

**Tarih: Ekim 2017**

Millî Reasürans T.A.Ş.  
adına sahibi

**H. Hulki YALÇIN**

İnceleme Kurulu  
BAŞKAN

**Y. Kemal ÇUHACI**  
ÜYE

**Özlem CİVAN**  
ÜYE

**Kaan ACUN**  
ÜYE

**Utku ÖZDEMİR**  
ÜYE

**Muhittin KARAMAN**  
ÜYE

**Güneş KARAKOYUNLU**

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü  
**Burcu AYTEN**

Basın Yayın Koordinatörü  
**Yasemin TAHMAZ**

Dizgi  
**Yasemin TAHMAZ**

Kapak Dizaynı  
**Umut SİLE**

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

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

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

Yayın Türü: Yerel süreli yayın

3 ayda bir yayınlanır.

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

## İÇİNDEKİLER

|  |    |
|--|----|
| Müşterek Avarya ve 2016 York & Anvers Kuralları.....                                     | 4  |
| İşin Gecikmesinden Kaynaklı Kâr Kaybı Sigortası ve Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar..... | 18 |
| Temmuz 2017 Yenilemeleri.....  | 26 |
| Lloyd's'un Yeni Merkezi Brüksel.....   | 29 |
| Andrew Kasırgası'ndan Bu Yana Geçen 25 Yılda Neler Oldu?.....                            | 31 |



## ***Reasürör Gözüyle***

*Son zamanlarda özellikle özelleştirme ve 'yap-işlet-devret' tarzı projelerin dünya genelinde geniş yer tutmaya başlamasıyla, proje sahiplerinin bankalardan proje varlıklarını teminat göstermek suretiyle kredi kullanmaları ve kredi borçlarını projenin getirisiyle geri ödeme taahhüdünde bulunmaları sonucunda, projelerden beklenen getirinin gecikmeksizin garanti edilmesi konusu çok önemli bir hale gelmiş ve hatta bu konuyla ilgili olarak proje sahipleri ile finansörler ve dolayısıyla proje sahipleri ve müteahhitler arasındaki sözleşmelere iş programındaki gecikmelere yönelik katı hükümler eklenmeye başlanmıştır. Proje sahiplerinin ve müteahhitlerin belirtilen nedenlerden ötürü ciddi finansal risklerle karşı karşıya kalması, "İşin Gecikmesinden Kaynaklı Kâr Kaybı Sigortasına" (Advanced Loss of Profits-ALOP)yönelik talepte ciddi bir artışa yol açmıştır. Dergimizin bu sayısında Sayın Asude Temelli ALOP teminatının içeriğine ilişkin bilgiler vermekte ve uygulamada karşılaşılan sorunlara değinmektedir.*

*Ortaklaşa bir deniz seferine çıkmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden risklerden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması hâlinde oluşan zarar ve giderler Müşterek Avarya olarak adlandırılmaktadır. Dergimizin bu sayısında, Sayın S. Mert Şengün, Müşterek Avarya durumunu düzenleyen 2016 York Antwerp (York Anvers) kurallarını, 2004 yılında yürürlüğe giren kurallar ile karşılaştırmalı olarak incelemektedir.*

*Dergimizin bu sayısında, ayrıca, Sayın N. Esra Kulan'ın kaleme aldığı ve Orta Doğu'nun bazı bölgeleri, Latin Amerika ve Uzak Doğu'da 1 Temmuz Reasürans Yenilemelerinde gözlenen piyasa ve fiyat hareketlerine değinilen bir makaleye yer verilmektedir.*

*Yabancı Basından Seçmeler bölümünde ise sigorta ve reasürans piyasasının önemli oyuncusu Lloyd's of London'ın İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden ayrılma kararı sonrasında Avrupa Birliği faaliyetleri için merkez olarak Brüksel'i seçmiş olmasına değinen bir makalenin çevirisi ile, Andrew Kasırgası'nın üzerinden 25 yıl geçmişken, katastrofik hasar tutarlarının tahmin edilmesinde sigorta ve reasürans piyasalarının kaydetmiş olduğu aşamanın değerlendirildiği bir makalenin çevirisine yer verilmektedir.*

## *Müşterek Avarya ve 2016 York & Anvers Kuralları*

**B**u çalışmada, deniz sigortalarına mahsus risklerden biri olan “Müşterek Avarya” hali ve bu hali düzenleyen 2016 York Antwerp (York Anvers) kuralları ile 2004 yılında yürürlüğe giren kurallar karşılaştırmalı olarak incelenecektir.

Müşterek Avarya genel olarak 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1272. maddesinde “*Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanması hâlinde “Müşterek Avarya Hareketi” var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler Müşterek Avarya olarak kabul edilir*” ifadesi ile tanımlanmıştır. İfadede yer alan “sergüzeşt (macera, serüven) ifadesine dikkat çekmek gerekmektedir. Çünkü deniz üzerinde yapılan

her bir sefer bir macera olarak kabul edilmiştir. Seferle ilgili menfaat sahipleri (Gemi, Yük, Navlun ve Sigorta) başlangıçtan bitime kadar geçecek sürede kader birliği etmiş sayılmaktadırlar ve sergüzeşt sırasında gemi herhangi bir tehlikeye maruz kaldığında, seferin selameti için bilinçli olarak yapılacak her türlü fedakarlık sonucu doğacak zararı da ortak olarak üstlenmeleri beklenmektedir.

Müşterek Avarya halinin gerçekleşmesi için bir takım unsurların meydana gelmesi gerekmektedir. Bunlar;

- Hususi Avarya (yalnız geminin veya yalnız yükün bir tehlikeye maruz kalması) durumu değil, ortak menfaatin tehlike altında olması,
- Tehlikenin derecesinin yüksek olması, (Tehlikenin gerçekleşmesi durumunda tedbir alınmaması nedeniyle menfaat sahiplerinin önemli bir zarara uğrayacak olmaları),
- Seferin selameti için yapılacak fedakarlığın bilinçli olarak yapılması,

- Yapılan fedakarlığın makul olması (Müşterek Avarya fedakarlığının amacı, meydana gelebilecek büyük bir zarardansa tehlikenin daha az zararlarla atlatılmasıdır. Yapılacak fedakarlık, tehlikenin neden olacağı hasara eşit yahut daha fazla olursa, Müşterek Avarya amacına ulaşamadığından, meydana gelmemiş olacaktır).
  - Fedakârlığın olağan haller dışında yapılmış olması (olağanüstü olması),
  - Yine yapılacak fedakârlığın ortak menfaati korur nitelikte olması ve son olarak,
  - Meydana gelen hasarın Müşterek Avarya neticesinde ortaya çıkmasıdır (Örneğin, fırtına nedeniyle yan yatma/batma tehlikesine maruz kalan bir geminin karaya oturtulması bir Müşterek Avarya fiili olarak tanımlanabilecek iken, aynı geminin fırtına nedeniyle irade dışı olarak karaya oturması Hususi Avarya durumu olacaktır).
- Müşterek Avarya'nın tanımında yer alan ortak menfaat

prensibi yalnız meydana gelebilmesi için değil, Müşterek Avarya neticesinde uğranan zararda da önemlidir. Örneğin, deniz koşulları nedeniyle sefer sırasında yan yatmakta olan bir gemide, kaptanın direktifiyle denize mal atılması ve geminin tekrar dengesini bulması sağlanarak seferini tamamlamasının ardından oluşan zarar sadece malı denize atılan yükün sahibi tarafından değil tüm menfaat sahipleri tarafından

madığından, işlem taraflar arasında mutabakat sağlandığı takdirde farklı bir yerde de yapılabilir.

Dispeç işleminin başlatılması için dispeçilere başvurmak kaptanın görevidir. Dispeç işleminin geç başlaması nedeniyle oluşacak ilave masraflar kaptanın sorumluluğundadır. Ülkemizde dispeç işleminin gerçekleştirilmesi için seferin ardından mahkemeye başvurulur ve dispeçci mah-

Pratikte dispeç işlemi yukarıdaki hesaplardan çok daha karmaşık olarak gerçekleştirilmekte, kimi dispeç hesaplamaları olayın karmaşıklığı ve lehtar sayısına bağlı olarak aylar hatta yıllar alabilmektedir.

## **Sigortacılık ve Müşterek Avarya**

Birçok ulusal hukuk sisteminde yer bulan Müşterek Avarya durumu sigortalananabi-

### **Garame Payı'nın dispeçini basit bir örnekle açıklamak gerekirse,**

Gemi değeri 500.000TL, yük değeri 400.000TL ve navlun değeri 100.000TL olan bir seferde Müşterek Avarya ilan edilerek 50.000TL değerinde bir fedakârlık yapılmasının ardından Garame Payı aşağıdaki gibi hesaplanacaktır;

Paylaştırma Oranı:  $50.000\text{TL}/1.000.000\text{TL} (500.000\text{TL} + 400.000\text{TL} + 100.000\text{TL}) * 100 = \%5$

- Gemi için →  $500.000 \text{ TL} * \%5 = 25.000 \text{ TL}$
- Yük için →  $400.000 \text{ TL} * \%5 = 20.000 \text{ TL}$
- Navlun için →  $100.000 \text{ TL} * \%5 = 5.000 \text{ TL}$

menfaat oranları nispetinde üstlenilecektir. Bu üstlenme oranı "Müşterek Avarya Garame Payı" olarak adlandırılmaktadır.

Garame Payı katılım hesabı seferin tamamlanmasının ardından (varma limanı veya sığınma limanı) dispeçiler tarafından yapılır. Yapılan bu işlem dispeç olarak adlandırılmaktadır. Dispeç işleminin varış ya da sığınma limanında yapılacağına ilişkin herhangi bir emredici hüküm bulun-

keme tarafından tayin edilir. Ardından taraflara mahkeme aracılığıyla veya posta yoluyla bildirim yapılır.

Dispeç işlemi sona erip gerekli Müşterek Avarya Katılım Payları hesaplanana kadar lehtarlardan menfaati ile ilgili zarara uğrayan taraf lehine nakit veya teminat mektubu (bazı hallerde sigorta şirketi teminat mektubu) talep edilir. Dispeç işleminin sona ermesinden sonra ise gerekli mahsuplaşma yapılır.

lir menfaatlerin maruz kalacağı riskler arasında sayılmakta ve Müşterek Avarya neticesinde katlanılacak masraflar sigorta yoluyla teminat altına alınmaktadır.

Global piyasalarda büyük çoğunlukla kullanılan Enstitü Klostları'nın (Total Loss Only teminatları hariç) yanı sıra Norveç Klostları (Norwegian Marine Insurance Plan) ve Amerikan Klostları (American Institute Cargo & Hull Clauses) tarafından da Müşterek

Avarya zararları bir takım sınırlamalarla kapsama dahil edilmiştir.

## **Müşterek Avarya'nın Tabi Olduğu Kurallar**

Müşterek Avarya kavramının tarihsel gelişimi incelendiğinde, bilinen en eski kaynağın Rodos Hukuku olduğu görülmektedir. Daha sonra Romalılar tarafından da benimsenen Müşterek Avarya uygulaması ile ilgili olarak "Denize Mal Atma (Jactus)" ile ilgili bir takım düzenlemeler getirilmiştir. Yeni Çağ'a kadar yazılı hukuksal metinlerden çok örf ve adet hukuku ile sürdürülen denizcilik faaliyetinin bir parçası olarak kabul edilen Müşterek Avarya, ilk kez yazılı olarak 1671 yılında Fransa'daki Rouen şehrinde yayınlanan "Deniz Rehberi (Guidon de la Mer)" isimli bir hukuk kitabında yer almıştır.

1860 yılında Sosyal Bilimleri Geliştirme Ulusal Cemiyeti tarafından düzenlenen Glasgow Konferansı'nda Müşterek Avarya ile ilgili 11 kural oluşturulmuştur. 1864 senesinde ise York Kongresi'nde oluşturulan bu 11 kural kabul edilmiştir (York Kuralları).

1877 senesinde Anvers (Antwerp) şehrinde düzenlenen bir başka kongrede kurallara 12'ncisi eklenmiş ve bu tarihten itibaren bu kurallar bütünü York-Anvers (York Antwerp) kuralları olarak anılmaya başlanmıştır. York-

Anvers Kuralları günümüze kadar 1924, 1950, 1974, 1994, 2004 ve 2016 senelerinde oluşan ihtiyaçlar sebebiyle yeniden düzenlenmiştir.

Türk Hukukunda Müşterek Avarya'ya ilişkin uygulamalara ilk kez 1864 tarihli "Kanunname-i Hümayun-ı Ticaret-i Bahriye" kanununda yer verilmiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde ise 1929 tarihli Deniz Ticareti Kanunu'nun 1241-1274. Maddeleri Müşterek Avarya'ya ayrılmıştır.

Ancak uygulamada çarter sözleşmelerinde York-Anvers Kuralları'nın uygulanması ilgili maddeleri işlevsiz kılmıştır. Bu nedenle, 1957 senesinde yürürlüğe giren 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile York-Anvers Kuralları kanun metnine alınarak kanunun uygulama ile uyumlu olması sağlanmıştır.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 1273. Maddede York-Anvers kuralları ile ilgili aşağıdaki ifadeler yer almaktadır;

### **Madde 1273**

1. Taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, Müşterek Avarya garamesi, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tabidir.
2. York-Anvers Kuralları'nın çevirisi, Sigortacılık Genel

Müdürlüğü ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından kurulacak bir ihtisas komitesince hazırlanır ve çevrilen orijinal metin ile birlikte Resmî Gazetede yayımlanarak ilan edilir. Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından, York-Anvers Kuralları'nda yapılacak değişiklikler de aynı yöntemle Türkçe'ye çevrilip ilgili müsteşarlıklarca resen veya gerçek ve tüzel kişilerin başvurusu üzerine yayımlanır.

Görüldüğü üzere, çarter sözleşmelerinde aksi kararlaştırılmayan durumlarda Müşterek Avarya hali ilgili York-Anvers Kuralları'na tabi olacaktır. Ancak, uygulamada oldukça nadiren karşılaşılsa da, sözleşmede farklı bir ulusal hukuka atıfta bulunulmuşsa, Müşterek Avarya durumunda ilgili hukuk kuralları uygulanabilecektir.

### **2016 York-Anvers Kuralları (\*)**

Önceden de belirtildiği gibi, York Anvers Kuralları oluşan ihtiyaç doğrultusunda belirli tarihlerde gözden geçirilerek yeniden düzenlenmiştir. 2004 kuralları, ihtiyaca uygun olarak düzenlenmediğinden, yerlerine 1994 kuralları uygulanmaya devam edilmiştir. Böylelikle, 2004 kuralları atıl hale geldiğinden, 2016 yılında yeniden gözden geçirilerek gerekli eklemeler yapılmıştır.

Bu bölümde maddeler halinde yapılan değişiklikler incelenecektir.

## - Yorum Kuralı

- Müşterek Avarya paylaşımında aşağıdaki kurallar, kendileriyle bağdaşmayan mevzuat ve uygulama dikkate alınmaksızın uygulanacaktır.
- Üstün Kural ve Numaralı Kurallarda aksi öngörülmedikçe, Müşterek Avarya Paylaşımına Harfli Kurallara göre yapılacaktır.

## - Üstün Kural

- Makul ölçüler içinde yapılmayan fedakârlık ve masraflar için hiçbir halde paylaşım yapılmayacaktır.

## Kural A

1. Bir Müşterek Avarya hareketi, ancak ve yalnız ortak deniz sergüzeştine katılmış olan malvarlığı unsurlarını (değerleri) karşılaştıkları bir tehlikeden korumak amacı ile müşterek selamet için bilerek ve makul bir şekilde olağanüstü bir fedakârlık veya harcama yapılması halinde vardır.
2. Müşterek Avarya fedakârlık ve masrafları aşağıdaki hükümlerde öngörülen esaslar üzerinden farklı katılımcı ilgililer arasında paylaşılacaktır.

## Kural B

1. Hepsi bir ticari faaliyette bulunmak ve kurtarma hizmeti vermemek şartıyla bir veya daha çok gemi yedekte çekildiğinde veya başka gemi veya gemileri ittiğinde bir deniz sergüzeştisi vardır.
2. Müşterek bir tehlikeden gemileri ve eğer varsa yüklerini korumak amacıyla önlemler alınması durumunda bu Kurallar uygulanacaktır.
3. Eğer gemiler müşterek bir tehlike altında ise ve birinin ayrılması ayrılan geminin tek başına emniyetini arttıırıyorsa veya müşterek deniz sergüzeştine katılan bütün gemilerin emniyetini arttıırıyorsa, bu ayrılma Müşterek Avarya hareketi olacaktır.
4. Müşterek deniz sergüzeştine katılan gemilerin bir barınma limanına veya yerine uğraması halinde, her bir gemi ile bağlantılı olan harcamalar bu Kurallar kapsamında yapılabilecektir. Kural G'nin 3. ve 4. paragraflarına saklı kalmak üzere, Müşterek Avarya harcamaları, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesiyle birlikte sona erecektir.

*Çeki işlemleri ile ilgili olan 2. madde benzer olarak 1994 kuralları arasında yer almıştır. Ancak 2004 kurallarından çıkarılmıştır. Özellikle Birleşik Krallık, Amerika Birleşik*

*Devletleri ve İskandinavya bölgesinde meydana gelen Müşterek Avarya durumları farklı yaklaşımların benimsenmesine neden olmuştur. Genellikle, geleneksel denizcilik teamülleri ve kurallarıyla tam olarak örtüşmeyen çeki anlaşması şartları uygulanmıştır. Revize edilen 2. madde ve eklenen 3. maddeyle ayrılma durumlarına açıklık getirmiş ve sığınma limanında katlanacak masrafları hükme bağlamıştır.*

## Kural C

1. Müşterek Avarya hareketinin ancak doğrudan sonucu olan zarar ve masraflar Müşterek Avaryaya kabul edilecektir.
2. Çevre zararı veya müşterek deniz sergüzeştine katılmış malvarlığından kirletici maddenin sızması veya bırakılması sonucu maruz kalınan zarar, hasar ve masraflar hiç bir halde Müşterek Avarya paylaşımına katılmayacaktır.
3. Yolculuk sırasında veya sonrasında meydana gelen sürastarya\*, pazar kaybı veya gecikme nedeniyle doğan zarar ve masraflar ile diğer dolaylı zarar Müşterek Avarya olarak kabul edilmez. Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.

\* Sürastarya: geminin yükleme ve/veya boşaltma tamamlanıncaya kadar limanlarda

bekleyeceği süre olan astarya süresi bitmesine karşın; yükleme veya boşaltma tamamlanıncaya kadar geminin limanda beklemesi için taraflarca kararlaştırılan süreye sürastarya (demoraj) süresi; bu süre için taşıtan tarafından taşıyana ödenecek ücrete ise sürastarya ücreti denir.

## Kural D

Fedakârlık veya masrafa neden olan olay, deniz sergüzeştine atılmış taraflardan birinin kusurundan doğmuş olsa dahi, Müşterek Avarya paylaşımı yapılacaktır. Ancak bu kural, kusurlu tarafa karşı ileri sürülebilecek savunma veya talep haklarını veyahut kusurlu tarafın kendi savunma veya talep haklarını etkilemeyecektir.

## Kural E

1. Müşterek Avarya dolayısıyla talepte bulunan taraf, talep ettiği zarar veya masrafın Müşterek Avaryaya kabul edilebileceğini ispatla yükümlüdür.
2. Deniz sergüzeştinin tüm tarafları, en kısa sürede kendilerine düşen katılım değerini destekleyen kanıtlarını sunacaktır. Eğer Müşterek Avarya talebinde bulunuluyorsa, paylaşım gerektiren zarar ve masraflar, dispeççiye yazılı olarak bildirilecek ve iddialarını destekler deliller sunulacaktır.
3. Böyle bir bildirimde bu-

lunulmaz veya müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden veya masrafın ödenmesinden itibaren 12 ay içinde bildirimde buldukları iddialarını destekler nitelikte deliller sunulmaz ise, dispeççi katılım değerini, kendisine bildirilen bilgilere dayanarak belirlemede serbesttir. Katılım değeri, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden itibaren 12 ay içinde sağlanmalıdır, aksi takdirde dispeççi katılım değerinin aynı şartlarda serbestçe takdir hakkına sahip olacaktır. Bu takdir, taraflara yazılı olarak bildirilecektir. Bu takdire, ancak bildirimden tebliğinden sonraki iki ay içinde ve sadece açıkça yanlış olduğunda itiraz edilebilecektir.

4. Deniz sergüzeştini taraflarından biri, Müşterek Avarya olarak talep edilen fedakârlık ve masrafı üçüncü bir şahıstan tazmin etme prosedürü içindeyse, bu durumu dispeççiye bildirecektir. Tazminatın alınması halinde bu tazminat ile ilgili bütün ayrıntıları tazminatın elde edilmesi tarihinden itibaren iki ay içinde dispeççiye sunacaktır.

*Revize edilen 2. ve 3. maddeler ile, tarafların katılım payları ve talepleriyle ilgili dispeççiye sunacakları kanıt ve belgelerin tedariki ile ilgili zaman kısıtlaması daha açık bir hale getirilmiştir. (Ulusla-*

*rarası Çalışma Örgütü tarafından belge ve kanıt sağlanma sürelerinin yaşanan gecikmelerde önemli bir unsur oldukları ve gecikmeleri önlemenin masrafları azaltacağına dair bir tespit yapılmıştır.)*

*Uluslararası Çalışma Örgütü'ne göre, eklenen 4. maddede ile tarafların 3. şahıslar ile ilgili tazminat alacaklarının dispeç hesabına katılması, daha adaletli bir dispeç yapılmasını sağlayacaktır.*

## Kural F

Müşterek Avarya olarak kabul edilecek bir masrafın yerine yapılacak her ilave masraf, varsa diğer ilgililerce elde edilebilecek tasarrufa bakılmaksızın, kaçınılan Müşterek Avarya tutarından fazla olmamak üzere Müşterek Avarya kabul edilecektir. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## Kural G

1. Müşterek Avarya zarar ve katılımına ilişkin paylaşım, yolculuğun sona erdiği yer ve zamandaki değerler esas alınarak yapılacaktır.
2. Bu kural, dispeç raporunun hazırlanacağı yerin tespitini etkilemeyecektir.
3. Bir gemi, Kural 10 ve 11 uyarınca, Müşterek Avarya kabul edilebilecek bir durumda herhangi bir liman veya yerde bulunduğu ve yükün tamamı veya bir



kısmı diğer vasıtalarla varma yerine sevk edildiğinde, yükle ilgililer mümkün olduğu kadar ihbar edilmek şartıyla, Müşterek Avaryaya ilişkin haklar ve yükümlülükler sanki böyle bir sevkiyat yapılmamış ve müşterek deniz sergüzeşti önceki gemiyle yapılmış gibi, taşıma sözleşmesi şartları ve uygulanacak hukuka uygun olduğu ölçüde devam eder.

4. Bu Kuralın üçüncü paragrafının uygulanmasıyla doğan yüke düşecek Müşterek Avarya payı, yük sahibi tarafından kendi hesabına sevk edilmiş olsaydı doğacak masraf ile sınırlıdır. Kural F kapsamında kabul edilen masraflara bu sınır uygulanmaz. *Eklenen son ifade ile dispeç hesabında Kural F ile ilgili belirsizliklerin ortadan kaldırılması amaçlanmıştır.*

#### **Kural 1-Denize Yük Atılması**

Ticari teamüllere uygun olarak taşınmayan yükün denize atılması Müşterek Avarya kabul edilmez. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

#### **Kural 2-Müşterek Selamet Uğruna Yapılan Fedakârlık Sonucu Doğan Zıya veya Hasar**

Müşterek deniz sergüzeştine katılmış olan varlıkların müşterek selâmeti için yapılan

fedakârlık suretiyle veya bunun sonucu olarak doğan ve müşterek selamet uğruna yüklerin atılması amacıyla açılan ambar kapaklarından veya başka yerlerden giren suların sebep olduğu zıya veya hasar Müşterek Avarya olarak kabul edilir. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

#### **Kural 3-Gemide Çıkan Yangının Söndürülmesi**

Gemide çıkan bir yangını söndürmek için yanmakta olan bir gemiyi karaya çekmek veya batırmak için oluşan zararlar da dâhil olmak üzere suyla veya diğer bir şekilde gemi ve yük veya herhangi birine gelen zarar Müşterek Avarya olarak kabul edilecektir.

Her nasıl kaynaklanırsa kaynaklansın dumandan veya ateşin yarattığı ısıdan doğan zarar Müşterek Avarya olarak kabul edilmez. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

#### **Kural 4-Enkazın Kesilmesi**

Bir kaza sonucu önceden tamamen yok olmuş veya sü-rüklenmiş bir enkazın veya gemi parçalarının kesilip atılmasından doğan zarar ve hasar Müşterek Avarya olarak kabul edilmez. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

#### **Kural 5-Bilerek Karaya Oturtma**

Bir gemi, müşterek selamet

uğruna bilerek karaya oturtulduğunda, karaya kendiliğinden oturacak olsun veya olmasın, bunun sonucunda müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlığına gelen zarar ve hasar Müşterek Avarya kabul edilir. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

#### **Kural 6-Kurtarma Ücreti**

- a. Müşterek bir deniz sergüzeştine girmiş tarafların sözleşmeye dayalı veya sözleşme dışı olmasına bakılmaksızın, kurtarmayla ilgili olarak yaptıkları harcamalar, kurtarma faaliyetlerinin müşterek deniz sergüzeştine katılan malvarlıklarını tehlikeden korumak amacıyla yapılmış ve b, c, d, paragraflarına dahil olması halinde Müşterek Avarya kabul edilecektir.
- b. Yukarıdaki (a) paragrafına rağmen, deniz sergüzeştine girmiş tarafların kurtarıcılara karşı ayrı bir sözleşmesel veya yasal sorumluluğu olduğu takdirde kurtarma sadece aşağıdaki hallerden birinin doğması halinde Müşterek Avarya kabul edilecektir;
- i. Yolculuk süresince sonraki bir kaza veya malvarlığının zıya ve hasara uğraması sonucunu doğuran şartların var olması ve bunun sonucunda kurtarılmış ve katılan malvarlıkları arasında önemli bir farklılık doğmuş ise,

- ii. Önemli Müşterek Avarya fedakarlıklarının bulunması,
- iii. Kurtarılmış değerlerin açıkça hatalı olması ve kurtarma masraflarının paylaşılmasında önemli hatanın bulunması.
- iv. Kurtarma taraflarından birinin, diğer tarafa ait önemli bir miktardaki paylaşım payını ödemiş olması halinde,
- v. Önemli orandaki tarafların kurtarma talebinin farklı terimler üzerinde karşılanmış olması; faiz, döviz düzeltme ve kurtarıcının veya katılan ilgilinin yasal masraflarının hiç bir şekilde nazara alınmamış olması.

*Genellikle kurtarma masrafları Müşterek Avarya kapsamına dahil edilmiş ve diğer masraflarla birlikte Müşterek Avarya hesabına katılmıştır. Ancak 19. yüzyılın sonlarına doğru Birleşik Krallık dispeçileri kurtarma masraflarını ayrı olarak hesaplama yoluna gitmişlerdir. 1974 yılında Kural 6 revize edilerek uluslararası uygulamada bütünlük sağlamak adına kurtarma masrafları, zararı azaltmak adına yapılmaları şartıyla Müşterek Avaryaya dahil edilmişlerdir. 2004 yılı kuralları oluşturulurken, IUMI bu hususla ilgili kurtarma masraflarının ayrı olarak hesaplanmasının ilave masrafa neden olacağı yönünde görüş bildirmiştir.*

*2016 yılına kadar IUMI'nin*

*bu görüşüyle ilgili lehte ve aleyhte argümanlar ileri sürülmüştür. Yeni kurallarda yer alan b fıkrası ile adil olmayan bir paylaşımaya neden olabilecek beş halin (i, ii, iii, iv ve v maddelerinde belirtilenler) gerçekleşmemesi durumunda LOF (Lloyd's Open Form) tipi kurtarma faaliyetlerinden meydana gelen masrafların Müşterek Avarya kapsamına dahil edilemeyecekleri ifade edilmiştir.*

**c.** Paragraf (a)'da belirtilen kurtarma ödemelerine, 1989 Milletlerarası Kurtarma Sözleşmesi'nin 13. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde belirtilen çevreye gelebilecek zararları önlemeye veya azaltmaya yönelik beceri ve çabalarını kapsayan Kurtarma Ücreti de dahildir.

**d.** Yukarıda adı geçen Sözleşme'nin 14. maddesi gereğince, kurtarıcıya bu maddenin 4. paragrafı kapsamında veya buna benzer kurallara göre (örneğin SCOPIC) ödenmesi gereken özel tazminat Müşterek Avarya kabul edilmeyecektir ve paragraf (a) da belirtilen bir kurtarma ödemesi olarak değerlendirilmeyecektir.

*Paragraf (c) ve (d)'de herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 7-Makine ve Kazanlara Verilen Hasar**

Karaya oturmuş ve tehlike

çinde yeniden yüzmeye çalışan bir geminin herhangi bir makinasının veya kazanlarının hasara uğraması halinde, bu hasar riskinin göz önüne alınarak müşterek selamet uğruna geminin yüzdürülmesi amacından doğduğunun gösterilmesi halinde Müşterek Avarya kabul edilecektir.

Ancak, gemi yüzer haldeyken pervaneyi harekete geçiren makinesinin ve kazanların çalışmasının neden olduğu zarar ve hasar Müşterek Avarya kabul edilemez. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 8-Karaya Oturmuş Geminin Hafifletilmesi Giderleri ve Bunun Sonucu Olan Hasar**

Karaya oturmuş bir geminin yük, yakıt ve kumanyası veya bunlardan herhangi biri Müşterek Avarya hareketi olarak boşaltılmışsa, halletmenin olağan dışı masrafları, layter kirası ve eğer yapılmışsa yeniden yükleme masrafları ve bunlardan doğan müşterek deniz sergüzeştine katılan varlıkların uğradıkları zarar veya hasar Müşterek Avarya sayılır. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 9-Yük, Gemi Malzemeleri ve Kumanyaların Yakıt Olarak Kullanılması**

Yük, geminin malzemeleri

ve kumanyaları veya bunlardan biri tehlike anında müşterek selamet uğruna zorunlu olarak yakıt amacıyla kullanıldığında Müşterek Avarya kabul edilecektir. Ancak, gemi malzemesinin ve kumanyalarının bedeli bu şekilde Müşterek Avarya olarak kabul edildiğinde amaçlanan yolculuğun tamamlanması için kullanılacak olan yakıtın tahmini değeri Müşterek Avaryadan mahsup edilecektir. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 10-Sığınma Limanındaki Masraflar**

- a. i.** Bir gemi, kaza, fedakârlık veya diğer olağanüstü haller nedeniyle müşterek selamet uğruna zorunlu olduğunda, bir barınma liman veya yerine girmiş veya yükleme limanı veya yerine dönmüşse, bu liman veya yere giriş masrafları Müşterek Avarya kabul edilir. Geminin bu liman veya yerden ilk yükünün tamamı veya bir kısmı ile sefere çıkması halinde bu yere girmenin veya dönmenin sonucu olan çıkış masrafları benzer şekilde Müşterek Avaryaya kabul olunur.
- ii.** Bir gemi herhangi bir barınma limanı veya yerinde bulunur ve bu liman veya yerde tamirin yapılması mümkün olmadığından başka bir liman

veya yere gitmesi gerektiğinde bu Kural hükmü ikinci liman veya yer için de barınma liman veya yeriymiş gibi aynen uygulanacak ve geçici tamir ve çekmeden ileri gelenler de dahil olmak üzere, böyle bir yer değiştirmenin neden olduğu masraflar Müşterek Avarya kabul edilecektir. Bu yer değişimi nedeniyle uzayan yolculuğa Kural 11 hükümleri uygulanacaktır.

- b. i.** Yükleme, ara veya barınma liman veya yerinde, yük, yakıt veya kumanyayı boşaltmak veya gemi içinde elden geçirmek için yapılan masraflar, bu elden geçirmenin veya boşaltmanın müşterek selametini temini veya fedakarlık veya kaza sonucu gemide doğmuş hasarın tamiri için gerekli olmak ve ayrıca yolculuğa güvenlik içinde devam, tamirin yapılmasına bağlı bulunmak koşulu ile Müşterek Avarya kabul edilir. Ancak yükleme ya da uğrama yeri ya da limanında ortaya çıkan hasar yolculuk sırasındaki bir kaza veya olağanüstü bir durum ile ilgili bulunmazsa, elden geçirme ve boşaltmanın giderleri Müşterek Avarya olarak kabul edilecektir.
- ii.** Yük, yakıt ya da kuman-

yanın yolculuk sırasında meydana gelen istif bozukluğunu düzeltmek amacıyla gemi içinde elden geçirilme ve boşaltılma masrafları, bu işlem müşterek selamet için gerekli olmadıkça, Müşterek Avarya olarak kabul edilemeyecektir.

- c.** Yük, yakıt ve kumanyanın elden geçirme ve boşaltma masraflarının Müşterek Avaryaya kabul edildiği hallerde, bunların yeniden yükleme ve gemide istifleme masrafları ile depolama giderleri ve makul şekilde yapılmak şartıyla sigorta masrafları da dahil Müşterek Avarya olarak kabul edilecektir. Yeniden yükleme ve istifleme için harcanan fazla zaman için Kural 11'in hükümleri uygulanır.
- d.** Ancak, gemi mahkum edilmiş veya ilk yolculuğuna devam etmezse, geminin mahkum edildiği ya da yolculuğun bırakıldığı tarihe kadar olan depolama masrafları, veya geminin mahkum edilmesi ya da yolculuğun bırakılması yük boşaltmanın tamamlanmasından önceki bir tarihte meydana gelmişse bu boşaltmanın tamamlandığı tarihe kadar olan depolama masrafları Müşterek Avarya olarak kabul edilecektir. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 11-Gemi Adamlarının Ücret ve Bakım Masrafları İle Barınma Limanına Girme ve Bu Limandaki Diğer Masraflar**

- a. Geminin bir barınma liman veya yerine girmesi veya yükleme limanı veya yerine dönmesi nedeniyle uzayan yolculukta, kaptan, zabitan ve mürettebatın makul ölçüler içindeki ücret ve bakım giderleriyle tüketilen yakıt ve kumanya Kural 10 (a) hükmüne göre böyle bir liman veya yere girme masraflarının Müşterek Avarya sayılması halinde, Müşterek Avaryaya kabul edilir. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*
- b. i. Bir gemi, kaza, fedakârlık ya da diğer olağanüstü durumlar sonucu müşterek selamet için ya da fedakârlık ya da kaza sonucu gemide doğan hasarın yolculuğu güven içinde devam yönünden gerektirdiği onarım zorunluluğu karşısında, herhangi bir liman ya da yere girer veya orada alıkonulursa, bu liman ya da yerde geminin yolculuğa devam edebilecek duruma geldiği veya gelmesi gerektiği ana kadar geçen ek bekleme süresi içinde makul ölçüde sarfedilmiş kaptan, zabitan ve gemi adamlarına ait ücret ve bakım masrafları Müşterek

Avarya olarak kabul edilecektir. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

- ii. Müşterek Avarya kabul edilmeyen tamir yapılması süresince harcanan yakıt ve kumanyalar hariç, ilave zamanda harcanan yakıt ve kumanyalar Müşterek Avarya kabul edilecektir. *Eklenen ii maddesi ile girilen veya alıkonulan liman veya yerde tamir durumları dışında harcanan ialve yakıt ve kumanya Müşterek Avarya kapsamına alınmıştır.*
- iii. Müşterek Avarya kabul edilmeyen tamir süresince harcanan liman masrafları hariç, ek bekleme süresi içinde doğan liman masrafları benzer şekilde Müşterek Avarya olarak kabul edilecektir. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*
- iv. Yükleme veya uğrama yer ve limanında tespit edilen gemi hasarının yolculuk sırasında meydana gelmiş bir kaza veya diğer olağanüstü durumla ilgili olmadığı halde, bu hasarın tamir edilmesi geminin yolculuğuna güven içinde devam edebilmesi yönünden gerekli de olsa, tespit edilen hasarın onarımı için geçen ek bekleme süresi içinde kaptan,

gemi zabitanları ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ve yakıt, kumanya ve liman masrafları Müşterek Avarya olarak kabul edilmeyecektir. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

- v. Gemi mahkûm edilir veya tasarlanan yolculuğuna devam etmezse, geminin mahkûm olduğu veya tasarlanan yolculuktan vazgeçilen tarihe kadar veya bu tarih yükün boşaltılmasından önceki bir tarihe rastlıyorsa boşaltmanın tamamlanması tarihine kadar olan, kaptan, gemi zabitanları ve gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları, yakıt, kumanya ve liman masrafları Müşterek Avarya olarak kabul edilecektir. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*
- c. i. Bu Kuralların uygulanması yönünden ister donatanın akdi yükümlülüğünden, ister hizmet sözleşmesi ve şartlarından doğmuş olsun, kaptan, gemi zabitanları ve gemi adamlarına veya onların yararına yapılan bütün ödemeler ücret sayılır.
- ii. Bu Kuralların uygulanması yönünden liman masrafları, müşterek emniyet için yapılan veya bir geminin barınma

limanına girmesinin veya kalmasının sağlanması veya Kural 11 (b) (i)'de belirtilen koşullar altında yapılan tüm olağan ve ilave masrafları kapsar. *Ücretler ve liman masrafları ile ilgili tanımlamalar yapılarak hukuki uyumsuzlukların önüne geçilmeye çalışılmıştır.*

**d.** Çevre zararlarını önlemek ve azaltmak için alınan tedbirlerin masrafları aşağıdaki şartların hepsinin veya bir kısmının mevcut olması halinde Müşterek Avaryaya girer: *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

**i.** Müşterek deniz sergüzeştine katılan ilgililer dışındaki bir kimse tarafından bu kimseyi kurtarma ücretine hak kazandıracak nitelikteki müşterek selamet uğruna yapılmış bir hareketin masrafları. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

**ii.** Kural 10 (a)'da belirlenen şartlar gereğince bir liman veya yere giriş veya çıkış masrafları. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

**iii.** Kural 11 (c)'de belirlenen şartlar içinde bir liman veya yerde kalma masrafları: Ancak kirlenici maddelerin sızması veya bırakılması durumlarında, kirliliği veya

çevreye zararı önlemek veya azaltmak için gereken ek masraflar Müşterek Avaryaya sayılmaz. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

**iv.** Müşterek Avaryaya sayılan gemide elden geçirme, boşaltma, depolama veya yükün, yakıtın ve kumanyanın tekrar yüklenme işlemleri ile ilgili masraflar. *Madde yeniden düzenlenerek (elden geçirme ve yakıt ifadeleri eklenmiştir) X (b) (i) maddesiyle uyumlu olması sağlanmıştır.*

## **Kural 12-Boşaltmada Yüke Gelen Zarar**

Yük, yakıt veya kumanyanın elden geçirilmesi, boşaltılması, depolanması, yeniden yüklenmesi ve istif sonucunda oluşan zarar veya hasar, ancak ve sadece bu önlemlerin bedeli Müşterek Avaryaya kabul edildiği takdirde Müşterek Avaryaya olarak kabul edilir. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 13-Tamir Masrafından İndirim**

**a.** Müşterek Avaryadan kabul edilen tamir masrafları eski malzeme ve parçaların yenileri ile değiştirilmesi durumunda eski-yeni farkına tabi değildir. Meğer ki, gemi on beş yaşından büyük olsun, bu durumda üçte bir

oranında indirim yapılacaktır. Yapının tamamlandığı yılın Aralık ayının otuz birinden Müşterek Avaryaya hareketinin meydana geldiği tarihe kadar geçen süre, geminin yaşı olarak kabul edilip indirimler ona göre düzenlenir. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

**b.** İndirimler yeni alet ve parçaların monte edilir haldeki değeri üzerinden yapılır. Kumanya, yedek parça, çapa ve zincirli kablolar için indirim yapılmaz. Havuz ve kızak ücretleri ile geminin yer değiştirme giderleri tam olarak kabul olunur. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

**c.** Geminin karinesinin temizlenmesi, boyanması veya kaplanması masrafları Müşterek Avaryaya olarak kabul edilmez, meğer ki, boyama ve kaplama Müşterek Avaryaya hareket tarihinden önceki 24 ay içinde olsun. Bu halde masrafların yarısı Müşterek Avaryaya kabul edilir. *İlgili süre önceki düzenlemelerde 12 ay olarak belirlenmiştir.*

## **Kural 14-Geçici Tamirler**

**a.** Müşterek selamet uğruna, yükleme, uğrama veya barınma limanında gemiye geçici tamir yapıldığında veya Müşterek Avaryaya fedakârlığından doğan gemi hasarının geçici şekilde tamir edilirse, bu tamir masrafı Müşterek

Avarya olarak kabul edilecektir. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

- b.** Yolculuğun tamamlanmasının sağlanması için kazadan doğan hasar geçici olarak tamir edilmişse yapılan bu tamir masrafları, bu tamir yapılmıyorsa Müşterek Avaryaya dâhil olacak masraflardan sağlanacak tasarruf ölçüsünde ve ilgililerin tasarrufları değerlendirilmeksizin Müşterek Avarya kabul edilecektir. *Madde 1994 yılındaki düzenlemede yer aldığı haliyle revize edilmiştir.*
- c.** Müşterek Avaryaya dâhil olan geçici tamir masraflarına eski-yeni farkı için indirim yapılmaz. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 15-Navlun Kaybı**

Yükün, Müşterek Avarya hareketi neticesi doğmuş ya da Müşterek Avarya sayılan hasar ve zararın neden olduğu navlun kaybı Müşterek Avarya kabul edilecektir. Donatanın bu navlunu kazanmak için yapacağı, fakat fedakârlık sonucu oluşmayan masraflar, kaybedilen brüt navlun ücreti de esas alınarak indirimde değerlendirilir. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 16-Fedakârlık Sonucu Yüke Gelen Zarar ve Hasar Karşılığı Ödenecek Tazminat Miktarı**

- a. i.** Fedakârlık sonucu yüke

gelen zarar ve hasar karşılığı ödenecek tazminat miktarı boşaltma zamanındaki değere göre belirlenecek, alıcıya verilen ticari faturaya bakılacak veya eğer böyle bir fatura mevcut değilse, yükleme zamanındaki değerine bakılarak saptanacaktır. Dispeççi tarafından taşıma sözleşmesi kapsamında son teslim yeri neresi olursa olsun, bu ticari faturaların boşaltma yerindeki değeri yansıttığı kabul edilebilir.

- ii.** Boşaltma zamanındaki değer, sigorta ve navlun bedelini de kapsayacaktır. Meğer ki, bu navlun yük dışındaki menfaatler için tehlikede olsun. *Eklenen ifadeler ile dispeççilerin dispeç masraflarını azaltmak için uyguladıkları CIF fatura değerini hesaba alma uygulaması için ilave imkan tanınmıştır.*

- b.** Hasarlı yük satıldığında ve hasar değeri hakkında başka türlü anlaşma olmadığı takdirde, Müşterek Avarya olarak kabul edilecek değer, net satış tutarı ile bu Kural'ın 1. paragrafında öngörülen şekilde hesaplanacak sağlam haldeki net değeri arasındaki fark olacaktır. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 17-Katılım Değerleri**

- a. i.** Malvarlıkları, Müşterek

Avaryaya yolculuk sonundaki gerçek değerleri üzerinden katılacaktır. Ancak yükün değeri alıcıya verilen ticari fatura ile ya da böyle bir fatura yoksa yükleme yerindeki değerine göre saptanacak boşaltma zamanındaki değer esas alınarak belirlenir. Avarya dispeççisi tarafından taşıma sözleşmesi kapsamında son teslim yeri neresi olursa olsun, bu ticari faturaların boşaltma yerindeki değeri yansıttığı kabul edilebilir. *İfade aynı gerekçeyle bir önceki maddede de eklenmiştir.*

- ii.** Yükün değerine sigorta masrafı ve navlun da dâhil edilmelidir; meğer ki navlunun rizikosu yük ile ilgili dışındaki bir kimseye ait olsun. Bu şekilde belirlenen değerden, yükün yolculukta veya boşaltma sırasındaki ziya veya hasarlarının indirilmesi gerekir. Avarya dispeççisi yükün dâhil edilmesinin nihai katılıma orantısız olacağını öngördüğü takdirde yükü Müşterek Avarya paylaşımı dışında tutabilir. *Müşterek Avarya Katılım Oranı'nın düşük olduğu dispeç için yapılacak masraflar, bir kısım lehdarın katılım payını aşabilmektedir. Bu durum menfaatinin değeri yüksek olan taraf veya*

tarafının aleyhine olacağından, eklenen ifade ile dispeçiyeye menfaat değeri düşük olan tarafları dispeç hesabının dışında bırakmak hakkı tanınmıştır.

iii. Gemiye ilişkin kira veya zaman charteri sözleşmelerinin faydalı ya da faydasız etkisine bakılmayacaktır. Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.

b. Bu değerlere, daha önce eklenmemişse, fedakârlığa katılan malvarlıkları için Müşterek Avarya katılım miktarı eklenecektir. Gemi ve yük Müşterek Avarya hareketi anında tamamen ziyaya uğramış olsaydı, navluna hak kazanmak için yapılmasına gerek kalmayacak olan masraflarla ödenmesine gerek olmayacak gemi adamları ücretleri tehlike-deki navlun ve yolcu taşıma ücretinden indirilmelidir. Kural 6 (b) paragrafı uyarınca, kurtarma hizmeti ödemelerinin Müşterek Avarya kabul edilmediği durumda, kesintiler kurtarıcılara ödenen tutar, faiz ve kurtarıcı masrafları da dâhil olmak üzere sınırlı olacaktır. Eklenen ifade ile, Müşterek Avarya dışında tutulması durumunda kurtarma masraflarının dispeç hesabından düşülmesi gerekmektedir. Bu uygulama hem fiziksel zararlar benzer olarak gerçek değerini he-

saplanması için hem de kaybın yüksek olduğu durumlarda yüksek katılım payı ödenmesinin önüne geçilmesi için önemlidir.

c. Kural G'nin 3. paragrafında belirtilen durumlarda, yük ve diğer malvarlığı, satılmış ve eksik getirilmiş olmadığı takdirde asıl varma limanındaki değerleri üzerinden katılımında bulunacaktır. Gemi ise, boşaltmanın tamamlandığı zamandaki gerçek değeri üzerinden katkıda bulunacaktır. Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.

d. Yükün, varma limanından önce satılması halinde ise, satışın net gelirine Müşterek Avarya olarak kabul edilecek herhangi bir tutarın eklenmesiyle bulunan değerler girecektir. Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.

e. Posta, yolcuların bagaj ve yolcu beraberindeki şahsi eşyaları ile yolcu beraberindeki özel motorlu araçlar Müşterek Avaryaya katılmazlar. Eklenen ifade ile yolcu beraberinde olmayan şahsi eşyaların (Örneğin: konteyner içinde taşınan ev eşyaları) da Müşterek Avaryaya katılacağı vurgulanmıştır.

## Kural 18-Gemi Hasarı

Müşterek Avarya hareketi sonucunda gemiye, makina ve/veya donanımına gelebilecek zarar ve hasarlar aşağıdaki hallerde Müşterek Avarya

olarak kabul edilecektir:

a. Tamir ve yenileme durumunda, Kural 13'deki indirimlere bağlı olarak, makul surette yapılmış tamir veya değiştirmenin gerçek makul değeri,

b. Tamir ve yenileme yapılmadığı durumda, tazminat miktarı tamir gereklerinin tahmini değerini aşmamak üzere, böyle bir ziyaya veya hasarın sebep olduğu makul bir değerden düşme bedelidir. Ancak geminin tam ziyaya uğramış olması veya tamir masraflarının geminin değerini aşması halinde Müşterek Avarya tazminat tutarı, geminin tahmini tamir masrafı düşülerek ve varsa geminin satışından elde edilen net gelirle belirlenen geminin hasarlı değeri ile tayin edilir. Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.

## Kural 19-Bildirilmemiş veya Yanlış Bildirilmiş Yükler

a. Donatan veya acentasının haberi olmaksızın yükleme limanında gemiye alınmış olan veya yükleme sırasında kasıtlı olarak yanlış tariflerle gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar Müşterek Avarya olarak kabul edilemeyecektir.

b. Yanlış bildirimle gerçek değerinden düşük gösterilerek gemiye yüklenen mala gelen hasar ve zarar için katılım, bildirilen değer

üzerinden yapılacaktır, ancak bu mallar gerçek değerleri üzerinden katılımda bulunacaktır. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 20-Paranın Tedarik Edilmesi**

- a. Müşterek Avarya harcamalarını karşılayacak kaynağın yaratılması için satılan malların sahiplerinin uğradıkları sermaye kaybı Müşterek Avarya olarak kabul edilecektir.
- b. Müşterek Avarya harcamalarını sigortalama masrafları da Müşterek Avarya olarak kabul edilecektir. *Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 21-Müşterek Avarya Kabul Edilen Zararlar İçin Faiz**

- a. Müşterek Avaryada dispeçin yayınlanması tarihinden üç ay sonraya kadar Müşterek Avaryadaki harcama, fedakârlık ve katılımlara faiz yürütülür. Garameye iştirakle ilgililerin hesaba yapmış oldukları ödemeler veya Müşterek Avarya avans fonundan çektikleri paralara da faiz yürütülecektir. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*
- b. Dispeçin uygulandığı para birimi üzerinden faizin her yılın ilk banka gününde ilan edilen 12 aylık ICE LIBOR faiz oranına %4 puan ilave edilmesiyle, eğer dispeçin

ICE LIBOR un ilan edilmediği para biriminde hazırlanmış ise, 12 aylık Amerikan Doları ICE LIBOR üzerinden bu orana %4 puan eklenmesiyle tahakkuk eden faiz oranı kullanılacaktır. *Yeniden düzenlenen madde ile geçtiğimiz dönemlerdeki sabit faiz uygulamalarının neden olduğu olumsuzluklar ortadan kaldırılarak, faiz oranının piyasa şartlarına göre belirlenebilmesi hedeflenmiştir.*

## **Kural 22-Nakit Teminatların İşleyişi**

- a. Müşterek Avarya, kurtarma veya özel yükümlülüklerden doğan nakit toplandığı hallerde, bu tür meblağlar derhal özel bir hesap olarak avarya dispeçisinin adına açılan ve mümkünse faiz getiren hesabına havale edilecektir.
- b. Bu özel hesap, müşterinin veya üçüncü şahsın fonlarının tabi olduğu kanun gereğince avarya dispeçisinin ikametgâhında oluşturulacaktır. Bu hesap, avarya dispeçisinin özel hesabından tamamen ayrı özel bir kaynak olarak veya üçüncü şahsın malvarlığının yönetilmesini öngören benzer kurallara uygun olarak tahsis olunacaktır.
- c. Yatırılan bu nakitler varsa faizleri ile birlikte, hak sahiplerinin teminatı olarak, yükün kendilerine Müşterek Avarya, kurtarma ücreti

veya özel yükümlülükler karşılığı teminatı olarak tahsis olunacaktır Bu hesaba ödemeler veya hesaptan geri ödemeler, avarya dispeçisi tarafından bu ödemelerin yazılı olarak onaylandığı ve nakit verenden onayının talep edilmesinin bildirilmesi halinde yapılabilir. Nakit verenin onayı üzerine veya 90 gün içerisinde bir onayının olmaması halinde, avarya dispeçisi ilgili ödemeyi hesaptan veya nihai katılım miktarından mahsup edebilir. *Revize edilen (a) maddesi, eklenen (b) ve (c) maddeleri ile uygulamada tröstleri sınırlayan kanunlar ve kara para aklama ve terörizmle mücadele yönetmelikleriyle yaşanan uyumsuzlukların ortadan kaldırılması hedeflenmiştir.*

- d. Bu teminatların yatırılması veya ödemeler veya geri ödemeler tarafların nihai sorumluluğunu hiç bir şekilde etkilemeyecektir. *Maddede herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.*

## **Kural 23-Müşterek Avarya Paylaşmasında Zamanlaşımı**

- a. Uygulanacak hukukun zaman sınırlamasına ait emredici herhangi bir hükmüne daima tabi olmak şartıyla;
  - i. Müşterek Avarya paylaşımından doğan her türlü talep hakkı, müşterek avarya senetleri veya



teminatları tahtında doğan taleplerde dâhil olmak üzere Müşterek Avarya dispecinin yayınlanması tarihinden itibaren bir yıl içerisinde sona erer. Her halükarda, bir talep hakkı, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden altı yıl sonra dava edilemez.

ii. Bu süreler, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden sonra taraflar

arasında anlaşma sağlandığı takdirde uzatılabilir.

b. Bu kural, Müşterek Avarya taraflarının ve onların sigortacıları arasında uygulanamaz. Kuralda herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir.

### Sonuç:

2016 kurallarının Müşterek Avaryaya konu olacak risklerin meydana gelmesi netice-

sinde ne gibi sonuçlar doğuracağı ile ilgili bir analiz yapmak için henüz erken ise de, yapılan değişikliklerle ilgili genel görüş, benimsenerek uygulanan 1994 kurallarının yerine kabul edilen 2004 kurallarının uygulamada bir takım belirsizliklere yol açtığı, ancak 2016 kurallarıyla birlikte 12 yıldır süregelen bu belirsizliklerin ortadan kalkacağı yönündedir.

### Kaynaklar:

- [www.iumi.com](http://www.iumi.com)
- *Müşterek Avarya Hukuku Prof. Dr. Ergon Çetingil, Prof. Dr. Rayegan Kender, Prof. Dr. Samim Ünan.*
- *Nakliyat Tekne ve Emtea Sigortaları Osman Yücesan.*
- [www.resmigazete.gov.tr](http://www.resmigazete.gov.tr)
- [http://www.academia.edu/29711763/York\\_Anvers\\_Kurallar%C4%B1\\_2016-York\\_Antwerp\\_Rules\\_2016](http://www.academia.edu/29711763/York_Anvers_Kurallar%C4%B1_2016-York_Antwerp_Rules_2016)
- <https://www.norclub.no/assets/articlefiles/York-Antwerp-Rules-2016-a-Summary-of-the-Changes-Richards-Hogg-Lindley.Pdf>
- (\*) 2016 kurallarının Türkçe çevirileri için Sayın Didem Algantürk Light'ın "York Anvers Kuralları 2016-York Antwerp Rules 2016" isimli çalışmasından yararlanılmıştır.

**S. Mert ŞENGÜN**  
**Millî Reasürans T.A.Ş.**

## *İşin Gecikmesinden Kaynaklı Kâr Kaybı Sigortası ve Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar*

### Giriş

**S**igorta uygulamalarında geç yer edinse de Kâr Kaybı Sigortalarına duyulan ihtiyacın ortaya çıkması 1800'lü yıllara dayanmaktadır. En yaygın sigorta uygulaması olan Klasik Yangın Teminatı, işletmeye yatırılan sermayenin (tesis, makine, emtia vb.) yangın nedeniyle hasara uğrayıp işe yaramaz hale gelmesinden doğan zararı karşılarken, yangın sebebiyle işletmenin uğradığı kâr kaybına karşı herhangi bir teminat sağlayamıyordu. Bu durum ilk kez 1843'te İngiltere'de bir han sahibinin yangın poliçesine dayanarak, hem yanan hanın zararının, hem de binanın yeniden inşası süresince kaybettiği kârın karşılanmasını talep etmesiyle gündeme gelmiştir. Birkaç yıl sonra 1847'de ise İskoç Adli Makamları benzer bir durum ile karşılaşmış, Davacı maddi zararının yanında binanın tamiir süresi içinde faaliyetlerini

yerine getirememekten doğan kâr kaybını ve ödemek zorunda kaldığı personel ücretlerini talep etmiştir.

Bu iki olay sonucunda mevcut klasik yangın teminatının eksik kaldığı gerekçesiyle yangın sebebiyle ortaya çıkan kâr kaybının temini konusu gündeme gelmiştir. Bu alanda ilk uygulamayı yapması nedeniyle "Öncüler" olarak adlandırılan sigorta şirketlerinin, Kâr Kaybı Sigortaları'nı ne şekilde tatbik ettiklerine dair bir belge bulunmamakta olup; Öncüler'i, Kâr Kaybı'nın Yangın hasarı üzerinden belirli bir oran ile hesaplandığı ve Fransızca'da işten uzaklaşma manasına gelen Şomaj (Chomage) sistemi ile yıllık kârın günlere bölünerek, çalışılmayan gün sayısı ile çarpılmasıyla bulunan "Zaman Kaybı" poliçeleri takip etmiştir. 1908'de İngiltere'deki şirketlerin Kâr Kaybı teminatı vermeye karar vermeye başlamasıyla iş hacmi çok artmış ve 1939'da özel

şartlarıyla birlikte standart bir poliçe formu benimsenmiştir.

Kâr Kaybı Sigortaları sanayileşmiş ülkelerde geniş uygulama alanları bulurken, önceliği Yangına Bağlı Kâr Kaybı ve Makine Kırılmasına Bağlı Kâr Kaybı Sigortaları almaktadır. Yapı ve inşaatların tamamlanmasındaki gecikmeden doğacak olan brüt Kâr Kaybını teminat altına alan "İşin Gecikmesinden Kaynaklı Kâr Kaybı Sigortası"nın (Advance Loss of Profits Insurance-ALOP) gelişmesi ve yaygınlaşması ise, henüz işletme halinde olmayan bir yapıya önceden teminat veriliyor olması ve bu nedenle sigorta bedeli, risk ve fiyatın belirlenmesinde yaşanan zorluklar nedeniyle daha yavaş olmuştur.

Son zamanlarda dünya genelinde geniş bir yer bulan ve hükümetlerin sağladıkları fon yapılarında değişime neden olan özelleştirme ve yap-işlet-devret (Build-Operate-Transfer-BOT) akımının da etkisiyle,

özellikle büyük projelerde yer alan işveren ve müteahhitler ciddi finansal risklerle karşı karşıya kalmaktadır. Bu tür projelerde, işverenler genellikle proje varlıklarını ve nakit akışını teminat göstererek kredi almakta ve daha sonra projenin getirisiyle krediyi geri ödemektedirler. Bu nedenle söz konusu projenin gelir getirir hale gelmesi çok önemli hale gelmiş ve işveren ile finansörler ve dolayısıyla işveren ile müteahhitler arasındaki sözleşmelere iş programındaki gecikmeler için katı maddeler eklenmeye başlanmıştır. Derecelendirme kuruluşlarının, bankaların ve yatırımcıların artan baskıları nedeniyle proje sahipleri (işveren) aldıkları kredilerin geri ödemelerini ve yatırımlarını garanti altına alma çabasına girmiş, bu da ALOP teminat taleplerinde ciddi bir artışa yol açmıştır. The International Association of Engineering Insurers (IMIA) verilerine göre ALOP /DSU teminatı içeren poliçe adedi 2000-2008 yılları arasında iki katına çıkmış ve yükselen trendini günümüze kadar devam ettirmiştir.

Daha önceleri Londra piyasasında sadece bu alanda uzmanlaşmış sigortacılar tarafından sağlanan bu teminat, artık hemen hemen bütün sigorta şirketlerince verilmektedir. Ancak uzun bir geçmişi olmaması geç yaygınlaşması ve genellikle EAR/CAR poliçeleri içinde verilmeleri nedeniyle

ALOP teminatı ile ilgili istatistik veriler geniş bir zamanı kapsamamaktadır.

İnşaat projeleri; aylarca süren araştırma, planlama, bütçe oluşturma, anlaşmalar imzalaması, resmi izin ve uygulama başvuruları yapma, makine ve tesisat için sipariş verme, insan kaynaklarını ayarlama, saha hazırlığı, nakliye vb. birçok ön aşamaya dayanmaktadır. Fiziki inşaat işlerinin maruz kaldığı yangın, hırsızlık gibi konvansiyonel; deprem, sel-seylap gibi katastrofik; ayrıca işçilik, tasarım hataları gibi projenin kendisinden kaynaklanan temel risklerin dışında, söz konusu ön aşamalar da inşaatın tamamlanıp işletme dönemine geçme süresi üzerinde etkili olmaktadır. Bu kadar çok değişkenden herhangi birinin neden olabileceği ve dolayısıyla inşaatın tamamlanmasına engel olacak her türlü gecikme, planlanandan düşük üretim, gelir ve hatta pazar kaybı, ödemelerin yapılamaması sonucunda karşılaşılan faiz borçları gibi ağır finansal yüklere neden olabilmektedir. Bu noktada projenin tamamlanmasının gecikmesi nedeniyle oluşacak brüt kâr kaybını temin eden ALOP teminatı büyük önem kazanmaktadır.

ALOP teminatı sigorta piyasalarında kullanılan farklı metinler nedeniyle birçok isimle anılmakta olup, bunlardan en yaygını DSU (Delay in Start-up)'dur. Delayed Start-up, Delayed Earnings Insuran-

ce, EAR/CAR Loss of Profits, EAR/CAR Loss of Rent /Interest olarak da adlandırılmaktadır. Bu durum aralarında teminat farklılığı olup olmadığına dair tartışmalara yol açsa da teminat kapsamaları özünde aynıdır.

## Teminat

ALOP teminatı, inşaat işlerinin tamamlanmasında yaşanacak bir gecikmeden doğacak olan brüt kâr kaybını telafi etmek amacıyla işletme gelirini korumaya yönelik bir sigorta güvencesi sağlamaktadır. ALOP Sigortası yapmanın ön koşulu, yürürlükte İnşaat (Construction All Risk-CAR) ya da Montaj (Erection All Risk-EAR) poliçelerinden birinin olmasıdır. Gecikmenin bu poliçelerin kapsamında telafi edilen maddi bir zarar yüzünden yaşanmış olması gerekmektedir. Ancak ALOP sigortası, İnşaat ve Montaj poliçeleri kapsamındaki risklerin tamamını karşılamamaktadır.

## İstisnalar

ALOP teminatında aşağıda belirtilenler sonucu oluşan kâr kayıpları genelde istisna tutulmaktadır;

- Aksi kararlaştırılmadıkça İnşaat/Montaj poliçelerine zeyil ile eklenen ek teminatlar,
- Aksi kararlaştırılmadıkça deprem, yanardağ patlaması, tsunami,

# REASÜRÖR

- 3. şahıs malları, inşaat makinesi, tesis ve ekipmanların uğradığı zararlar,
- Hammadde zararları, malzeme eksikliği, tahrip olması, bozulması veya hasara uğraması,
- Kamu otoritesi tasarrufları,
- Kaynak yetersizliği,
- Hasarın meydana gelmesinden sonra herhangi bir eksikliğin ortadan kaldırılması, kusur veya hatanın düzeltilmesi, iyileştirilmesi, ilave yapılması veya değiştirilmesi,
- Sigortalı tarafından devralınan veya kullanıma sokulan kısımlarda meydana gelen zarar veya hasar,
- Cezalar, sözleşmeden kaynaklanan sorumluluklar,

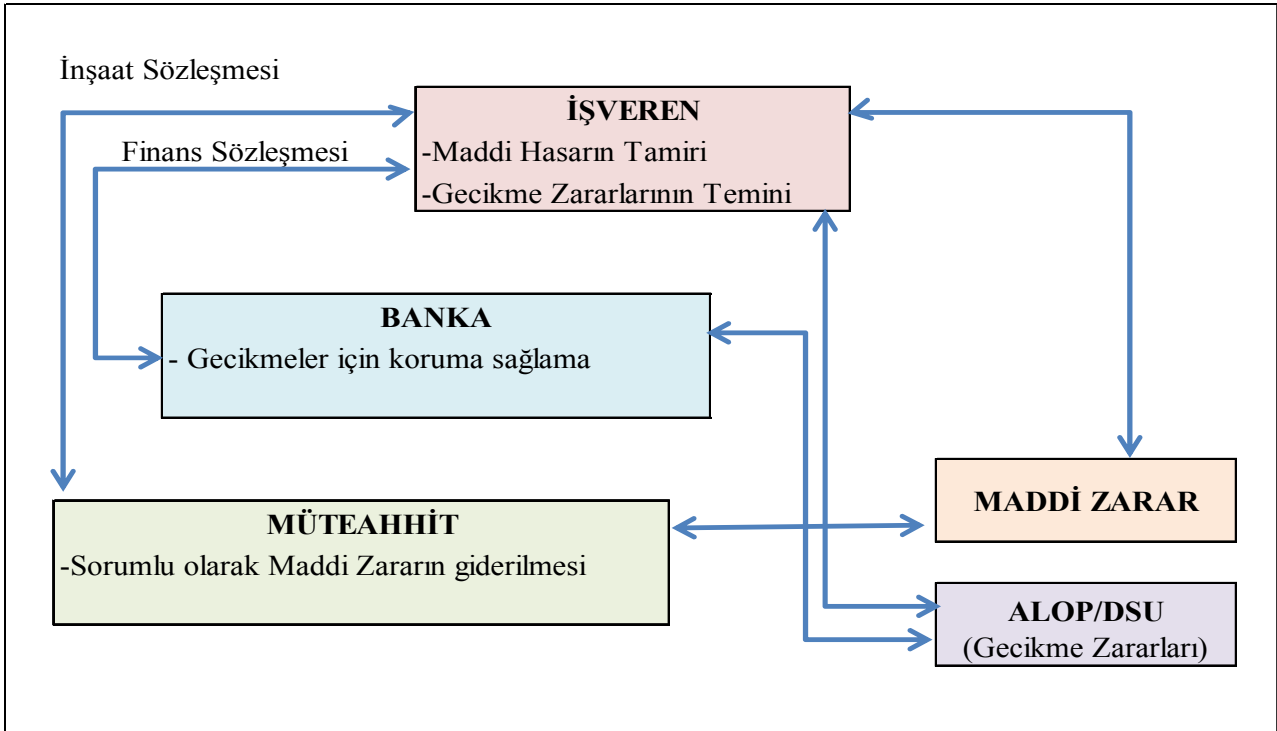
- Ruhsat, lisans ya da sözleşme iptalleri.

## Sigortalı

ALOP teminatı sadece “İşveren” yani işletmeden gelir elde edecek olan işletme sahibi için teminat sağlamaktadır. İşveren ve Müteahhit için maddi zarara ilişkin ortak menfaatler, işin gecikmesine bağlı finansal kayıplar bakımından birbirinden tamamen ayrılmaktadır. Bir üretim tesisi için, inşaatın maddi bir hasar nedeniyle belirlenen sürede bitmemesi durumunda, şayet tesis üretime geçmiş olsaydı elde edeceği tahmini kâr için teminat sağlanmasından hareketle, söz konusu tesisin üretim gelirinin

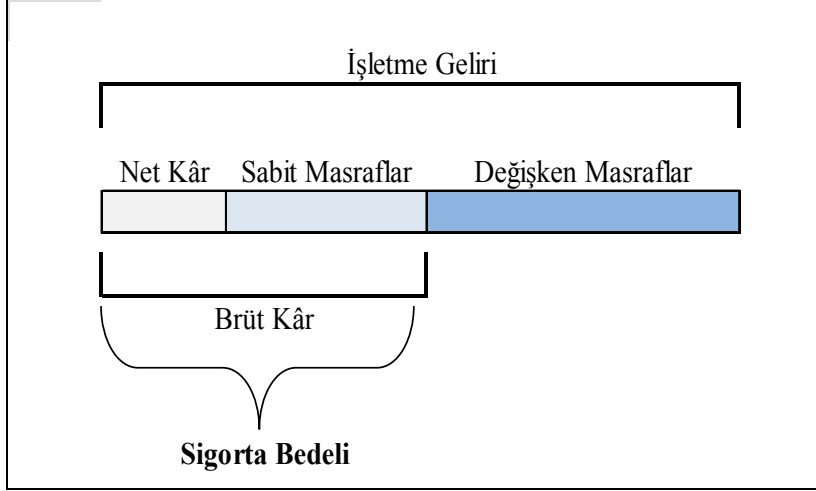
muhatabının sadece işveren olduğu açıktır. Müteahhit ise maddi zararın giderilmesi ve tamirinden sorumlu taraf olmaktadır. Bu nedenle talep edilse de müteahhitin poliçede sigortalı olarak belirtilmesi anlamlı olmayacaktır.

Aynı şekilde ALOP poliçesinde sigortalı olarak yer alma talebi, projeye kredi sağlayan finans kuruluşları tarafından da yapılmaktadır. İşletme gelirinin kredi borçlarının geri ödenmesi üzerindeki etkisi düşünüldüğünde bu talep mantıklı gibi görünse de, işveren ile aralarında imzaladıkları kredi sözleşmesinde yer alan, finansörün ilgili sigorta ödemelerine hak kazanmasını sağlayan dain-i mürtehin şerhi (loss



Munich Re Topics Risk Solutions 2/2013

**Şekil 2. ALOP Sigorta Bedeli**



payee clause) yeterli olmaktadır. Bu nedenle finans şirketlerinin ayrıca sigortalı olarak belirtilmesine de gerek yoktur.

### Sigorta Bedeli

Bir işletmenin amacı, sabit ve değişken masrafları karşıladıktan sonra kâr elde etmektir. Sabit masraflar, üretimden bağımsız olarak üretimin artış ya da azalışından etkilenmeyen kredi faizi, kira/lease masrafları, sigorta primleri vb. kalemlerdir. Değişken masraflar ise üretime bağlı olarak değişen hammadde, enerji maliyeti, işçilik ücretleri gibi kalemleri ifade etmektedir. İşletmenin faaliyete geçmesinin gecikmesi durumunda üretim olmayacağı için değişken masraflar da söz konusu olmayacaktır. Bu nedenle değişken masraflar ALOP teminatının konusu değildir. Sigorta edilen meblağ her bir proje için farklılaşabilecek olmakla beraber genellikle beklenen yıllık brüt kâr,

diğer bir deyişle net kâr ve sabit masrafların toplamıdır.

### Sigorta Süresi

ALOP poliçeleri için sigorta süresi, prensip olarak İnşaat ve Montaj poliçe süreleri ile aynı olup, sahada inşaatın/montajın başlangıç tarihinden, test süresi de dahil olmak üzere geçici kabulün yapılarak işletmenin faaliyete geçtiği tarihe kadar geçen zamandır. Bakım süresi ise, geçici kabulün yapılması ile başlayıp işletme faaliyette iken devam ettiğinden ALOP teminatının dışında kalacaktır. Tazminatın ödenebilmesi için maddi zararın işin başlangıcı ile geçici kabul tarihi arasında gerçekleşmesi gerekmektedir.

Ancak ALOP teminatının ana tetikleyicisi işletmenin faaliyete geçmesindeki gecikmedir. İşletmenin resmi olarak İşverene devri anlamına gelen geçici kabulün (Provisional

Acceptance Certificate-PAC) imzalanması, bürokrasi vb. nedenlerle gecikebilmekte ve işletme bu tarihten önce fiilen faaliyete geçebilmektedir.

İnşaat/Montaj sigortalarının bitişi ve işletme dönemi sigortaları (CMI, Makine Kırılması, Yangın, Kâr Kaybı vb.) başlangıcı için Geçici Kabul esas teşkil etmekte iken, ALOP teminatı için tek kriter değildir. ALOP teminatının sona ermesi için;

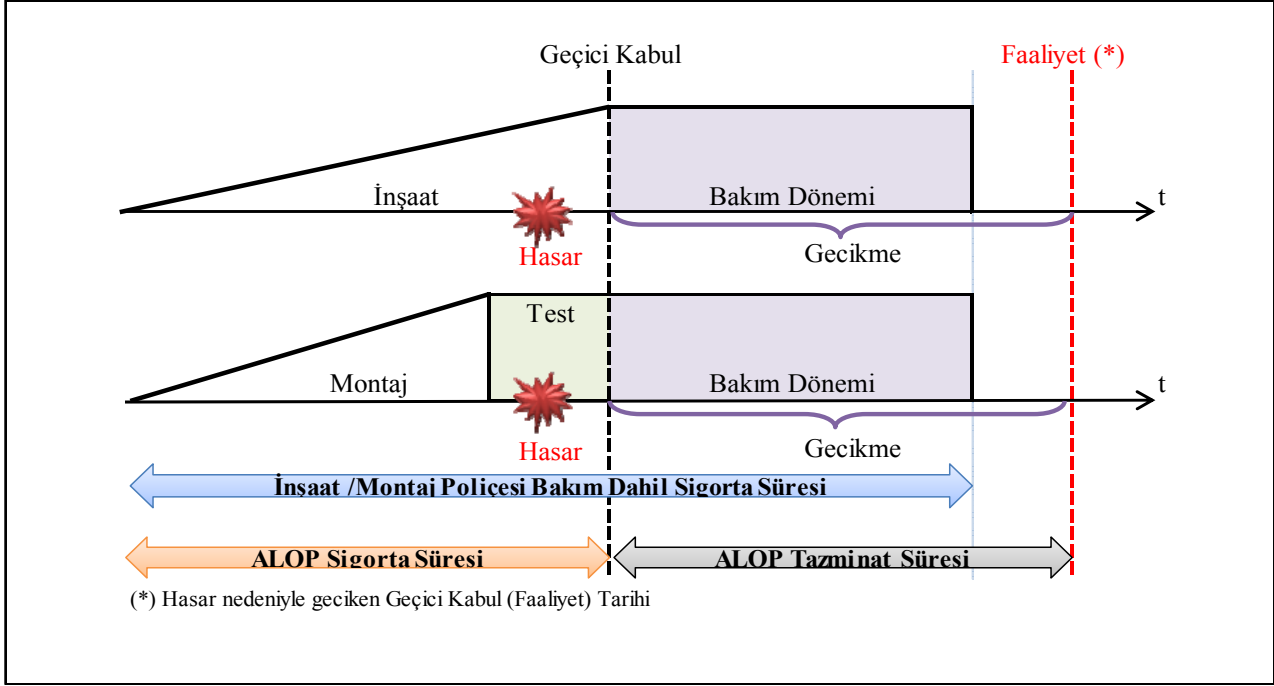
- Geçici kabulün yapılması,
  - İşverenin işletmeyi devralması,
  - İşletmenin faaliyete alınması,
- koşullarının herhangi birinin yerine gelmesi yeterli olmaktadır.

Maddi zararlar için risk, geçici kabul yapılmaya kadar yüklenicide diğer bir deyişle müteahhit de olacak ve işletme dönemi sigortaları da geçici kabul öncesi hasarları kapsamayacaktır. Bu durumda geçici kabul yapılmadan önce işverenin işletmeyi devralması ya da faaliyete başlaması durumunda ALOP teminatı sona ereceğinden Kâr Kaybı sigortası başlayana kadar oluşabilecek teminat boşluğuna dikkat edilmelidir.

### Tazminat Süresi

Tazminat süresi, gecikme olmaksızın, geçici kabulün yapılması gereken tarihten işletmenin tekrar faaliyete geçmesinin öngörüldüğü tarihe kadar

Şekil 3. ALOP Sigorta ve Tazminat Süresi



geçen süre olup, sigortacının sigortalıyı tazmin etmeyi kabul ettiği maksimum süre ile sınırlıdır.

Birden fazla ünitelerden oluşan projelerde her bir ünitenin geçici kabul tarihi farklı olabilmekte ve bu üniteler tesisin tamamının bitmesini beklemeden faaliyete geçebilmektedir. Bu durumda ALOP teminatı her bir tesis için ayrı ayrı belirtilen iş programları üzerinden sigorta bedeli için dağılım yapılarak verilmelidir. Ayrıca İnşaat/Montaj poliçelerinde yapılan süre uzatımları, ALOP sigorta süresi üzerinde doğrudan etkili olmamaktadır.

ALOP sigorta süresinin uzaması prim ve muafiyetin değiştirilmesi saklı kalmak kaydıyla sigortacının yazılı onayı ile mümkün olup tazminat

süresi bu uzatımlardan etkilenmeyecektir. Projenin faaliyete geçişinin ve/veya geçici kabul tarihinin iş programının gerisine düşmesi durumunda, ALOP sigorta süresinin uzatılması aşağıdaki nedenlerden dolayı önem taşımaktadır.

ALOP sigorta süresi uzatılmaz ise teminat poliçede belirtilen sigorta süresini takip ederek işletmenin fiilen faaliyete alınıp alınmadığına bakılmaksızın mevcut geçici kabul tarihinde sona erecektir.

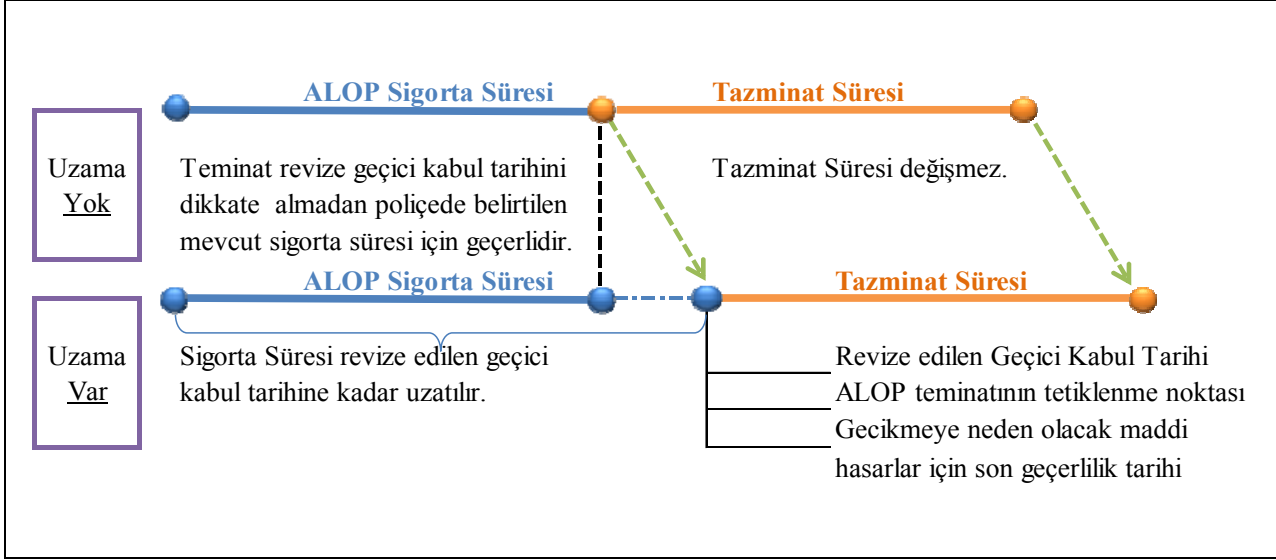
Sigorta süresinin uzatılması halinde ise, işletmenin faaliyete alınması için yeni bir tarih belirlenecek ve ALOP teminatının tetikleneceği tarih bu revize tarih olacaktır. Böylece gecikmeye neden olabilecek maddi zararların gerçekleşebileceği süre uzatılmış olacaktır.

Ancak ALOP sigorta süresinin değiştirilmesi, tazminat süresini etkilemeyecektir.

İşin uzamasına rağmen geçici kabul tarihi revize edilmediğinde mevcut tarihten sonra oluşacak maddi zararların (3) neden olduğu gecikmeler teminat dışı kalacaktır.

Ancak sigorta süresi uzatılmamasına rağmen bu sürenin dışında meydana gelen hasar (3), sigorta süresi içinde meydana gelen hasarların (1, 2) tamiri ya da yenilemesi ile doğrudan ilişkili ise teminat kapsamında olacaktır. Bu noktada yeni oluşan hasarın bir önceki hasarla illiyet bağının olup olmadığına bakılmalıdır. Sigortalının uzamalar nedeniyle teminatsız kalmaması, sigortacının ise oluşacak bu teminat boşluklarında gerçekleşecek

**Şekil 4. İnşaat/Montaj Poliçelerinde Yaşanana Süre Uzamalarının ALOP Teminatı Üzerindeki Etkileri-1**



hasarlarda uyuşmazlık yaşamaması için bu konulara hassasiyet göstermesi gerekmektedir.

### Zaman Muafiyeti

ALOP teminatlarında süreye bağlı muafiyet verilmektedir. İşletmenin faaliyette olduğu dönem için yapılan klasik kâr kaybı sigortalarında, hasar olduğu an teminat işlemeye başlar. Ancak ALOP teminatında işletmeye alınış tarihinde bir gecikmenin gerçekleştiği an temel faktör olduğundan, bu tarihe kadar proje imalatı boyunca meydana gelen maddi hasar adedinden bağımsız olarak tek bir gecikme söz konusu olacak ve dolayısıyla tek bir ALOP hasarı meydana gelecektir. Bu nedenle de ALOP teminatında tek bir muafiyet uygulanmaktadır.

### Riskin Değerlendirilmesi ve Hasar Yönetimi

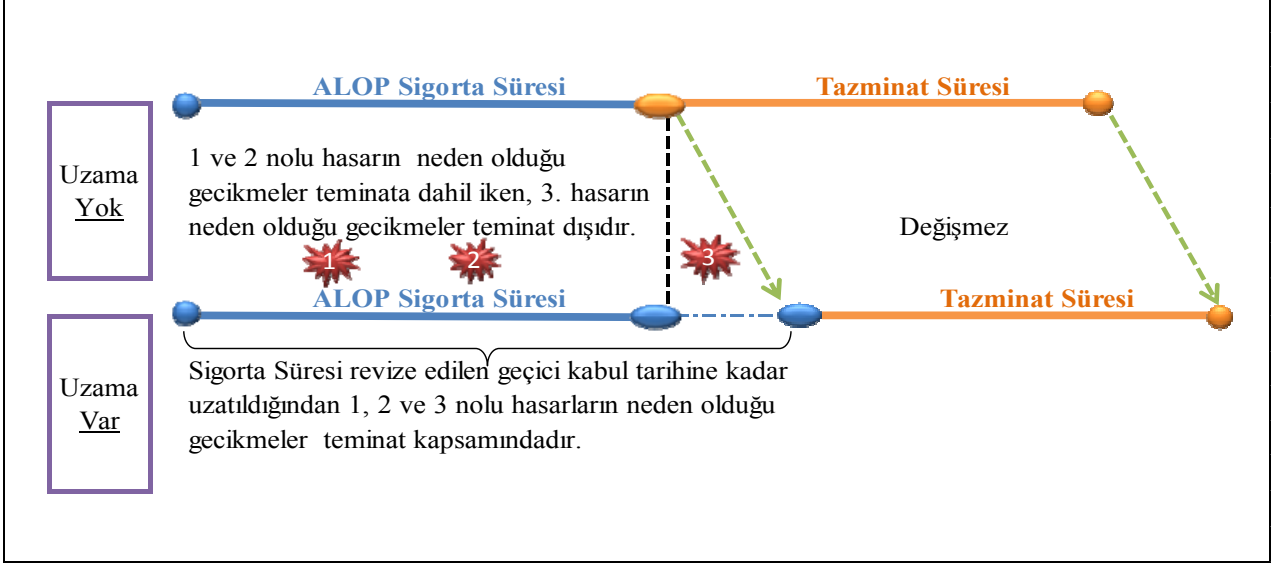
ALOP teminatı için riskin değerlendirilmesi, iş programında gecikmeye ve maddi zararlara neden olacak olayların net bir şekilde belirlenebilmesine dayanır. Bu nedenle söz konusu inşaat projesine dair detaylı teknik bilgi edinilmesi, iş programının net ve bütün aşamaları detaylı olarak içerir şekilde eksiksiz hazırlanmış olması ve iyi bir şekilde incelenmesi büyük önem taşır. İş programında belirtilen aşamalardan gecikmeye sebep olabilecek kritik olanlar belirlenmeli ve iş sürecinde iyi bir şekilde takip edilmelidir. İnşaat/Montaj poliçelerinde teminat altına alınan maddi zararların büyük kısmı inşaat işlerinin sonunda test aşamasında ortaya çıkmaktadır.

Bu kritik aşamada yaşanan küçük maddi hasarlar bile uzun gecikmelere neden olabilmekte ve maddi hasar tutarının çok üzerinde ALOP tazminatlarıyla sonuçlanmaktadır. Yine coğrafi konuma bağlı olarak iklim koşulları ve mevsimsel nedenlerle sorun yaşanabilecek ve iş programında gecikmeye neden olabilecek aşamalar da dikkate alınmalıdır.

Fiziki koşullar ve projenin kendisinden kaynaklanan temel riskler dışında göz önünde bulundurulması gereken bir diğer konu da müteahhidin moralitesidir. Daha önce yüklendiği projeler, bu alandaki tecrübe ve referansları iyi değerlendirilmelidir.

Sigortalıdan işin ilerlemesine dair güncel bilgi alınması, iş programının, işin devir tarihinin sürekli güncellenmesi

**Şekil 5. İnşaat/Montaj Poliçelerinde Yaşanana Süre Uzamalarının ALOP Teminatı Üzerindeki Etkileri-2**



ve gerçekleşen her bir maddi zararda sigortacının bilgilendirilmesi önemlidir. Böylece gerekli önlemler alınarak işin gecikmesinin önüne geçilmesi veya gecikmeden doğacak hasarın azaltılması mümkün olabilmektedir.

ALOP teminatı verilen poliçelerde hasar frekansının düşük olması nedeniyle etkin bir risk değerlendirilmesi yapılmadan verilen teminatlar, sigorta şirketlerinin çok ciddi hasarlarla karşı karşıya kalmasına sebep olmaktadır.

Bununla birlikte, sigortalı ve sigortacı arasında uyumsuzlukların yoğun olarak yaşandığı ve konuların genelde mahkemeye taşındığı görülmektedir. Bu uyumsuzlukların çoğu gecikmeye neden olan olayın tespiti konusunda yaşanmakta olup, İnşaat/Montaj poliçesi ile teminat altına alınan maddi bir

zarar nedeniyle mi yoksa inşaat sürecini sekteye uğratabilecek başka bir nedenle mi ortaya çıktığının belirlenmesi zor olmaktadır.

Ayrıca ALOP teminatı yapısı gereği özel bir uzmanlık gerektirmekte ve ülkemizde bu alandaki uzman eksper sayısının azlığı nedeniyle genelde yurt dışından destek alınmaktadır. Bunun yanında hukuki alt yapı eksikliği sonucu mahkemeye taşınan konuların genellikle bilirkişi heyetlerine devredilmesi de söz konusudur. Bu durum hasar süreçlerinin çok uzamasına yol açmaktadır.

### Sonuç

Daha önceleri şirketler arasında fiyat bazında devam eden rekabet, artık fiyatın yanında teminatların da genişle-

tilmesi boyutuna ulaşmıştır. Söz konusu teminatın içeriği dikkate alınmadan ve gerekli risk değerlendirmesi yapılmadan verilmesi sigorta şirketlerinin ciddi hasarlarla karşılaşmasına neden olabilmektedir. Sadece pazar payı odaklı bu rekabetten maalesef ALOP teminatı da nasibini almaktadır. Etkin bir sigorta bedeli, tazminat süresi ve muafiyet belirlenmesi yapılmadan promosyon olarak gerekli olsa da olmasa da düzenlenen poliçeler bulunmaktadır. Bu şekilde düzenlenen poliçelerde deprem konusu da göz ardı edilmektedir. Deprem teminatı verilen ALOP poliçeleri nedeniyle risk hasarında olmasa da deprem hasarında sektörü ciddi anlamda etkileyecek bir kümülün ortaya çıkması söz konusu olabilecektir. Bu durum ayrıca reasürans programlarında da



sıkıntıya yol açmakta ve şirketleri yetersiz reasürans koruması ile karşı karşıya bırakabilmektedir.

Günümüzde büyük ve karmaşık projelerin artışı, özel sektör yatırımları, kullanılan

yeni teknolojiler ve sigortalıların bilinçlenmesi gibi nedenlerle bu teminata olan talep her geçen gün artmaktadır.

Ancak karmaşık yapısı göz önünde bulundurulduğunda, şu an prim hacmi iyi olsa da aşırı

rekabetçi fiyatlar ve yetersiz risk değerlendirmeleri nedeniyle ALOP teminatının gelecekte sektöre sorun yaratma ihtimali mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır.

## **Kaynakça:**

- *Insurance of Profit-A.G.Macken-G.J.R Hickmott.*
- *Extention of the Period for Delay in Start UP Cover (DSU)-(IMIA-WGP25 (02) E) IMIA Conference in September 2002.*
- *Delay-in Start-up Insurance, Max Bommeli, Swiss Re, Technical Puplicing Engineering, 2003.*
- *Advance Loss of Profits (ALOP)-IMIA 6-48 (93) E, Veli Kalle Tavakka.*

**Asude TEMELLİ**  
**Millî Reasürans T.A.Ş.**

## Temmuz 2017 Yenilemeleri

### Orta Doğu

**Y**emen ve Suriye’de süregelen iç savaş, İran ile ilgili yaptırımların belirsizliğini koruması, petrol fiyatlarındaki dalgalanma ve son olarak Körfez Arap Ülkeleri İşbirliği Konseyi’nin Katar’a uyguladığı yaptırımlar sebebiyle bölge, hem politik hem de ekonomik yönden istikrarsız bir dönem geçirmektedir. Bu gelişmeler doğrultusunda hükümetlerin yatırım giderlerini kısıması da, bölge genelinde sigorta prim üretiminin azalmasına sebebiyet vermektedir.

Yukarıda bahsedilen olumsuzluklara ilaveten bölgede Birleşik Arap Emirlikleri (B.A.E.) başta olmak üzere, son birkaç sene içerisinde büyük risk ve doğal afet hasarları meydana gelmiştir. Bölgenin 2017 yılı Ocak yenilemelerini, 2015 yılının Aralık ayında gerçekleşen ve Orta Doğu ve Kuzey Afrika Bölgesi’nin en büyük hasarlarından biri olarak

kabul edilen “Address Hotel” yangın hasarı ve 2016 yılının Mart ayında Birleşik Arap Emirlikleri’nde (B.A.E.) gerçekleşen sel hasarı etkilemiştir. Bu hasarlar, lider reasürörler Hannover Re, SCOR ve Swiss Re’nin, özellikle Birleşik Arap Emirlikleri’nde (B.A.E) birtakım önlemler almalarına sebebiyet vermiştir. Söz konusu önlemler arasında en önemlisi olan saklama paylarının artırılması ile, sedan şirketlerin iş kabulünde daha seçici olmaları ve hasara katılımlarının artırılması hedeflenmiştir. Buna ilaveten, Address Hotel hasarında kullanılan PML oranı tartışma yaratmış olup, birçok trette risklerin PML kullanılarak devri kaldırılmıştır. Söz konusu devirler artık sadece %100 sigorta bedeli üzerinden gerçekleştirilmektedir. Ayrıca trettelelerdeki yüksek bina, cephe kaplaması tehlikeli yapılar gibi risklerin tanımları ve kategorileri tekrar düzenlenmiş, hasarlanma olasılığı yüksek risklerin trete sorumlulu-

ğuna alınma limitleri düşürülmüştür. Bölüşmeli tretteleler için 2017 yılı Ocak yenilemelerinde görülen bu durum Temmuz yenilemelerinde de devam etmiştir. Öte yandan, Ocak ayının ilk günlerinde Abu Dhabi’nin yaklaşık 240 km batısında yer alan Ruwais isimli rafineride çıkan ve iş durması ile birlikte 850 milyon ABD Doları civarına ulaşan yangın hasarı ise Temmuz yenilemelerini etkilememiştir. Bu hasarın 2018 yılı Ocak yenilemelerini etkilemesi beklenmektedir. Son olarak, bölge genelinde hasarsız Risk XL ve Cat XL trettelelerine %7 ila %5 fiyat indirimi uygulanmış olup, hasar isabet eden Risk XL trettelelerinde %15’e varan, Cat XL trettelelerinde ise %5’e varan fiyat artışları gözlenmiştir.

### Latin Amerika

Diğer gelişen piyasalardaki rekabete bağlı prim düşüşlerinin aksine, Latin Amerika bölgesinde toplam reasürans prim hacmi yıl bazında %14’lük bir

büyüme elde etmiştir. Bu durum uluslararası reasürörlerin bölgeye olan ilgisini artırmıştır. Artan kapasitenin etkisiyle bölgenin büyük ve önemli koruma programlarının panellerinde yer edinmenin oldukça zor olması, birçok reasürörü yerel ve bölgesel retrosesyon programlarına katılmaya zorlamaktadır. Ayrıca bölgedeki sedan şirketler, diğer piyasalardaki genel uygulama paralelinde, bütün branşlarda destek sağlayan reasürörlere giderek daha çok öncelik verme eğilimindedirler.

Yüksek reasürans kapasitesinin yarattığı yumuşak (soft) piyasa koşulları 2017 yılının Temmuz ayı yenilemelerinde de hissedilmiştir. Bölüşmeli trete şartlarına Olay Limiti eklenmesinin yaygınlaşması, bu anlaşmalarda da geçen sene den itibaren kapasite fazlasının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bölüşmeli trete komisyon oranlarında %1,5'e varan artışlar gözlemlenmiştir. Bölüşmesiz işlerde ise hasarsız Risk XL programlarında %15'e varan fiyat indirimleri görülmüş olup, buna karşın hasarsız Cat XL tretelerinde fiyat düşüşü %2,5-%7,5 aralığında gerçekleşmiştir. Hasarlı bölüşmesiz programlarda ise %15'e yaklaşan fiyat artışları yaşanmıştır.

Son 12 ayda bölgede yaşanmış olan en büyük katastrofik olay Peru'daki "Costero" sel hasarıdır. 2017 yılının Şubat ve Mart aylarında gerçekleşen ve ağırlıklı olarak tarım

sektörünü etkileyen bu doğal afet, beklentinin üzerinde -3,1 milyar ABD Doları'nı aşan bir ekonomik hasara sebebiyet vermiştir. Ancak gerçekleşen sigortalı hasarın, ekonomik kaybın sadece %10'uyla sınırlı olması, reasürörler için çekici olan bölgede sigortalanma oranının halen oldukça düşük olduğunun açık bir göstergesidir.

## Uzak Doğu

1 Temmuz 2017 yenilemeleri Uzak Doğu bölgesinde beklendiği üzere özellikle Yangın ve Kaza reasüransı branşlarında rekabetçi geçmiştir. Reasürans kapasitesi fazlalığı ve büyük hasarların bulunmaması sebebiyle sigorta şirketlerinin genel olarak hem reasürans maliyetlerinde tasarruf sağlayabildikleri hem de anlaşma kapsamlarını genişletmeyi başardıkları görülmüştür.

Bölgede 2016 yılı sonunda Nepartak, Meranti ve Chaba tayfunları meydana gelmiştir. Ancak bu doğal afetler, son 10 yıl içinde yaşanan ve daha büyük hasarlara sebep olan olaylar göz önüne alındığında kayda değer bir etki yaratmamıştır. 2017 yılı Temmuz ayı yenilemesinde Çin'de Meranti tayfunundan etkilenen bölüşmesiz anlaşmalarda %10-%15 arasında değişen makul fiyat artışları gözlemlenmiştir. Tayvan'da 2016 yılının Şubat ayında meydana gelen Richter ölçeğine göre 6,4 şiddetindeki

depremden sonra ülkenin denetleme kurumu, 2 Mayıs 2017 tarihinde yaptığı resmi bir açıklama ile, reasürans şirketlerinin kredi notlarına ilişkin var olan şartları bu tarihten itibaren yapılan tüm yeni reasürans kabulleri için geçerli olacak şekilde revize ettiğini bildirmiştir. Söz konusu revizyon A.M. Best'e ait asgari kredi notu şartı ile ilgili olup, bu şartın Standart & Poors ile denk hale getirilmesi hedeflenmiştir. Daha önce B+ ve üzeri A.M. Best notu kabul edilir iken, asgari kredi notu B++ ve üzeri olarak değiştirilmiştir.

Endonezya'da 2016 yılının Ocak ayında yürürlüğe giren ve yerel saklama payını korumayı hedefleyen düzenleme, ülkeden iş kabul eden tüm yabancı reasürans şirketlerini olumsuz etkilemiştir. Birçok sigorta dalında riskin reasüransa devrinde önceliği belli şartlarla yerel reasürans şirketlerine sunan söz konusu düzenlemenin yürürlüğe girmesinden sonra birçok yabancı reasürörün portföylerinin azaldığı ve kalan işlerini de fronting yolu ile kabul ettikleri gözlemlenmiştir. Bu durum karşısında yerel reasürans şirketlerinin kabul ettikleri artan riskleri karşılayabilecek seviyede sermaye ve yönetim standardına sahip olup olmadıkları yönündeki endişeler devam etmektedir.

Bölgedeki yasal düzenlemelerin zorlayıcı etkilerinin

önümüzdeki dönemlerde de artarak devam edeceği düşünülmektedir.

Bilindiği üzere, Temmuz 2017 yenilemesi sonrasında Ağustos ve Eylül aylarında Amerika Kıtası'nda büyük doğal afet olayları yaşanmıştır. 17 Ağustos tarihinde Karayip Adaları'na ulaşarak Meksika Körfezi'ne devam eden ve Kategori 4 tropikal fırtına seviyesinde Amerika Birleşik Devletleri'nin Teksas Eyaleti'ni vuran Harvey Kasırgası'nın yaklaşık 86 ile 108 milyar ABD Doları arasında ekonomik kayba, 10 ile 30 milyar ABD Doları sigortalı hasara sebep olması beklenmektedir. 5-9 Eylül tarihleri arasında Karayip Adaları'nı vurduktan sonra Amerika Birleşik Devletleri'nin Florida Eyaleti'ne

ulaşan Irma Kasırgası'nın yaratması beklenen toplam ekonomik kayıp ve sigortalı hasar tutarı ise sırasıyla, 60 ila 95 milyar ABD Doları ve 35 ila 55 milyar ABD Doları'dır. Irma'dan kısa bir süre sonra başlayan ve Kategori 5 tropikal fırtına seviyesinde iken 18 Eylül tarihinde Karayipler'i vuran ve özellikle Porto Riko'da büyük hasara yol açan Maria Kasırgası'nın sebep olduğu ekonomik kaybın 100-200 milyar ABD Doları arasında olması beklenmektedir. 40 ile 85 milyar ABD Doları arasında gerçekleşmesi tahmin edilen sigortalı hasar miktarının yaklaşık %85'i Porto Riko'ya ait olacak gibi gözükmektedir.

Ayrıca Meksika'da 8 ve 19 Eylül tarihlerinde meydana gelen sırasıyla 8,1 ve 7,1 şidde-

tindeki 2 deprem de dikkate alındığında, 2017 yılı sonuna yaklaşırken yaşanan bu büyük doğal afet olaylarının reasürans şirketlerinin mali bünyelerini olumsuz bir şekilde etkilediği görülmektedir. Bu sebeple, yaklaşan 2018 yılı Ocak yenilemelerinde, söz konusu hasarlardan doğrudan etkilenen anlaşmalarda yüksek fiyat artışları yaşanması beklenmekte olup, ayrıca dünya reasürans piyasası genelinde de fiyat artışlarının ortaya çıkacağı öngörülmektedir.

**N. Esra KULAN**  
**Millî Reasürans T.A.Ş.**

# Yabancı Basından SEÇMELER

## *Lloyd's'un Yeni Merkezi Brüksel*

*“Sigorta ve Reasürans piyasasının devi Lloyd's of London, İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden ayrılma kararı sonrası Avrupa Birliği faaliyetleri için Brüksel'de karar kıldı”*

İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden ayrılma kararı alması sonrasında Lloyd's'un Avrupa faaliyetlerini Brüksel'e taşımasının temel nedenlerinden biri Brüksel'in güçlü mevzuat yapısı iken, bir diğer neden Lloyd's piyasasının bu bölgede daha iyi anlaşılmasıdır. Lloyd's, geçtiğimiz yıl İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden ayrılma kararı sonucu Avrupa'da faaliyetlerini sürdürmek üzere yeni bir sigorta şirketinin nerede kurulacağı konusunda uzun ve kapsamlı bir süreci takiben bu kararı almıştır.

Lloyd's satış ve pazarlama direktörü Vincent Vandendael'in açıklamasına göre, İngiltere'nin Brexit oylaması sonucu Avrupa Birliği'nden ayrılmasının bu piyasayı nasıl etkileyeceği konusunda birçok hukuk şirketi ile bilgi alışverişinde bulunulmuştur.

Lloyds'un kendi operasyonlarına ek olarak, müşterilerin, reasürörlerin, acente ve brokerlerin de İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden ayrılmasından nasıl etkileneceklerinin belirlenmesi gerekmiştir. Tüm bu araştırmalardan sonra Lloyd's, Avrupa birleşik pazarına sorunsuz

erişim sağlayabilmek için Avrupa Birliği'nde bir iştirak açmaya karar vermiştir. Bu karar sonrasında Avrupa Birliği faaliyet merkezinin nerede kurulacağı gündeme gelmiştir.

Vandendael'e göre Lloyd's açısından en önemli unsur, benzersiz bir faaliyet şekline sahip bu platforma uygun yasal düzenlemelerin bulunduğu bir bölge belirlemektir. “Risklerin azami şekilde Londra piyasasına devrini mümkün kılacak bir yapı istedik. Eğer bunu %100 yapabilirsek bizim için çok iyi olacaktır. Solvency II kapsamında buna izin vermeyecek

hiçbir hüküm bulunmamaktadır; fakat gene de farklı yorumlar mevcuttur. Bazı piyasalardaki mevzuata göre bir miktar riskin üstlenilmesi gerekmektedir. Merkez Fonu ile arka planda bir paylaşım ilişkimiz mevcuttur; ancak bu ilişkinin ön planda olması işleri karmaşık hale getirebilir. Söz konusu ülkelerde iletişimde bulunduğumuz tüm yasa düzenleyicileri çok profesyonel ve güçlüydü. Ancak mesele Lloyd's için en uygun mevzuatı bulmaktır.” diye sözlerine eklemiştir.

Ne var ki, Lloyd's'un görüşmede bulunduğu yasa düzenleyicilerin her birinin Lloyd's piyasasının kendine özgü işleyişi ve müşterilerine sunduğu hizmetler hakkında gerçekçi bir anlayışa sahip olduğu söylenemez.

Lloyd's için, Avrupa'daki operasyonlarını yürütmesi öngörülen yeni Avrupa biriminin kurulmasına karar verilecek bölgedeki yasa düzenleyicilerinin Lloyd's piyasasının kendine özgü işleyişinin inceliklerini kavrayıp takdir etmesi önem taşımaktadır.

Vandendael “Lloyd's piyasası görüştüğümüz her yasa düzenleyici tarafından tam an-

lamıyla anlaşılammamaktadır. Benzersiz durumumuzu gerçek anlamda kavrayabilecek bir mevzuata ihtiyacımız vardır. Bu bağlamda Belçika, güçlü bir yasal düzenleyiciye sahip olması ve kamu otoritesinin bizim özel durumumuzu gerçekçi şekilde kavrayabilmesinin yanı sıra, kolay erişilebilir olması nedeniyle de cazip görünmüştür. Bu yüzden, avantaj ve dezavantajlarını belirleyerek yaptığımız uzun bir analiz sonrasında Belçika'da konumlanmaya karar verdik.” diye sözlerine eklemiştir.

Brüksel'de kurulacak yeni operasyon birimi neredeyse her bakımdan bir sigorta şirketi olarak faaliyette bulunacaktır. Faaliyete geçiş tarihi 1 Ocak 2019 olarak öngörülmektedir.

Yeni Avrupa Lloyd's şirketi, İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden ayrılması sonrasında Avrupa Birliğinde yer alan 27 ülkenin tamamı ve üç Avrupa Ekonomik Alanı'ndan risk kabul edebilecektir.

Lloyd's, Brüksel'de konumlanacağını duyurmasının ardından kısa bir süre sonra, piyasanın ününü borçlu olduğu yenilikçi çözümleri müşterilerine ve iş ortaklarına sunmaya

devam edeceğine değinmiştir. Vandendael “İş kabulü, hasar yönetimi ve diğer ilgili işlere ilişkin yetki Brüksel bazlı bu yeni sigorta şirketinden Londra'ya devredilebilecektir”. diye açıklamıştır.

Lloyds'un CEO'su Inga Beale, Brüksel'deki yeni faaliyete ilişkin ilk duyuru yapıldıktan sonra “ Bu girişimin Lloyd's'a çok büyük önem taşıyan Avrupa piyasasına etkin bir şekilde erişim şansı vermesi açısından çok heyecan verici olduğunu düşünüyorum” açıklamasını yapmıştır.

Avrupa faaliyetleri için Brüksel'i seçen tek sigorta/reasürans kuruluşu Lloyd's değildir. QBE ve MS Amlin de Avrupa Birliği'nde faaliyette bulunmak için Belçika'yı seçmişlerdir. Avustralyalı sigorta devi QBE, kentin Avrupa Birliği'nde coğrafi ve siyasi açıdan merkezi rolünün yanı sıra sağlam ve kurumsal bir yerel mevzuata sahip olmasının önemini vurgulamıştır.

**Reactions**  
**Ağustos 2017**  
**Çeviren: Arda AKYÜZ**

## *Andrew Kasırgası'ndan Bu Yana Geçen 25 Yılda Neler Oldu?*

*“Birkaç karavan ve bir Hava Kuvvetleri üssünden ne çıkar ki?”*

**B**ir Lloyd's Underwriter'ı, bundan tam 25 yıl önce 24 Ağustos 1992 Pazartesi günü, Andrew Kasırgası karaya ulaşıp Florida'nın Homestead kentini adeta yerle bir ettiğinde işte bu şekilde alaycı bir dille konuşmuştu.

O günlerde underwriterlar üstlendikleri yükümlülükler yerine prim üretimleriyle ilgileneceklerdi. Dolayısıyla sektör katastrofik hasar tutarlarını tahmin etmek amacıyla kullandığı, toplam prim tutarına belirli bölgeler için belirli çarpanlar uygulamaktan ibaret olan azami öngörülebilir hasar formülünden (maximum foreseeable loss-MFL) son derece memnundu, çünkü sayıların yönetilmesi kolaydı.

O gün, Lloyd's'un Underwriter'larından farklı düşünen isim ise, kısa sürede ka-

tastrofik risk modellemesi olarak adlandırılacak iş kolunun öncüsü Karen Clark'tı. Clark, şimdilerde AIR Worldwide olarak bilinen ve 2002'den bu yana Verisk'in sahibi olduğu, Applied Insurance Research'ün kurucusudur.

Karen Clark, piyasada halen mevcut norm haline gelmiş ancak kullanıcılar için hala “kara kutu” niteliği taşıyan standart modelleme yazılımlarından tatmin olmayan sigorta ve reasürans şirketlerini hedefleyerek, bu müşterilere katastrofik risk modellemesi ve danışmanlık hizmeti sunan Karen Clark & Company (KCC) isimli firmanın sahibi ve yöneticisi olarak görev yapmaktadır.

İlk katastrofik modellerini Andrew Kasırgası'ndan 7 yıl önce, 1980'lerin ortalarında yaratan Clark, şunları söylemektedir; *“Lloyd's'un hakkını teslim etmek gerekiyor; Andrew'dan önce de bazı reasürörler bizim modelimizi gözden geçiriyorlardı. Ancak hasar*

*ihtimalinin sigortacıların tahmin ettiğinden çok daha yüksek olduğunu ortaya koyan rakamları gördüklerinde, bu sonuçlara inanmamışlardı.”*

1983 yılında Alicia Kasırgası, 1 milyar ABD Doları sigortalı hasara, daha sonra 1989 yılında Hugo, 4 milyar ABD Dolarına mal oldu. Andrew Kasırgası öncesinde, sektörün en kötü hasar senaryosu azami 7 milyar ABD Doları civarındaydı ki; bu rakam Clark'ın o zamanlar “haddini bilmez” olarak nitelendirilen, fakat daha sonra piyasa standardı haline gelecek yaklaşımları ile hesaplanan tutarın yalnızca küçük bir kısmına tekabül etmekteydi.

Andrew, bu nedenle, sigorta ve reasürans piyasasının katastrofik hasar tahmini konusundaki girişimleri açısından bir dönüm noktası ve tarihteki en yüksek hasar (PML-Probable Maximum Loss) yaklaşımına geçişin miladı haline geldi. Bu yaklaşımla coğrafi

açıdan gruplanmış sorumluluklar ile tarihsel veya tahmini kasırga verisinin ilişkilendirilmesi mümkün olabildi. Clark sözlerine "Biraz zaman aldı. Andrew kasırgasının zararının 13 milyar ABD Dolarını aşabileceğini söyledik ve buna kimse inanmadı. İlk tahminler giderek yükseldi. Sektörün 13 milyar ABD Doları ödeyebileceğini anlamaları altı ayı buldu. Andrew Kasırgası neticesinde, günümüz Bermuda piyasası şekillenmeye başlamış; aralarında Renaissance Re, Mid Ocean and Tempest Re şirketlerinin de bulunduğu "Class of 93" olarak adlandırılan ilk dalga ortaya çıkmıştır" diyerek devam etmiştir.

Clark, katastrofik modellerin zorunlu hale geldiğini belirterek, "Sigorta şirketlerinin üstlenmiş oldukları risklere ilişkin verileri sigortacılara göndermesi hayati bir süreç haline geldi. Ülke düzeyinden başlayarak, posta kodu ve sonrasında coğrafi kod olarak temin edilebilen ve böylelikle günümüzde her bir riskin enlem ve boylamına kadar detay içeren veriler, katastrofik modelleri ön plana çıkarmakla kalmayıp veri toplamanın da önemini gösterdi", diye ekledi.

Swiss Re yakın zamanda, Andrew Kasırgası'nın günümüz koşullarında 50-60 milyar ABD Dolarlık kısmı sigortalı

olmak üzere yaklaşık 80-100 milyar ABD Dolarına mal olacağını tahmin etmiştir. Kasırganın etkisini gösterdiği alan içinde 25 yılda %35'lik bir nüfus artışı gerçekleşmiştir. Clark, genel olarak bu tahminlere katılırken "Sanırım çoğu modelci, 50 milyar ABD Doları civarı bir sigortalı hasar üzerinde mutabakata varacaktır", diye ekledi.

Andrew büyük bir kasırga olmasına rağmen, hala en kötü durum senaryosundan daha uzakta bir olay olarak değerlendirilmektedir. 1926'da gerçekleşen Büyük Miami Kasırgası kentin güney sahili cephesini tahrip etmiştir. Oysa ve neyse ki, Andrew 1992 yılında kıyıya ulaştığında hareketli Miami'nin sadece güneyini etkilemiştir.

Clark "Enteresan şey şu ki Andrew, bugün de tam olarak meydana geldiği yerde yaşansaydı sektör bunun üstesinden gelebilirdi. Ancak kasırga beklediği yerin 20 mil kuzeyinde başlayıp Miami'yi direkt olarak etkilemiş olsaydı, sigortalı hasarın 200 milyar ABD Dolarını aşması muhtemeldi", açıklamasını yapmıştır.

Swiss Re'nin tahminleri de benzer sonuçlar vermektedir. Andrew'un seyrini kuzeye doğru değiştirmiş olması durumunda 300 milyar ABD dolarlık bir tahribata neden olur-

ken sigorta/reasürans sektörünü etkileyebilecek hasar tutarınının 180 milyar ABD Doları olabileceğine işaret etmektedir.

Clark, "Sektör bunun için hazır değil", diyor. "İlginç olan, tıpkı Andrew'dan öncesi gibi belirli bir yönteme kilitlenmiş durumdayız. Andrew'dan önce herkes MFL'yi esas alıyordu. Bunun yeterli olduğunu düşündüler; ama öyle değildi. Bugün ise şirketler PML'e bakıyor; ancak bu da yeterli değil. KCC'de, şirketlerin PML'lerindeki olası sapmaların ölçülebildiği Karakteristik Etkinlik (CE) metodolojisini geliştirdik. Açıkçası, Miami bu anlamda çok önemli bir risk ve sektör için büyük bir şok yaratabilecek potansiyele sahip", diye devam etmektedir.

Clark, sektör PML'inin yaklaşık 125 milyar ABD Doları civarında olduğunu belirtirken, "Andrew bugün Miami'yi etkilemiş olsa, bölgede yüksek sorumluluğa sahip şirketlerin kesinlikle PML'lerinin çok üzerinde hasarla karşılaşmaları söz konusu olabilir", diye eklemektedir.

**Reactions**

**Ekim 2017**

**Çeviren: H. Yunus İGÇİ**