

Millî Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi
Cahit NOMER

İnceleme Kurulu
BAŞKAN
Toyyun DAĞLIER
ÜYE

Barbaros YALÇIN
ÜYE
Candan EVREN
ÜYE
Hüseyin YUNAK

Yazı İşleri Müdürü
Y. Kemâl ÇUHACI

İnceleme Kurulu Sekreteri
Gönca GÜNiŞİK

Sanat Yönetmeni
Melek ERDOĞAN

Basın Yayın Koordinatörü
Günhan SÜERDEM

Dizgi
Alphagraphics

Renk Ayrımı
ESER REPRODÜKSİYON

Baskı
CEYMA MATBAASI

Merkez
Teşvikiye Cad. 43/57
80200 Teşvikiye / İSTANBUL
TEL : 0-212-231 47 30 /3 Hat

3 ayda bir yayınlanır.

Dergide yer alan yazıların
içeriğinden yazı sahipleri
sorumludur.

İÇİNDEKİLER

<i>Reasürör Gözüyle</i>	<i>3</i>
<i>Bir Yenilemenin Ardından</i>	<i>4</i>
<i>15.9.1993 tarih ve 510 sayılı KHK ile değişik 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun prim tahsili ve sigorta sözleşmesine ilişkin hükümlerine dair düşünceler</i>	<i>5</i>
<i>Karayolları Trafik Kanunu Mecburî Malî Sorumluluk Sigortası</i>	<i>8</i>
<i>Kundakçılarının Psikolojisi</i>	<i>14</i>
<i>Nakliyat Tekne Sigortalarındaki Yeni Yükümlülükler</i>	<i>18</i>
<i>Yabancı Basından Haberler</i>	<i>19</i>

Reasürör Gözüyle

Yayınlandığı günden bugüne yaklaşık üç yıldır sektörümüzde farklı nitelikte olma özelliğini sürdüren ve sigorta, reasürans üzerine araştırma yapanlar tarafından bir kaynak olarak kullanılan Reasürör dergisi onikinci sayısında da bugüne kadar olduğu gibi yine aynı değerde telif ve yabancı basından çeviri yazılara yer vermektedir.

Koşulları her geçen sene ağırlaşan reasürans yenilemeleri bu yıl da beklendiği gibi reasürans alıcıları için, özellikle bizim gibi İngiltere'nin reasürans imkânlarına çok fazla bağımlı ülkeler için yine zorlu geçmiştir. Sayın Candan Evren'in de yazılarında belirtmiş oldukları gibi, bu uluslararası şartlar altında Millî Reasürans'ın varlığının Türk piyasası açısından ne denli önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.

Sigorta Murakabe Kanunu'nda 15.9.1993 tarih ve 510 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile yapılan değişikliğe göre sigorta primlerinin tahsilâtı ve sigorta sözleşmesine ilişkin hükümleriyle ilgili olarak Profesör Doktor Sayın Rayegân Kender tarafından kaleme alınmış olan yazının, sektörümüzün en büyük sorunu olan tahsilât konusuyla ilgilenenler açısından ilginç olabileceği düşüncesindeyiz.

Sigorta Murakabe Kurulu Uzmanı Sayın Bülent Somuncu, Karayolları Trafik Kanunu Mecburî Malî Sorumluluk Sigortası uygulaması ve sektörün bu konuda karşılaştığı sorunlar ile Mecburî Malî Sorumluluk Sigortası tarife ve fiyatlarında yıllar itibariyle meydana gelen değişiklikler üzerine son derece ayrıntılı bir çalışma ile Dergimizin bu sayısına çok değerli katkılarda bulunmaktadır.

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de tekne sigortacıları kronik olarak zarar etmektedir. Ancak tekne sigortacıları bu sürüp giden zarar durumunun önüne geçebilmek, hiç olmazsa asgariye indirebilmek için bazı çareler aramaktadır. Bu çarelerden biri de gemiler hakkında klas kuruluşlarınca verilen belgelerle yetinmeyip "Condition Survey Warranty" ve "Structural Condition Warranty" gibi bazı ek önlemlere yönelmek olmuştur. Dergimiz Reasürör'e her zaman değerli katkılarda bulunmuş olan Sayın Mehmet Yazıcı bu sayımızda söz konusu tedbirler üzerine bir yazı hazırlamıştır.

Geçtiğimiz sayıda kundakçılık üzerine oldukça kapsamlı bir çalışması yayınlanmış olan, Roketsan kuruluşu Yangın Şefi, Yangın Uzmanı Sayın Mustafa Cengiz bu kez kundakçıların psikolojisi üzerine yine aynı değerde bir çalışma hazırlamıştır. Bir uzmanlık konusu olan kundakçılık üzerine yazılmış her iki çalışmanın da okuyucularımız açısından faydalı olabileceğine inanmaktayız.

Bir Yenilemenin Ardından ...

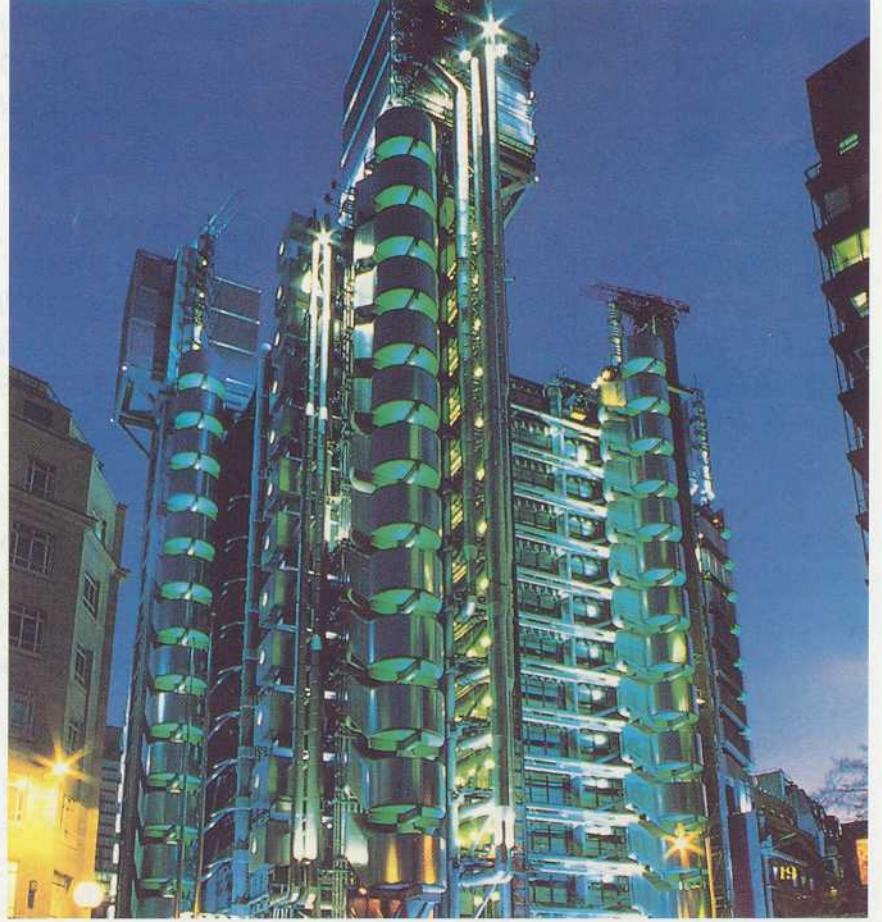
Son yıllarda şimdiye kadar görülmemiş bir biçimde artan tabii afetlerin sebep olduğu ve diğer büyük hasarlar nedeniyle birçok reasürans şirketi ve underwriter dünya reasürans piyasalarından çekilirken, bu hasarlara göğüs gerebilenler de ellerindeki kapasiteleri son derece dikkatli kullanmak zorunda kalmışlardır.

1993 yılında da bu olayların ardı arkası kesilmediği gibi, 1994'e de Amerika'da San Francisco depremi, Avrupa'da ise Fransa, İsviçre, Hollanda ve Almanya gibi birçok ülkeyi büyük çapta etkileyen sel ve fırtına hasarlarıyla girilmiştir.

Reasürans kitapları, reasürans şirketlerini çok basit olarak 'kâr etmek' gayesiyle kurulan şirketler olarak tanımlar. Neden 'kâr etmek' gayesi? Çünkü bu şirketler ancak kâr ederek yatırıma yönelebilirler ve yatırıma yönelebildikleri nisbette malî açıdan güçlenip sigorta ve diğer reasürans şirketlerine kapasite yaratabilirler...

Kabaca, bir reasürörün topladığı prim, ödediği komisyon, hasar ve diğer masraflarını karşılayamıyor ise -ki son yıllarda yaşanan budur- o reasürör yok olur; özkaynakları, yatırımları ve bu gibi kalemler bir süre daha devam etmesine olanak tanısa dahi ardı arkası kesilmeyen tabii afetler ve diğer büyük hasarlar devam ededildikçe ayakta durması mümkün değildir.

Bu durumun önünü alabilmek üzere, doğal olarak, kabul edeceği işler için ödeyeceği komisyon oranlarını düşürmek, kendisine ait primleri olası ha-



sarlara karşılık tutan sedandan buna mukabil alacağı faiz oranlarını arttırmak, tretelere devredilen sorumlulukları sınırlamak ve bunun gibi bir dizi tedbirlere yönelir. Zira ayakta kalmak, yaşamak istemektedir...

Sigorta endüstrimizde hasar eksperiyansı olumlu seyretmiş dahi olsa yetersiz fiyatlar ve orijinal primlerin tahsilindeki gecikmelerin trete bakiyelerine yansımaları, 1994 yenilemelerinin ağır şartlarla gerçekleşmesine neden olmuştur.

İşte 1994'de yaşanan budur ve 1995 için de daha iyisi beklenilmemelidir.

Durum böyle iken, 65 yıl boyunca zorunlu ve zorunsuz kabullerinden kaynaklanan birikimlerini fevkalâde olumlu değerlendirip yönlendirmeye çalışan Millî Reasürans, özellikle yerel piyasamız için, kabul görsün veya görmesin, önemli bir reasürans kapasitesi yaratmaktadır.

Dileyelim ki yaratmaya devam edegelsin ve bugünden yarının nasıl olacağı açıkça ortada olduğuna göre bu kapasite artırılabilirsin...

Candan EVREN

15.9.1993 tarih ve 510 sayılı KHK ile değişik 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunu'nun prim tahsili ve sigorta sözleşmesine ilişkin hükümlerine dair düşünceler

I. "Prim ve Tarifeler" başlığını taşıyan 26. maddenin metni aynen şöyledir:

"Hayat sigortası ve süresi bir yılı aşan sağlık sigortaları ile zorunlu sigortalar dışında kalan sigorta işlemlerinde uygulanacak tarife, sigortacılık usul ve esaslarına aykırı olmamak üzere sigorta şirketi tarafından serbestçe belirlenir.

Hayat sigortası ile süresi bir yılı aşan sağlık sigortasının düzenlenmesi ve tarifeleri, prim, formül ve cetvelinin uygulamaya konulabilmesi Müsteşarlığın onayına bağlıdır.

Bu kanuna ve diğer kanunlara göre yapılması zorunlu kılınan sigortaların primleri ile bunların tarife ve talimatları Bakanlıkça tesbit olunur ve Resmî Gazete'de yayımlanır.

Sigorta şirketleri özellik arzeden sigorta konuları dışında uygulayacakları tarifelerini tesbit etmek ve müşterilerinin emrine hazır tutmak zorundadırlar.

Bakanlık gerekli gördüğü takdirde zorunlu sigortaların prim ve tarifelerini serbest bırakmaya veya sigorta dalları ve türleri itibariyle uygulanacak

sigorta tarife ve talimatlarını, aracılık komisyon hadlerini tesbit etmeye veya sigortacılığın genel düzeyini dikkate alarak gerektiğinde birinci fıkradaki sigorta türleri de dahil tarifelerin onayından sonra yürürlüğe konulmasını kararlaştırmaya ve bu hususta tüm tedbirleri almaya yetkilidir.

Sigorta şirketleri ve sigorta aracılığı hizmeti yapan bilimum hakikî ve hükmi şahıslar, tanzim edilecek poliçe, tecditname, zeyilname ve sair muameleler dolayısıyla sigortalılara veya sigorta emrini verenlere doğrudan doğruya veya dolaylı olarak her ne şekilde olursa olsun risturn ve iskonto yapamayacakları gibi, bu mahiyette telâkki edilecek terk, tenzil ve ödemelerde bulunamazlar ve bu gibi menfaatler sağlayamazlar.

Sigorta priminin peşin tahsili esastır. Primin taksitle ödemesi kararlaştırıldığında sigorta şirketi taksit tutar ve vadelerini poliçede göstermek zorundadır. Poliçe düzenleme ve primlerin tahsiline ilişkin usul ve esaslar Birliğin görüşü alınarak Müsteşarlıkça belirlenir".

Maddenin **birinci fıkrasındaki**, belirli sigorta dallarında prim tayininin serbest bırakılması hükmü isabetli değildir. Şöyle ki; evvelâ kanun yapma tekniği açısından, burada konan kesin hükümden sonra maddenin 5. fıkrasında Bakanlığın gerekli gördüğü takdirde zorunlu sigortaların prim ve tarifelerini serbest bırakabileceğinin öngörülmüş olması, önemli bir sistem bozukluğunu teşkil etmektedir. Böyle bir hükmün hiç olmazsa 1. fıkrada esas hükmün hemen yanında yer alması gerekir. Diğer yandan yine 5. fıkrada, 1. fıkrada serbest bırakılan tarifelerin Bakanlığın onayına tâbi tutulabileceği kabul edilmiştir. Görülüyor ki primlerin tayini gibi sigortacılığın çok önemli konusu, bir kısmı 1. fıkrada, devamı 5. fıkrada ifade edilerek hükme bağlanmıştır. Aynı konuya dair olan tadilden önceki m.28'in metni çok daha isabetli ve kanun yapma tekniğine de uygun bulunmaktadır. Madde metni aynen şöyledir: "Bakanlık ihtiyaç halinde dilediği sigorta branşlarında sigorta şirketlerini tarifelerini tayin ve tatbikte serbest bırakabilir ve bu ser-

bestiyi kaldırabilir". Bu ifade de hangi noksanlık veya sakınca görülmüştür de yukarıda gösterilen şekilde tadil edilmiştir ? Maddenin diğer fıkraları da aşağıda görüleceği üzere akla geldiği gibi, aralarında gerekli irtibat ve sıra gözetilmeden ifade edilmiştir. Fıkra metninde hukukî ifade zaafı da görülmektedir. Örneğin, "sigorta işlemleri"nin "sigorta sözleşmeleri" olması gerekir. Yine fıkroda yer alan "sigortacılık usul ve esasları"ndan ne kastedildiği belli değildir. Burada gözetilmesi gereken bir esas varsa bunun açık bir şekilde ifade edilmesi gerekir. Fıkroda zikredilen zorunlu sigortalara gelince; burada düşünülen herhalde baştan beri zorunlu olarak düzenlenen sigortadır. Ancak mevcut ve yapılagelmekte olan bir sigorta dalı da sonradan zorunlu hale getirilebilir. Bu takdirde, evvelce serbest olarak belirlenmiş olan tarife, zorunlu hale geldiği andan itibaren (meselâ belirli şartlara sahip ve müşterek mülkiyet şeklinde tasarruf edilen taşınmaz malın yangın sigortası) değışecek midir?

İkinci fıkra: Burada hayat sigortası ile süresi 1 yılı aşan sağlık sigortasının tarifelerinin Müsteşarlığın onayına bağlı olduğu hükme bağlanmıştır. Fıkroda, "... sigortasının düzenlenmesi" ifadesi ile ne kastedildiğinin tesbiti gereklidir. Bundan maksat, fıkroda zikredilen şekilde hayat ve sağlık sigortasının uygulamaya konulması olabilir. Yoksa sigorta sözleşmesi veya sigorta teminatının kapsamının tayini olamaz. Sadece genel şartlar Bakanlığın onayına tâbidir ki bu husus m.28 f.1' de hükme bağlanmıştır.

Üçüncü fıkra: Burada yer alan hükümler aslında isabetlidir. Ancak 5. fıkroda yer alan ve yukarıda da zikredilen, Bakanlığın gerekli gördüğü hallerde zorunlu sigortalarda da primleri serbest bırakabileceği hükmü ile nasıl bağdaşacağı belli değildir. Zorunlu sigortada serbest bırakılan prim tarifeleri Resmî Gazete'de yayınlanacak mıdır? Görülüyor ki aynı maddenin fıkraları arasında bir uyum sağlanmamıştır.

Dördüncü fıkra doğrudur, serbest tarife, tarifersizlik değildir.

Beşinci fıkra: Burada yer alan hükümlere yukarıda belirli açıdan değinilmiştir. İlâveten; bu fıkroda Bakanlığın tarife ve talimatlar yanında aracılık komisyon hadlerini de tesbit etmesinden sözedilmektedir. Aracılara verilecek komisyon hadleri ile tarife bir bakıma aynı konulardır. Yani brüt prim veya tatbikattaki tabirle fiyat içinde aracı komisyonu da vardır, ancak aracılara verilecek komisyon hadlerinin nasıl tesbit edileceği ayrı bir maddede düzenlenmelidir. Bu madde hükmü karşısında, Bakanlık sadece gerekli gördüğü takdirde tarifesini serbest bırakacağı zorunlu sigortada komisyon hadini tesbit edecektir. İstenen bu mudur? Diğer bütün hallerde komisyonu kim ve nasıl tesbit edecektir? Bu hususlara açıklık getirilmelidir. Bu fıkroda yer alan bir ifade de açık değildir: "Sigorta dalları ve türleri". Dal ile tür arasında ne fark vardır? Bu belli değildir.

Altıncı fıkra: Bu fıkra hükmünün, maddenin başlığı olan "Prim ve Tarifeler" ile hiçbir ilgisi yoktur. Burada tamamen ayrı bir konu düzenlenmiştir.

Risturn ve iskonto, sigortacılığın çok bilinen kavramları olup tarife ile alâkası yoktur. Bunun ayrı bir madde haline getirilmesi gerekir. Esasen fıkra hükmü, tadilden önceki metinde yer alan ve başlığı "Risturn ve İskonto Memnuiyeti" olan 25. maddenin aynen tekrarıdır.

Yedinci fıkra: Bu fıkroda yer alan hükümler, esas itibarıyla sigorta sözleşmesine ilişkin olup, bu sözleşmenin taraflarından biri olan sigorta ettirenin prim borcunun ödenmesine ait bulunmaktadır. Burada önemli bir husus ortaya çıkmaktadır. Fıkranın son cümlesine müsteniden çıkarılacak Yönetmelik neyi düzenleyecektir? Poliçe düzenleme ve primlerin tahsili tamamen sigorta sözleşmesi hukukuna giren konulardır. Poliçe ve sözleşmeye murakabe hukukunun olabilecek müdahalesi esasen 28. maddenin 1,2 ve sonuncu fıkralarında gösterilmiştir.

II. "Genel Şartlar, Tarife ve Talimat ve Sigorta Sözleşmesi" başlığını taşıyan 28. maddenin metni aynen şöyledir:

"Sigorta sözleşmeleri Müsteşarlıkça onaylanan genel şartlara uygun olarak yapılır.

Sigorta poliçeleri, genel şartları kapsayacak şekilde düzenlenir. Poliçelere, mevzuata aykırı hükümler taşımamak kaydıyla özel hükümler de konabilir.

Sigorta şirketleri, kişi ya da kuruluşları sigorta sözleşmesi yapmak için davet veya teşvik amacıyla gerçeğe aykırı, yanıltıcı veya aldatıcı beyan ve tahminde bulunamazlar, söz vermezler. Ayrıca, sigorta şirketleri yayınlayıp dağıttıkları her çeşit tarife, broşür, izahname ve diğer belgeler ile reklâm ve

ilânlarını, taahhütleriyle sigortalıya sağlayacakları hak ve menfaatlerin sınır ve kapsamı dışında bir anlayışa neden olmayacak şekil ve surette düzenlerler.

Acente, broker ve prodüktörler yukarıdaki fıkra hükmüne uygun hareket etmek zorundadırlar.

Bir sözleşmenin unsurları içinde taraflardan birinin bu sözleşmede yer alan herhangi bir hususta sigorta yaptırmaya zorunlu tutulduğu hallerde, sigortanın belli bir şirkete yaptırılmasına ilişkin olarak konulmuş bulunan şartlar geçersizdir.

Hayat sigorta sözleşmesinin yapılmasına ilişkin teklifname-nin sigorta şirketine ulaştığı tarihten itibaren 30 gün içinde sigorta şirketi tarafından ret edilmesi halinde sigorta sözleşmesi yapılmış olur.

Sigorta şirketleri, ilk defa uygulamaya koyacakları sigorta teminatı şart ve esasları ile poliçe örneklerini uygulamaya başlamadan en geç onbeş gün önce Müsteşarlığa göndermek zorundadırlar. Müsteşarlık, poliçe örneklerini mevzuata ve sigortacılık esaslarına aykırı bulunduğu veya sigortalıların korunması açısından uygulanmalarında sakınca gördüğü takdirde, poliçelerde yazılı hususların değiştirilmesini her zaman talep etmeye yetkilidir. Şirketler bu konudaki taleplerine uymak zorundadırlar".

Maddenin birinci ve ikinci fıkralarının metni, bunu yazanların sigorta sözleşmesi hukukunun en temel konusunu bilmediklerini göstermektedir. Bu normaldir, zira Sigorta Murakabe Hukuku, sigorta sözleş-

mesi hukukundan tamamen ayırıldır. Zikredilen iki fıkrada, sigorta poliçesi ile sigorta sözleşmesi ayrı şeyler zannedilmiş, ayrı hüküm konmuştur. Halbuki sigorta poliçesi, sigorta sözleşmesinin yazılı belgesini teşkil eder, tarafların hak ve borçları poliçede gösterilir. Binnetice 1 ve 2. fıkraların anlamı aynıdır. İkinci fıkrada, poliçeye "özel hüküm" konabileceği zikredilmiştir. Bunun için kanun maddesine ihtiyaç yoktur, sigorta hukukunun bir prensibidir, kaldı ki ifade son derece isabetsiz ve yanıltır. Mevzuata aykırı hükümler taşımamaktan ne kastediliyor? Sözleşmelere kanunlardaki hangi hükümlere aykırı şart konamayacağı sözleşme hukukunun çok temel bir meselesi olup bu, ilgili bütün eserlerde açıklanmaktadır, malûmdur. Fıkra metninde "şart" yerine de "hüküm" ifadesi kullanılmıştır, bunlar aynı şey değildir.

Üçüncü Fıkra: Burada sigorta şirketlerinin aldatıcı reklâm veya beyanda bulunmalarına engel olunarak sigortalıların korunması istenmiştir. Ancak ifadeler isabetli ve uygun değildir. Özellikle ikinci cümlede, birinci cümledeki fikir ve amaç aynen mevcuttur, bu kadar somut ifadenin bir kanunda kullanılmaması gerekir. Diğer yandan fıkradaki "söz veremezler" ifadesinin anlamı anlaşılabilir değildir. Söz vermek, hukuken bir taahhüdü ifade eder, sigorta sözleşmesinin genel şartları esasen murakabeye tâbidir.

Dördüncü fıkra: Burada sayılan sigorta aracıları, hukuken sigorta şirketini temsile yetkili oldukları ölçüde onlar adına beyanda bulunabilirler. Bu tak-

dirde de temsilci olduklarından, bir önceki fıkrada öngörülen hükümler kendiliğinden onlar hakkında da söz konusu olur.

Beşinci fıkra: Burada yer alan hükmün amacının ne olduğunu anlamak mümkün değildir. Kaldı ki, bir sözleşmenin geçersiz olması, sözleşme hukuku esaslarına tâbidir, Murakabe Kanunu gayrimuayyen bir sözleşmedeki sigortaya ait bir şartın geçersizliğini öngöremez.

Altıncı fıkra: Hayat sigortası sözleşmesinin nasıl akdedileceği Murakabe Kanunu'nda düzenlenemez. Bir sözleşmenin nasıl inikat edeceği Borçlar Kanunu hükümlerine tâbidir. Sigorta sözleşmesi hukukunda, sigorta sözleşmesine dair özel hüküm konabilir (örneğin, icabın bağlayıcı süresi gibi).

Yedinci fıkra: Müsteşarlık poliçe örneklerini sadece murakabe mevzuatına uygunluğu bakımından inceleyebilir. Örneğin, Bakanlığın onayından geçen genel şartların eklenmesini isteyebilir. Murakabe dışında yani sigorta sözleşmesi mevzuatı bakımından incelemesi mümkün değildir, esasen bu mevzuatı bilemez, buna göre inceleme yetkisi de hukuken mevcut değildir.

Sonuç olarak, yukarıda açıklanan hükümlerin çoğunun isabetsiz ve konuya vakıf olmadan kaleme alınmış metinler olduğu anlaşılmaktadır. Yeni kanun tasarısı hazırlanırken bunların gözden geçirilmesi ve doğru bir düzenleme yapılması gerekli bulunmaktadır.

Prof.Dr.Rayegân KENDER

Karayolları Trafik Kanunu Mecburî Malî Sorumluluk Sigortası

Bu yazıda Karayolları Trafik Kanunu Mecburî Malî Sorumluluk Sigortası uygulaması, sektörün Trafik sigorta tatbikatı ile ilgili olarak karşılaştığı ve içinde bulunduğu sorunlar ile yıllara göre tarife, fiyat ve teminatlardaki değişmeler ele alınacaktır.

Bilindiği gibi ülkemizde mecburî sigortalarla ilgili düzenleme, 11.6.1987 tarihinde Sigorta Murakabe Kanunu'nda yapılan değişiklikle gerçekleştirilmiştir. Bu düzenleme ile sigortalının hangi hallerde ve kim tarafından zorunlu hale sokulabileceği hüküm altına alınmıştır. Sigorta Murakabe Kanunu'nun 15.9.1993 tarih ve 510 sayılı KHK ile değişik 29'uncu maddesine göre, "Bakanlar Kurulu, kamu yararı açısından, kişilerce topluma zarar verebilecek her çeşit meslek ve faaliyetlere karşı teminat oluşturulması amacıyla, gerekli gördüğü sigortalı zorunlu hale koyabilir. Zorunlu sigortalının genel şartları, tarife ve talimatları, aracılık yapacak gerçek ve tüzel kişilere ödenecek komisyon oranlarını tesbite Bakanlık yetkilidir.

Zorunlu sigortalara ilişkin uygulamanın esasları, Bakanlar Kurulu kararlarında belirtilir.

Bu kanun veya diğer kanunlar uyarınca zorunlu hale getirilen sigortalının, o dalda faaliyet gösteren sigorta şirketleri tarafından yapılması zorunludur.

İlgili mevzuatına göre meslekî nitelikte olsun veya olmasın bir faaliyetin icrası,

bir yapının veya taşıtın veya bir malın kullanılması için izin veya ruhsat vermeye veya bunları denetlemeye yetkili merciler, bu işlerle ilgili zorunlu sigortalının yaptırılıp, yaptırılmadığını araştırmak ve denetlemekle yükümlü olup, zorunlu sigortalı yaptırmayanların bu izin ve ruhsatlarını iptale yetkilidirler".

Bakanlar Kurulu, yukarıdaki madde hükmüne istinaden otobüs koltuk ferdi kaza sigortasını ve yanıcı, parlayıcı, patlayıcı maddelerin üretim, dolum, nakil ve satışı ile ilgili sorumluluk sigortalılarını mecburi hale getirmiş ve tarife ve talimatlar Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığınca hazırlanarak Resmî Gazete'de yayınlanmıştır.

Trafik Mecburî Malî Mesuliyet Sigortasının tarife ve talimatları Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığınca hazırlanarak yürürlüğe konulmakta ve gerektiğinde değiştirilmekle beraber, bu sigortanın mecburi hale getirilmesi ile ilgili düzenleme Karayolları Trafik Kanunu'nun 85 ilâ 111'inci maddelerinde yapılmıştır.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 85'inci maddesine göre Trafik Sigortasında sorumluluk, işleten'in sorumluluğudur.

Buna göre, bir motorlu aracın işletilmesi, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın işleteni bu zarardan sorumlu olur.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 91'inci maddesinin 1'inci fıkrasında ise, işletenlerin, Kanun'un 85'inci maddesinin 1'inci fıkrasına göre olan sorumluluklarını karşılamak üzere Mecburî Malî Mesuliyet Sigortası yaptırmak durumunda oldukları hükme bağlanmıştır.

Trafik Sigortası'nın kaza branşında ruhsatlı sigorta şirketleri tarafından yapılması zorunludur. Bu mecburiyet, yapılmasında kamu yararı olan zorunlu sigortalının temininde güçlük çekilmemesi için getirilmiştir.

Ayrıca, Ticaret Kanunu'nun Sigorta Bölümünün ilgili hükümleri uyarınca her sigorta poliçesine eklenmesi gereken Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) Genel Şartları son olarak 6 Şubat 1992 tarihinde değişikliklerle Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığınca yeniden tasdik edilmiştir.

Bir sigorta dalının mecburi hale getirilmesinden sonra, uygulamaya geçilebilmesi için gereken iki koşul, o ürün ile ilgili genel şartların oluşturulması ve tasdikinin yanı sıra tarife ve talimatın Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığınca hazırlanarak yayınlanmasıdır.

Her branşta olduğu gibi Trafik Sigortasında da tarife hazırlanırken istatistikî bilgiler önem arz etmektedir. Geçmiş yıllar uygulamalarına ilişkin istatistikî verilerin yeterli ve sağlıklı olma derecesine bağlı olarak tarifedeki teminat ve primler de yeterli düzeylerde tesbit edilebilmektedir.

Trafik Sigorta Tarifesinin her revizyonundan evvel İdare'nin karşısına çıkan en mühim mesele istatistikî verilerin güvenilirliği olmaktadır. Diğer branşlarda olduğu gibi Trafik sigortası branşında da istatistikî veriler maalesef yeterli ve sağlıklı değildir. Çıkarılan her yeni tarife elbette ki hesaplamalar ve çalışmalar arasında varılan bir uzlaşma ve uyumun neticesidir, ancak, bu neticenin isabetliliği bir uygulama döneminden sonra görülebilmektedir.

Karayolları Trafik Kanunu Zorunlu Malî Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatı hazırlanırken, türlerine göre sigortalı araç sayısı ve alınan prim rakamları ile ödenen ve muallâk hasarlar birlikte değerlendirilmektedir. Araç türlerine göre ve genel olarak hasar-prim oranları hesaplanmaktadır. Meselâ, en son tarifenin hazırlanması sırasında değişik verilere dayanılarak yapılan hesaplamalara göre otomobiller için hasar-prim oranı 57 ilâ 75 arasında değişen oranlarda bulunmuştur. Otomobillerden sonra adet ve ağırlık olarak ikinci sırada yer alan kamyon-



lar için ise % 109 ilâ 126 arasında değişen neticeler elde edilmiştir. Ayrıca yapılan hesaplamalara göre Trafik Sigortasında ödenen hasar tazminatlarında maddî tazminatlar % 78, bedenî tazminatlar ise % 22'lik bir ağırlıkta yer almaktadır.

Yapılan bir hesaplamaya göre Trafik poliçeleri genelinde hasar frekansı % 4.2 olarak bulunmuştur. Yani bu orana göre her 24 Trafik poliçesinden biri hasar vermektedir. Yine aynı çalışmaya göre dosya başına ortalama hasar miktarı 9.500.000 TL. olarak hesaplanmış bulunmaktadır. Buna göre 1993 yılında geçerli tarifedeki otomobillerin yıllık primi olan 420.000 TL. nazara alınırsa bir dosyanın hasarı ancak 23 poliçenin primiyile karşılanabilmektedir.

Ayrıca, yıllar itibariyle bakıldığında maddî ve bedenî hasarlarda kuvvetli bir artış trendi olduğu görülmektedir. Bu artış işçilik, parça ve tamir masraflarının artmasının yanında,

araçların motor güçlerinin de yükselmesinden kaynaklanmaktadır.

Hasar-prim oranlarının belirlenmesinden sonra dünyadaki uygulamalara paralel olarak sigorta priminin diğer unsurları olan hasar emniyet marjı, riziko primi üzerinden, % 7.5, umumî masraflar % 15, komisyon % 10, kâr payı % 5 olarak nazara alınmakta ve tarife primlerine ulaşılmaktadır. Bu şartların yanında teminat ve prim ayarlamaları yapılırken enflasyon oranı ve teminatların ve primin artış nisbetleri de karşılıklı olarak nazara alınmaktadır. Zaman zaman tarife primlerinin yetersizliği gerekçesiyle teminatlarda hiçbir artış yapılmadan primin artırıldığı da olmuştur.

1 Mayıs 1986 tarihinde yürürlüğe giren Karayolları Trafik Kanunu Zorunlu Malî Sorumluluk Sigorta tarifesinden bu güne kadar altı kez tarifede değişikliğe gidilmiştir. Bazı araç türlerine göre bu değişiklikleri gösteren ekteki tablola-

rın incelenmesinden de anlaşılacağı gibi genellikle primlerdeki artış oranı teminatlardaki artış oranından daha yüksek olarak gerçekleşmektedir.

Tarifede gösterilen Trafik sigorta primlerinin peşin olarak tahsil edilmesi gerektiği halde uygulamada Trafik sigortası primlerinin sigorta şirketlerine intikâli çeşitli sebeplerle gecikmektedir. Bu gecikme esas olarak sigorta şirketlerinin Trafik sigortası primlerini, diğer branşlar istihsalinden ayırarak takip etmemesinden kaynaklanmaktadır. Bu takipsizlik ve dolayısıyla zımnî olarak tanıyan vadelerin de tesiriyle bir kısım acenteler trafik muamele bürolarıyla anlaşarak çeşitli vade ve komisyon koşulları ile yasal limitlerin fevkinde haksız rekabete girişmektedirler. Zamanında şirkete intikâl etmeyen primler, zamanında gelir getirici yatırımlara yönlendirilememekte, bu durum şirketin ve dolayısıyla ülkenin aleyhine olmaktadır.

Trafik sigortasında etkin bir kontrol sisteminin olmayışı sebebiyle mevcut poliçe sayısı ile toplam araç sayısı arasında da büyük farklar mevcuttur. 1991 yılında toplam araç parkı 3.415.009 iken Zorunlu Trafik Sigorta poliçesi 2.559.337 idi. 1992 yılında ise araç parkı 3.743.230'a çıkmış, Zorunlu Trafik poliçesi sayısı 2.792.096'da kalmıştır. 1993'ün ilk dokuz ayındaki sigortalı araç sayısı ise 2.545.290 olarak gerçekleşmiştir. Bu durum 1991 yılında 855.672, 1992 yılında 951.134 aracın sigortasız olduğu sonucunu vermektedir. 1993 yılı için en az 1.000.000 aracın zorunlu sigorta teminatını almadan trafiğe çıktığı var-

sayılırsa otomobil tarifesindeki 600.000 TL. yıllık prim üzerinden 600 milyar TL. prim kaybının yanı sıra mecburî sigortalarda hedeflenen kamu yararının da tam olarak sağlanamadığı görülebilecektir. Sistemdeki bu kaçağın giderilebilmesi için mevcut, trafik polisi vasıtasıyla kontrol sisteminin ıslahı yanında yeni kontrol mekanizmaları geliştirilmelidir. Gayet iyi niyetle getirilen trafik pulları, çoğunlukla kullanılmadığı gibi kontrol da edilmemektedir.

Trafik sigortası uygulaması ile ilgili olarak sektörde karşılaşılan bir diğer sorun, hasarların tesbit ve tasfiyesi safhasında karşımıza çıkmaktadır. Bir hasar dosyasının tekemmül etmesi ve hasar tazminatının ödenebilir hale gelmesi için gereken belgeler olaydan olaya değişebildiği ve belli bir standardı olmadığı için hasar servislerinde yetişmiş elemanların istihdamı, hizmetin iyi verilebilmesinde önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca zarar gören üçüncü kişiler kusursuz bile olsalar zabıt ve alkolsüzlük belgesi temininde güçlüklerle karşılaşmaktadırlar. Trafik hasarlarında konuyu diğer branşlarda olduğu gibi Şirket nezdinde takip eden acente de bulunmadığından, dosyanın tekemmülü ve hasarın tasfiyesi gecikmektedir.

Bütün bunlara halkımızın Trafik sigortasının taraflara sağladığı imkânları ve hasar halinde yapılması gereken şeyleri bilmemesi de eklenince sigorta himayesinin uzanması gereken yerlere ulaşamadığı ortaya çıkmaktadır. Sigorta muamelecileri Trafik sigorta poliçelerine genel şartları dahi eklememektedir. Poliçelerin de

standart bir şekli olmadığı için Trafik Sigortası Tarife ve Talimatında "Aracın kazaya karışması halinde sigortalının neler yapması gerektiğini ana hatlarıyla gösteren açıklayıcı bir not poliçeye eklenerek Sigortalıya verilir" hükmüne rağmen uygulamada bu tür bir açıklayıcı not'a da rastlanılamamaktadır.

Ölümlü trafik kazalarında sigorta şirketlerinin, sigortalıların sorumluluk limitini belirlemek için yaptıkları muinden mahrumiyet (destekten yoksun kalma) hesaplarında kriterler ve hesap tarzları belirli esaslara oturtulmadığı için şirketten şirkete nisbetsiz ve farklı neticeler çıkabilmektedir. Bu durum üçüncü kişilerin mağduriyetini artırmaktadır. Bu konunun şirketler arasında yapılacak görüşmeler ve bilgi alış verişiyle müşterek esaslara bağlanması gerektiği kanaatindeyim. Aksi halde poliçelerde gözükken 100 milyon TL'lik tazminat limitlerinin, üst limit olmaktan öte bir anlamı kalmamaktadır.

Trafik sigortası uygulamasında karşılaşılan sorunları ve çözüm için önerileri sıraladıktan sonra serbest rekabet sistemi içerisinde tarife sisteminin hantallığını ve beraberinde getirdiği ataleti atabilmek için bu branşta da rekabeti öneriyoruz. Her şirket, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığının belirleyeceği asgarî limit ve fiyatların üstünde, sonuçta limitsiz teminat sistemine geçmeyi hedefleyerek fiyatlarını ve tarifelerini tasdik ettirsin ve uygulasin. Kim iyi hizmeti verirse o kazansın.

Bülent SOMUNCU

REASÜRÖR

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTA TARİFELERİNİN YILLARA VE ARAÇ TÜRLERİNE GÖRE DEĞİŞİMİ

MOTORLU ARACIN TÜRÜ OTOMOBİLLER

T E M İ N A T L A R (T L)

Tarife ve Talimatın Tarihi	A- Maddi Hasar		B- Tedavi Masrafları				C- Vefat ve diğer Tazminat Talepleri				Yıllık Prim	Artış Oranı %
		Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %		
01.05. 1986	300.000	-	2.500.000	-	7.500.000	-	2.500.000	-	7.500.000	-	1.600	-
01.01. 1988	300.000	0.0	2.500.000	0.0	7.500.000	0.0	2.500.000	0.0	7.500.000	0.0	3.200	100
15.05. 1989	600.000	100	2.500.000	0.0	12.500.000	66.6	5.000.000	100	15.000.000	100	15.000	368
01.07. 1990	5.000.000	733	10.000.000	300	50.000.000	300	10.000.000	100	30.000.000	100	80.000	433
01.01. 1992	15.000.000	200	50.000.000	400	250.000.000	400	50.000.000	400	250.000.000	733	260.000	225
01.01. 1993	20.000.000	33.3	80.000.000	60	400.000.000	60	80.000.000	60	400.000.000	60	420.000	61.5
01.01. 1994	25.000.000	25	100.000.000	25	500.000.000	25	100.000.000	25	500.000.000	25	600.000	42.8

MOTORLU ARACIN TÜRÜ TAKSİ OTOMOBİLLER

T E M İ N A T L A R (T L)

Tarife ve Talimatın Tarihi	A- Maddi Hasar		B- Tedavi Masrafları				C- Vefat ve diğer Tazminat Talepleri				Yıllık Prim	Artış Oranı %
		Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %		
01.05. 1986	300.000	-	2.500.000	-	10.000.000	-	2.500.000	-	10.000.000	-	3.400	-
01.01. 1988	300.000	0.0	2.500.000	0.0	10.000.000	0.0	2.500.000	0.0	10.000.000	0.0	7.500	120
15.05. 1989	600.000	100	2.500.000	0.0	12.500.000	25	5.000.000	100	20.000.000	100	33.000	340
01.07. 1990	5.000.000	733	10.000.000	300	50.000.000	300	10.000.000	100	40.000.000	100	170.000	415
01.01. 1992	15.000.000	200	50.000.000	400	250.000.000	400	50.000.000	400	250.000.000	525	450.000	164
01.01. 1993	20.000.000	33.3	80.000.000	60	400.000.000	60	80.000.000	60	400.000.000	60	720.000	60
01.01. 1994	25.000.000	25	100.000.000	25	500.000.000	25	100.000.000	25	500.000.000	25	1.300.000	80

REASÜRÖR

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTA TARİFELERİNİN YILLARA VE ARAÇ TÜRLERİNE GÖRE DEĞİŞİMİ

MOTORLU ARAÇIN TÜRÜ MINİBÜSLER

T E M İ N A T L A R (T L)

Tarife ve Talimatın Tarihi	A- Maddi Hasar		B- Tedavi Masrafları				C- Vefat ve diğer Tazminat Talepleri				Yıllık Prim	Artış Oranı %
		Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %		
01.05. 1986	300.000	-	2.500.000	-	12.500.000	-	2.500.000	-	12.500.000	-	3.200	-
01.01. 1988	300.000	0.0	2.500.000	0.0	12.500.000	0.0	2.500.000	0.0	12.500.000	0.0	8.200	156
15.05. 1989	600.000	100	2.500.000	0.0	37.500.000	200	5.000.000	100	25.000.000	100	31.200	280
01.07. 1990	5.000.000	733	10.000.000	300	150.000.000	300	10.000.000	100	50.000.000	100	150.000	380
01.01. 1992	15.000.000	200	50.000.000	400	750.000.000	400	50.000.000	400	750.000.000	1400	450.000	200
01.01. 1993	20.000.000	33.3	80.000.000	60	1.200.000.000	60	80.000.000	60	1.200.000.000	60	720.000	60
01.01. 1994	25.000.000	25	100.000.000	25	1.500.000.000	25	100.000.000	25	1.500.000.000	25	1.000.000	38.8

MOTORLU ARAÇIN TÜRÜ KAMYONETLER

T E M İ N A T L A R (T L)

Tarife ve Talimatın Tarihi	A- Maddi Hasar		B- Tedavi Masrafları				C- Vefat ve diğer Tazminat Talepleri				Yıllık Prim	Artış Oranı %
		Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %		
01.05. 1986	300.000	-	2.500.000	-	7.500.000	-	2.500.000	-	7.500.000	-	1.200	-
01.01. 1988	300.000	0.0	2.500.000	0.0	7.500.000	0.0	2.500.000	0.0	7.500.000	0.0	2.800	133
15.05. 1989	600.000	100	2.500.000	0.0	10.000.000	33.3	5.000.000	100	15.000.000	100	11.700	317
01.07. 1990	5.000.000	733	10.000.000	300	40.000.000	300	10.000.000	100	30.000.000	100	60.000	284
01.01. 1992	15.000.000	200	50.000.000	400	500.000.000	1150	50.000.000	400	500.000.000	1566	190.000	216
01.01. 1993	20.000.000	33.3	80.000.000	60	800.000.000	60	80.000.000	60	800.000.000	60	300.000	57.8
01.01. 1994	25.000.000	25	100.000.000	25	1.000.000.000	25	100.000.000	25	1.000.000.000	25	550.000	83.3

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTA TARİFELERİNİN YILLARA VE ARAÇ TÜRLERİNE GÖRE DEĞİŞİMİ

MOTORLU ARACIN TÜRÜ KAMYONLAR

T E M İ N A T L A R (T L)

Tarife ve Talimatın Tarihi	A- Maddi Hasar		B- Tedavi Masrafları				C- Vefat ve diğer Tazminat Talepleri				Yıllık Prim	Artış Oranı %
		Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %		
01.05. 1986	300.000	-	2.500.000	-	10.000.000	-	2.500.000	-	10.000.000	-	2.800	-
01.01. 1988	300.000	0.0	2.500.000	0.0	10.000.000	0.0	2.500.000	0.0	10.000.000	0.0	8.400	200
15.05. 1989	600.000	100	2.500.000	0.0	12.500.000	25	5.000.000	100	20.000.000	100	27.300	225
01.07. 1990	5.000.000	733	10.000.000	300	50.000.000	300	10.000.000	100	40.000.000	100	110.000	302
01.01. 1992	15.000.000	200	50.000.000	400	750.000.000	1400	50.000.000	400	750.000.000	1775	340.000	209
01.01. 1993	20.000.000	33.3	80.000.000	60	1.200.000.000	60	80.000.000	60	1.200.000.000	60	550.000	61
01.01. 1994	25.000.000	25	100.000.000	25	1.500.000.000	25	100.000.000	25	1.500.000.000	25	1.000.000	81

MOTORLU ARACIN TÜRÜ OTOBÜS (÷25)

T E M İ N A T L A R (T L)

Tarife ve Talimatın Tarihi	A- Maddi Hasar		B- Tedavi Masrafları				C- Vefat ve diğer Tazminat Talepleri				Yıllık Prim	Artış Oranı %
		Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %	Kişi Başına	Artış Oranı %	Kaza Başına	Artış Oranı %		
01.05. 1986	300.000	-	2.500.000	-	25.000.000	-	2.500.000	-	25.000.000	-	19.000	-
01.01. 1988	300.000	0.0	2.500.000	0.0	25.000.000	0.0	2.500.000	0.0	25.000.000	0.0	84.500	344
15.05. 1989	600.000	100	2.500.000	0.0	87.500.000	250	5.000.000	100	50.000.000	100	240.000	184
01.07. 1990	5.000.000	733	10.000.000	300	350.000.000	300	10.000.000	100	100.000.000	100	720.000	200
01.01. 1992	15.000.000	200	50.000.000	400	1.000.000.000	185	50.000.000	400	1.000.000.000	900	1.350.000	87.5
01.01. 1993	20.000.000	33.3	80.000.000	60	1.600.000.000	60	80.000.000	60	1.600.000.000	60	2.160.000	60
01.01. 1994	25.000.000	25	100.000.000	25	2.000.000.000	25	100.000.000	25	2.000.000.000	25	4.500.000	108.3

Kundakçıların Psikolojisi

ilk yazımda, kundakçılığın profesyonelce, en ileri teknikleri kullanarak ve kendine veya kendini kiralamış kişi veya kişilere kazanç sağlamak amacı ile yapılan kundakçılıklardan bahsetmiştim. Bu yazımda ise konuyu daha genişleterek bazı tip ruh hastalarının, alkoliklerin, vandalistlerin ve cinsî sapıkların herhangi bir kazanç gayesi gütmenden tamamen içgüdüsel olarak karıştıkları kundakçılığı anlatacağım.

KUNDAKÇILIĞIN TARİFİ:

A.B.D. Yasaları, kundakçılığı "kasıtlı, kötü maksatla yakma" olarak tarif etmektedir.

Kasıt: Bir yangının kundaklama olarak nitelenebilmesi için işin içinde "kasıt" bulunması gerekir. Bu durumun en önemli istisnası ise başka bir suç işlerken kazara meydana gelen yangınlardır. Mahkemelerce kabul edilen diğer bir istisna ise ihmâl sonucu meydana gelen yangınlardır. Bu iki istisna kundaklama olarak nitelenememektir. "Kundaklama" diyebilmek için yangının kasıtlı çıkarılması şarttır.

Kötü Maksat: Yangının çıkmasında kötü bir maksat olmasıdır. "Dostça yakmalar" diye adlandırdığımız soba yakmak, araziyi temizlemek için yaktığımız kırsal alan bu konunun dışındadır. Bunun için çıkarılan yangının kötü maksatla ve zarar verme gayesi ile başlatılması şarttır.

Yakma: Ortada bir yakma ve yanma olmalıdır. Kötü maksat ve kasıtlı da başlamış olsa, bir

olayda eğer bir yanma olmamışsa, bu bir kundakçılık değil, kundakçılığa teşebbüstür ve neticede meydana gelen bir yangının kundaklama olduğunu söyleyebilmek için "kötü maksat", "kasıt" ve "yanma" faktörlerinin hepsinin bir arada olduğunu tespit etmek şarttır.

KUNDAKLAMA YASASININ TARİHÇESİ:

Kundaklama, daha yazılı kanunlar çıkmadan önce, "Common Law" denen, yazılı olmayan kanunlar zamanından beri bir suç kabul edilmiştir. Onbirinci asırda, İngiltere'de kundakçılık bir suç sayılmakta idi ve cezası ise ölümdü. İngiltere Kralı Henri II zamanında kundakçılıktan suçlu bulunan bir kişinin bir eli ile bir ayağı kesilerek bulunduğu toplumdan sürgün edilmişti.

Kundakçılık hakkında eski yasalar değişti: Eski, parlamentoların çıkarmadığı, fakat o zamanın mahkemelerinin kullandığı kanunlara (Common Law) göre de kundakçılık, "başka bir kişinin meskeninin veya meskeni dışındaki yerlerinin kötü maksat ve kasıtlı yakılması" diye tarif edilmekte idi. O günden bu güne, pek çok kural bu tarifi değişmesine neden oldu ve bu tarifi kapsadığı eski tarif alanı ise tarihi bir bilgi odağı olarak kaldı.

Kundakçılık eskiden mesken ve mesken civarında bulunan binalarla kısıtlı idi. Şimdi ise tüm konu ile ilgili bünye ve tarzına uygun olarak genişlemiştir. Eskiden konu, insanların sadece konutları ile ilgili iken şimdi tüm mal varlığı ile ilgili hale gelmiştir. Bir zamanlar konu başkalarının konutları ile sınırlı iken, bugün kişi kendi malını dahi yaksa suçlanabilir.

bilmektedir.

Kundakçılık bağışlanmaz, iğrenç bir suçtur. Kanunlar önünde kundakçılık, daima bağışlanmaz, iğrenç ve en fena saldırı olarak kabul edilmiştir. Bu saldırı, insan hayatını tehlikeye sokan ve konut güvenliğini sarsan bir olgudur. Bu fiili işleyen şahsın, ahlâki düşüklüğünü, küstahlığını ve diğer insanların hayatını hiçe sayan bir davranış içinde olduğunu gösterir.

Konut Yangınları: 400 yıl önce bir şahıs ikâmet ettiği konutu yakabilir ve bu bir suç teşkil etmezdi. Fakat, bir şahıs bir başka şahsın ikâmet ettiği konutu yakarsa bu bir suç sayılırdı. Konutun sahibi olmak ya da olmamak birşey değiştirmezdi. Bir kiracı evde oturduğu sürece konutu yakabilir, fakat kundakçılıktan suçlanamazdı. Binanın hakiki sahibi ise içinde kiracı olduğu takdirde o binayı yakamazdı. Yakılan konut kundakçının değil de başka birinin ikâmetinde olması gerekirdi. Bu durum sigorta şirketlerinin ortaya çıkmasından ve (burning to defraud) "dolandırmak gayesi ile yakmak" diye adlandırılan kanun çıkmadan önce idi.

Bundan önce okuduğumuz, kundakçılık suçunun 400 yıl önceki hikâyesi idi. Fakat durum tabii ki bugün aynı değildir. Bugünkü tarif, "kasıtlı, kötü maksatla yakma"dır. Kundakçılığın içine arazilerin, otomobillerin, ahırların, garajların veya diğer şahıslara ait tüm malın yakılması girmektedir.

A.B.D.'de yürürlükte olan kundakçılık kanununun tam metni aşağıdaki gibidir. "Kasıtlı ve kötü maksatla

yangın çıkarıcı veya bu yangına neden olan veya yardımcı olan, bunlara danışan, bu olayı üreten veya bu olayı onayan kişi, bahse konu olan mal kendine ait olsun veya bir başkasına ait olsun kundakçılık suçunu işlemiş sayılır.

Bazı yangınlarda, yangın eksperleri incelemekte oldukları yangınların seri hale geldiğini gördüklerinde derhal bu bölgede "pyromaniac" veya "ateş böcekleri"nin (firebug) varlığını sezmelidirler. Eğer yangınlar; başlama yerleri, zamanları, yangının başlama metodları ile benzerlik gösteriyorsa büyük bir ihtimalle bu bir "ateş böceği"nin marifetidir. Konunun içine dalmadan, "pyromania"nın ne olduğuna bakalım.

Firebug (Ateş böceği): Bu isim değişik tarzda ve bir dürtü olmaksızın seri halde yangın çıkarıcı kundakçılara verilir.

Pyromaniac: Bu bir baskı altında yangın çıkarıcı kişilere verilen isimdir. Bu insanın (kadın veya erkek) temelinde, genellikle seksüel bir dürtü veya kendisini yangın çıkarmaya sevk eden bir kişilik ve zorlama vardır. "Pyromaniac"la "ateş böceği"nin karşılaştırması: Pyromaniac bir kişi, ateş böceğidir. Fakat pek çok ateş böceği pyromaniac değildir.

Bazı pyromaniac'lar yangın çıkarmaktan aldıkları haz ve coşku ile seksüel olarak orgazma ulaşırlar. Bazı pyromaniac'lar ise bir dürtü ile yangın çıkarırlar, fakat bunun bir seks dürtüsü olduğunun farkında değildirler. Hakiki pyromaniac'ların çoğu yangın çıkarmanın seks dürtüsü olduğunu bilirler.

Bağımlılar ve

Pyromaniac'lar : (Bağımlının tam açıklaması, ani olarak ruhî depresyona giren ve çıkan kişiler olarak açıklanabilir.) Pyromaniac'ların büyük bir çoğunluğu bedensel olarak hastadırlar. Bu hastalıkların başında bağımlılık ve sara gelir. İki ana tip bağımlı vardır. En önemli tip bağımlı ise "aşırı uyumsuz tip" olarak bilinir ve bir de "az uyumsuz tip" vardır. Aşırı uyumsuz tip, bir çarpınma ile yere düşer ve kendinden geçer. Az uyumsuz tip ise, anlık bir baygınlık bulutu geçirir ve diğeri kadar şiddetli olmaz.

Bazı tecrübeli yangın eksperleri "firebug" araştırmaları esnasında büyük bir yangını seyredenler arasında pyromaniac'lar tuhaf görüntüler sergileyecekleri için, bunları tespitte çalışırlar. Bu seyirciler içinde bulunan ve yangını çıkarıcı hakiki pyromaniac'lar seksüel heyecanla titreyerek yangını seyrederekler, çünkü bunlar yangını seyrederek aldıkları seksüel hazzı tatmin edecek yeterli tabii yangın bulamazlar. Çıkardığı yangını seyreden pyromaniac'ların seyir esnasında masturbasyon yaptıkları veya başka cinsel ilişkiye girdikleri az görülen olaylardan değildir.

Homoseksüellerin arasında pek çok pyromaniac bulunur. Homoseksüeller ve lezbiyenlerin kasıtlı yangın çıkardıkları bilinir. Pek çok yüksek okul ve üniversitede yangınlar lezbiyenler ve homoseksüeller tarafından çıkarılmıştır. Yangın eksperleri, değişik üniversitelerde kız yatakhanelerinde pek çok incelemelerde bulunmuşlardır. Bu incelemelerin bazılarında bir arada kalan iki lezbiyenden birinin başka bir üçün-

cü lezbiyen ile ilişki kurmasından kaynaklanan problemler ve anlaşmazlıkları olduğu meydana çıkmıştır. Çıkarılan yangınların bazılarında bu yangınları "aldatılan" tarafın diğer eşinin dikkatini çekmek için çıkardığı anlaşılmıştır. Bu yangınlar elbise dolabında çıkarılmış ve çıkan yangın diğer lezbiyenin giysisi ve diğer eşyalarının yanıp tahrip olması ile neticelenmiştir.

Buna benzer yangınlar bir arada ikâmet eden homoseksüeller arasında da görülmektedir. Bu olayların birinde "aldatılan" kişi, diğer tarafın aldatılan tarafından hediye edilen pahalı ve lüks giysilerini ateşe vermiştir. Bu yangının sebebi de taraflardan birinin üçüncü bir kişi ile ilişki kurması idi.

Pyromania içgüdünün zorlandığı kundaklamadır. Bu da "psychoneurotic" (psikonörotik) grupta bulunan "içgüdüsel sabit fikir" diye adlandırılır.

Psikonörotikler genel olarak üç gruba ayrılırlar: "Hysteria", "Neurasthenia" ve "Psychasthenia".

1. Hysteria: Bu bir psychoneurotic rahatsızlıktır. Karakteristik olarak şiddetli bir duygusallık olarak görünür.

2. Neurasthenia: Bu kimseler yorgunluktan şikâyet ederler. Sarfettikleri en küçük çaba onları yorar. Uykuları düzensizdir, iyi uyuyamazlar, baş ağrısından şikâyetçidirler, bazen hafıza kaybına uğradıkları olur. Hareketleri sinirli ve çabuktur, bunlar ışık ve gürültüye karşı çok duyarlıdırlar ve bazen defalarca hasta olduklarından şikâyet ederler.



3. Psychasthenia: Bu kişiler deli değildir, fakat şiddetli bir hissi rahatsızlık çekerler. Pyromania vakaları bu grup içinde bulunur. Psychasthenia'nın karakteristik belirtileri; sabit fikir, korku ve şüphedir. Hasta kendini baskı altında hisseder; kendisi bir şey yapmayı istemeye itilir, aynı zamanda duygusal yönden oldukça yüksek bir gerilim içindedir. Altında bulunduğu baskı ve yapmaya zorlandığı pek çok olumsuz hareketlerden biri de kundakçılıktır.

Pyromaniac'ların üç tipi: Kesin olarak şu üç tip pyromaniac tesbit edilmiştir.

1. Adolescent: 13-16 yaş arasında, buluş çağındaki erkek ve kız "yeni yetme" pyromaniac'lar, kendisinin kesin olarak neyi olduğunu anlamaz, fakat normal olmadığını bilir. Çoğu zaman yaptığı işi itiraf etmeye kandırılabilir.

2. Kadın pyromaniac: Geçirdiği şiddetli bir bedensel ve ruhsal şok ile hareket eder (menopoz gibi) ve bu yüzden uymazlık içindedir. Nispeten

kadınlardan hakiki pyromaniac olarak bu işi devam ettiren pek az kişi olmakla beraber yine de vardır.

3. Pyromaniac'lığı tescil edilmiş erkek: O yıllardır kundakçılık yapabilmektedir. O bir tescilli ve tecrübeli kundakçıdır. Onun bir kundakçı olarak sıhhi otoritelerde ve cezai otoritelerde bir kaydı olabilir veya olmayabilir.

Hatırlanmalıdır ki; tüm pyromaniac'ların tanımı "ateş böcekleri"ne uyuyorsa da tüm ateş böcekleri pyromania hastalığına yakalanmamışlardır.

Fire fan (yangın hayranı) :

Bu kişiler yangınlara karşı o kadar ilgilidirler ki, bu ilgi, işi yangınla mücadele olan profesyonel yangıncılardan bile fazladır. Bu şahısların arabalarında, yangın istasyonları kanalında telsizleri vardır, çoğu zamanlarını yangın istasyonları ve çevresinde geçirirler ve hatta yangına giden yangın araç ve gereçlerini yangın yerine kadar izlerler. Bu yangın hayranı kişilerin çoğu normal, sağlıklı, yangıncılara ve mücadele ettikleri yangınlara ilgi duyan insanlar olmakla beraber, bazıları ise bir ateş böceği veya pyromaniac'tır.

"Yangın hayranı" bir kişinin karıştığı bir olay: 1984 yılında, Boston'da federal jüri bir şahsı Boston civarında 200'den fazla yerde yangın çıkarmakla suçladı ve bu şahsın yanan binaların yanışını seyrederken sevinç çığlıkları attığını, bu olayların A.B.D. tarihinde en büyük kundakçılık olduğunu A.B.D. hükümeti açıklıyordu.

28 yaşındaki, Boston banliyolarının birinde ikâmet eden

ve yangınların ekserisine kırımızı bir station-wagon ile giden, yangın şefi üniforması giyen bir şahıs mahkemece aleyhinde açılan 5 kundaklama davasının hepsinde suçlu bulundu ve o ana kadar 14 aylık bir period içinde meydana gelen 14 olayın 12'sinden sorumlu tutuldu. Bu yangınlarda, 65'i yangın personeli olmak üzere 282 kişi yaralandı ve maddî hasar ise 22 milyon doların üzerinde idi. "Firebug" (ateş böceği)'ların teşhis ve yakalanması: Çıkarıldıkları birden fazla yangının ard arda ve bir örnek olması nedeni ile ateş böceklerinin teşhis ve yakalanmaları kundaklama olaylarında pek güç değildir. Çıkarıldığı her ilâve yangın, yakalanmasını daha da kolaylaştırır.

Sistemik Yaklaşım: Bu yazıyı yazarken kullandığım kitabın yazarı ve A.B.D.nin en başarılı ve tecrübeli yangın eksperlerinden John Kennedy, sistemik bir yaklaşımla olay yerinin krokisini çizip her yangının gününü ve çıkış saatini tespit etmiş ve bu şekilde olayı belirli bir pattern'e (kalıba) alarak bunu geliştirmiştir.

Seri halde çıkarılan üç yangının hikâyesi: Bir defasında, Mr.Kennedy ve ekibi küçük bir şehirde çıkan seri yangınlar üzerinde çalışıyorlardı. Bu yangınların seri halde ve üç ayrı yerde çıktığı tespit edildi. Ateş böceği çalıştığı her gecede üç yangın başlatmıştı. Her üç yangın da aynı cadde üzerinde çıkarılmıştı. Birincisi cadde üzerinde bir binanın girişinde bir otomobil içinde, ikincisi bir bebek arabasında aynı

cadde üzerinde bir kaç blok ileride olmak üzere başlatılmıştı. Üçüncü yangın da diğer ikisinin gerisinde meydana gelmişti. Bu da göstermektedir ki ateş böceğinin iki defa geri dönerek ilk iki yangının söndürülmesini heyecanla seyrettiğini ve daha sonra ilk iki yangının zıt tarafındaki bir üçüncü yangını çıkartabileceği ihtimalini gösteriyordu. Nadiren bozulan bu kalıbı gözönüne alan ekip, ilk iki yangın devam ederken olay yerinden tahmin edilen yerde ateş böceğini beklemeye başladılar. Ateş böceği beklendiği gibi üçüncü yangını başlatma hazırlığında iken yakalandı.

"Zaman kalıbı" ile ilgili bir misal: Michigan'da seri halde çıkarılan başka yangın araştırmasında, Mr.Kennedy yangının çıkış yerine göre kesin belirli bir kalıp çıkaramıyordu. Bütün yangınlar Cuma akşamları 23.00'den sonra ve Cumartesi günleri sabahı 01.30'dan önce çıkmaktaydı. Eldeki tek bilgi yangınların 2,5 saatlik bir zaman içinde ve Cuma akşamları ile Cumartesi sabahları meydana gelmesi idi. Kundakçı daha sonra yakalandı ve yaptığı eylemlerin tamamını eksiksiz anlattı. Çıkarttığı, çıkış zamanlarına göre özellik arz eden yangınları mantıksal bir şekilde açıkladı. İfadesine göre her Cuma günü TV.'de yayınlanmakta olan ödüllü boks maçlarını gittiği meyhanede seyretmeyi adet haline getirmişti. Seyrettiği maçın heyecanı ve içtiği içkilerin etkisi ile heyecanın doruğuna ulaştığını, bu ruh hali içinde meyhaneden çıkıp evine giderken yo-

lu üzerinde yangınları çıkarttığını anlattı. Eğer maç bir knock out ile erken sona ererse yangın, akşamın erken saatlerinde ve evinden uzakta bir yerde, fakat maç uzarsa yangın daha geç bir saatte ve meyhane ile ateş böceğinin evi arasında daha direkt bir çizgi üzerinde çıkarılmaktaydı.

SONUÇ: Yangın müfettişleri bir kundaklama olayını incelerken "ateş böceği" ile "pyromaniac" arasındaki farkı bilmelidirler. Unutulmamalıdır ki; pyromaniac daima bir ateş böceğidir, fakat bir ateş böceğinin pyromaniac olması gerekmez.

Mustafa CENGİZ

Kullanılan Kaynak:

Fires and Explosions Determining Cause and Origin by John Kennedy, Patrick M.Kennedy.

Nakliyat Tekne Sigortalarındaki Yeni Yükümlülükler

Son birkaç yıldan beri uluslararası piyasalarda tekne sigortacılarının zarar ettikleri, bu zarardan kurtulmak için de fiyatları arttırdıkları, ayrıca muafiyet hadlerini de yükselttikleri görülmektedir. Alınan bu önlemler sonucu doğal olarak donatanların yükü bir hayli ağırlaşmış bulunmaktadır. Fakat alınan bu önlemlerin başka önlemlerle desteklenmeden zarar trendinin düzeltilemeyeceği dikkate alınarak bunların yanısıra diğer bazı önlemler de uygulamaya konulmuştur. Oldukça önemli olmalarına rağmen pek de dikkati çekmeyen bu önlemler genelde sigorta sözleşmesine konulan yükümlülükler biçiminde görülmektedir. Bu yükümlülüklerden J.H.115 ve J.H.722 üzerinde durulması gereken iki önemli olgudur.

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 devresel (periyodik) denetim ve bu denetimler sonucu hazırladıkları sınıf belgesi (klas belgesi) yahut bir deniz kazasından sonra yaptıkları ekspertiz ve düzenledikleri raporlarla, denizcilere ve deniz ticareti ile ilgili kişi ve kuruluşlara, genellikle yasa ile kurulmuş zorunlu kurumlar olmalarına rağmen, uzun yıllardan beri hizmet vermekte, böylece deniz ticaretinde önemli bir yer tutmaktadırlar. Sınıflama kurumları, bu işlevleri sırasında deniz ticareti ile ilgili kişi veya kurumlara bir tür kamu hizmeti vermektedir. Zira bu kurumların gemilere verdikleri

belgeler işaret edilen bu kişilere güven vermekte, deniz ticaretinin sağlıklı yürütülmesine katkıda bulunmaktadır. Örneğin geminin sınıf (klas) belgesi yük sahibi, sigortacılar veya kredi veren bankalar için belli güven sağlayan bir belgedir.

Sınıflama kurumları bir taraftan bu hizmetleri deniz ticaretinin hizmetine sunarken diğer taraftan bu hizmetlerden kazanç sağlamak zorundadırlar. Bu ikilem, bir taraftan kamu hizmeti görmek diğer taraftan kazanç sağlamak, uzun yıllardan bu yana bir denge içinde yürütülmektedir. Fakat uzun yıllardan beri yürütülen bu denge sigortacıların son yıllarda karşılaştıkları ağır hasarlı sonuçlar nedeniyle oldukça sarsılmış ve sigortacıları bazı ek önlemler almaya yöneltmiştir.

1. Condition Survey Warranty (J.H.115)

Sözleşmeye eklenen bu yükümlülük ile sigortacılar, 30 günlük bir süre içinde London Salvage Association tarafından gemide bir ekspertiz yapılmasını ve varsa eksperin önerilerinin yerine getirilmesini koşul olarak sigorta sözleşmesine eklemektedir. Yükümlülük gereği bu ekspertizin ücreti sigortalı tarafından ödenmektedir.

Ayrıca, eksper gerek görürse bu ekspertizin "Structural Condition Survey (J.H.722) olarak değiştirilmesi önerisini getirebilecektir. Bu bakımdan Condition Survey Warranty oldukça önemlidir. Zira eksper tarafından pek de iyi durumda bulunmayan gemilerde bir ikinci ve daha ayrıntılı incelemeyi gerektiren ekspertiz istenebilecektir.

2. Structural Condition Warranty (J.H.722)

Geminin daha ayrıntılı incelenmesini gerektiren bu ekspertiz yükümlülüğünün ya belli bir tarihten itibaren 30 gün içinde ya da geminin yükünü boşalttığı ilk limanda, bunlardan hangisi daha önce olursa, yerine getirilmesi gerekmektedir. Doğal olarak ekspertiz yine London Salvage Association eksperleri tarafından yapılır ve önerilerinin verilen süre içinde yerine getirilmesi zorunludur. Eksperin önerilerinin yerine getirildiğinin yine eksper tarafından belgelenmesi gerekmektedir. Aksi halde sigortacıların sorumluluğu başlamayacak, başlamışsa önerilerle ilgili raporda belirtilen tarihten itibaren sona erecektir.

Yükümlülüğün son paragrafında ekspertizin sigortalı adına yapılacağı ve sigortacıların da hazırlanan raporun bir kopyasını doğrudan London Salvage Association'dan alabileceğini ifade etmektedir.

Bu yükümlülük ile istenen ekspertiz genellikle on yaşını aşmış veya durumu oldukça olumsuz görülen daha az yaşlı gemilerde konu olmaktadır.

Sigorta sözleşmelerine konulan bu yükümlülüklerin amacı görüleceği gibi, gemilerin fiziksel durumlarını sınıflama kurumlarına ek olarak yakından izlemek ve gerekli bakımlarının ihmal edilmeden yapılmasını sağlamaktır. Böylece gemilerin daha dikkatli bakımı yapılacak ve bakımın yeterli olarak yapılmamasından doğan hasarlar azalmış olacaktır.

Mehmet YAZICI



Katastrofik Kapasite Artışı Fiyat Kıırma Dönemini Başlatabilir

Bu yıl sonu yenileme döneminde, daha fazla katastrofik reasürans kapasitesinin bulunduğu görülmektedir.

Birçok broker ve underwriter'ın belirttiğine göre, reasürans alıcısı durumundaki sigorta şirketleri Bermuda'nın son zamanlarda ortaya çıkan reasürans imkânları da dahil olmak üzere tüm dünya piyasalarını kullanarak reasürans programı başına 300 milyon US \$'a kadar katastrofik reasürans tretesi temin edebilmektedirler. Aynı broker ve underwriterlara göre, prim artışları genellikle mütevazı olmaktadır ve sigortacılar mevcut kapasitenin tümünü kullanmamaktan yanadırlar. Sonuç olarak, önümüzdeki yıl reasürans fiyatlarında bir düşüş için ortam hazırlandığına inanılmaktadır.

Paris'teki AXA Reasürans Şirketinin Başkanı Christian Excoffier, geçen yıl reasürans programı başına ortalama 200 milyon US \$'lık teminat alınabildiğine dikkat çekerek, bölüşmesiz katastrofik reasürans kapasitesinin geçen yıldan bu yana takriben % 40'tan % 50'ye yükseldiğini belirtmektedir.

Katastrofik reasürans teminatındaki bu artış kısmen en az

bir şirketin reasürans programı başına 75 milyon US \$ teminat verildiği Bermuda'nın yeni reasürans imkânları ve Londra'daki bugüne kadar nedeni henüz belirlenemeyen kapasite artmasından kaynaklanmaktadır.

Londra'daki kapasite artışının geçmiş yıllardaki daralmayı telâfi edici nitelikte olduğu belirtilse de, Londra'daki Alexander Howden Reinsurance Brokers Ltd. Şirketinin Yönetim Kurulu Başkanı Ronald Iles, Londra'da yeni kurulan şirketler dolayısıyla piyasada geçmiş yıla göre net bir ferahlama olduğunu ve önümüzdeki yıl da Lloyd's'un kapasitesinde bir artış beklendiğini söylemektedir.

Ronald Iles, Londra piyasasına yeni kapasite sağlayan şirketler arasında Liberty Mutual Insurance Co. (U.K.) Ltd., NAC Reinsurance ve Societe de Reassurance des Mutuelles Agricoles'un da bulunduğunu belirtmektedir.

Lloyd's underwriterlarından birinin tahminine göre, Londra underwriterları A.B.D. reasürans programlarına yaklaşık 40 milyon US \$'lık katastrofik kapasite sağlamaktadırlar.

New Jersey'deki F & G Re'nin Başkanı Paul Ingrey,

dünya genelinde yaklaşık 250-300 milyon US \$ arasında bir kapasitenin bulunduğunu, geçen yıl mevcut olan kapasitenin, muhafazakâr bir tahminle 175 milyon US \$ olduğunu ileri sürmektedir.

Paul Ingrey'e göre yeni kapasitenin çoğu Bermuda'dan sağlanmaktadır ancak diğer bazı underwriterlar Bermuda'nın kapasitesiyle rekabet edebilmek için kendi kapasitelerini artırma konusunda teşvik edilmiş olabilirler.

Bazı underwriterlar ve brokerlar mevcut toplam kapasite konusunda daha tutucu tahminler ortaya koymaktadırlar. Stamford'daki Berkshire Hathaway Inc.'de Reasürans Bölümü Başkanı olan Ajit Jain, "Rakam tahminen toplam 200 milyon US \$ civarındadır" demektedir.

Buna göre, Bermuda underwriterlarından sağlanan azami miktarın 75 milyon-100 milyon US \$ arasında olabileceği ancak Bermuda'dan ne kadar kapasite sağlandığının halâ belirsiz olduğunu öne sürmektedir.

New York'taki Sedgwick James Inc. Şirketinin Yönetim Kurulu Başkan Vekili Charles Ruoff, Bermuda underwriterlarının reasürans programı başına genellikle 30 milyon ile 50 milyon US \$ arasında teminat verdiklerini belirtmektedir.

Charles Ruoff'a göre, Bermuda'nın sağladığı bu yeni kapasite Londra'daki kapasite daralmasından kaynaklanan açığın doldurulması için gerekli olmaktadır. Şu anda Londra'daki katastrofik reasürans kapasitesi önceki yıllarla kıyaslandığında eşit seviyede veya çok az altındadır. Ruoff, Bermuda'nın piyasaya sunduğu katastrofik reasürans imkânlarının, limitleri yukarı çekmekten ziyade excess dilimlerindeki boşlukların doldurulması için kullanıldığını belirtmektedir.

Paul Ingrey, prim artışlarının geçen yıl ortalamalarına kıyasla daha düşük; yani ortalama % 8-% 12 arasında olduğunu belirterek artışların belirli programların performansına dayandığını söylemektedir.

Piyasadaki mevcut katastrofik teminatlarla ilgili ilk sinyaller belirlemeye başlamıştır. Örneğin, Londra'daki Sun Alliance & London Insurance PLC reasürans programını 1 Aralık'ta yenilemiştir. A.B.D. ve Avrupa'daki kaynakların belirttiğine göre, bu şirket, Londra piyasasından 120 milyon Pound (179.2 milyon US \$) ve Bermuda piyasasından 90 milyon Pound (134.4 milyon US \$) teminat sağlamıştır.

Sun Alliance, programının detaylarını vermemektedir. Ancak, Şirket sözcüsünün açıklaması şöyledir: "Katastrofik teminat ile ilgili tüm ihtiyaçlarımızı giderdik. Bunu biraz da Bermuda piyasasından faydalanarak yaptık".

Bazı sigortacılar Bermuda kapasitesini kullanma konusuyla fazla ilgilenmemektedirler. Connecticut'daki ITT/Hartford Group Inc. katastrofik reasürans programı için Bermuda'nın sağladığı kapasite olanağından faydalanmayı düşünmediklerini çünkü Hartford'un Londra, A.B.D. ve kıta Avrupa'sındaki mevcut reasürörlerinden 200 milyon US \$'lık katastrofik teminat alacağını söylemektedir. "Bu teminat için primlerin % 20 artması beklenmektedir ki bu da 1992'deki % 25 ve 1991'deki % 30 gibi çok yüksek artışlara yaklaşılmaktadır. Limitlerimizi arttıracak olsaydık, Bermuda'da neler olduğuna bakarak burayı bazı yan kuruluşlarımız için kullanabilirdik" demektedir.

Brokerlar ve underwriterlar, teminat limitlerini arttırmak için Bermuda'nın olanaklarını kullanmamak konusunda Hart-

ford'un yalnız olmadığını söylemektedirler.

Charles Ruoff, geçen iki yıl süresinde, katastrofik reasürans kapasitesi yokluğundan dolayı alıcıların, zorla kabul ettirilen yüksek saklama paylarına alıştıklarını açıklamakta ve "Geçen 15 yıl boyunca buna benzer bir çok olay gördük ve şimdi reasürörlere alıcıların tekrar geri dönmeyeceğini söylemekteyiz. Ancak, reasürans alıcıları piyasada mevcut teminattan daha fazlasını almakta hala ısrarlı oldukları için kısa dönemde fiyatların düşeceğini sanmıyorum" şeklinde bir fikir ileri sürmektedir.

Bazı reasürörler ise, kapasite artışının önümüzdeki yıl fiyatların düşmesinde bir etken olacağı görüşündedirler. Berkshire Hathaway'den Jain, "Bu ka-

dar çok kapasite ile birlikte fiyat rekabeti olduğu zaman, sistem dengeli değil demektir. Bir takım şeyler değişmek zorundadır". demektedir.

F & G Re'den Ingrey ise "Kapasite artışı önümüzdeki Temmuz ya da en geç gelecek yıl bu zamanlar fiyatların düşmesiyle sonuçlanabilir" diyerek fiyatlardaki küçük bir düşüşün mutlaka bir kapasite eksikliğine neden olmayacağını belirtmektedir.

Ingrey, "Fiyatlar % 15 düştüğünde biz işimizi yapmaya devam edeceğiz. Fiyatlar % 20 düştüğünde dahi, biz yine burada olmaya devam edeceğiz" demektedir.

BUSINESS INSURANCE
December, 1993

Doğal Felâketler

Doğal felâketler artık eskiye göre daha sık meydana gelmekte ve daha pahalıya mal olmaktadır. 1987 yılından önce Amerika Birleşik Devletleri'nde hiçbir doğal felâket 1 milyar US\$'dan fazla sigortalı hasar meydana getirmemişken 1992 yılında sadece Andrew ve Iniki kasırgalarının neden olduğu sigortalı hasar miktarı 20 milyar US\$'ı aşmıştır.

Ulusal Kasırga Merkezi (National Hurricane Centre) ile birlikte diğer önde gelen havabilimcilerin önümüzdeki on yıllık dönemde kasırga sayısı ve şiddetinde önemli artışların meydana geleceği şeklindeki öngörülerini nedeniyle gelecek üzerine yapılan tahminler de umutsuz gözükmektedir.

Amerika Birleşik Devletleri Jeolojik Hizmetler Birimi'nin hazırlamış olduğu bir raporda

1989 Kalifornia Lorna Prieta depreminin oluşundan itibaren beş yıllık dönem içerisinde ülkenin batı kıyılarında çok şiddetli bir deprem olabileceği belirtilmektedir.

Analistlerin tahminlerine göre Los Angeles veya San Francisco'da meydana gelecek katastrofik nitelikte bir deprem ya da Mississippi nehri vadisi New Madrid bölgesindeki benzer bir deprem 50-80 milyar US\$ civarında sigortalı hasara neden olabilecektir.

Doğal felâketleri durdurmak elbetteki imkânsızdır, ancak uzmanlar örneğin Andrew Kasırgası'nın hemen ertesinde elde etmiş oldukları bulgulara dayanarak, yürürlükteki inşaat talimatlarının yeterince uygulanmış olması halinde zararın % 30-% 40 civarında daha az olacağını ileri sürmüşlerdir. Dolayısıyla, önceden yapılmış uygun planlama ile insanların

hem hayatları kurtulmuş olacak hem de maddi hasarlar önemli ölçüde azalacaktır.

Şu sıralarda A.B.D. Kongresi tarafından incelenmekte olan Doğal Felâketlerden Korunma Yasası (Natural Disaster Protection Act) gelecekteki doğal felâketlerin ekonomik sonuçlarının yanısıra bu tür problemlerin bazılarında da dikkat çekmektedir.

Bu yasa aşağıdaki noktaları içeren bir program dahilinde amaçlarına ulaşabilecektir:

* İnşaat talimatlarının daha etkili bir şekilde uygulanmasına ve geliştirilmiş acil durum planlarına dayanarak, tehlikenin söz konusu olduğu eyaletlerde hasarı azaltma tedbirlerini içeren ayrıntılı bir plan geliştirmek.

* Eyaletlere ve yerel idarelere, belirlenen bu amaçlara ulaşmada daha fazla kaynak yaratmak üzere özel kişiler tarafından finanse edilmiş fonlar oluşturmak.

* Standard poliçelerle teminat altına alınmamış olan felâketleri de kapsayacak şekilde

de ev sahiplerinin sigorta teminatlarını genişletmek, böylece felâket meydana geldiği sırada federal hükümetin hazinesi üzerindeki yükü hafifletmek.

* Büyük bir felâket sonrasında olsa dahi ülkenin tüm bölgelerinde ev sahipleri için teminat bulabilmeyi garanti etmek.

Yukarıdaki girişimler özel sektör ile federal hükümet arasındaki dayanışmayı vurgulayan, doğal felâketler konusunda yeni bir ulusal politikaya doğru atılmış çok önemli adımlardır ve sonuçta insanların bir felâket sırasında federal yardım fonlarına bel bağlamasını azaltacaktır.

Yasa'nın sağlamaya çalıştığı önemli noktalar aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

Felâketin Meydana Getireceği Zararı Azaltma

Bu program bir felâket sırasında uygulayacakları planları geliştirme ve meydana gelebilecek zararları hafifletme çalışmalarında Federal Acil Durum İdaresi Ajansı (Federal Emer-

gency Management Agency) ile koordineli çalışmaları konusunda devleti ve yerel hükümetleri teşvik etmektedir. Bu teşvikler arasında gerek eyalet gerekse bölgesel düzeyde zararı azaltmak üzere yeni fon kaynakları bulunmaktadır.

Bu teşvikleri hakedebilmek için eyaletlerin aşağıdaki şartları yerine getirmesi gerekmektedir:

1) Yeni inşaatların kasırga, sel, deprem ve diğer doğal tehlikelere karşı kolayca etkilenen eski yapılara göre daha sağlam olmasını gerektirecek çeşitli inşaat talimatlarından bir tanesini benimsemek.

2) Tehlike arzeden binaları ve bunun yanısıra inşaat talimatlarının uygulanması, acil durumlarda zamanında reaksiyon gösterilebilmesi ve topyekûn olarak bir felâkete hazır olunması konularında iyileştirme metodlarını tanımlamaya yönelik, her aşamayı ayrıntısıyla anlatan geniş bir planı FEMA'ya teslim etmek.

3) İnşaat talimatlarına uymak ve felâketin meydana getirece-



ği zararları asgariye indirmeyi amaçlayan bir planı beş yıl içerisinde tamamlamak.

Bu kriterleri yerine getiren eyaletler, "genişletilmiş sigorta koruması ve reasürans programı" olarak tanımlanabilecek programlar dahilinde toplanmış fonların % 5-10 kadariyle finanse edilmiş olan felâketlerin etkilerini azaltmayı amaçlayan Federal Fon'dan (Federal Disaster Mitigation Fund) yardım alabileceklerdir. Bu kriterleri yerine getirmeyen eyaletler ise fondan yardım alamayacakları gibi belirli tip felâket yardımlarını da almaktan men edilebileceklerdir.

Devletin bu felâketlerle ilgili girişimlerine ilâve olarak FEMA, düzeyi yükseltilmiş kurslar, araştırma, teknoloji transferi ve eğitim konularında eyaletleri teşvik edici çabalarını genişletecektir. Bu direktifte öngörülenleri yerine getirmeye çalışan FEMA'ya yardımcı olmak üzere yasa, FEMA'nın politikalarının pratik ve etkili olup olmadığını görüşecek bir Danışma Komitesi kurmaktadır. Bu Danışma Komitesi, polis temsilcileri, itfaiye temsilcileri, acil durum yöneticileri, inşaat talimatları uzmanları, tüketici temsilcileri, mimarlar, inşaatçılar, sigorta şirketleri ve diğer uzmanlardan oluşmaktadır.

Genişletilmiş Sigorta Koruması

Felâketin meydana getireceği zararları azaltma konusundaki bu güçlü programa ilâve olarak yasa, sigorta şirketlerini, ev sahiplerinin poliçesini deprem ve diğer tehlikeleri de kapsayacak şekilde genişletmeleri konusunda teşvik edici unsurlar içermektedir. Halihazırda bu teminatlar için bir zorunlu alım söz konusu değildir.

Fiyatlar riziko esaslıdır ve

böylece doğal tehlikelere daha açık bölgelerde yaşayan ev sahipleri tehlikenin az olduğu bölgelerde yaşayan ev sahiplerine göre daha fazla miktarda prim ödeyecekleri için sigortalılar arasında prim ödeme açısından bir dengesizlik olmayacaktır. Ayrıca ev sahipleri; muafiyet, teminatın tipi ve yeni teminatların ilâvesi konularında tercih hakkına sahiptir.

Primler ve teminatın genişletilmiş kısımları için geçerli olacak muafiyet miktarı FEMA tarafından belirlenecektir. Sigorta şirketleri primleri toplayacak ve topladıkları bu primleri hasarların ödenmesinde kullanılacak olan Federal Trust Fund olarak anılan bir fona havale edeceklerdir.

Reasürans Programı

Doğal felâketlerden korunma yasası en son meydana gelen felâketlerden sonra ev sahipleri için söz konusu olan uygun bir sigorta teminatı bulamama konusuna dikkat çekmekte ve ileride meydana gelebilecek felâketlerin sonrasında aynı sorunun daha büyük boyutlarda tekrarını önlemek üzere çözümler getirmektedir.

Yasa, ayrıca, istisnai olarak meydana gelen çok büyük felâketler nedeniyle sigorta şirketlerinin ödeme gücü içerisine düşme ihtimalini azaltmaktadır. Bu, tamamen sigorta endüstrisi tarafından finanse edilecek olan bir reasürans fonu vasıtasıyla gerçekleştirilebilecektir. Reasürans fonu, doğal olsun ya da olmasın çok sık meydana gelmeyen, yüksek maliyetli rizikoların daha etkili bir şekilde idaresinde kullanmak üzere sigorta şirketlerine bir fon sağlamaktadır.

Reasürans programı için uygulanacak prim miktarı, Kongre tarafından idare edilen Ulusal Reasürans Fonu'na prim

katkısında bulunan sigorta şirketleri ile birlikte FEMA tarafından belirlenecektir.

Zaman içerisinde fonda, büyük felâketler meydana geldiğinde kullanılabilecek önemli rezervler oluşacaktır. Ancak, fonda yeterli miktar henüz oluşmadan bir felâket meydana geldiği takdirde hazine eksik kalan miktarı tamamlamak üzere borçlanmaya yetkili olacak, daha sonra fonu yeniden oluşturmak üzere sigorta şirketlerinden bu miktarı faiziyle birlikte geri alacaktır.

Sadece bu fona katılan sigorta şirketleri, doğal bir felâket veya felâketler zinciri 12 aylık bir dönem içerisinde meydana geldiğinde ve endüstri toplam surplus'ının % 15'ini aştığı takdirde fondan hasar talebinde bulunabileceklerdir.

Bir şirketin surplus'u yazmış olduğu tüm poliçelerdir ve bu surplus spesifik hasarlar için tahsis edilmez. Halihazırda endüstrinin toplam surplus'u yaklaşık 176 milyar US\$'dır.

Böylece % 15'lik başlangıç ya da fondan yararlanma limiti 26 milyar US\$ etmektedir. Örneğin 28 milyar US\$'lık katastrofik bir depremin meydana gelmesi halinde ilk 26 milyar US\$'lık kısım sigorta şirketleri tarafından ödenecek ve kalan 2 milyar US\$'lık kısım için bu reasürans fonundan talepte bulunabileceklerdir. Diğer taraftan sigorta şirketleri de tek bir felâket sonucu surplus'larında % 20'lik bir azalma ile karşılaştıkları takdirde müstakil olarak fona müracaat edebileceklerdir.

Kendi başlarına sigorta teminatı bulamayan ev sahipleri için sigorta temin etmek amacıyla, tamamen kendi inisiyatifleriyle sigorta Pool'leri veya devlet destekli programlar oluşturan eyaletler de yukarıda adı geçen reasürans fonuna seçilebilirler.

Inergen Kullanımı ile Yangından Korunma

Doğal Felâketlerden Korunma Yasası'nın halihazırda Temsilciler Meclisi ve Senato'da toplam 75 tane destekleyicisi vardır. Tasarı üzerinde ilk görüşme 17 Kasım 1993 tarihinde Senato Ticari İşler Komitesi'nde yapılmıştır ve tasarı'nın yasallaşması bu yılın sonunda beklenmektedir.

THE REVIEW
Ocak 1994

Not 1. Ocak 1994'de Richter ölçeğine göre 6.6 şiddetinde ABD, Los Angeles/California'da bir deprem meydana gelmiştir. Bu bölgedeki binaların sadece % 25'inin sigortalı olduğu tahmin edilmektedir. Daha önceki tahminlere göre, bu bölgede ancak 7.5 şiddetinde bir deprem meydana gelmesi halinde sigortalı maddi zarar 50 milyar \$ olabilecektir. (The Review, Şubat 1994)

Not 2. Fransa'da sigortacılar 1993 Eylül ayında meydana gelen 'sel' hasarlarını (1.8 milyar FF) henüz ödemeye çalışırken Kuzey Avrupa'yı etkileyen son sel afeti Fransa'da 2 milyar FF.in üzerinde maddi zarara sebep olmuştur. Almanya'da ise maddi zarar 1 milyar DM olarak tahmin edilmekte ve bu rakamın büyük olmayışının nedeni olarak da sel teminatının ev sigortaları kapsamına alınmaması, sel teminatının sadece özel durumlarda verilmesi gösterilmektedir. İngiltere de sel afetinden nasibini almış olup buradaki maddi hasarların birçok tarım alanının sigortasız olması nedeniyle 50 milyon Sterlin civarında olacağı tahmin edilmektedir. (The Review, Şubat 1994)

Not 3. Birleşmiş Milletler iklim değişimlerinin etkileri konusunda sigortacılar ile risk yöneticilerine sağlıklı bilgi aktarmak üzere iki yeni proje geliştirmektedir.

Bunlardan birincisi olan "Global Atmosphere Watch" projesi için B.M. Dünya Meteoroloji Teşkilâtı, 'Global Environment Facility'den 4.8 milyon \$ yardım almıştır. Gayesi atmosferdeki değişiklikleri tesbit ve kayıt etmek, tüm Dünya'daki ısınma ve ozon tabakasındaki delikler ile ilgili bilgiler toplamaktır. Arjantin, Brezilya, Çin, Endonezya ve Kenya gibi ülkelerde de istasyonlar kurarak gelişmekte olan ülkelerin de bu yöndeki eksiklikleri giderilmek istenmektedir.

İkinci proje, "World Hydrological Cycle Observing System" deniz kabarmalarının sebep olduğu seller ile fırtınalara karşı önceden uyarı sistemlerini geliştirmeyi amaçlamaktadır.

(The Review, Şubat 1994).

Inergen, aylar önceki tanıtımından bu yana, tüm Avrupa'da ideal bir söndürücü gaz olarak yaygın bir şekilde kullanılmakta ve önemli avantajlarıyla karbondioksit ve Halon 1301 gazlarının yerini almaktadır. Finlandiya'dan İspanya'ya kadar 100'den fazla sistem şu anda yangın söndürücü olarak kullanılmakta ve birçok önemli yangın bu sistemlerle söndürülmektedir. Bu gaz oldukça nüfuzlu bir kuruluş olan VdS (German Underwriters Union) tarafından onaylanmıştır ve dünyada bu konu ile ilgili diğer kuruluşlar; özellikle Amerika'daki FM ve UL, İngiltere'deki LPCB tarafından da şu anda test edilmektedir. Avrupa, Amerika Birleşik Devletleri ve Avustralya'daki tesisatların projelendirilmesi için halihazırda yeni standartlar düzenlenmektedir.

Bu yeni ürün, havadaki oksijen elemanını ortadan kaldırarak yangını söndürmektedir. Yangın söndürme işleminde

nitrojen, argon ve karbondioksit gazları gibi soluduğumuz havada bulunan doğal elemanlardan da faydalanılır.

Oksijen azalması insanlar için bir tehlike teşkil etmez, çünkü gazda bulunan az miktardaki karbondioksit doğal olarak nefes almayı sağlar ve beyin gerek gördüğü kadar oksijeni almaya devam eder.

Yangın söndürme işleminde herhangi bir kimyasal reaksiyon oluşmadığı için ortaya çürütücü veya aşındırıcı bir madde çıkmaz.

Inergen, aynı anda mal, insan ve çevreyi koruyabilen ilk yangın söndürücü gazdır.

Eşyanın Korunması

Bu şekilde ağır gazların kullanımı yoluyla yangın söndürmenin uzun bir geçmişi vardır. Bugüne değin en yaygın olarak kullanılan eleman karbondioksit gazıdır ancak, esas itibarıyla herhangi bir ağır veya yarı ağır gaz kullanılabilmektedir.



İşlem her zaman aynıdır: Havadaki oksijen miktarı oldukça azaltılır, böylece yoğunluğu normal (% 21'den daha az bir düzeye iner. Aslında genellikle bütün yanıcı maddeler, oksijen yoğunluğu % 15'in altına indiği anda sönerler. Hacim başına % 40'lık Inergen kullanımını, % 13-15 arasında oksijen yoğunluğuna sahip bir atmosfer oluşturur.

Bu yeni ürün, basınçlı gaz olarak saklanır. Sonuç olarak, ne püskürtme sırasında ne de sonrasında yoğun su bulutları oluşmadığından, insanların yangın söndürme sırasında yollarını şaşırımları önlenmiş olur ve söz konusu bölgenin çabuk ve düzenli bir şekilde boşaltılması sağlanır.

Inergen, püskürtüldüğü yerin ısısı üzerinde hiç bir etkide bulunmaz ve hassas eşyaları tahrip edebilecek termal şok ihtimali de bulunmamaktadır.

Inergen'in teknisyenler için de dizayn esnekliği gibi ayrı bir avantajı daha söz konusudur.

İnsanların Korunması

Inergen, gaz yoluyla yangın söndürme işleminde ortaya çıkan yoğun gaz ortamında dahi

normal olarak teneffüs edilebilecek tek söndürücü gazdır.

Inergen dolayısıyla benimsenen çözüm aynı psikolojik kurallara dayanmaktadır. Havada bulunan karbondioksit gazının yaklaşık % 2-4'ü bir insanın daha derin ve daha hızlı bir tempoda nefes almasını sağlar. Bu; merdiven çıkmak gibi hafif bir egzersiz yaparken duyulan hisse benzer ve aynı zamanda, beyindeki kan damarlarını genişletir.

Organizma kolaylıkla oksijen fazlalığını hissederek istenmeyen fazla havayı önlediği için, işlem kendi kendini yönetir. Sonuçta, kişi uyurken veya baygınken bile beyindeki oksijenin kısmî basıncı (beyinsel pO₂) normal seviyede kalır.

Nihayet, yıllardan beri herkesin olanaksız olarak gördüğü, insanların oksijen yokluğundan boğulmasına sebep olmadan yangınların gaz yoluyla söndürülmesi işlemi gerçekleştirilebilmiştir.

Çevre Korunması

Kimya endüstrisi, daha az tahrip edici sentetik alternatif araştırma ve geliştirmelerine milyonlarca dolar tutarında

yatırım yapmasına rağmen bu güne kadar elde edilebilen tüm söndürücü gazlar ODP (ozon tabakasına olumsuz etkisi), sera etkisi, akut veya kronik zehirlenme, termal çürütücü maddelerin oluşması ya da oldukça yüksek atmosferik yaşam gibi diğer bazı sorunlara neden olmuşlardır.

Herhangi bir yeni ürünün toplum tarafından kabul görmesi, o ürünün ekolojik sistemde veya insan vücudunda kötü bir etkisi olup olmayacağı konusunda bilinçli bir sağduyuya sahip toplum bireyleri arasında bir takım şüpheler var olduğu sürece oldukça zor gözükmektedir. Ancak, emin olmak için hangi soruyu sormamız gerektiğini nasıl bilebiliriz? Geçmişte halon gazlarıyla ilgili bir hata yaptığımız için bir kez daha hata yapmamız affedilemez.

Inergen'in üç elemanı da atmosferden elde edilmekte ve püskürtmeden sonra da herhangi bir değişime uğramamaktadır. Bu açıdan bakıldığında, bu ürünün çevreye kesinlikle bir etkisi sözkonusu değildir.

Mapfre SEGURIDAD
Temmuz 1993

DÜZELTME

Dergimizin 11. sayısında yer alan Sayın Tülin İşgören'in "Türk Sigorta Sektöründe Eğitimin Yeri" başlıklı yazısındaki grafik düzeltilmiş şekli ile aşağıdaki gibidir.

EĞİTİM SÜRECİ

BİLGİ

(ÖĞRETMEK)

DAVRANIŞ-TAVIR

(UYGULATMAK)

BECERİ-HÜNER

(TEKRAR)

ALİŞKANLIK-HUY

(DAVRANIŞ DEĞİŞİKLİĞİ)