçmekte ve bu husus geminin tüm belgelerinde de belirtilmektedir. Tadilat yılı da teknenin inşaat yılı kadar dikkate alınan hususlardandır. Buna göre hem teknenin inşa yılına hem de tadilat yılına göre fiyat tespit edilmekte ve bu ikisinin ortalaması alınarak tam zıya primi hesaplanmaktadır. Bu durumda söz konusu tadilat görmüş tekne için daha adil bir fiyatlandırma yapılmış olacaktır. Ancak bu husus, söz konusu tekne için verilecek teminatın içeriğini belirleyici olmamakta sadece fiyatı etkileyen bir unsur olarak öne çıkmaktadır. Yani bir başka deyişle bir sigorta marketi 1985 model bir gemi için kesinlikle geniş teminat sağlamıyor ise 2007 yılında tadilata girmiş bir gemi için de geniş teminat sağlanamayacak ancak primde büyük ölçüde indirim yapılabilecektir.

### iii. Petrol Tankeri için Tam Zıya Fiyatlandırma Çalışması

İnşa yılı 1985 , tadilat yılı 2007 olan ve 6.800.-DWT büyüklüğündeki bir petrol tankerinin sigorta bedeli 3.000.000.-USD olsun. Bu durumda tam zıya prim hesaplaması şu şekilde yapılacaktır:

- a. İnşa yılı 1985 baz alındığındaki yukarıdaki örnek tabloya göre uygulanacak fiyat  $\% 0,85$  olacaktır.
- b. Tadilat yılı 2007 baz alındığında ise tam zıya fiyatı  $\% 0,20$  olacaktır.
- c. Her iki fiyatın ortalaması (  $\%0,20 + \% 0,85$  ) / 2 =  $\% 0,525$  dir.
- d. ( Sigorta Bedeli )  $3.000.000.-USD \times \% 0,525 = 15.750.-USD$  ( Net Prim ) bu gemi için belirlenen tam zıya primi olabilecektir.

Tadilat yılı olarak sigortacının hangi değişiklikleri göz önünde bulunduracağı ise ayrı bir sorudur. Zira kural olarak sigortalının gemisine gerekli özeni göstermesi bir

yükümlülük olup düzenli olarak gemiye tamir bakım yaptırılıp yaptırılmaması sigortacı açısından takip edilen hususlardandır. Bu nedenle her yenileme ( renewal ) döneminde , donatanın gemisi için geçmiş sigorta yılında yapmış olduğu rutin tamir bakım masrafları ile yeni sigorta döneminde ayrılan tahmini tamir bakım bütçesi de sorgulanmaktadır. Rutin masrafları dışında gemiler 2 yıllık ara surveyler ile 5 yıllık ana surveylerden de geçmektedir. Survey koşullarına uyulup uyulmadığı geminin bağlı olduğu klas kuruluşları tarafından denetlenmekte ve klasın devamı açısından zaruri hale getirilmektedir. Dolayısıyla sigortacı bu zorunlu uygulamalar dışında kalan, geminin DWT ölçülerinde değişiklik yapılması, geminin cinsinin değiştirilmesi veya ana makine ve ekipmanlarının yenilenmesi vb. hususları büyük tadilat olarak değerlendirilmektedir.

#### 3.2.4.2. Kısmi Hasar Prim Hesaplaması

Kısmi hasar prim hesaplamasında geminin DWT’i önem arz etmektedir. DWT ve yaş unsuru da dikkate alınarak aşağıdaki gibi bir tablo oluşturulabilecektir:

**Tablo 3.2. Kısmi Hasar Prim Hesaplamasında Kullanılan Örnek Bir Tablo**

YAŞ DİLİMLERİ	US \$ / DWT
0-10	5
05-10	6,5
11-15	8,5
16-20	10
21-25	13

<b>26-30</b>	<b>17</b>
<b>*31-35</b>	<b>20</b>

- 31-35 yaş aralığındaki gemiler için kısmi teminat, söz konusu geminin şirketimizin risk kabul kriterlerine uygunluğunun analizi sonrası verilebilecektir. Kısmi teminat verilmesi uygun görülen ancak kondisyon bakımından zayıf olan gemiler için farklı fiyat uygulaması söz konusu olabilecektir.

Yukarıdaki örnek tabloya göre DWT başına yaş aralıklarına göre belirlenen USD, geminin DWT oranı ile çarpılmak suretiyle kısmi hesap primi hesaplanmaktadır.

#### **iv. Genel Kargo Gemisi için Kısmi Hasar Fiyatlandırma Çalışması**

İnşa yılı 1998 , 4.675 DWT büyüklüğündeki bir genel kargo gemisinin sigorta bedeli 6.000.000.-USD olsun. Bu geminin kısmi hasar primi için esas alınacak DWT başına / USD yukarıdaki tabloya istinaden 8 USD dir. Buna göre ;

$4675 \text{ DWT} \times 8 \text{ USD} = 37.400.-\text{USD}$  ( Net Prim ) kısmi hasar primi olacaktır.

Kısmi hasar prim hesaplaması , Institute Time Clause Hulls Time – F.P.A.1.10.83 veya 1.11.95 ile Institute Time Clause Hulls Time 1.10.83 veya 1.11.95 klozları için önem arz etmekte olup Institute Time Clause Hulls - Total Loss Only teminatı için ise söz konusu klozun kısmi hasarları teminat harici bırakması nedeniyle sadece tam ziya prim hesaplaması yapılmaktadır.

Kısmi hasarın türüne göre fiyat içerisindeki ağırlıklar da farklılık göstermektedir. Aşağıdaki tablo hangi kısmi hasarın fiyat içinde ne kadar oransal ağırlığını olduğunu ifade etmektedir.

**Tablo 3.3. Kısmi Hasar Türlerinin Fiyat İçerisindeki Ağırlıkları**

KİSMİ HASAR TÜRÜ	AĞIRLIĞI %
Kurtarma Yardım/ Dava Say	25
4/4 RDC ( Çatışma Mesuliyeti )	10
Müşterek Avarya	20
Yangın ve İnfilak	10
Diğer ( Kısmi hasara yol açabilecek tüm rizikolar )	35
$\Sigma$	100

Eğer Çatışma Mesuliyeti teminatı 4/4 oranında P&I sigortacısına devredildiyse R.D.C teminatının kısmi hasar fiyatı içerisindeki ağırlık oranı nispetinde fiyattan indirim yapılması söz konusu olabilecektir.

#### **v. Dökme Yük Gemisi için Kısmi Hasar Fiyatlandırma Çalışması**

İnşa yılı 2005 olan 3965 DWT büyüklüğündeki bir dökme yük gemisi için çatışma mesuliyeti hariç kısmi hasar fiyatı tespit edilecektir. Geminin sigorta bedeli ise 5.000.000.-USD olarak belirlenmiştir. Bu durumda çatışma mesuliyetinin genel kısmi fiyat içerisindeki ağırlığı %10 olduğundan hesaplama yüzdesel olarak % 90 üzerinden yapılacaktır. Örnek tabloya göre söz konusu gemi için DWT başına 6 USD esas alınacaktır.

$$3965 \text{ DWT} \times 6 \text{ USD} = 23.790.- \text{ USD}$$

23.790.-USD x % 90 = 21.411.-USD ( Net Prim )

Diğer yandan , tadilat yılı kısmi hasar prim hesaplamasında da göz önünde bulundurulmaktadır. Aynı tam zıya prim hesaplamasında olduğu gibi geminin inşa yılı fiyatı ile tadilat yılı fiyatının aritmetik ortalaması alınmak suretiyle daha adil ve doğru bir fiyat tespit edilmiş olmaktadır.

#### **vi. “Marina A” Gemisi Tekne Sigorta Teklifi Senaryo Çalışması**

Yukarıda anlattığımız tüm fiyatlandırma aşamalarını tek bir örnekte birleştirecek olursak bir petrol tankeri için talep edilen tekne makine sigorta teklif çalışmasının fiyat ve muafiyet koşullarını aşağıdaki gibi hesaplamak mümkün olabilecektir:

İnşa yılı 1990 , tadilat yılı 2005 olan 8.650 DWT büyüklüğündeki Marina A adlı bir petrol tankeri için tespit edilen sigorta bedeli 7.000.000 USD’dir. Geminin bayrağı Türk , sınıfı ise Bureau Veritas’tır. Söz konusu tanker için A Sigorta A.Ş.’den ITCH 1.10.83 klozu ile 4/4 R.D.C. hariç H&M sigorta teklifi talep edilmektedir. Öncelikle tam zıya primi ile kısmi hasar prim hesaplamaları ayrı ayrı yapılacak ve muafiyet oranları da istenilen teminata uygun olarak tespit edilecektir.

#### **1. Tam Zıya Fiyatlandırması :**

İnşa yılı : 1990 Fiyat : % 0,85

Tadilat yılı : 2005 Fiyat : % 0,20

Her iki fiyatın aritmetik ortalaması : ( % 0,85 + % 0,20 ) / 2 = % 0,525

Sigorta Bedeli: 7.000.000.-USD

Tam zıya primi : 7.000.000.- USD x % 0,525 = 36.750.-USD

#### **2. Kısmi Hasar Fiyatlandırması :**

İnşa Yılı : 1990      DWT başına / US\$ : 10

Tadilat Yılı : 2005      DWT başına / US\$ : 6

Her iki fiyatın aritmetik ortalaması :  $( 10 + 6 ) / 2 = 8 \text{ USD}$

DWT : 8.650

Çatışma Sorumluluğu teminatı talep edilmediğinden kısmi hasar fiyatı içerisindeki ağırlık oranı düşülerek hesaplama yapılacaktır. Bkz. Tablo 9.

Kısmi Hasar Primi :  $\% 90 \times ( 8.650 \text{ DWT} \times 8 \text{ USD} ) = 62.280.-\text{USD}$

### **3. Tekne & Makine Sigorta Fiyatlandırması :**

Tekne Sigortası Primi : Tam Zıya Primi + Kısmi Hasar Primi

:  $36.750.-\text{USD} + 62.280.-\text{USD}$

$\Sigma$  :  $99.030.-\text{USD}$

Bu durumda söz konusu teknenin H&M sigorta fiyatı ;

$99.030.-\text{USD} / 7.000.000.-\text{USD} = \% 1,4147$  olmaktadır .

### **4. Muafiyetin Belirlenmesi :**

Muafiyeti belirlemede öncelikli uygulanacak yöntemlerden biri, söz konusu geminin sigorta çalışmasında uygulanması düşünülen muafiyet oranının portföydeki muadili başka gemilerin muafiyet oranları ile mukayese edilmesidir. Diğer yöntem ise geminin teknik özelliklerine bakılmak suretiyle muafiyet tespitinin doğruluğunu sınamaktır. Zira geminin DWT oranının yüksek olmasının kısmi hasar riskini arttıracığı

bilinen bir gerçektir. Özellikle petrol tankerlerinde yangın rizikosu diğer gemi türlerine nazaran daha yüksek olmaktadır. Geminin 20 yaşında olması nedeniyle sigorta teminatı sağlayan marketin koşulları gereği geniş teminat sunulması zorlaşabilecektir. Bu durumda yerel sigorta şirketi bu riski tenzili muafiyet oranı üzerine makine ve makineden kaynaklı tüm kısmi hasarlarda devreye girecek bir ek makine muafiyeti getirmek suretiyle teminatı genişletme yoluna gidebilecektir.

Muafiyetin saptanmasında etkili bir diğer yöntem ise geçmiş hasar istatistiklerinin doğru yorumlanmasıdır. Donatanın ve sigortalanacak geminin hasar geçmişi de muafiyet oranının tespitinde önemli olmaktadır. Bunun yanı sıra sigorta şirketinin portföyünde bulunan diğer petrol tankerleri için önceki dönemde ne kadar hasar ödemesinde bulunduğu ve hasarların ne kadarının uygulanan muafiyetlerin altında kaldığı da göz önünde bulundurulmaktadır. Ancak hiç kuşkusuz ki sigortacının sadece hasar odaklı bir muafiyet oranı tespiti piyasa gerçeklerinden uzaklaşabilme riski de taşımaktadır. Bu da tespit edilen fiyatın pazarda satılabilirliğini olumsuz yönde etkileyebilecektir.

Bu petrol tankeri için piyasa koşulları nispetinde uygulanması düşünülen tenzili muafiyet oranı sigorta bedeline kıyasla 75.000.-USD , ek makine muafiyeti ise 25.000.-USD ( AMD ) olabilecektir. ( Bkz. Ek 7. Marina A Gemisi Tekne Makine Sigorta Teklifi Örneği )

## **5. Teminatın Belirlenmesi :**

“Marina A” adlı geminin 2005 yılında tadilat geçirmiş olması veya geminin kondisyonunu diğer muadili gemilere nazaran daha yüksek olması verilecek teminatın içeriğini belirlemek için yeterli kriterler değildir. Gemi 2010 yılı itibariyle 20 yaşındadır ve yurtdışı sigorta marketlerinde( İngiliz, Alman ve birinci sınıf sekürite sağlayan diğer marketlerde ) bir geminin ekonomik ömrü 20 yıl olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla söz konusu geminin teminatı sigortacı tarafından ya daraltılacak ya da gemi eğer bir filoya dahil ise ve filoda yeni gemiler mevcut ise ek makine muafiyeti ve sürprim

uygulamalarıyla 25 yaşına kadar geniş teminat ile sigortalanabilecektir. Ancak 25 yaş sonrasında da gemi iyi ve büyük bir filoya dahil olsa bile risk kabul kriterleri gereğince F.P.A klozu ile sigortalanmak zorunda kalacaktır. Bilindiği üzere ülkemizin gemi filosu yaşlıdır ve bu tarz yaşlı gemiler yurtdışındaki reasürörler ve underwriterler tarafından makbul görülmemektedir. Bu nedenle yerel sigortacı bazen belli yaşın üzerindeki gemileri müşterinin moralitesini de göz önünde bulundurarak riski reasüre etmeksizin kendi bünyesinde tutabilmektedir. Bunun yanı sıra F.P.A. klozu aslında sadece tam zıya teminatı verilmesi gereken gemilerde alternatif bir teminat olarak karşımıza çıkmaktadır. F.P.A klozu hem ITCH 1.10.83 hem de ITCH 1.11.95 için uygulanabilmektedir. Klok şu ifadeyle kendisini ifade eder:

*“Institute Time Clause Hulls 01.11.1995- But free of any claim in respect of partial loss of and/or damage to the vessel unless caused by fire, lighting, explosion, grounding, stranding, damage received in collision with ship or vessel.”*

Bu ifadeye göre, ana klok ITCH 1.11.95 olmakla birlikte yalnızca yangın, yıldırım, infilak, karaya oturma, karaya vurma ve diğer bir gemi ile çatışmadan kaynaklanan kısmi hasarlar teminata dahil edilmekte bunlar dışında kalan tüm kısmi hasarlar teminat harici bırakılmaktadır. Makine ve makineden kaynaklı tüm kısmi hasarlar da teminat haricidir. Genelde şu anki uygulama 25 yaş üzeri gemilere bu klokun uygulanması yönündedir. Ancak bazı sigortacılar bu ifadeyi “yakın sebep” prensibi ile birlikte değerlendirmekte ve klokun kapsamı daraltmaktadır. Şöyle ki eğer gemide meydana gelen yangın hadisesi makine kaynaklı ise F.P.A klozu makine hasarlarını teminat harici bıraktığı için ve hasarın ana sebebi de makine olduğu için yangın rizikosu teminata dahil edilmiş olsa dahi hasar ödemesinin gerçekleşmeyeceği yönünde bildirimlerde bulunmaktadır. Yakın sebep prensibi her ne kadar sigortacılığın genel prensipleri arasında yer alsın da söz konusu uygulamanın tekne sigortalarında karmaşa yaratacağı kesindir. Çünkü bu durumda makineden kaynaklanan bir arızanın önlenememesi ve bu nedenle geminin tam zıya olması durumunda, bu uygulamaya göre hasar ödemesi gerçekleşmeyecektir-ki bu da ana teminatlardan biri olan tam zıya rizikosunun dışlanması anlamına geleceğinden tartışmaya açık bir konudur.

Marina A adlı geminin 1990 model olması dolayısıyla eğer bir filoya dahil ise sigortacı ITCH 1.11.95 veya ITCH 1.10.83 klozları ile teminat verebilecektir. Ancak eğer bir filoya dahil değil ise geminin kondisyonu muadili gemilere göre kötü durumdaysa ( eksper tarafından tespit edilen eksikliklerin tamamlanması ve önerilere uyulması şartı ile ) F.P.A klozu ile teminat verilebilecektir. Ancak tadilat yılının 2005 olması ve kondisyonunun da iyi olduğunu varsayarak Marina A adlı gemiye ITCH 1.10.83 klozu teminat vermeyi uygun gördüğümüzü söyleyebiliriz.

### **3.2.5. Nakliyat Emtia Sigortalarında Fiyatlandırma**

Emtia sigortalarında paçal fiyatın tespiti genellikle muadili sigorta teklifleri dikkate alınarak ve geçmiş hasar istatistikleri göz önünde bulundurularak yapılmaktadır. İyi bir underwriter, bir emtia nakliyat sigortasını aşağıdaki unsurları göz önünde bulundurmak suretiyle fiyatlandıracaktır:

- Malın Cinsi ( Her malın kendisine münhasır özellikleri dolayısıyla fiyatlandırma da farklılaşacaktır )
- Ambalaj şekli
- Taşıma Sözleşmesinin Türü ( Duraklama sevkiyat süresini uzattığı için riski arttıran unsurlardandır. Dolayısıyla malın bir depodan diğer depoya aktarılacağı ya da FOB'da olduğu gibi gemi bordasında malın teslim edileceği önemlidir. )
- Politik riskler ( Savaş ve grev teminatı talep ediliyorsa )
- Hasar Önlemleri , Potansiyel Kayıp Tahminleri
- Sigortalının Hasar Geçmişi / Moral rizikolar
- Sevkiyat yapılacak bölgenin iklim koşulları , spesifik rotalar
- Yükleme, istif koşulları, kargo güvenliği
- Talep edilen teminat türü ( ICC ( A ) , ICC ( C ) veya Tam zıya )
- Muafiyet

Şimdi tüm bu bilgiler ışığında, denizyolu ile yapılacak bir sevkiyatın nasıl fiyatlandırılacağını bir örnekle görelim.

## vii. Şeker Yüğü Taşınası için Sigorta Teklif Çalışması

Brezilya Santos Limanı'ndan Ürdün Akaba Limanı'na 5.000 mt ağırlığında ham şeker sevkedilecektir. Sevkiyatı gerçekleştirecek olan gemi , inşa yılı 1995 olan , Bahama bayraklı ve Romanya klaslı “*Captain Black*” adlı bir dökme yük gemisidir. Sigortalanacak emteanın bedeli 2.600.000 US\$'dir. Muhtelif sigorta marketlerinden harp ve grev ( W&SRCC ) teminatı dahil olmak üzere alternatifli nakliyat emtia sigorta teklifleri talep edilmektedir.

### 1. Underwriting Kriterleri :

- Şeker yükünün dökme yük olması nedeniyle rutubet/ nem riskinden büyük ölçüde etkileneceği bir gerçektir. Ambarlardaki yetersiz havalandırma nedeniyle içerdeki havanın yoğunlaşacak ve ship's sweat denilen su zerrecikleri yükün niteliğini bozabilecektir. Eğer gemi yükleme öncesi iyi havalandırılmamış ve şeker yüklendikten sonra halavandırma işlemi tekrarlandıysa şeker yükü katılaşabilecektir. Bu nedenle eğer gemideki havalandırma sistemi yetersiz veya gemi yükleme öncesi iyi havalandırılmamış ise nem yoğunlaşması hasarı ( ship's sweat damage ) teminat harici bırakılacaktır.
- Kargo güvenliği açısından ambar kapaklarının su geçirmezlik testi ile denetlenmesi gerekecektir. Ayrıca Hatch Hose Test de yapılabilecektir. Aksi takdirde deniz suyunun içeri girmesi halinde oluşabilecek hasarlar teminat harici olacaktır ( exclusion : fresh water damage )
- Yüğü gemiye dengeli ve güvenli bir şekilde yüklenip yüklenmediğini tespit için yükleme öncesi bir eksper görevlendirilebilecektir.
- Geminin bayrağı tehlikelidir ve bağı olduğu klası muteber bir klas kuruluşu değildir. Dolayısıyla her bir olumsuz unsur için ek prim uygulaması söz konusu olacaktır.
- Geminin denize, yola ve yüğe elverişli olması koşuluyla sigorta teminatı verilebilecektir.

- Sefer deniz aşırı yapılacaktır, bölgeler arası iklim değişimleri göz önünde bulundurulmalı ve tüm hasar önlemleri sevkiyat başlamadan önce alınmış olmalıdır.

## 2. Fiyatlandırma:

Bu nakliyat emtia sigorta teklif çalışmasında farklı sigorta marketleri farklı fiyat uygulamalarında bulunabileceklerdir. Nitekim Alman sigorta marketi ile Lloyd's marketi veya İngiliz yerel sigorta şirketi arasındaki fiyatlandırma farkını şu tablo ile örneklendirmek mümkündür.

**Tablo 3.4. Farklı Sigorta Şirketlerinin Underwriting Sonuçları**

	Alman Sigorta Şirketi	İngiliz Yerel Sigorta Şirketi / Lloyd's
<b>Teminat Türü</b>	"All Risks" / ICC (A) veya benzeri	"All Risks" / ICC (A) veya ICTC (A)
<b>Muafiyet</b>	1 % - 3 % Sigorta Bedeline Oranla	0,5 % - 2 % Sigorta Bedeline Oranla
<b>Fiyat / Prim</b>	0,5 % - 0,7 % + 0,05 % W&SRCC	0,25 % - 0,5 % ( W&SRCC dahil )
<b>Alternatif Teminatlar</b>	ICC (B) veya ICC (C) veya benzeri	ICC (B) veya ICC (C)
<b>Fiyat / Prim</b>	0,375 % + 0,05 % W&SRCC	

Kaynak : Munich Reinsurance , Marine Insurance Seminar , 2008

Yukarıda belirlenen fiyatlar üzerine klas sürprimi ile bayrak sürprimi de eklenerek oluşturulan fiyat sigorta bedeli ile çarpılmak suretiyle brüt prim hesaplanacak ve teklif çalışması tamamlanacaktır.

Bu durumda ;

Sigorta Bedeli : 2.600.000 US\$

Ana Fiyat : 0,5 % olarak alalım .

Klas Ek Fiyatı : 0,025 %

Bayrak Ek Fiyatı : 0,020 %

Uygulanacak Fiyat : 0,5 % + 0,025 % + 0,020 % = 0,545 %

Net Prim : 2.600.000 USD x 0,545 % = 14.710 .-USD olacaktır.

## 2. Teminat Belirleme:

Şeker yükü, underwriting kriterlerinde de belirtildiği gibi rutubet ve ıslanma riskinden kolayca etkilenebilecek tehlikeli yükler arasında yer aldığından sigortacı yükün eksper nezaretinde gemiye yüklenmesi şartını öne sürebilecek veya seferin uzunluğuna / iklim koşullarına göre ICC A klozu yerine alternatif teminatlar olan ICC B veya ICC C ile teminat vermeyi daha uygun görebilecektir. Teminatın daraltılması ise çarpan fiyatın ve muafiyetin düşmesi anlamına geleceğinden sigortalı açısından alternatif teminatlarla fiyat teklifi sunulması daha yerinde bir uygulama olacaktır. Hatta çoğu zaman sigortacı ICC A teminatı için vermiş olduğu fiyatı ICC C'ye göre fahiş tutarak ICC C teminatını satın alınması için cazibe yaratmaya çalışabilir. Bu da aslında bir nevi fiyatlandırma ve pazarlama stratejisidir. Yani sigortacı ICC A ile yazmak istemediği bir işi, prim indirimi uygulamak suretiyle ICC C'ye yönlendirerek üzerindeki riski minimize etmekte sigortalı ise yaratılan fiyat avantajı ile karını koruduğunu varsaymaktadır. Ancak bu durumda , sigortalı ICC C teminatını sadece prim avantajı nedeniyle kabul ederek hangi teminatlardan vazgeçtiğini veya hangi

risklere karşı güvencesiz kaldığını iyi öğrenmelidir. Aksi takdirde, olası bir hasarda sigortalı büyük sıkıntı içerisine girebilecek ve ICC A teminatını kabul etmediği oldukça zararlı duruma düşebilecektir.

## SONUÇ

Deniz sigortaları gerek kapsamlı riziko analizi gerek fiyatlandırma aşamaları gerek verilen teminatların yapısı itibariyle diğer branşlara nazaran önemli farklılıklar göstermektedir. Sigortacılığın ilk olarak nakliyat sigortaları ile başlamış olması bu branşı her daim diğerlerinden daha kapsamlı ve özel kılmıştır. Teknik açıdan bakıldığında da deniz rizikolarının kendisine has özellikleri nedeniyle deniz sigortaları ihtisas ve deneyim gerektiren bir branş olmaya devam etmektedir.

Deniz sigortalarının “evrensellik” niteliği özellikle hasar süreçlerinde ortaya çıkmaktadır. Nitekim çoğu zaman anlaşmazlıklar uluslar arası hukuku ilgilendirmekte veya hükümetlerin devreye girmesiyle çözüme kavuşmaktadır. Örneğin Somali’de korsanlar tarafından kaçırılan bir gemi için fidye talep edilmesi halinde gemi sahibinin eğer fidye sigortası yok ise sorunun çözümü zorlaşmakta ve donatan hükümetleri yardıma çağırabilmektedir. Ancak bu durum her zaman olumlu sonuçlanmamaktadır. Zira çalışmamızda da belirtildiği gibi bu bölgelerdeki yönetim ve otorite boşluğu korsanlık faaliyetlerinin gittikçe güçlenmesine sebebiyet vermekte çoğu zaman da yerel hükümetler tarafından kıyı güvenliklerini sağladıklarını gerekçesiyle korsanlığa göz yumulmaktadır. Bu nedenle sigortanın adeta zaruriyet haline geldiği bu tarz durumlarda sigorta yaptırmamış olmak sorunu daha da gergef hale getirecek ve donatanın mağdur olmasına neden olacaktır. Deniz rizikoları sonuçları itibariyle her zaman evrenseldir, rizikonun gerçekleşmesi çoğu zaman sadece gemi sahibi veya işletenini değil örneğin gemide hükümete ait önemli bir yük taşıyor ise ülkeleri de ilgilendirebilmektedir.

Deniz rizikolarında hasar süreci diğer branşlara nazaran daha çetrefilli olabilmektedir. Özellikle müşterek avarya hesaplamaları kimi zaman yıllar sürebilmektedir. Bu durum hasar sürecinin yakından ve dikkatli takip edilmesi gerekliliğini de beraberinde getirmektedir.

Bir diğerk husus “yakın sebep” prensibinin deniz sigortalarında diğerk branşlara nazaran daha etkili olarak uygulanmasıdır. “Proxima Causa” ya da “Proximate Cause” olarak da adlandırılan bu kural gereği hasara etki eden bir dizi sebep arasından ana sebep tespit edilir ve hasar değerlendirmesi bu ana sebep üzerinden yapılır. Bu prensibin hasardan önce fiyatlandırma ve teminat belirleme aşamasında da etkili olduğunu söylememiz mümkündür. Zira tekne sigortalarında 20 yaş ve üzeri gemiler için sıklıkla uygulanan ve F.P.A olarak adlandırılan kloza göre makine ve makineden kaynaklı kısmi hasarlar teminat harici bırakılmaktadır. Ancak karaya oturma, topuklama, yangın, infilak, yıldırım, bir gemi ile çatışmadan kaynaklı kısmi hasarlar teminata dahil olmaktadır. Bu hususu bir örnekle açıklayacak olursak; F.P.A teminatı ile sigortalanan bir gemide aniden ortaya çıkan bir makine arızası nedeniyle gemi kontrolden düşerek karaya oturmuştur. Geminin “Karaya oturma” hadisesi her ne kadar söz konusu poliçe ile teminat altında olan bir riziko gibi gözükse de hasarın yakın sebebinin makineden kaynaklanmış olması ve yine kloza göre makine ve makineden kaynaklı kısmi hasarların teminat harici bırakılmış olması nedeniyle sigortacının hasar ödeme yükümlülüğü bulunmayacaktır. İşte bu nedenledir ki deniz sigortalarında risk değerlendirme ve fiyatlandırma süreci kadar hasar süreçleri de bir o kadar ihtisaslaşma ve dikkat gerektirmektedir.

Deniz sigorta poliçeleri, ilgilendirdiği sektör itibariyle her daim var olmaya devam edecektir. Zira mal dolaşımı olduğu sürece bu tarz poliçeler hep var olacaktır. Gemi sahiplerinin ekmek tekneleri, iş sermayeleri olan gemilerini sigorta ettirmeden ticaret yapmaları mümkün değildir. Bununla birlikte bazı yasal düzenlemeler ve mevzuatlar sigortalananmış gemilerde yük taşımaya izin vermemektedir. Malın sahibi açısından bakacak olursak gemi her ne kadar yaşlı da olsa en azından tam zıya teminatı ile yapılmış bir poliçenin varlığı bile önem arz etmektedir. Ancak sigortaya olan bilincin yeteri kadar gelişmemesi donatanların üzerlerine düşen yükümlülüklerini de yeterince yerine getirmemelerine neden olmaktadır. Gemilerine “gerekli özen”i göstermeyen donatanların hasar tazmin talepleri elbette sigortacılar açısından büyük sorunlara yol açmaktadır. Bunun yanı sigortalıların prim ödeme yükümlülüklerini yerine getirilmemeleri otomatik olarak sözleşmenin varlığını tehlikeye sokabilecek ve bu durum herhangi bir hasar anında sigortalının mağduriyetine sebebiyet verebilecektir.

Bilindiği üzere prim ödeme yükümlülüğü sigorta sözleşmenin mevcudiyetini etkileyen esaslı unsurlardandır. Ancak ülkemizde diğer sektörlerde olduğu gibi sigorta bilincinin henüz yerleşmediği ve sektörün dokusu itibarıyla yeniliklerin hız kat etmediği denizcilik sektöründe de maalesef çoğu donatanın prim ödeme yükümlülüklerini tam olarak yerine getirdiğini söylememiz mümkün olamamaktadır. Bu durumun neticesi ise sigortalı ve sigortacı arasında yaşanan sancılı hasar süreçleri ve hukuka intikal eden pek çok hasar dosyası olmaktadır.

Oysaki deniz rizikoları reasürans işlemine sıklıkla tabi olmakta ve sigortacılar sigortalılardan topladıkları primlerin büyük kısmını reasürans komisyonu adı altında reasüörlere devretmektedirler. Ancak gemi sahiplerinin sigortacılık sisteminin işleyişi hakkında bilgi sahibi olmaması nedeniyle çoğu zaman gemi sahipleri prim ödeme yükümlülüğü yerine getirilmediği gerekçesiyle iptale uğrayan poliçeler nedeniyle mağdur olduklarını düşünmektedirler. Ancak burada göz önünde bulundurulması gereken husus; deniz sigortalarında hataya ve suistimale yer olmadığı ve sigortacının hasar ödeme yükümlülüğünün yerine getirebilmesi için öncelikle sigortalının prim ödeme yükümlülüğünü yerine getirmiş olması gerektiğidir. Ancak tüm uygulamalara ve yaşanan olumsuz hadiselerle rağmen sigorta prim ödemeleri bir denizcilik işlemesinin en alt sıralardaki gider kalemleri olarak değerlendirmekte, önceliği başka işletme giderleri almaktadır.

Deniz sigorta poliçelerinin gemilerin günlük running cost hesaplarında son zamanlarda miktar olarak hatırı sayılır giderler arasında olduğu da görülmektedir. Özellikle yaşlı gemilerin tekne sigorta poliçe prim tutarları yüksek olmakta ve bu nedenle running cost içerisindeki oranı da yükselmektedir. Ancak bu husus yine de sigorta primlerinin öncelikli olarak ödenmesi gereken gider kalemleri arasına girmesine yetmemektedir.

Deniz sigortalarında sigortalı ile sigortacı sürekli bir bilgi alışverişinde bulunmalı ve sigortalı sigortacıdan riziko ile ilgili hiçbir bilgiyi gizlememelidir. Zira ileride sigortalının gizlemiş olduğu bir bilgiye bağlı olarak meydana gelebilecek bir hasarda sigortacı tazmin yükümlülüğünden feragat edebilecektir. Gerek hasar esnasında

gerek hasar sonrasında sigortacı ve sigortalı arasında sürekli bir iletişim olmak zorundadır. Bu nedenledir ki diğer branşlarda sigortalı hasardan haber aldıktan 5 iş günü içerisinde sigortacıya hasarı ihbar etmekle yükümlüken nakliyat sigortalarında hasardan haber alır almaz sigortalının ihbar mükellefiyeti bulunmaktadır. Çünkü riziko gerçekleştiği anda sigortacıdan alınan talimatlar doğrultusunda hasar önlenebilecek veya hasarın büyümesine imkan tanınmayacak ve bu böylelikle hasar süreci hem sigortacının hem de sigortalının yararına sonuçlanmış olacaktır.

Diğer yandan, sigorta şirketlerindeki nakliyat hasar departmanları ile risk yönetim departmanları bir ekip halinde çalışmak zorundadırlar. Deniz sigortalarında risk ve hasar yönetim süreçleri iç içe geçmiş süreçlerdir ve birbirlerinden bağımsız ele alınamamaktadır. Yine riziko analizi esnasında da göz önünde bulundurulan en önemli husus geçmiş hasar istatistikleri doğrultusunda yapılacak hasar tahminleridir. Fiyatlandırmayı ve verilecek teminatın türünü de etkileyecek olan hasar ihtimalleri ve senaryoları konusunda uzmanlaşmış bilirkişilerce yapılmaktadır. Bu nedenle denizcilik sigortalarında uzmanlaşmış sigorta şirketlerinin özellikle hasar yönetim departmanlarında mutlaka kaptan, gemi inşaat mühendisi veya gemi makine mühendisi gibi kişiler istihdam edilmektedir. Underwriterlerin hasar yönetim süreçlerinde görev alan kişilerle entegre olmuş bir biçimde çalışması hem şirketin kar maksimizasyonu amacına hizmet edecek hem de sigortalının hasar konusunda bilinçlenmesini ve riski en az bir sigortacı kadar iyi tanımasını sağlayacaktır. Bununla birlikte özellikle sigorta yenileme dönemlerinde geminin o sigorta şirketinde sigortalandığı süre boyunca karşılaştığı rizikolar ve ödenen tazminat tutarları yeniden değerlendirilir ve hasar/prim oranı nispetinde o geminin sigorta yenileme teklif fiyatına zam uygulanır veya muafiyette artış yapılır, ancak söz konusu gemi, kar edilen bir filoya dahil ise sigorta şirketi daha farklı uygulamalara gidebilecektir. Ancak hasarlanan bir geminin bir sonraki sigorta fiyatı hasarsız olduğu döneme ait sigorta fiyatından her halükarda farklı olacaktır aksi takdirde sigorta şirketi o müşteriye yönelik kar/zarar dengesini oturtamayabilir. Bu da sigorta şirketinin teknik açıdan zarar etmesine sebebiyet verebilecektir. Dolayısıyla “hasar” olgusunun risk analizinden ayrı değerlendirilmesi özellikle deniz sigortacılığı açısından bakıldığında mümkün olamamaktadır.

Son olarak; her geçen gün çağın isteklerine göre ve gelişen teknoloji ile uyumlu olarak yeni gemi türleri ortaya çıkmakta, deniz ticaretinin gittikçe yapısı değişmektedir. Her yeni gemi, bilinmeyen yeni risk unsurları da beraberinde getirmektedir. Bu durum deniz sigortacılığı açısından oldukça önemlidir. Bu nedenledir ki bir deniz sigortacısı dünya ticaretini yakından takip etmeli ve kendisini sürekli olarak geliştirmelidir. Aksi durum çağın taleplerine cevap verilememesi ve yanlış risk analizleri nedeniyle zarar eden bir sigorta şirketi ve memnuniyetsiz müşteriler anlamına gelecektir. Hasar kontrol mekanizması iyi gelişmiş, risk analizini doğru ve eksiksiz yapan, hem piyasa rekabetini hem de maliyet unsurunu göz önünde bulundurmak suretiyle fiyatlandırma ve teminat belirme konusunda akılcı davranan sektördeki gelişmelerden sürekli haberdar olan ve sigorta hizmeti verdiği müşteri profilini oldukça iyi tanıyan bir sigorta şirketi ise varlığını her daim devam ettirecektir.

## **EKLER**

### **EK 1. Titanic ve Olympic Gemileri için Düzenlenmiş Sigorta Slipi**

## **EK 2. World Political and Economic Risk Map**

### **EK 3. Güncel Riskli Sular Listesi**

## **EK 4. Denize Elverişlilik Belgesi Örneği**

## **EK 5. Klas Sertifikası Örneği**

## **EK 6. Enstitü Taahhütleri Klozu**

### **ENSTİTÜ TAAHHÜTLERİ**

#### **1. Aşağıdaki bölgelere [belirlenen süreler içinde] sefer yapılamaz :**

[a] Kuzey Amerikanın Atlantik sahili, ırmak ve komşu adaları,

( i)  $52^{\circ} 10'$  kuzey enleminin kuzeyi ve  $50^{\circ}$  batı boylamının batısı, \*

(ii)  $52^{\circ} 10'$  kuzey enleminin güneyinde Battle Harbour / Pistolet Bay ;Cape Ray / Cape North ; Port Hawkesbury / Port Mulgrave ve Baie Comeau / Matene arasında çizilen hatlar içinde kalan bölge 21 aralık ve 30 nisan [her iki gün dahil] arası

( iii) Montreal'in batısı hariç Baie Comeau / Matane 'nin batısı 1 aralık ve 30 nisan [her iki gün dahil] arası

[b] Montreal'in batısında kalan St. Lawrence veya Göller Bölgesi. \*

[c] Gröland suları.\*

[d] Kuzey Amerika'nın Pasifik sahili, ırmakları veya  $54^{\circ} 30'$  kuzey enleminin kuzeyinde veya  $130^{\circ} 50'$  batı boylamının batısında kalan komşu adalar.\*

#### **2. Baltık Denizi veya $15^{\circ}$ doğu boylamının doğusunda kalan komşu sulara [belirlenen süreler içinde] sefer yapılamaz :**

[a] Mo [ $63^{\circ} 24'$  kuzey enlemi] ve Vasa [ $63^{\circ} 6'$  kuzey enlemi] arasında çizilen hattın kuzeyi. 10 aralık ve 25 mayıs [her iki gün de dahil] arası.

[b] Viipuri (Vyborg) [ $28^{\circ} 47'$  doğu boylamı] ve Narva [ $28^{\circ} 12'$  doğu boylamı] arasında çizilen hattın doğusu. 15 aralık ve 15 mayıs [her iki gün de dahil] arası.

[c] Stockholm [59° 20' kuzey enlemi] ve Tallinn [59° 24' kuzey enlemi] arasında çizilen hattın kuzeyi. 8 ocak ve 5 Mayıs [her iki gün de dahil] arası.

[d] 22° doğu boylamının doğusu ve 59° kuzey enleminin güneyi. 28 Aralık ve 5 Mayıs [her iki gün de dahil] arası.

**3. Doğrudan Norveç veya Kola körfezindeki liman veya yerlere ya da oralardan yapılan seferler hariç 70° kuzey enleminin kuzeyine sefer yapılamaz.**

**4. Behring Denizi, 46° kuzey enleminin kuzeyindeki doğu Asya suları ve Nakhodka ve / veya Vladivostock hariç Sibiryadaki yer veya limanlara girilmez veya oralardan sefere çıkılamaz.**

**5. Patagonya ve / veya Şili ve / veya Falkland Adaları hariç Kerguelen ve/veya Croset Adaları veya 50° güney enlemini güneyine gidilemez. Eğer rotasındaki liman ve / veya yerlere ya da oralardan yapılan seferler bu yükümlülük ile istisna edilmemiş liman veya yerler ise 50° güney enlemini güneyine girilmesine izin verilir.**

**6. Aşağıdaki tarihler arasında, hint kömürü yükü ile sefere çıkılamaz.**

[a] 1 Mart ve 30 Haziran [her iki gün de dahil] arası.

[b] 1 Temmuz ve 30 Eylül [her iki gün de dahil] arası, Aden'in batısında veya Singapur'un doğusu veya ötesindeki olmayan Asya limanları hariçtir.

**EK 7. “Marina A” adlı Gemi Tekne Makine Sigorta Teklifi Örneği**

**A SİGORTA A.Ş.**

**TEKNE SİGORTA TEKLİFİ**

**Teklif No: 1023659**

**Tarih : 27.04.2010**

Sigortalı : Marina Denizcilik San. Ve Tic.Ltd.Şti  
Sigorta Ettiren: Marina Denizcilik San. Ve Tic.Ltd.Şti  
Sigorta Dönemi : 2010/ 2011

**Gemi Bilgileri :**

Gemi Adı : *MARINA A*  
Gemi Cinsi : Petrol Tankeri  
İnşa Yılı : 1990  
Tadilat Yılı : 2005  
Klas: B.V.  
Bayrak : Türk  
DWT : 8650  
GRT : 6978  
IMO No : 1233665

Sefer Sahası : Institute Warranties 1.7.1976 limitleri ile sınırlı olmak koşuluyla denize elverişlilik belgesindeki seyir alanı

Sigorta Bedeli : 7.000.000 US\$

**Fiyat :** 1,4147 % CRO

**Tenzili Muafiyet :** 75.000 US\$

**Ek Makine Muafiyeti:** 25.000 US\$

Net Prim : 99.030 US\$ + % 5 Gider Vergisi

**Ödenecek Tutar : 103.981,50 US\$**

### **Teminat Kapsamı :**

- Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları 1.08.1996
- Institute Time Clauses Hulls - 1.10.83 ( Enstitü Müddet Klozu 1.10.83 )
- Çatışma Mesuliyeti teminat haricidir.
- CRO ( Cancellation Return Only ) Yatma iadesi yapılmayacaktır.
- Tam zıya dışındaki her bir hasarda 100.000.-USD tenzili muafiyet, makine ve makineden kaynaklanan her bir kısmi hasarda ise 75.000.-USD ek makine muafiyeti uygulanacaktır.

### **Diğer Şartlar :**

- Sigorta teminatı , söz konusu teknenin sigorta başlangıç tarihinde mevcut olan B.V klasının sigorta süresince devam etmesi koşuluyla geçerli olacaktır.Ayrıca söz konusu teknenin ISM sertifikasına sahip olması şartıyla teminat verilebilecektir.
- Çevre kirliliği, bulaşma, sızıntı vb. ile ilgili meydana gelebilecek her türlü zıya, masraf, sorumluluk teminat haricidir.
- Söz konusu tekne için hazırlamış olduğumuz fiyat teklifinin kabul edilmesi halinde şirketimizce bir sörveyör görevlendirilerek geminin ekspertizi yaptırılacaktır. Sörvey ücreti sigortalıya ait olacaktır. Sigortalı, sörveyörün talep ettiği tüm esaslı unsurları derhal bildirmekle görevlidir. Ekspertiz yapılabilmesi için geminin bulunacağı en yakın liman ve tarihlerin şirketimize iletilmesi gerekmektedir.
- Söz konusu tekne için “Cyber Risks Exclusion Clause” (Siber Risk Dstisna Klozu) , “Institute RadioactiveContamination, Chemical, Biological, Bio-Chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause (1011.2003) (Cl.370)” (Enstitü Radyoaktif Kirlenme, Kimyasal, Biyolojik, Biyo-Kimyasal ve Elektromanyetik Silahlar Dstisna Klozu), “Institute Cyber Attack Exclusion Clause (10.11.2003) (Cl.380)” (Enstitü Siber Saldırı Dstisna Klozu), “Political Risks, Financial Guarantee and Credit Risk Exclusion Clause” (Politik Riskler,

Finansal Garanti ve Kredi Riski Đstisna Klozu) ve “Electronic Date Recognition Endorsement C” (Elektronik Tarih Tanıma Ek Sartı C) hükümleri geçerli olacaktır.

- Teklifimiz verildiği tarihten itibaren 15 süre için geçerli olup fiyat ve şartlarımızın yazılı teyidi sonrası teminat verilebilecektir.

## KAYNAKÇA

- Acıman, Hilmi. **Reasürans**, Güneş Sigorta, İstanbul: Talat Matbaacılık, 2005.
- Acıman, Hilmi. **Sigortaya Giriş**, İstanbul: 1998.
- Acıman, Hilmi. **Sigortanın Genel Prensipleri**, İstanbul: 5G Matbaacılık, 2006.
- Açıklamalı Sigorta ve Reasürans Terimleri Sözlüğü**, İstanbul: Ceyma Matbaacılık, 2004
- Akyüz, Bülent. **Nakliyat Emtia Sigortaları Genel ve Özel Şartları Ders Notu**, TSEV, 2006.
- Akyüz, Bülent. “Tekne İnşaat Sigortaları”, Reasürör, Sayı.62.
- Alanya, Çetin. **Reasürans Notları**, Üçüncü Baskı, Mart 2003.
- Asunakutlu, Tuncer. “Sigorta Açısından Güvenlik ve Risk”, Mevzuat Dergisi, Yıl.4, Sayı.43, Temmuz 2001.
- Ataergin, Selim. **Deniz Hukuku Ders Notları**, TSEV, 2006.
- Atalay, Ali Utku. **Avrupa Birliği Perspektifiyle Hizmetlerin Serbest Dolaşımı Kapsamında Türk Sigortacılık Sektörünün Değerlendirilmesi**, Ekonomik ve Mali Konular Dairesi, Ankara: 2004.
- Bölükbaşı, Ayşe Gül ve Pamukçu, E. Baturalp. **Sigortacılıkta Risk Yönetimi**, İstanbul: Türkmen Kitabevi, 2008.
- “Climate Changes”, Denizcilik Sigortaları Eğitimi Ders Notları, Munich Reinsurance 2007
- Copland Jason . **Pleasure Craft Insurance SR** , Swiss Re Marine Intermediate Course, 2008
- Çuhacı, Y. Kemal. “İngiliz Enstitü Yük Klozları”, Reasürör, Sayı.16.
- Çuhacı, Y. Kemal. “İngiliz Enstitü Yük Klozları B-C”, Reasürör, Sayı.17.
- Çuhacı, Y. Kemal. “Yeni Riskler (Emerging Risks)”, Reasürans, Sayı.67.
- Elbeyli, M. Ünsal. **Sigorta Sektöründe Risk Yönetimi**, İstanbul: 2001.
- Erederdi, H. Cemal. **Warren Buffett’in Sigortacılık ile İlgili Görüşleri**, Çamlıca: 2006.

Gediz, Ergin. **Sigortanın Genel Prensipleri**, Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı.

Güvel, Enver Alper ve Güvel, Afitap Öndaş. **Sigortacılık**, Ankara: Seçkin Kitabevi, 2004.

Haller Mathias . **Sicherheit durch Versicherung, Gedanken zur künftigen Rolle der Versicherung**, Verlag Herbert Lang, Bern: 1975

“Inchmare Klozu”, Reasürör, Sayı.45.

İlağa, Hakan. “Denizcilik Sigortaları”, (Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi), 1992.

Işıklı Murat. “ Korsan Saldırıları ve Sigorta” , Birlik Dergisi , TSRSB Yayınları,2009 Sayı 14

Kahya Mehmet .“Maliyet Açısından Sigorta Hizmetinin Fiyatlandırılması”, Reasürör Dergisi, Sayı 37,2009

Karacan, Ali İhsan. **Mali Aracı Kurum Olarak Sigortacılık ve Sigorta Şirketleri**, Bağlam Yayınevi, 1994.

Karayalçın, Yaşar. **Risk-Sigorta-Risk Yönetimi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara: 1984.

Kender, Rayegan ve Çetingil, Ergon. **Deniz Ticaret Hukuku**, 7. Baskı, Beta Yayınevi, 2003.

Kütük Fikret . “Risk Primi Hesaplanmasında Risk faktörlerinin Önemi” , Sigorta Denetleme Kurulu ,2007

K.W.N.Irons, Der. Ergin Gediz. **Sigorta Pazarlaması**, CII ,TSEV Yay, Sayı 66

Light Algantürk S. Didem. **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (P&I)**, 2. Baskı, İstanbul: Arıkan, 2006

Light Algantürk S. Didem. **York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya**,2.Baskı, İstanbul: Arıkan Yay., 2006

**Marine Risks and Their Assesment**, Chartered Insurance Institute , Study Course 705, 1991

**Marine Insurance** , Swiss Re Publications, 2008

Mast Edwin. “Typology of Merchant Ships”, Münih Reasürans Deniz Sigortaları Eğitimi Ders Notları,2008

Munich Re Group , **Topics Geo: Natural Catastrophes 2007**,Knowledge Series,2007

Munich Re Group, **Climate Change and Liability Contingent Business Interruption Losses**, Knowledge Series, 2008

Munich Re Group, **Containers: Transport, Technology, Insurance**, Knowledge Series,2008

Nomer, Cahit. **Sigortanın Genel Prensipleri ve Reasürans**, İstanbul: 1977.

Nomer, Cahit ve Yunak, Hüseyin. **Sigortanın Genel Prensipleri**, İstanbul: Ceyma, 2000.

Pfeiffer, Christoph. **Reasüransa Giriş**, ty.

**Piracy-Threat at Sea** ,Munich Re Publications, Knowledge Series, 2008

Reinsurance, “Politik ve Ticari Riskler”, Reasürör, Haziran 1994.

Smert, Robert De. **Deniz Sigortaları**, İstanbul: 1971.

Soyer Barış. **Warranties in Marine Insurance**, Cavendish Yay., 2.Baskı 2006

Şeker, Zehra. **Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı**, Beta Yayınevi, 2001.

“Tekne Sigortası Genel Şartları Hakkında Kısa Bir Açıklama”, Reasürör, Sayı.22.

Uralcan, Şebnem. **Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi**, 2. Baskı, İstanbul:Bilyay, 2006.

Ülgener, Mehmet Fehmi. **Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı**, İstanbul: Der Yayınevi, 1994.

Yazıcı, Mehmet. “Denize, Yola veya Yüke Elverişlilik”, Reasürör, Sayı.36, 2000.

- Yazıcı, Mehmet. “Instutute Cargo Clauses (1.1.2009)”, Reasürör, Sayı.71, Ocak 2009.
- Yazıcı, Mehmet. “Nakliyat Tekne Sigortalarındaki Yeni Yükümlülükler”, Reasürör, Sayı.17.
- Yazıcı, Mehmet. **Sigortacılık Programı Nakliyet Dalı Genel Şartlar ve Klotlar Ders Notu**, Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı, 1994.
- Yazıcı, Mehmet. **Tekne Sigortaları**, Türk Sigorta Enstitü Vakfı, 2007.
- Yazıcı, Mehmet. “War Risk “Waterborne” Agreement”, Reasürör, Sayı.9.
- Yazıcı, Mehmet. “Yat Sigortaları”, Reasürans, Sayı.40.
- Yazıcı, Mehmet. “01.11.1995 Tarihli Instutute Time Clauses Hulls ve Getirdiği Değişiklikler”, Reasürör, Sayı.19.
- Yazıcıoğlu, Emine. **Tekne Sigorta Sözleşmesi**, Beta Yayınevi, 2003.
- Yılmaz, Nurettin. **Deniz Sigortası ve Pratik Bilgiler**, İstanbul: 1980.
- Yunak, Hüseyin. “Nakliyat Yük Sigortalarında “All Risk” Teminatı”, Reasürör, Sayı.10.
- Yunak, Hüseyin. “Yeni ITCH Taslağının Getirdikleri”, Reasürör, Sayı.18.
- Yunak, Hüseyin. “Yeni Nakliyat Tekne Sigortaları”, Reasürör, Sayı.48.
- Yücesan, Osman. **Nakliyat ve Tekne Emtea Sigortaları**, İstanbul: Emek Matbaacılık, 2004.
- “2008 Yılında Sigorta Sektörünün Karşı Karşıya Bulunduğu Stratejik Sektörel Riskler”, Reasürör, Sayı.69, Temmuz 2008.

## ELEKTRONİK YAYINLAR :

“The History of Lloyd’s”, [http://www.lloyds.com/flash/history\\_chronology/main.html](http://www.lloyds.com/flash/history_chronology/main.html),  
( 25.05.2010 )

Dr.Jale Nur ECE, “Stratejik sularda Deniz Haydutluğu ve Korsanlık”,  
[http://deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100350](http://deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100350) ( 10.01.2010 )

Güngör, Mehmet Güven. “Günümüz Sigortacılığında Risk Yönetiminin Yeri Ve Önemi”,

<http://www.tsrbsb.org.tr/tsrbsb/Yay%C4%B1nlar/Birlikten+makaleler/Kaza/G%C3%9CN%C3%9CM%C3%9CZ+S%C4%B0GORTACILI%C4%9EINDA+R%C4%B0SK+Y%C3%96NET%C4%B0M%C4%B0N%C4%B0N+YER%C4%B0+ve+%C3%96NEM%C4%B0.htm> (09.12.2009)

Gemi İnşaatında Kullanılan Malzemeler,

<http://www.gidb.itu.edu.tr/staff/odabasi/gmg.week10.PDF>

[http://www.kobifinans.com.tr/tr/bilgi\\_merkezi/02080107/20888](http://www.kobifinans.com.tr/tr/bilgi_merkezi/02080107/20888) , ( 15.01.2010 )

“Enstitü Taahhütleri” ,<http://www.tsrbsb.org.tr/NR/rdonlyres/66CA0763-6BF1-4792-9943-C6613BFDB23B/1244/CL26IW.doc> ( 12.01.2010 )

<http://www.emsa.europa.eu>

“ Tersane Dergisi” Kasım-Aralık 2008, sayı.5,  
<http://www.tersanedergisi.info/?pid=18902> ( 10.01.2010 )

<http://denizhaber.com.tr/gemi-insa-san./9103/balonla-kizaklama-isi-kolaylastiriyor.html>  
( 20.07.2009 )

<http://www.istanbulbarosu.org.tr/Detail.asp?CatID=1&SubCatID=1&ID=4296>  
( 10.01.2010 )

[http://www.absoluteastronomy.com/topics/Flag\\_of\\_convenience](http://www.absoluteastronomy.com/topics/Flag_of_convenience) ( 10.01.2010 )

<http://shipdatanews.com/index.php?content=38> ( 10.01.2010 )

“Special Piracy Report: By The Numbers”, <http://www.joc.com/node/411653>  
(10.01.2010 )

Institute Cargo Clauses (A)  
[http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Mevzuat/Yururlukteki+Mevzuat/Nakliyat+klozlar%C4%B1/ICC\(A\)  
09.htm](http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Mevzuat/Yururlukteki+Mevzuat/Nakliyat+klozlar%C4%B1/ICC(A)09.htm) (09.12.2009)

Institute Time Clauses Hulls  
[http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Mevzuat/Yururlukteki+Mevzuat/Nakliyat+klozlar%C4%B1/Instite  
+Time+Clauses+Hulls.htm](http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Mevzuat/Yururlukteki+Mevzuat/Nakliyat+klozlar%C4%B1/Instite+Time+Clauses+Hulls.htm) (08.12.2009)

<http://www.botav.org/kabotaj/>, ( 10.01.2010 )