REASÜRÖR

Tarih: Temmuz 2024

Millî Reasürans T.A.Ş.
adına sahibi
F. Utku ÖZDEMİR

İnceleme Kurulu
ÜYE
Özlem CİVAN
ÜYE
Kaan ACUN
ÜYE
Gökhan AKTAŞ
ÜYE
Erdem TORGUL

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Selçuk ÜNAL

Basım Yayın Koordinatörü
Hanzade ŞENOL

Dizgi Sorumlusu
Simay BAŞ

Kapak Dizaynı
Umut SİLE

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

Yönetim Yeri:
Merkez
İş Kuleleri, Kule 3, Kat: 20-21-22
34330 Levent, Beşiktaş / İstanbul

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

Yayın Türü: Yerel süreli yayın

3 ayda bir yayımlanır.

Dergide yer alan yazıların içeriğinden yazı sahipleri sorumludur.

İÇİNDEKİLER

Baltimore Köprüsü Kazası'nın Sigortacılık Açısından Değerlendirilmesi..... 4
Hastalık ve Sağlık Sigortalarında Bekleme Süresi..... 18
6 Şubat 2023 Kahramanmaraş Depreminin Ardından Sigorta Sektöründe Olası Hasarların Azaltılması..... 22
Asya-Pasifik 2024 Yılı Nisan ve Temmuz Ayı Yenilemeleri..... 35
Blok Zinciri Sigortası: Çıkmaz Sokak mı yoksa Devrim için Zamanını mı Bekliyor?..... 36

Değerli Okurumuz,

Reasürör dergisini gönderebilmemiz amacıyla tarafımıza iletilen kişisel verilerinizin, bu kapsam ile sınırlı olmak üzere işlenebileceğini, saklanabileceğini ve paylaşılabileceğini, konuyla ilgili Aydınlatma Beyanına;

http://www.millire.com/KisiselVerilerinKorunmasi.html

linkinden ulaşabileceğinizi bilgilerinize sunar, onay vermemeniz durumunda tarafımıza bilgi vermenizi rica ederiz.

Reasürör Gözüyle

26 Mart 2024 tarihinde Singapur bandıralı DALI adlı geminin Baltimore Limanı'nın girişindeki Francis Scott Key Köprüsü'ne çarparak yıkılmasına neden olduğu kaza, sigortacılık tarihinin en büyük hasarlarından biri olarak değerlendirilmektedir. Dergimizin bu sayısında, Sayın Avukat Serap Sargın'ın çok sayıda sigorta branşını ilgilendiren, deniz trafiğinin yanı sıra kara taşımacılığını da aksatan bu büyük deniz kazası ile ilgili detaylı bilgileri içeren yazısının okurlarımızın da ilgisini çekeceğini umuyoruz.

Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi Sayın Doç. Dr. Fatih Buğra Erdem hastalık ve sağlık sigortalarında bekleme sürelerini hukuki açıdan incelediği çalışmasında önemli bilgilere yer vermektedir.

Türkiye Sigorta Birliği tarafından düzenlenen Makale Yarışması'nda dereceye giren çalışmalara dergimizde yer vermeye devam ediyoruz. Bu sayımızda Sayın Fahri Yiyin'in ikincilik ödülü alan, 6 Şubat 2023 Kahramanmaraş Depremi'nden çıkarılan dersler ışığında deprem hasarlarının azaltılmasına yönelik önlemleri ele aldığı makalesi yazar tarafından gözden geçirilmiş haliyle paylaşılmıştır. Makalede, depreme ilişkin konuların güncelliğini asla yitirmediği ülkemizde bu alanda yapılan çalışmaya yer verilmiştir.

Bu sayımızda 2024 yılı Nisan ve Temmuz ayı reasürans yenilemelerinde Uzak Doğu piyasalarında yaşanan gelişmeler ve öne çıkan piyasa eğilimleri özetlenmiştir.

Derginin yabancı basından seçmeler bölümünde ise güncel durum ile beklentileri yansıtan blok zinciri sigortasına ilişkin bir çeviri yer almaktadır.

Baltimore Köprüsü Kazası'nın Sigortacılık Açısından Değerlendirilmesi

26 Mart 2024 tarihinde Singapur bayraklı "DALI" isimli konteyner gemisinin Baltimore'daki Francis Scott Key Köprüsü'nün çökmesine yol açtığı kazaya ilişkin ABD Ulusal Ulaşım Güvenliği Kurulu (The National Transportation Safety Board / NTSB) tarafından yayımlanmış soruşturma ön raporuna göre, ABD Sahil Güvenliği /US Coast Guard (USCG) bu kazayı "büyük bir deniz kazası/a major marine casualty " olarak sınıflandırmıştır.

NTSB, ABD Ulusal Güvenlik Kurulu Kanunu ve Federal Yönetmelikler Yasası kapsamında "büyük deniz kazalarını" araştırmak için özel yetkiye sahiptir. Bir kazanın "büyük bir deniz kazası/a major marine casualty" kapsamına girmesi için aşağıdakilerden herhangi birini içermesi gerekmektedir:

- Altı veya daha fazla can kaybı,
- 100 veya daha fazla grostonluk mekanik tahrikli bir geminin kaybı,
- Maddi hasarın başlangıçta 500.000 ABD doları veya daha fazla olması,
- USCG komutanı tarafından NTSB Başkanı'nın da onayıyla, tehlikeli maddelerin cana, mala veya çevreye yönelik ciddi tehdit oluşturduğunun tespiti[1]

Soruşturma Ön Raporu Nedir?

Kazayı Soruşturmaya Yetkili Merci ve Kurumlar

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Kaza Soruşturma Kanunu uyarınca ABD Deniz Güvenliği Ofisi/The Office of Marine Safety (OMS), uluslararası sularda yabancı bayraklı gemilerin dahil olduğu ciddi deniz kayıplarının soruşturulmasına "Büyük Ölçüde İlgilenen Devlet/Substantially Interested State"[2] sıfatıyla sahil güvenlik ile birlikte katılmaktadır.

"Büyük ölçüde İlgilenen Devlet/ Substantially Interested State" soruşturmaya konu olan bir geminin bayrak devleti olan Devlet veya iç sularında veya karasularında deniz kazası meydana gelen Devlet anlamına gelir. Somut olayda işbu rapora konu kaza Baltimore Francis Scott Key Köprüsü'nde meydana geldiği için Amerika Birleşik Devletleri "Büyük Ölçüde İlgilenen Devlet/ Substantially Interested State" niteliğindedir ve NTSB, ABD Ulusal Güvenlik Kurulu Kanunu ve Federal Yönetmelikler Yasası kapsamında işbu kazayı soruşturmaya yetkilidir.

Her büyük deniz kazasının soruşturulmasından sonra Deniz Güvenliği Ofisi/The Office of Marine Safety (OMS), güvenlik sorunlarını tanımlamakta ve federal hükümet kurumlarına (sahil güvenlik ve benzeri), devlet kurumlarına, gemi sahiplerine ve operatörlerine, gemi sınıflandırma topluluklarına veya denizcilik endüstri kuruluşlarına yönelik güvenlik önerilerini içerebilecek bir soruşturma raporu yayımlamaktadır.

DALI-Baltimore kazasında aşağıdaki kuruluşlar da soruşturma sürecine dahil olmuştur:

- Grace Ocean Özel Limited
- Maryland Ulaştırma Otoritesi (MDTA)
- Federal Karayolu İdaresi
- Maryland Kılavuz Kaptanlar Derneği
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)
- HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd.
- Singapur Denizcilik ve Liman İdaresi

NTSB grup başkanları tarafından yönetilen soruşturma kapsamında, denizcilik operasyonları

[1]https://www.ntsb.gov/investigations/Documents/DCA24MM031_PreliminaryReport%203.pdf

[2]https://www.seably.com/courses/incident-investigation/lessons/0/steps/3

(gemi elleçleme, kargo ve navigasyon), mühendislik (tahrik ve elektrik), hayatta kalma faktörleri (arama ve kurtarma), köprü yapıları (tasarım ve koruma) ve kayıt cihazları (elektronik kanıtlar) konularında alanında uzman özel bir grup oluşturulmuştur.

Soruşturma Ön Raporuna Göre Olayın Özeti Şu Şekildedir

Görsel-1

Soruşturma ön raporunda 26 Mart 2024 tarihinde, doğu gündüz saatiyle yaklaşık 01:29'da, 947 ft. uzunluğundaki Singapur bayraklı DALI isimli konteyner gemisinin Maryland'deki Baltimore Limanı'ndan geçerken elektrik gücü ve itiş gücü kaybı yaşadığı ve kontrolü kaybederek Francis Scott Key Köprüsü'nün (Key Bridge) merkezi kiriş açıklıklarını destekleyen güney iskelesine çarptığı belirtilmektedir.

Görsel-1'de de görüleceği üzere köprünün bir kısmının nehre çöktüğü ve güvertenin bazı kısımları ile kiriş açıklıklarının geminin ön güvertesi üzerine yıkıldığı tespit edilmiştir[3]. Ayrıca Maryland Ulaşım Otoritesi (MDTA) ile sözleşme imzalayan Brawner Builders tarafından istihdam edilen yedi kişilik bir yol bakım ekibi ve MDTA'nın danışmanı olan Eborn Enterprises Inc. tarafından istihdam edilen bir müfettişin gemi köprüye çarptığında köprüde olduğu, müfettişin yara almadan ve inşaat ekibinden birinin ağır yaralı olarak kurtulduğu, ölümcül

Buna ek olarak, Singapur Ulaştırma Güvenliği Soruşturma Bürosu (TSIB), Sri Lanka Ticari Denizcilik Sekreterliği ve Hindistan Denizcilik Genel Müdürlüğü, konuyla Büyük Ölçüde İlgili Devletlerin temsilcileri olarak NTSB ile koordinasyon içinde çalışmaktadır.

[3]https://www.ntsb.gov/investigations/Documents/DCA24MM031_PreliminaryReport%203.pdf

şekilde yaralanan altı inşaat işçisinin hayatını kaybettiği ve gemideki 23 kişilik mürettebattan birinin yaralandığı raporda yer alan bilgilerdendir.

Kazaya ilişkin ön soruşturma raporuna göre;

Geminin Özellikleri

"DALI" 947 ft. uzunluğunda, 2015 yılında HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. tarafından inşa edilmiş çelik gövdeli bir genel kargo (konteyner) gemisidir. Geminin kalkıştaki draftı 39,9 ft. olup 4.680 adet konteyner (56.675 metrik ton konteynerli yük) taşıdığı, ayrıca geminin yüklü ağırlığının 112.383 metrik ton olduğu belirtilmiştir.

Geminin sahibi Singapur merkezli Grace Ocean Private Limited, konteyner, dökme yük ve tanker gemiler olmak üzere 55 gemiye sahip bir armatör şirkettir.

Gemi donatanına mürettebat sağlayan ve gemiyi işleten Singapur merkezli Synergy Marine Group'un, 26 Mart itibarıyla Panama, Marshall Adaları, Hong Kong, Liberya ve Singapur bayraklı 55 gemiyi yönettiği tespit edilmiştir.

"DALI", gemilerin inşası ve işletilmesine ilişkin standartları sağladığını ve sürdürdüğünü kontrol eden çeşitli özel sınıflandırma kuruluşlarından biri olan ClassNK tarafından klaslanmıştır.

Klas kuruluşları, inşa ve sonrasında periyodik sörveyler yoluyla bir geminin sınıfının teknik kurallarına uygun olduğunu doğrulamaktadır.

Mart 2024'teki ABD Liman Ziyaretleri

DALI konteyner gemisinin 19 Mart'ta Sri Lanka'dan Amerika Birleşik Devletleri'ne gelmeden önce iki ABD limanına daha uğradığı (19 Mart'tan 21 Mart'a kadar Newark, New Jersey ve 22 Mart'tan 23 Mart'a kadar Norfolk, Virginia) ve 23 Mart saat 02:36'da Baltimore Limanı'ndaki Seagirt Deniz Terminali'ne demirlediği tespit edilmiştir.[4]

Önceki Gündeki Elektrik Gücü Kaybı

25 Mart'ta IMO 9697428 numaralı "DALI" isimli konteyner gemisinde, Baltimore'dan ayrılmadan yaklaşık 10 saat önce, liman içi bakım sırasında iki elektik kesintisi yaşandığı tespit edilmiştir. İlk kesintinin, bir gemi personeli tarafından yanlışlıkla kapatılan egzoz damperi sonucunda makinenin durmasına neden olmasıyla meydana geldiği ve jeneratör no. 3'ün otomatik olarak devreye girdiği saptanmıştır. İkinci kesintinin ise jeneratör no. 3'ün yetersiz yakıt basıncı nedeniyle durması sonucunda oluştuğu tespit edilmiştir. Personelin, jeneratör no. 2'yi yeniden devreye sokarak elektrik gücünü geri kazandırdığı ve HR1 ile LR1 kesicilerini kullanarak hattı tamir ettirdiği görülmüştür. 26 Mart'ta geminin kalktıktan sonraki ilk elektrik kesintisi ise, HR1 ve LR1 kesicilerinin beklenmedik şekilde kapanmasıyla meydana gelmiştir. NTSB, bu kesintilerin ve tamir işlemlerinin kazaya olan etkilerini araştırmaktadır.[5]

Elektronik Veriler

Sefer Veri Kaydedici (Voyage Data Recorder/VDR)

Uluslararası Denizcilik Örgütü Kuralları, 1 Temmuz 2014 tarihinden sonra inşa edilen ve uluslararası sefer yapan 3.000 groston ve üzeri gemilerin tam VDR sistemi ile donatılmasını zorunlu tutmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün MSC.333 (90) sayılı kararı uyarınca, söz konusu gemilerde en az 48 saatlik veri kaydeden hem sabit hem de yüzer bir VDR kapsülünün bulunması gerekmektedir. Ek olarak VDR kabininde en az 30 günlük dahili verileri saklama zorunluluğu vardır. 2015 yılında inşa edilen ve JRC JCY-1900 VDR sistemine sahip olan DALI'nin, kazanın hemen öncesinde ve sonrasındaki olaylara ilişkin altı saatlik VDR verileri 26 Mart'ta indirilerek incelenmiştir. Sabit sürücünün 34 günlük VDR verisi içerdiği tespit edilmiştir.[6]

[4]https://www.ntsb.gov/investigations/Documents/DCA24MM031_PreliminaryReport%203.pdf

[5]https://www.ntsb.gov/investigations/Documents/DCA24MM031_PreliminaryReport%203.pdf

[6]https://www.ntsb.gov/investigations/Documents/DCA2MM031_PreliminaryReport%203.pdf

Diğer Veriler

Geminin Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS) ile taşınabilir kılavuz ünitesi (PPU) dahil olmak üzere diğer köprü ekipmanlarından gelen veriler de gözden geçirilmeye devam etmektedir.

Entegre Kontrol ve İzleme Sistemi ve Yüksek Voltajlı Elektrikli Veri Yolu

Geminin motorları ve elektrik güç yönetim sistemi de dahil olmak üzere makine ve sistem değişiklikleri ile bunun sonucunda ortaya çıkan alarmlarla ilgili bilgileri tutan entegre bir kontrol ve izleme sistemi (ICMS) ile donatıldığı tespit edilmiştir.

NTSB, soruşturma tarafları ve elektrikli veri yolu üreticisi HD Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. ile işbirliği içinde Scott Key Köprüsü'ne yaklaşırken beklenmedik bir şekilde açılan kesicilerin ve müteakip elektrik kesintilerinin nedenlerini belirlemeye çalışmakta ve geminin HV elektrik veri yolu ile bileşenlerinin (HV ve AG kesiciler dahil) testini yürütmektedir (bkz. Görsel 2).

Görsel-2

Alkol ve Uyuşturucu Testi

Sahil güvenlik düzenlemeleri kapsamında, işverenlerin "ciddi bir deniz olayına" doğrudan karışanlar için uyuşturucu ve alkol testi yaptırması gerekmektedir. 26 Mart saat 02:32'de DALI gemisinin ustası ve baş mühendisi, şirket prosedürüne göre tüm mürettebatına alkol testi yaptırmış olup testlerin tamamı negatif çıkmıştır. Görev, saat 03:17'de kıdemli ve stajyer kılavuzlar Maryland Kılavuzlar Birliği tarafından gönderilen başka bir kılavuz tarafından devralınmıştır. Ayrıca, saat 05:30'da karaya çıkarılan iki kılavuza sahil güvenlik tarafından alkol ve uyuşturucu testleri uygulanmış ve test sonuçları negatif çıkmıştır. Bununla birlikte Sahil Güvenlik Yönetmeliği kapsamında, 16:17 ve 18:04 saatleri arasında tüm mürettebatı alkol ve uyuşturucu açısından test etmek üzere üçüncü taraf bir test sağlayıcısı gemiye giderek tüm mürettebata alkol ve uyuşturucu testi yapmış ve testlerin tamamı negatif çıkmıştır. Mürettebatın geri kalanıyla birlikte 02:32'de test edilen yaralı mürettebat, tıbbi tedavi için karaya çıkarılmış olduğundan üçüncü taraf test sağlayıcısı

tarafından tekrar test edilmemiştir.[7]

Yakıt Testi

Geminin, ana motor ve elektrik jeneratörleri için üç ana sınıf yakıt türü kullandığı tespit edilmiş olup bunlardan ilki düşük kükürtlü deniz gazı yağı (LSMGO), ikincisi düşük kükürtlü ağır yakıt ve üçüncüsü ağır yakıttır. DALI'nin özel gemi yakıt tanklarında tahmini 1,8 milyon galon yakıt bulunmakta olup geminin özel yakıt depolarının hiçbirinin hasar görmediği belirtilmiştir.

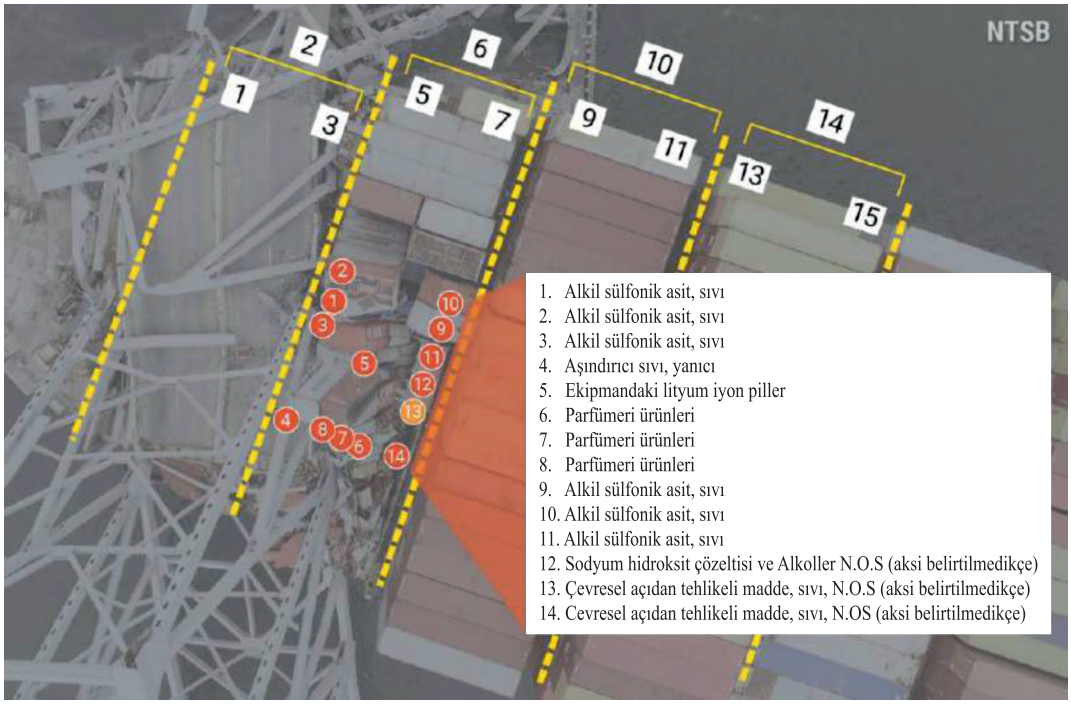
Kazadan 5 gün önce, 21 Mart akşamı, mürettebat yakıtı son kez değiştirmiş, emisyon düzenleyici şartların gerektirdiği şekilde ABD karasularına (Atlantik kıyısından 12 mil açıkta) girdikten sonra tüm motorlarda LSMGO yakılmaya başlanmıştır.

DALI bir ay süren yolculuğun ardından 19 Mart'ta Newark, New Jersey'de her üç yakıt türünden de çeşitli miktarlarda satın almış, yakıt numunesi analizi sonuçları, kaza olayında kullanılan yakıtla aynı tür olan Newark'ta ikmal edilen LSMGO yakıtının uluslararası standart ve düzenlemelere uygun olduğunu göstermiştir. Test sonuçları yakıtın kalitesiyle ilgili herhangi bir sorunu işaret etmemiş, kazanın ardından 28 Mart'ta NTSB'nin talimatıyla yakıt numuneleri bağımsız bir laboratuvara gönderilerek test sonuçlarıyla yakıtın kalitesiyle ilgili herhangi bir sorun tespit edilmemiştir.

Tehlikeli Maddeler

Kaza anında gemide bulunan 4.680 konteynerden 56'sının tehlikeli madde içerdiği tespit edilmiştir. NTSB tarafından yapılan incelemede, geminin çeşitli yerlerinde bulunan ve tehlikeli maddeler içerdiği kaydedilen 14 konteynerin geminin Scott Key Köprüsü'ne çarpması ve ardından köprü güvertesinin gemi üzerine çökmesi sırasında hasar görmüş olabileceği saptanmıştır (bkz. Görsel 3 ve Tablo 1). Bu 14 konteynerin tümü üst yapının ilerisinde, 5, 6 ve 7 numaralı bölmelerin iç kısmında yer almaktaydı (Görsel 3 ve Tablo 1).

Görsel-3



[7]https://www.ntsb.gov/investigations/Documents/DCA24MM031_PreliminaryReport%203.pdf

Tablo-1

Tablo. Potansiyel olarak hasar görmüş kaplardaki tehlikeli maddeler.

Tanım	Miktar	Sayısı konteynerler	Tehlike sınıfı[1]
Alkil sülfonik asitler, sıvılar	128.000 kilo	6	8[2]
Aşındırıcı sıvı, yanıcı	4.626 kilo	1	8 (sınıf 3 alt risk)[3]
Çevre açısından tehlikeli madde, katı, NOS (bakır tozu)[4]	6.804 kilo	1	9[5]
Çevre açısından tehlikeli madde, sıvı, NOS (alkoksile uzun zincirli alkil amin)[6]	18.270 kilo	1	9
A. Sodyum hidroksit çözeltisi **B. Alkoller NOS**	A. 10 kilo B. 174 kilo	1 1	8 3
Parfümeri ürünleri	7.016 kilo	3	3
Ekipmandaki lityum iyon piller	922 kilo	1	9

Notlar:

1. Bkz.Başlık 49 Federal Düzenlemeler Kodu (CFR) Bölüm 173-Göndericiler-Sevkiyat ve Paketlemelere İlişkin Genel Gereklilikler.
2. Sınıf 8 malzemeleri aşındırıcı malzemelerdir.
3. Sınıf 3 malzemeler yanıcı ve parlayıcı sıvılardır.
4. NOS "aksi belirtilmedikçe" anlamına gelir. Görmek 49 CFR172.101-Tehlikeli maddelerin amacı ve kullanımı tablosu.
5. Sınıf 9 malzemeleri çeşitli tehlikeli maddelerdir.
6. Taşınabilir bir tankta. Güvertenin altında saklanır.

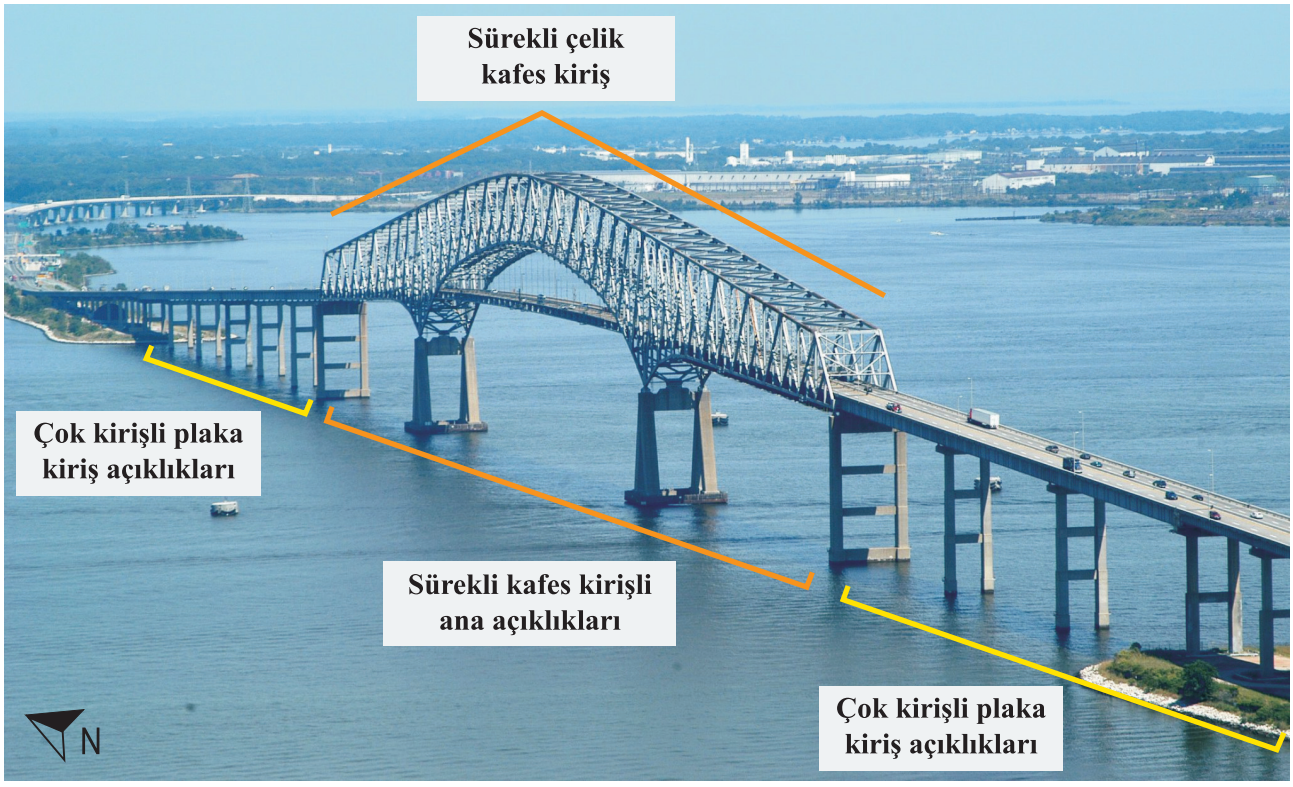
DALI'nin kaptanı, kaza sabahı saat 02:12'de, kriz ve acil durum yönetim firması Witt O'Brien'ın yetkili kişisi ile iletişime geçerek gemi müdahale planını etkinleştirmiştir. Resolve Marine kurtarma ekibi olarak Marine Spill Response Corporation, gemi müdahale planına göre petrol sızıntısına müdahale etmiş; ayrıca sahil güvenlik, Atlantik Saldırı Ekibi'ni ve Kurtarma Mühendisliği Müdahale Ekibi'ni konuşlandırmıştır. Bununla birlikte ABD Ordusu ve Deniz Kuvvetleri ABD Deniz Kuvvetleri Kurtarma ve Dalış Sorumlusu da müdahale planına dahil olmuşlardır. Müdahale ekipleri geminin çevresine bariyer kurmuş, atmosferik izleme ve güverte frengilerini tıkamıştır. Böylece Birleşik Komutanlık'a göre konteynerlerden hiçbir tehlikeli madde suya bulaşmamış, kurtarıcılar, toplu sıvı asidi sağlam tanklara aktararak konteynerleri kıyıya taşımıştır.

Francis Scott Key Köprüsü

Francis Scott Key Köprüsü, Maryland Ulaştırma Otoritesi'ne (MDTA) ait olup MDTA tarafından işletilmektedir. 23 Mart 1977 tarihinde trafiğe açılan köprü, Baltimore ile Dundalk arasındaki I-695 numaralı karayolunu birbirine bağlayan Baltimore Limanı'nın dış kısmındaki Patapsco Nehri üzerinde inşa edilmiştir.

Yaklaşık 9.087 ft. uzunluğundaki çelik ve beton köprü, nehrin navigasyon kanalı üzerinde bulunan sürekli bir çelik kirişten oluşmaktadır. Köprünün kuzey ve güney bölümleri çok kirişli plaka açıklıkları şeklinde tasarlanmıştır (bkz. Görsel 4). Köprünün sürekli kafes kirişli ana açıklıklarının toplam uzunluğu yaklaşık 2.643 ft. olup 1.200 ft. uzunluğunda bir ana açıklık ve 721,5 ft. uzunluğunda iki arka açıklık bulunmaktadır. Ana açıklığın dikey navigasyon uzunluğu 185 ft. yatay navigasyon açıklığı (destekleyici iskeleler arasında) ise yaklaşık 1.100 ft. olarak planlanmıştır.

Görsel-4



Çökme anında, Scott Key Köprüsü'nde ikisi kuzeye ve ikisi güneye doğru olmak üzere toplam dört şerit bulunmaktaydı. 2023 yılı için yıllık ortalama günlük trafik sayısı günde 34.121 araç olup araçların %10'u kamyonlardan oluşmaktaydı.

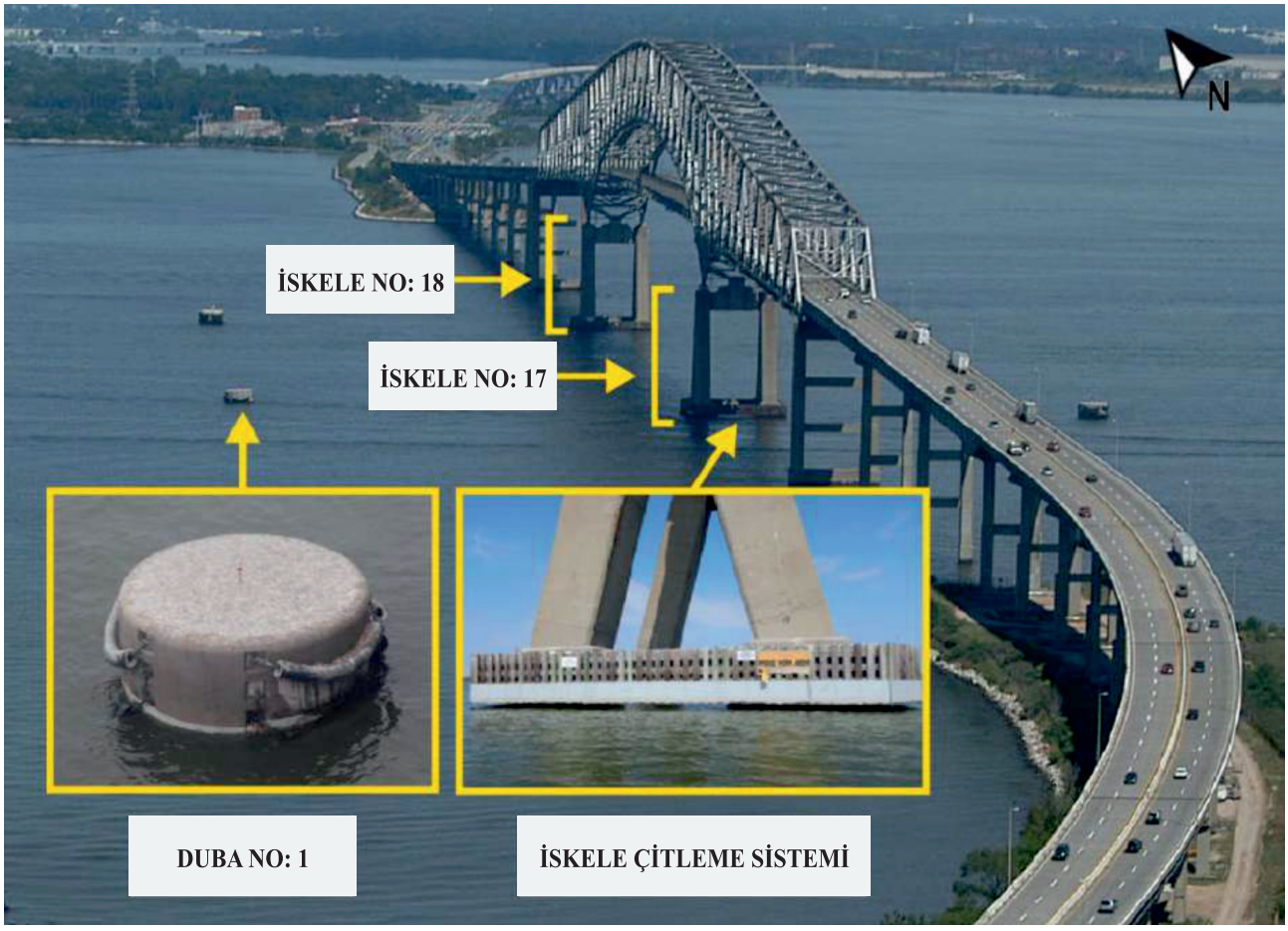
İskele Koruması

Scott Key Köprüsü inşa edilirken, iskeleleri korumak için ikisi köprünün batı tarafında, ikisi de doğu tarafında olmak üzere dört büyük duba da inşa edilmiştir.

DALI, 17 numaralı iskeleye ve iskeleyi çevreleyen (Anti-Collision Bridge Pier) "Yunus" adı verilen çamurluk sistemine çarpmış, ancak 1 numaralı dubaya veya lastik çamurluklarına temas etmemiştir. 17 ve 18 numaralı iskeleleri çevreleyen her iki çamurluk sistemi, köprünün kafes kiriş açıklıklarının çökmesi sırasında, kafes açıklıklarının bileşenleri suya düştüğünde "Yunus" adı verilen koruyucular, çarpışma esnasında enerjiyi absorbe etmesi gerekirken, çelik konstrüksiyonların darbesi ile daha da fazla hasar görmüştür (Görsel 5).

Köprü inşaatının tamamlandığı dönem (1977) deniz taşımacılığı sektörünün ihtiyaçlarının farklı olması ve lojistik avantaj sağlanması için gemi ebatlarının büyümesi sebebi ile günümüz deniz taşıtları için güvenlik yeterliliğini sağlayamamıştır. Yeterliliği karşılamayan benzer köprüler için mevcut tehlike devam etmekte olup erken uyarı sisteminin can kaybını en aza indirgemesi için önemli olduğu görülmektedir.

Görsel-5



Köprü Denetimleri ve Durumu

Scott Key Köprüsü, Ulusal Köprü Denetim Standartları'na uygun olarak düzenli denetimlere tabi tutulmaktadır.

Bu periyodik denetimlerin amacı köprünün güvenli çalışmasını sağlamak, yapısal ve işlevsel arızaları önlemektir. Rutin köprü denetimlerine ek olarak, köprünün çelik kafes tasarımı ve Patapsco Nehri üzerindeki konumu, iki tür ek incelemenin yapılmasını gerektirmektedir.

Bu ek incelemelerden ilki çelik kafes içindeki yedeksiz çelik gerilme yapısının denetimi ve köprünün su altı yapısını inceleyen denetimdir. Yedeksiz çelik gerilme yapısının son denetimi Mayıs 2023'te, son su altı köprüsü denetimi ise Mart 2021'de tamamlanmıştır. Söz konusu ek incelemelerden ve rutin denetimlerden elde edilen veriler, Federal Karayolu İdaresi Ulusal Köprü Envanteri'ne kaydedilmiştir. Eyaletlerden ve federal kurumlardan toplanan durum verileri, köprü müfettişlerinin güverte, üst yapı ve altyapı koşullarını tatmin edici durumda olarak derecelendirdiğini göstermektedir.

Devam Eden Faaliyetler

NTSB, tesisin tasarımını ve işleyişini güç dağıtım sistemi (kesicileri) dahil olmak üzere değerlendirmeye devam etmektedir. Ayrıca gemi enkazdan arındırılıp kıyıdaki bir tesise taşındığında gemideki hasar incelemesine NTSB tarafından devam edilecektir.

NTSB, köprüyü değerlendirmek ve iskele korumasının iyileştirilmesi gerekip gerekmediğini belirlemek için ilgili taraflarla birlikte çalışmaktadır. Özellikle MDTA, Annapolis yakınlarındaki Vali William Preston Lane Jr. Anıt Köprüsü'nün (genellikle Körfez Köprüsü olarak bilinir) doğuya ve batıya giden açıklıkları için mevcut koruma sisteminde iyileştirmeler yapmak üzere kısa vadeli ve uzun vadeli seçenekler üzerinde çalışmaktadır. NTSB, deniz taşıtlarının çarpması sonucu oluşan Tampa Bay, Florida'daki Sunshine Skyway Köprüsü; Teksas, South Padre Adası yakınlarındaki Queen Elizabeth Causeway Köprüsü ve Webbers Falls, Oklahoma yakınlarındaki I-40 Köprüsü gibi köprü çökmelerinde yapılan iskele koruma iyileştirmelerini incelemektedir.

Söz konusu olayla ilgili olarak köprü uzmanları, su yolları yönetim personeli, deniz güvenliği ve otoyol düzenleyicileri ile gemi operatörleri de dahil olmak üzere tüm tarafların katılımıyla görüşmeler yapılması planlanmaktadır. VDR köprüsünde kaydedilen sesin ayrıntılı analizi ve VDR parametrelerinin doğrulanması devam etmektedir. Planlanan inceleme alanları arasında okyanuslarda seyreden gemilerin tahrik ve elektrik sistemleri, gemilerin seyrüsefere elverişli sular üzerindeki köprülerle temasının sıklığı ve nedenleri ile gemi boyutu kısıtlamaları, gemi destekli römorkörler ve köprü iskelesi korumasının bir kombinasyonu gibi köprü darbesini hafifletici önlemler yer almaktadır. NTSB kazanın olası nedenlerini belirlemek için kazayı tüm yönleriyle incelenmeye devam etmektedir.

Zararın Boyutu Nedir?

Olay, büyük maddi hasara, can kaybına ve Baltimore Limanı içinde ve çevresindeki nakliye ve araç trafiğinde önemli bir aksamaya neden olmuştur. Bu doğrultuda ortaya çıkan zararlar arasında; köprü masrafı, can kaybı, ulaşımın kilitlenmesi nedeniyle işletmelerin zarara uğraması, köprünün kapalı kalması sebebiyle lojistikte yaşanan aksamalardan kaynaklanan zarar, kurtarma operasyonu maliyeti gibi başlıklar öne çıkmaktadır. Söz konusu hasarlar tazminatın büyüklüğünü de artırmaktadır.

Görsel-6

Kayıp Etkileri

Öğe	Tahmini değer 27/03/24
Dali'nin Tahmini Gövde Değeri	85 milyon ABD doları
Gemideki Kargo Miktarı	3.000 konteyner
Köprü ve BI'da Hasar	Köprü 1,2 milyar ABD doları BI TBD
Enkaz Kaldırma ve Kurtarma	henüz bilinmiyor
Can Kaybı ve Yaralama Tazminatı	henüz bilinmiyor
Kirlilik	henüz bilinmiyor
Tıkanma & Kapanma	40 gemiye kadar
	3,1 milyar ABD dolarına kadar mı?

Kaynak: Guy Carpenter

Amerikan Deniz Sigortacıları Enstitüsü Başkanı John Miklus, Baltimore Köprüsü felaketinin 2012 yılında İtalya açıklarında karaya oturan COSTA CONCORDIA yolcu gemisinin batmasıyla aynı ölçekte olma potansiyeline sahip olduğunu ve tazminat talebinin 1 milyar ABD dolarının üzerinde olabileceğini belirtmiştir.[8] Ayrıca Miklus, kazanın "denizcilik reasürans piyasasını vuran en büyük hasarlardan birine" yol açmasının beklendiğini, kayıpta çeşitli bileşenler olduğunu, köprünün yeniden inşasının büyük bir olay olacağını ve bu gerçekleşirken tüm gelir ve geçiş ücretlerinde kayıplar yaşanacağını, büyük ve maliyetli bir kurtarma operasyonu olacağını ve can kayıplarından da sorumluluk talepleri bekledik-lerini ifade etmiştir.[9] Barclays'teki analistler, felaketten kaynaklanan sigorta taleplerinin toplam maliyetinin 3 milyar ABD dolarına kadar çıkabileceğini tahmin etmektedir.

Deniz Sigortası Teminatları ve Reasürörler İçin İlgili Sonuçlar

Britannia P&I Club, üyeler arasındaki okyanus taşımacılığı ve havuz sorumluluk taleplerinin %90'ı için denizcilik sorumluluk teminatı sağlayan bir konsorsiyum olan Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu altındaki bir düzine üye kulüpten birisidir. Bu sigorta şirketleri, reasürör olarak kendi sigorta şirketleri tarafından desteklenmektedir. Moody's analisti Brendan Holmes'a göre

[8] https://www.bowdoin.edu/news/2024/04/marine-insurance-expert-john-niklus-82-on-likely-baltimore-bridge-collapse-costs.html

[9] https://www.insurancebusinessmag.com/us/news/marine/major-reinsurers-and-pandi-club-on-hook-for-baltimore-bridge-disaster-482812.aspx

yaklaşık 80 farklı reasürör DALI'nin sigorta şirketlerine 3 milyar ABD doları civarında bir teminat sağlamaktadır. P&I sigorta kulüplerinin kolektif olarak zararları biriktirdiği ancak aynı zamanda "kapsamlı bir reasürans programı" da satın aldıkları Miklus tarafından belirtilmiştir. Dolayısıyla 1 milyar ABD doları veya daha fazla zarardan bahsetmeye başladığımızda, bunun tüm küresel reasürans piyasasına yayıldığını ve zararın çok sayıda sigorta şirketine dağılması sebebiyle herhangi bir şirketin iflas etmesi veya sigorta fiyatlarında büyük bir artışa neden olmasının pek olası olmadığını eklemiştir.[10]

Sigorta Bilgi Enstitüsü sözcüsü Loretta Worters, Köprü'nün tek başına değerinin 1,2 milyar ABD dolarından fazla olabileceğini ayrıca büyük olasılıkla büyük tazminat davalarının açılacağını, yaralılar için tıbbi masraflar, enkaz temizleme masrafları ve daha fazlası olacağını, arabalardaki hasar ve kayıpların yanı sıra enkazın temizlenmesi ve yeniden inşa edilmesinin de toplam hasar maliyetini etkileyeceğini belirtmiştir.[11]

ABD'deki çoğu büyük felakette olduğu gibi, reasürans muhtemelen kayıpların çoğunu karşılayacaktır. DALI'nin ana sigortacısı ilk 10 milyon ABD dolarlık zararı ödemek zorunda kalacak olup Uluslararası P&I Grubu'nun üyeleri sonraki 90 milyon ABD dolarını toplu olarak ödeyecektir. International Group'un AXA XL liderliğindeki reasürans programı, 100 milyon ABD dolarlık konservasyon üzerinde, olay başına 3 milyar ABD doları tutarındaki zararı karşılamaktadır.[12]

ABD deniz hukuku bakımından gemiye karşı kabul edilebilir iddialarla ilgili olarak dikkate alınması gereken en önemli karar ABD Yüksek Mahkemesi'nin Robins Dry Dock - Flint 1927 - tarihli kararıdır. Bu karar, fiziksel hasar olmadığında deniz kazalarında safi finansal zararın tazminini yasaklamaktadır. Bu nedenle, Baltimore Limanı'na erişilememesi veya köprünün yıkılması nedeniyle kapatılan bir şirketin işletilmesiyle ilgili iş durması taleplerinin telafisi DALI'nin sahipleri tarafından mümkün olmayabilir. Bu nedenle davacıların, deniz hukuku kapsamında korunmayan ve kazada rol oynamış, kayıplarını telafi edebilecek başka potansiyel davalıların olup olmadığını belirlemeleri gerekecektir.[13]

Olayla İlgili Deniz Sigortaları Teminatları

Kira Kaybı (Loss Of Hire/LOH) Sigortası

Kira Kaybı Sigortası geminin hizmet dışı kalmasından kaynaklanan gelir kaybını telafi etmektedir. Söz konusu sigorta gemi normal hizmete dönene kadar zaman unsurundan düşülebilir bir süreye tabi olarak, önceden kararlaştırılan günlük gelir kaybının tazminini içermektedir.

Navlun, Sürastarya ve Hukuksal Koruma (Fd&D) Sigortaları

Navlun, Sürastarya ve Hukuksal Koruma Sigortaları, limanın veya köprünün kapatılmasına ilişkin savunma veya yasal süreçler sırasında ortaya çıkan yasal masrafları kapsamaktadır.

Tekne ve Makina Sigortası (Hull&Machinery Insurance)

Kurtarma Maliyetleri: Geminin kurtarılması sırasında ortaya çıkan ve 19 milyon ABD doları civarında olduğu tahmin edilen masrafları karşılamaktadır.

Fiziksel Hasar: Geminin gövdesindeki yapısal hasarı kapsamaktadır ve mevcut onarım tahminleri 28 milyon ABD doları civarındadır.

Müşterek Avarya: Sigorta poliçesi şartlarına bağlı olarak geminin müşterek avarya oranına göre hesaplanan tazminat tutarını karşılayabilmektedir.

[10]https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/who-ends-upholdingthebagfor-the-baltimore-bridge-collapse/index.html

[11]https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/who-ends-upholdingthebagfor-the-baltimore-bridge-collapse/index.html

[12]https://www.clarkhill.com/news-events/news/maritime-and-reinsurance-law-and-the-baltimore-bridge-collapse/

[13]https://www.clarkhill.com/news-events/news/maritime-and-reinsurance-law-and-the-baltimore-bridge-collapse/

Ticaret Durması Sigortası (Trade Disruption Insurance/TDI)

Ticaret Durması Sigortası şirketleri gemi arızaları, liman kapanmaları, su yolu tıkanmaları ve doğal afetler gibi kapsam dahilindeki hasarlardan kaynaklanan mali kayıplara karşı korumayı amaçlamaktadır.

Grev ve Gecikme Sigortası (Strike & Delay Insurance)

Grev ve Gecikme Sigortası geminin gecikmesi durumunda gelir kaybı gibi gecikmeden kaynaklanan birinci taraf kayıpları için standart Kiralama Kaybı ve/veya Ticaret Aksamalarına ilişkin ek teminatı içermektedir.

Kâr Kaybı Sigortası (Business Interruption (BI) Insurance)

Kâr Kaybı Sigortası, doğrudan fiziksel kayıp veya hasar nedeniyle işin durması durumunda kaybedilen gelirin ilişkin koruma sağlayan bir sigorta teminatıdır. Limanın/köprünün kapatılmasından kaynaklanan gelir kaybının tazmin edilmesi ve operasyonları sürdürmek için ortaya çıkan ek maliyetlerin karşılanması bu teminat kapsamındadır.

Emtia Sigortası

Emtia Sigortası, malların deniz, hava, karayolu veya demiryolu ile taşınmasıyla ilgili risklerin çoğunu teminat altına almaktadır. Sevkiyat bekleyen veya nakliye sırasında limanın kapanması nedeniyle geciken malların kaybı, hasarı veya bozulmasına ilişkin teminatlar ile aktarma masrafları gibi ortaya çıkan ek masraflar için ek teminatlar bu kapsamdadır.

Koruma ve Tazmin (P&I) Kulüp Sigortası

Genellikle "P&I" olarak adlandırılan bu sigorta, armatörlere, operatörlere ve gemi kiralayanlara, yanaşan geminin ticari işletimi sırasında üçüncü taraf sorumluluklarını teminat altına almaktadır.

Kapsanan ana riskler aşağıdakilere ilişkin yükümlülükler, giderler ve maliyetlerdir:

Mürettebatın, yolcuların ve diğer kişilerin can kaybı, yaralanması ve hastalanması, emtia kaybı, eksikliği veya hasarı, çarpışma, rıhtımlarda, şamandıralarda ve diğer sabit ve yüzer nesnelerde hasar, enkaz kaldırma, kirlilik, cezalar, mürettebatın ülkesine geri gönderilmesi ve değiştirilmesi, sigortalı gemideki mallara zarar verilmesi, karantina, gemi yönlendirme giderleri, geri kazanılamaz müşterek avarya katkıları, geminin müşterek avarya oranından kaynaklanan hasar teminat kapsamındadır. Bu teminat "Sınıf I" olarak anılır ve Sınıf I Kuralları, mal sahiplerinin/işletmecilerin veya "üyelerin" sigortalandığı temel sözleşme koşullarıdır.[14]

- Francis Scott Key Köprüsü'nün kapatılmasından kaynaklanan gelir kaybı, gemi sahibinin nihai olarak gelir kaybından yasal olarak sorumlu olduğunun belirlenmesi halinde, potansiyel olarak köprü sahibinin köprüyü kullanmadan elde edilecek gelir kaybını ve köprünün kapatılmasından işleri etkilenen diğer kişileri de içerir (başka bir deyişle, davacıların mülke fiziksel zarar verdiklerini kanıtlayabilmesi halinde).
- H&M kapsamında geri alınamayan Sabit ve Yüzen Nesneler (Fixed & Floating Objects/FFO) koruması aracılığıyla Francis Scott Key Köprüsü'nün yıkım ve onarım/yeniden inşa maliyeti bu teminat kapsamındadır.

Açılan Davalar ve Yargılama Süreci

Davaların açılması ve sorumluluğun belirlenmesi için tarafların doğru tespit edilmesi ve taraf teşkilinin sağlanması önemlidir. Somut olayda gemiyi inşa eden şirket Güney Kore merkezli Hyundai Heavy Industries, geminin sahibi olan şirket Singapur merkezli Grace Ocean Private Limited, gemiyi işleten sirket Singapur merkezli Synergy Marine Group, geminin sigortalı olduğu şirket Britannia Protection and Indemnity Club (Britannia P&I Club), gemiyi kiralayan şirket Da-

[14] https://www.american-club.com/page/protection-indemnity-insurance

nimarka merkezli denizcilik şirketi Maersk, kiracı firmanın koruma ve tazmin kulübü Gard P&I Kulüp'tür.

9697428 IMO numaralı "DALI" isimli geminin donatanı Grace Ocean ve kiracısı Synergy Marine, "zararın, dilekçe sahiplerinin sorumlu olabileceği herhangi bir kişi veya kuruluşun kasti bir davranışı, hatası, ihmali veya bakım eksikliğinden kaynaklanmadığı" gerekçesiyle Baltimore'da bulunan Francis Scott Key Köprüsü'nün çökmesiyle ilgili sorumluluğun reddine ilişkin dava dilekçesini 01/04/2024 tarihinde ABD Maryland Bölge Mahkemesi'ne sunmuştur. Davacılar (Grace Ocean ve Synergy Marine) dava dilekçesinde 1851 tarihli "Titanik Kanunu" olarak adlandırılan "U.S. Limitation of Liability Act/ABD Sorumluluğun Sınırlandırılması Yasası"na atıfta bulunarak ABD yasalarına göre sorumlu sayılmaları halinde, donatanın toplam sorumluluğunun ve sigorta şirketlerinin riskinin geçici olarak 43,7 milyon ABD doları ile sınırlandırılması için ABD Maryland Bölge Mahkemesi nezdinde talepte bulunmuştur.[15] Amerika Birleşik Devletleri Sorumluluğun Sınırlandırılması Yasası uyarınca, bir gemi sahibi, belirli bir seferden kaynaklanan tüm iddialarla ilgili olarak sorumluluğun muafiyeti veya sorumluluğun sınırlandırılması için dava açma hak ve yetkisine sahiptir.[16]

Diğer taraftan Baltimore'daki işletmeler 2024 yılı Nisan ayı kârlarının Scott Key Köprüsü Kazası'nın doğrudan bir sonucu olarak düştüğünü ve DALI isimli geminin sahibi Grace Ocean Private Ltd. ve kiracısı Synergy Marine Pte Ltd şirketlerine "denize açılmaya elverişli olmayan" bir geminin limandan ayrılmasına bilerek izin verdiği iddiasıyla toplu dava açmışlardır. Bu dava felaketten etkilenen diğer tüm işletmeleri veya bireyleri kapsamayı amaçlamaktadır.[17]

Ancak, mevcut ABD Deniz Hukuku uyarınca, ABD Yüksek Mahkemesi'nin 1923 yılında oluşturduğu Robbins Dry Dock kuralı nedeniyle fiziksel hasara uğramayanların kazanç kaybını telafi etmesi mümkün görünmemektedir.

Av. Serap SARGIN
Sargın Hukuk Bürosu

[15] Sorumluluğun Sınırlandırılması Yasası, gemi sahiplerinin bir deniz kazası veya kaza sonrasındaki sorumluluklarını, geminin ve yükünün kaza sonrası değeriyle sınırlamasına olanak tanır. Yasanın uygulanabilmesi için davaya konu olayın Amerika Birleşik Devletleri sularında gerçekleşmesi gerekiyor.

[16] https://www.ukpandi.com/news-and-resources/briefings/2003/us-limitation-of-liability-act-46-usc-section-183/#:~:text=Under%20the%20United%20States%20Limitation,arising%20on%20a%20particular%20voyage.

[17] https://www.washingtonpost.com/dc-md-va/2024/04/25/class-action-lawsuit-filed-baltimore-bridge-dali/

Kaynakça

- *https://www.seably.com/courses/incident-investigation/lessons/0/steps/3*
- *https://www.ntsb.gov/investigations/Documents/DCA24MM031_PreliminaryReport%203.pdf*
- *GuyCarpanter*
- *https://www.bowdoin.edu/news/2024/04/marine-insurance-expert-john-niklus-82-on-likely-baltimore-bridge-collapse-costs.html*
- *https://www.insurancebusinessmag.com/us/news/marine/major-reinsurers-and-pandi-club-on-hook-for-baltimore-bridge-disaster-482812.aspx*
- *https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/who-ends-upholdingthebagfor-the-baltimore-bridge-collapse/index.html*
- *https://www.clarkhill.com/news-events/news/maritime-and-reinsurance-law-and-the-baltimore-bridge-collapse/*
- *https://www.american-club.com/page/protection-indemnity-insurance*
- *https://www.ukpandi.com/news-and-resources/briefings/2003/us-limitation-of-liability-act-46-usc-section-183/#:~:text=Under%20the%20United%20States%20Limitation,arising%20on%20a%20particular%20voyage.*
- *https://www.washingtonpost.com/dc-md-va/2024/04/25/class-action-lawsuit-filed-baltimore-bridge-dali/*

Hastalık ve Sağlık Sigortalarında Bekleme Süresi

Giriş

Sigorta hukukunda bekleme süresi, belirli teminatların sadece belirlenen bir zaman geçtikten sonra kullanılabileceğini ifade eder. Sigorta poliçesinde kararlaştırılan bekleme süresi dolmadan önce rizikonun gerçekleşmesi ve sigorta ettirenin ilgili teminata erişme talebi halinde, sigorta şirketinin henüz bir tazminat/bedel ödeme yükümlülüğü doğmamaktadır. Diğer bir ifade ile ilgili sağlık hizmetinin bedeli sigorta şirketi tarafından karşılanmayacaktır. Bu çalışma genel hatlarıyla hastalık ve sağlık sigortası poliçelerine eklenen bekleme süresi klozunu tartışmaktadır.

Sağlık sigortası, bireyler ve varsa bakmakla yükümlü oldukları diğer bireyler için sağlık giderleri karşısında finansal yükü hafifletmek adına önemli bir koruma sağlamaktadır. Ancak, sağlık sigortası sözleşmelerinin neredeyse tamamında poliçe belgelerinde belirtilen şart ve koşullar içerisinde 'bekleme süresi' klozu bulunmaktadır. Bu hükmün mevcudiyetinin hukuki manası sigorta poliçelerinin satın alındığı anda hemen yürürlüğe girmemesidir. Kara ve deniz taşımacılığına ilişkin sigorta sözleşmeleri haricinde sigortacının sorumluluğu, sigorta ettirenin prim ödemesi karşılığında poliçenin teslimi ile başlarken; bekleme süresi öngörülmesi halinde, sigortacının sorumluluğu bu süre dolana kadar başlamamaktadır. Ayrıca, sigorta ettiren de sadece bekleme süresinin sona ermesinin ardından talepte bulunabilmektedir. Sigorta şirketleri, kazayla ilgili olmayan tüm talepler ile belirli hastalıklar ve ameliyatlar için bir yıla kadar değişen bekleme süreleri uygulamaktadır.

Hastalık sigortalarında risk, sözleşme yapılmadan önce mevcut olan ancak sözleşme süresince ortaya çıkan hastalıklar olarak tanımlanabilir. Bu durumda sigortacılar, kesin olarak bilinen hastalıklar için sigorta yapılmasını engellemek amacıyla bekleme süresi uygulayabilirler. Bekleme süreleri her hastalık için farklı olabileceğinden, kanunda özel olarak belirlenmemiştir. Bu düzenleme yetkisi T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Hazine Müsteşarlığı'na ('Müsteşarlık') verilmiştir. Ayrıca, konu sigorta tekniği dışında da yer aldığı için Müsteşarlık gerektiğinde diğer kurumlara da bu düzenlemeleri belirleme yetkisi tanımıştır.

1. Yasal Dayanak

Hastalık sigortası, sigorta şirketinin belirli bir sözleşme dönemi içinde belirli hastalıkların ortaya çıkması durumunda teminat sağladığı bir sigorta türüdür. Bu sigorta, sigortalının poliçede belirtilen hastalıklardan birine yakalanması halinde maddi durumunu korunmasını sağlarken; sağlık sigortası, sigorta şirketinin hastalık sonucu ortaya çıkan tedavi maliyetlerini, ilaç masraflarını, iş kaybını ve bakım gereksinimlerini karşılamayı taahhüt ettiği bir sigorta türüdür. Bu sigorta türü, sigortalının sağlık ihtiyaçlarını finanse etmekte ve tedavi sürecindeki mali yükü hafifletmektedir. Hastalık ve sağlık sigortalarında bekleme süresinin düzenlendiği 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 1516. maddesine göre:

"Bekleme sürelerini öngören sigorta sözleşmelerinde, bekleme süresinin üst sınırı Hazine Müsteşarlığınca veya Müsteşarlığın uygun göreceği bir kurum tarafından belirlenir."

İş bu hüküm ile bekleme süresi hukuki yönden geçerli forma bürünmüştür. Hüküm, gerekçesi ile değerlendirildiğinde, hastalık ve sağlık sigortalarında belirtilecek rizikolar, poliçe düzenlenmeden önce kabul edilmiş ancak poliçenin devamı sırasında ortaya çıkan hastalıklardan ibarettir. Sigorta şirketinin, gerçekleştiği kesin olarak bilinen hastalıklar için sigorta yapılmasının önüne

geçebilmek amacıyla kendine bir bekleme süresi öngörmesi mümkündür.[1] Her hastalığın ortaya çıkış süresi birbirinden farklı olabileceğinden ötürü, bu durumun kanunla sigorta tekniği ışığında belirlenmesi öngörülmüştür. Ayrıca, ilgili maddede ifade edildiği üzere, sigorta tekniği dışında kalan konularda da Müsteşarlık gerektiğinde başka kurumları belirleyici olarak seçmektedir.

Bu bağlamda sağlık sigortalarına ilişkin en temel soru bekleme süresinin azami ne kadar olabileceğine ilişkindir. Sağlık sigortalarında bekleme süresi, teminatlara ne zaman başvurulabileceğini belirten teknik bir terimdir ve özel sigortalar için geçerlidir. Sağlık sigortası yaptırılırken karşılaşılan bu kavram, sigortacının tazminat sorumluluğunun başlaması ve riziko gerçekleştiğinde ödeme yükümlülüğünün doğması için beklenilmesi gereken müddettir. Bekleme süresi, ilk poliçe dönemi kapsamında özel sağlık sigortalarında genellikle bir yıldır.[2] Bekleme süresi boyunca takip edilen hastalıkların tedavi sürecine ilişkin giderler poliçe kapsamında karşılanmamaktadır. Netice itibarıyla, sigortalılar sağlık sigortasının sağlayacağı teminatlardan faydalanmak için ilgili sigortanın türüne, kapsamına ve teminat detaylarına göre uygun bir süre beklemek durumunda kalmaktadır.

2. Sigortacının Sorumluluğunun Başlangıcı

Genel bir kural olarak, sigorta sağlayıcısının yükümlülüğü prim ödenir ödenmez başlar. Sigorta kapsamı veya sigortalının yükümlülüğü, primin ya da ilk taksitin ödenmesiyle devreye girer. Aksi belirtilmedikçe, prim ödenmezse, poliçe teslim edilmiş olsa bile sigorta sağlayıcısının yükümlülüğü başlamaz ve bu durum poliçeye dahil edilir. Benzer bir şekilde Sağlık Sigortası Genel Şartları'nın 8. maddesinde de "primin tamamı veya taksitle ödenmesi kararlaştırılmışsa ilk taksit en geç poliçenin tesliminde ve kalan taksitler poliçede belirtilen tarihlerde ödenir. Primin tamamı veya taksitle ödenmesi kararlaştırılmış ise ilk taksit ödenmeden sigortacının sorumluluğu başlamaz" hükmü mevcuttur.

Sağlık sigortasının hangi andan itibaren tazminat sorumluluğu doğuracağı hususu oldukça önemlidir çünkü özel ve tamamlayıcı sağlık sigortaları, ekseriyetle poliçe tarihinden itibaren belirli bir süre geçtikten sonra etkin hale gelmektedir. Bu bağlamda öngörülecek bekleme süreleri de poliçenin kapsamına göre değişecektir. Ancak özel sağlık sigortaları için bekleme süresi genellikle poliçenin ilk yılı için belirlenir. Tamamlayıcı sağlık sigortalarında bu sürenin daha az olduğu (genellikle üç ay) belirtilebilir.

Sigorta şirketleri, sundukları sağlık sigortalarında teminatları güvence altına almak ve kaliteli hizmet sunmak için bir bekleme süresi belirlerler. Bu sürenin ana amacı, bildirilen kronik veya riskli hastalıkların dışında kalan hastalıkların belirlenmesi ve izlenmesi için gerekli araştırmaların yapılmasını sağlamaktır. Bu durumda, sigorta poliçesinin onayı sürecinde sağlık durumuna ilişkin verilen bilgilerin doğrulanması için sigorta şirketleri bir değerlendirme başlatır. Bu değerlendirmenin onaylanması ve sonraki poliçe dönemindeki kapsam için bir bekleme süresi uygulanır.[3]

3. Bekleme Süresinin Uygulandığı Hastalıklar

Sağlık sigortası yaptırmayı düşünenlerin öncelikli araştırdığı konulardan biri hastalık kapsamıdır. Özel sağlık sigortalarında bekleme süresinin geçerli olduğu hastalıklar genellikle şu şekilde sıralanabilir: yağ bezesi uygulamaları, disk hastalıkları, katarakt, organ nakli, transplantasyon, yumurtalık hastalıkları, rahim ve varis hastalıkları, sinüzit problemleri, geniz ve burun işlemleri,

[1] Melih Şirin, 'Özel Sağlık Sigortası' (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi 2021) 31.

[2] Mertol Can, Türk Özel Sigorta Hukuku, Cilt I (Adalet 2018) 207).

[3] Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2012/18596 Esas ve 2013/16632 Karar Sayılı ve 25.9.2013 tarihli kararda "... davacının rahatsızlığının da içerisinde yer aldığı disk hernileri için 12 aylık bekleme süresi öngörüldüğünden bu süre zarfında oluşacak tüm hastalıklar teminat dışındadır" şeklinde belirtilmiştir.

kulak operasyonları, bademcik sorunları, tiroit hastalıkları, safra kesesi sorunları, kist ve fıtık uygulamaları, sinir blokajı, böbrek sorunları ve uygulamaları, üriner sistem hastalıkları, kalp ve kanser hastalıklarıdır. Belirtilmesi gerekir ki, anılan hastalık çeşitleri tahdidi olmayıp, genellikle sigorta poliçelerinde yer alan hastalıklardan ibarettir.[4]

4. Doğum Teminatı Bekleme Süresi

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 1517 f. 1 uyarınca, "doğum sırasında, ana babadan biri için yaptırılmış bir hastalık veya sağlık sigortasının bulunması halinde, aksi kararlaştırılmamışsa, doğumun tamamlanmasından itibaren bebek, ek prim olmaksızın sigortanın kapsamına girer. Ancak, bunun için doğumun en geç iki ay içinde sigortacıya bildirilmesi gerekir. Aynı esas evlat edinilen küçükler için de geçerlidir." Burada bekleme süresine ilişkin bir uyuşmazlık ortaya çıkabilecektir. Öyle ki bu hükmün sigorta ettiren, sigortalı ve lehtar aleyhine değiştirilmesi de söz konusu değildir.[5] Değiştirilmesi halinde TTK m. 1520 f. 3 gereğince yine TTK hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. İş bu hüküm yalnızca doğum sonrası bebek için değil, evlat edinilen küçükler için de geçerlidir (TTK m. 1517 f. 2).

Bu hüküm dolayısıyla sigorta şirketleri "doğum ve gebelik rutin kontrol işlemlerinin" teminat kapsamına alınması için gebeliğin poliçenin başlangıç tarihinden sonraki sene içerisinde başlamasını sigorta sözleşmelerinde öngörmektedirler. İşbu bekleme süresi dolmaksızın sigorta sözleşmesinin kurulması anından itibaren bir yıl içerisinde gerçekleşen gebeliklerde muayene ve doğum masrafları sigortacı tarafından karşılanmamaktadır.

Doğum ve doğum sonrası hizmetlerden tam olarak yararlanabilmek için genellikle belirli bir bekleme süresi bulunmaktadır. Bu süre, poliçe sahibinin doğum öncesi sağlık durumunu değerlendirmek ve doğum sonrası sağlık ihtiyaçlarına uygun bir plan oluşturmak için gereklidir. Bekleme süresi aynı zamanda kapsama dahil olmayan veya önceden bilinmeyen kronik durumların izlenmesine de yardımcı olabilir. Ancak gebelik ve doğum olayları için bekleme süresi uygulayan sigorta şirketleri olduğu gibi gebelik esnasında da doğum sigortası yapan sigorta şirketleri mevcuttur. Özellikle doğum ve doğum sonrası dönemde sağlık sigortası teminatlarından yararlanmak isteyenler için sağlık sigortasının bahsedilen durumları teminat altına alması oldukça önemlidir.

5. Bekleme Süresinin Uygulanmaması

Sağlık sigortalarında bekleme süresi öngörülmemesi, müşterilerin sağlık sigortası planı satın aldıkları anda tam poliçe teminat kapsamına sahip olmalarını sağlar. Kazalara bağlı hastaneye yatışların yanı sıra bekleme süresi öngörülmeyen bir poliçe tüm hastalıklar için sigorta başlangıcından itibaren geçerli teminat sağlar. Bu özellik müşteriler için faydalı olsa da pek çok sigorta şirketi bu özelliği sunmaktan kaçınır. Söz konusu duruma, başlıca sigorta ürünlerinin alıcıları ve satıcıları arasında bilgi asimetrisinden kaynaklanan güven eksikliği neden olmaktadır.

Sigortalının kötü niyetle kendisine bir hastalık teşhisi konulduktan sonra sağlık sigortası satın alması mümkün olduğundan bekleme süresinin öngörülmemesi durumu istisnadır. Sigorta şirketlerinin iş modeli, riski daha geniş bir müşteri havuzuna yayma üzerine kuruludur. Bu durum da beraberinde belirli bir nispette sağlıklı ve sağlıksız sigortalıların teminat kapsamına alınmasıyla sonuçlanmaktadır. Sigorta şirketleri, bu dengeyi sağlamak için poliçelerinde bekleme süreleri

---

[4] Meltem Balkanlı, 'Özel Sağlık Sigortası Türkiye ve Dünya Uygulamaları' (Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi 2017) 56.

[5] Samim Ünan, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt III - Can Sigortaları (Onikilevha 2017) 447; Peter Bach ve Hans Moser, Private Krankenversicherung, Kommentar zu den MB/KK-und MB/KT (Auflage 2015) 184; Cüneyt Süzel, 'Özel Sağlık Sigortası Sözleşmesinin Niteliği, Tarafları ve Ömür Boyu Yenileme Garantisi' (2018) 24(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 946.

oluştururlar. Bekleme süresi belirtilmeyen bir sigorta sözleşmesinde sigortacı çok daha yüksek prim talep edecektir. Bu artış, portföyde daha fazla sağlıksız müşteri oranına yol açacak, sigorta şirketlerinin risk maruziyetini artıracak ve daha pahalı sigorta poliçelerine neden olacaktır.

Sağlık sigortası sunan şirketlerin çoğu, müşteriye esneklik sağlayarak astım, tansiyon, kolesterol veya diyabet gibi belirli hastalıklar için bekleme sürelerini azaltma imkânı sağlarlar. Ek prim ödenmesi halinde bekleme süresi ortadan kaldırılarak, primin ödendiği gün sigortacının sorumluluğu başlayacak şekilde poliçede düzenlenebilecektir.

Sonuç

Sağlık sigortası poliçelerinde bekleme süresi, poliçe satın alındıktan sonra belirli hastalıklar, belirli ameliyatlar, tıbbi durumlar, tedaviler veya ek hizmetler için teminat başlamadan önce geçmesi gereken süreyi ifade eder. Bu süre genellikle 1 yıl kadar olup sigorta şirketleri arasında farklılık gösterebilir. Poliçe teminatının devreye girmesi için belirli bir süre, diğer bir ifadeyle bekleme süresi geçmesi gerekmektedir. Bekleme süresi tespit edildiğinde, sigorta teminatı poliçe düzenlendiği andan itibaren başlamaz. Pek çok sigorta şirketi sağlık sigortası poliçeleri kapsamında sigortalılarına, mevcut hastalıklar için ek prim ödeyerek bekleme süresini azaltma ya da iptal etme seçeneğini sunmaktadır. Bu çerçevede, sağlık sigortası sağlayıcısı, özellikle astım, yüksek tansiyon, kolesterol veya diyabet gibi hastalıklar için bekleme sürelerini azaltma olanağı sunmaktadır. Ezcümle, sigortalıların kendilerine bir hastalık teşhisi konulduktan sonra beyan yükümlülüklerini yerine getirmeksizin sağlık sigortası satın alma riski olduğundan, sigorta şirketlerinin risk dengesini korumak için bekleme sürelerini uygulamakta haklı bir menfaati olduğu muhakkaktır.

Doç. Dr. Fatih Buğra ERDEM
Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi
Ticaret Hukuku Anabilim Dalı

Kaynakça

- *Bach, Peter ve Moser, Hans, Private Krankenversicherung, Kommentar zu den MB/KK-und MB/KT (Auflage 2015) 184;*
- *Balkanlı, Meltem, 'Özel Sağlık Sigortası Türkiye ve Dünya Uygulamaları' (Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi 2017)*
- *Can, Mertol, Türk Özel Sigorta Hukuku, Cilt I (Adalet 2018) 207).*
- *Süzel, Cüneyt, 'Özel Sağlık Sigortası Sözleşmesinin Niteliği, Tarafları ve Ömür Boyu Yenileme Garantisi' (2018) 24(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*
- *Şirin, Melih, 'Özel Sağlık Sigortası' (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi 2021)*
- *Ünan, Samim, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Altıncı Kitap: Sigorta Hukuku Cilt III - Can Sigortaları (Onikilevha 2017)*
- *Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 2012/18596 Esas ve 2013/16632 Karar Sayılı ve 25.9.2013 tarihli Kararı*

6 Şubat 2023 Kahramanmaraş Depreminin Ardından Sigorta Sektöründe Olası Hasarların Azaltılması

Özet

6 Şubat 2023 tarihinde yaşanan deprem ile birlikte ortaya çıkan hasarların ve alınması gereken derslerin irdelendiği çalışmanın ilk bölümünde Türkiye'nin yüksek deprem riskine sahip oluşu ele alınmıştır. Depremlerin yarattığı etkiyle birlikte birden fazla sektörün olumsuz yönde etkilendiği bilinmektedir ve bu sektörlerin başında yer alanlardan biri de sigorta sektörüdür. Makalenin devam eden bölümlerinde sigortalanmanın gerekliliklerine, sigorta sektörünün yaşanan felaket sonrası alması gerektiği düşünülen derslere ve hasar azaltıcı faaliyetlere değinilmiştir. İnşaat aşamasından başlamak üzere sigorta sektörü, yapılarda kontrol ve denetimlerini artırmalı, yapı denetim firmaları ile şantiye şefliklerinde yetkileri paylaşmalı, teknik-mühendislik alanlarına şirket bünyesinde daha fazla yer ayırmalı, devlet ile ilgili kamu kurum ve kuruluşlarıyla ortak çalışmalar yürütmeli ve sigortalanma bilincini artırarak prim üretimini yükseltmelidir.

1. Giriş

Ülkemiz ve dünya genelinde, başta deprem olmak üzere birçok doğal afet meydana gelmektedir. Depremler, doğal afetler arasında yarattığı etki ve barındırdığı risk açısından daha farklı bir konumdadır. Bunun temel sebebi ise deprem sonucu meydana gelen sarsıntıların yaşam alanı ile barınakları doğrudan etkilemesidir. Geçmiş yıllarda oldukça fazla can ve mal kaybına yol açan depremlerin gelecekte de yüksek tehdit unsuru olduğu açıkça bilinmektedir. Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı'nın (AFAD) resmî sitesinde yer alan verilere göre ülkemizin yaklaşık %92'lik kısmı deprem bölgesi içerisinde yer almaktadır, toplam nüfusa oranla ise %95'lik bölüm deprem tehlikesiyle karşı karşıya kalmaktadır. Organize sanayi bölgeleri, ticarethaneler ile baraj gibi oldukça üst düzey öneme sahip alanların %90'ından fazlasının ise olası bir depremden etkilenme ihtimali bulunmaktadır.

Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü tarafından elde edilen verilere göre Türkiye'de son 10 senenin her birinde ortalama 20.262 adet deprem meydana gelmiştir. Bir deprem anında boşalan jeolojik enerji potansiyeli olarak bilinen magnitüd değerinin 4,0'dan fazla olduğu depremler, senelik bazda toplam deprem sayısının yaklaşık %1,09'luk kısmını oluşturmaktadır. Ülke genelinde meydana gelen depremler 365 günden oluşan bir senenin ortalama olarak 55,6 günlük kısmını kapsamaktadır. Aktif fay hatlarının yer aldığı ve yüksek deprem riskinin mevcut olduğu gözlenen ülkemizde magnitüd değeri 7,0'dan fazla olan depremler de meydana gelmiştir.

Tablo-1 Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü Deprem Verisi

Yıl	Toplam Olan Deprem	Ortalama Adet/Gün	M ≥ 4.0 ve M ≤ 7.9 Adet	M ≥ 4.0 / Toplam Deprem Sayısı
2022	20.288	56	170	%0,84
2021	25.079	69	270	%1,08
2020	31.970	87	453	%1,42
2019	16.074	44	176	%1,09
2018	15.352	43	123	%0,80
2017	34.009	93	288	%0,85
2016	13.346	36	191	%1,43
2015	15.357	42	163	%1,06
2014	14.830	41	176	%1,19
2013	16.317	45	178	%1,09

2. Türkiye Deprem Durumu ve 6 Şubat 2023 Depremi

Sismik açıdan oldukça aktif bir ülke olan Türkiye, Avrasya-Arap-Afrika levhası arasında konumlanmıştır. Türkiye, sınırları içerisinde bulunan üç deprem kuşağından dolayı deprem tehlikesiyle karşı karşıya kalmaktadır. Kuzey Anadolu Fay Hattı, Doğu Anadolu Fay Hattı ve Batı Anadolu Fay Hattı üzerinde meydana gelen depremlerden şiddet seviyesi yüksek olanlara ait veriler TÜRKSAM üzerinden temin edilmiştir.

Tablo-2 TÜRKSAM 6 Şubat 2023 Deprem Verileri

Yıl	Deprem Büyüklüğü	Merkez İl	Can Kaybı Sayısı	Yaralı Sayısı
2020	6,6	İzmir	116	1.034
2020	6,8	Elazığ	41	1.607
2011	7,2	Van	601	4.000
2003	6,4	Bingöl	176	520
1999	7,2	Düzce	894	2.679
1999	7,4	Kocaeli	18.373	25.000
1976	7,5	Van	3.840	497
1939	7,9	Erzincan	33.000	100.000

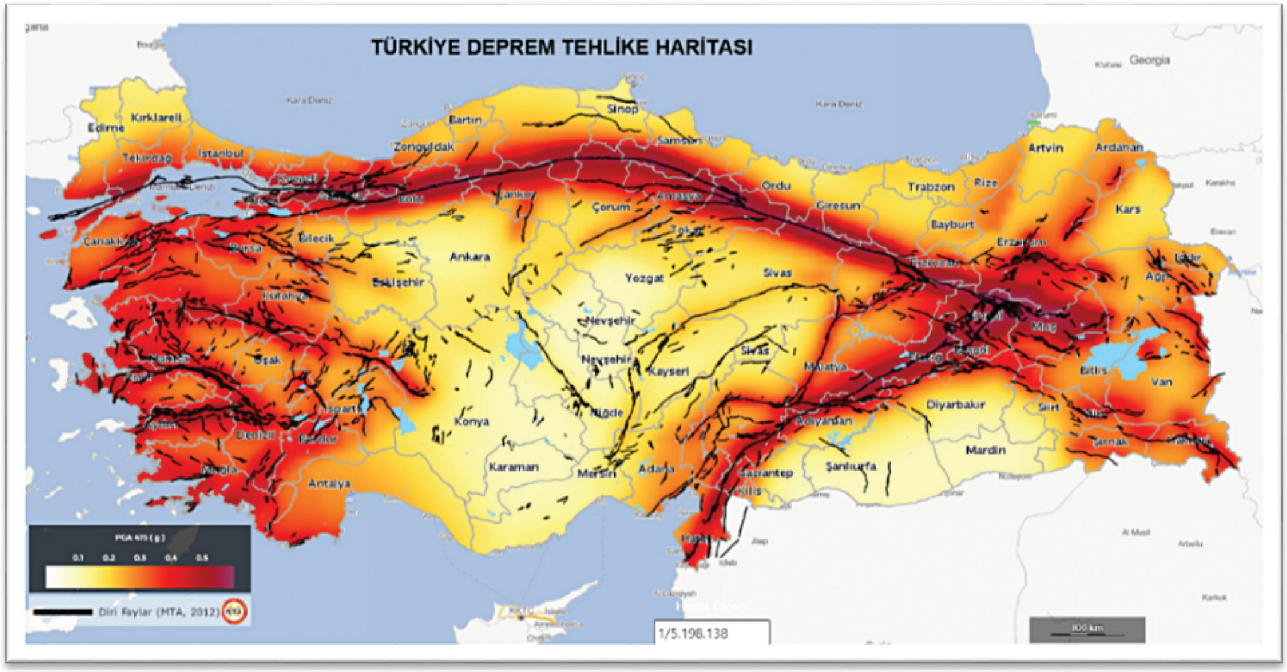
Elde edilen verilere göre en şiddetli deprem 1939 yılında 7,9 büyüklüğüyle Erzincan ilinde meydana gelmiştir, aynı deprem diğer senelerde meydana gelen depremlere kıyasla en fazla can kaybının yaşandığı deprem olarak kayıtlara geçmiştir. Ülkemizde son olarak 6 Şubat 2023 tarihinde Kahramanmaraş/Gaziantep merkezli 7,7 ve 7,6 büyüklüklerinde iki deprem meydana gelmiştir (Kandilli Rasathanesi). USGS (United States Geological Survey) tarafından yayımlanan bilgiye istinaden belirtilen gün içerisinde en düşüğü 5,7 büyüklüğünde olmak üzere 7 adet deprem oluşmuştur.

Tablo-3 USGS 6 Şubat 2023 Kahramanmaraş Depremi Verileri

Merkez Üssü	Deprem Büyüklüğü	Kilometre Derinliği	Saati
Kahramanmaraş	7,8	17,9	04:17
Kahramanmaraş	6,7	14,5	04:28
Kahramanmaraş	7,5	10,0	13:24
Malatya	6,0	20,1	13:26
Malatya	5,8	10,0	13:35
Malatya	5,7	12,3	13:51
Kahramanmaraş	6,0	10,0	15:02

T.C. İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı verilerine göre; ilk depremin merkezi Pazarcık-Kahramanmaraş, ikinci depremin merkezi ise Elbistan-Kahramanmaraş'tır. 18 Mart 2018 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanan Türkiye Deprem Tehlike Haritası'na göre büyük bir bölümü yüksek tehlikeli olarak tanımlanan Kahramanmaraş, Malatya, Adıyaman ve Hatay illerini kapsayan bölgede ülkemizde gerçekleşen en büyük depremlerden ikisi meydana gelmiş olup sonuçları oldukça yıkıcı olmuştur (TMMOB 6 Şubat 2023 Depremleri Tespit ve Değerlendirme Raporu).

Görsel 1- AFAD Türkiye Deprem Tehlike Haritası

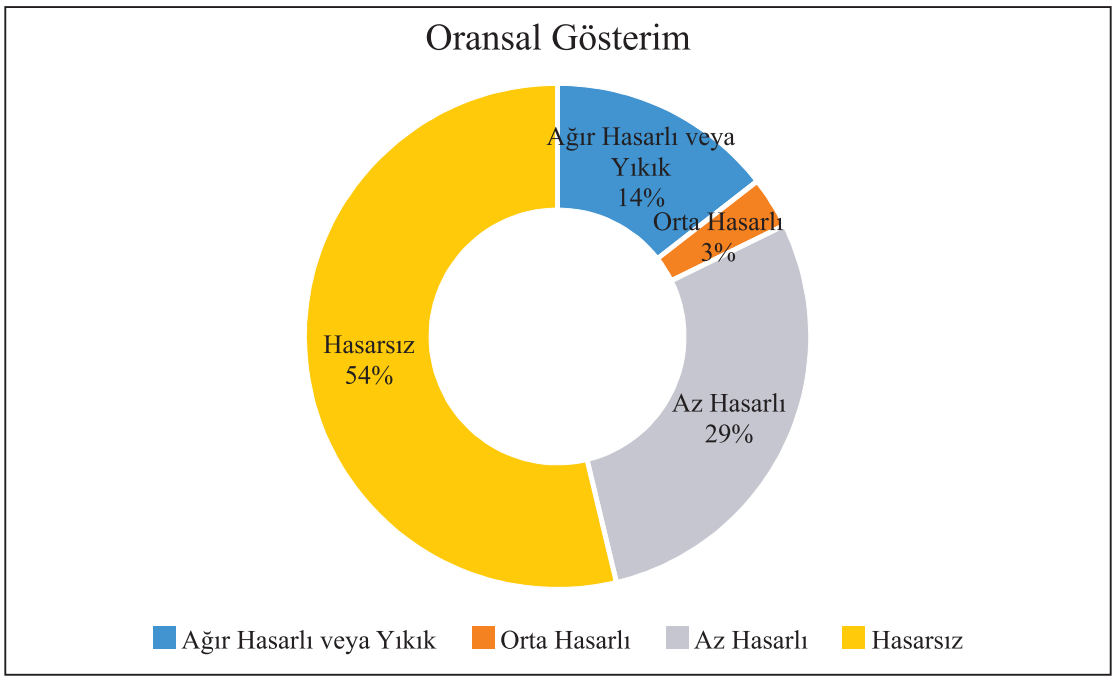


Türkiye İstatistik Kurumu Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları-2022 verilerine göre Adana, Adıyaman, Diyarbakır, Elazığ, Gaziantep, Hatay, Kahramanmaraş, Kilis, Malatya, Osmaniye ve Şanlıurfa illerinde etkili olan depremlerden 14 milyondan fazla kişi etkilenmiştir. Deprem sonrası yıkılan yapı sayısı ile hasar verileri Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'na ait Yapı İşleri Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenen rapor üzerinden incelenmiştir (16 Şubat 2023 tarihinde elde edilen verilere istinaden).

Tablo-4 Yapı İşleri Genel Müdürlüğü Deprem Raporu Verileri

İl İsmi	İncelenen Toplam Bina	Ağır Hasarlı veya Yıkık	Orta Hasarlı	Az Hasarlı	Hasarsız
Adana	7.724	59	304	1.688	5.313
Adıyaman	34.578	6.990	2.613	11.694	9.310
Diyarbakır	28.969	634	718	6.725	18.039
Elazığ	3.114	664	138	1.460	723
Gaziantep	156.482	12.964	4.361	29.471	89.092
Hatay	68.116	15.248	2.827	17.212	29.188
Kahramanmaraş	69.577	12.980	1.058	20.556	25.420
Kilis	6.608	812	137	2.208	2.849
Malatya	32.344	8.365	945	8.960	7.463
Osmaniye	34.797	2.531	266	8.034	22.041
Şanlıurfa	39.557	466	550	13.507	19.585
Toplam Sayı	481.866	61.713	13.917	121.515	229.023

Şekil 1- 6 Şubat 2023 Depremi Sonrası Hasarlı Yapı Durumu



Hazırlanan tablo ve oransal gösterime göre deprem sonrası incelenen yapı sayısının en fazla olduğu il Gaziantep olarak gözükmektedir, bu şehri sırasıyla Kahramanmaraş ve Hatay takip etmektedir. 480 binden fazla yapı sonucuna göre binaların %14'ünde ağır hasar veya yıkılma tespit edilmiştir, %3 oranında orta hasarlı binalara rastlanırken %29 seviyelerinde de az hasarlı yapıların mevcut olduğu belirlenmiştir, %54'lük dilim ise hasarsız yapılardan oluşmaktadır. Ağır hasarlı veya yıkık bina sayısı en çok Hatay ilinde bulunmaktadır, buranın hemen ardından ise Kahramanmaraş ve Gaziantep illeri gelmektedir. Verilerden de anlaşılacağı üzere 6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen depremlerden en çok etkilenen ve hasar gören iller Hatay, Kahramanmaraş, Gaziantep, Malatya ve Adıyaman olarak sıralanmaktadır.

3. Deprem Sonrası Alınabilecek Dersler ile Hasar Azaltıcı Faaliyetler

İçişleri Bakanı tarafından 14 Nisan 2023 tarihinde açıklanan veride can kaybının 50 binin üzerinde olduğu belirtilmiştir. 11 ili etkisine alan depremin sonucundan başta sigorta sektörü olmak üzere birçok sektör etkilenmiştir. Olası bir deprem sonrası hayatın sürebilmesi ve gerekli mücadelenin verilebilmesi için sigortanın önemi bir kez daha ortaya çıkmıştır. Güvence kavramının tam karşılığı olan sigortalama, özellikle de deprem bölgelerinde zorunlu deprem sigortası ile kısıtlı kalmamalıdır. Bu minvalde ülkemizin en büyük gerçeklerinden biri olan depreme karşı sigorta sektörü hasar önleyici faaliyetleri belirleyerek hasarı azaltma yoluna gitmelidir. 24 Şubat 2023 tarihli haberde dönemin Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu (SEDDK) Başkanı Mehmet Akif Eroğlu, deprem sonrası maliyetin 2 milyar ABD dolarına çıkabileceğini ifade etmiştir. Deprem risk seviyesi yüksek olan Güneydoğu Anadolu ile Doğu Anadolu bölgelerinde DASK sigortalılık oranı %50 bandında gözükmektedir. Bu husus sigortalanma bilincinin yüksek riskli bölgelerde dahi yeterli seviyede olmadığını göstermektedir (DASK, Yürürlükteki Poliçeler Verisi). Deprem sonrası alınabilecek derslerin ilki bilimin her zaman ön planda tutulması gerektiğidir. Sigorta şirketleri dahil birçok sektör ve firma teknik departmanlara, mühendislik alanlarına ve afete özgü çalışmalara ağırlık vermelidir. Ülke genelinde deprem gibi spesifik konularda uzmanlaşmış yetkin kişilerin uyarı ve tavsiyelerine dikkat edilmelidir, sigorta şirketleri düzenledikleri poliçelerde risk ve hasar denklemini kurabilmelidir.

3.1. İnşaat Süreçlerinde Yapı Denetim Firmaları ile Ortak Hareket Edilmesi

Sigorta sektörü olarak olası bir deprem sonrası hasarın minimize edilebilmesi için yapılabilecek ilk çalışma inşaat sürecinde başlamalıdır. %90'ından fazlası deprem bölgesi olan bir ülkede yıkıma ve hasara yol açan en büyük unsurlardan birkaçı binaların inşa aşamasında projelerine uygun olarak yapılmaması, ihmalkarlıkların olması ve sıkı denetimin uygulanmaması olarak sıralanabilmektedir. Türkiye'de inşaatların kurallara uygun bir şekilde yapılmasını denetlemek ve kontrol etmek üzere 2001 yılında TBMM'de 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun kabul edilmiştir. Kanun ilk olarak 19 ilde deneme ile hayata geçirilmiştir. 2010 senesinden sonra ülke genelinde uygulanabilirliğine karar verilen yapı denetim süreci günümüzde özel firmalar tarafından gerçekleştirilmektedir. Müteahhit (inşaat işini üstlenen taraf) yapı denetim ataması Çevre, Şehircilik ve İklim Bakanlığı'nca elektronik ortamda sağlanmaktadır ve bu aşamalarda sigorta sektörü herhangi bir aktif rol oynamamaktadır. İnşaatlarda uygunsuz ve eksik işlerin tespitinde yer alması gereken yapı denetim firmalarının da bir kontrol sürecine tabi tutulması gerekmektedir. Bu doğrultuda gerek yapı denetim firmalarının inşaatlara atanmasında gerek ise aldıkları numune ve sahada yaptıkları sayımda sigorta sektörü etkin olmalıdır. Sigorta şirketleri yapılara inşaat sürecinden başlayarak teminatlar verebilmektedir. Bu nedenle, teminatın sağlanmasının

akabinde belirli zaman aralıklarıyla yetkin mühendis ve personelle sigorta şirketleri, yapı denetimlerini gözlem altında tutmalıdır. Bu husus yasalaştırılarak zorunlu hale getirilmeli, böylece inşaat yapımlarında eksik/yanlış uygulamalar da azaltılmalıdır.

Projelendirme aşamasında herhangi bir problem veya aksaklık olmayan yapıların uygulama tarafında çeşitli uygunsuzluklar ortaya çıkabilmektedir. Projesi kontrol edilen inşaatların yapım aşamasında takibi de bu doğrultuda oldukça kritik olmaktadır, yapının projesine uygunluğu yüksek oranlara eriştiği sürece yapının alabileceği hasar da o seviyede indirgenmiş olacaktır.

Bina inşa aşamalarında en önemli husus olan zemin, kolon ve kirişlerde beton-donatı kontrollerine ait evraklar yapı denetimle etkileşim halinde olacak olan sigorta firmalarının ilgili birimlerine de iletilmeli ve onaydan geçmelidir.

Sigorta şirketlerinin inşaatları yerinde denetleme veya kontrol etme yetkisi bulunmamaktadır, belirtilen süreç tamamen yapı denetim şirketleri tarafından yürütülmektedir. Ekin denetlemenin süreklilik kazanması, olası uygulama hatalarının tespit edilebilmesi için sigorta şirketleri denetim rolünü üstlenmelidir böylece inşaat tarafındaki hatalı ve eksik uygulamaların azaltılması daha mümkün hale gelebilecektir.

3.2. Sigorta Şirketlerinin Bünyesinde Yapı Denetim Birimi Kurulması

Yapı denetim firmalarının sigorta sektörü tarafından denetlenmesi önerisinin haricinde uygulanabilecek bir diğer yöntem ise sigorta şirketlerinin de yapı denetim birimi kurması olarak belirlenmiştir. Yapı denetim birimleri tıpkı özel olarak kurulan yapı denetim firmaları gibi prosedürleri yürütecektir. Buradaki ana gaye teminat sağlanan yapıların hem inşa aşamasında hem de kullanım aşamasında kontrolünü sağlamaktır. Poliçe kesilen inşaat alanında sigorta şirketleri güvenli tarafta kalmak amacıyla kendi bünyelerindeki yapı denetim birimleriyle saha-proje üzerinde değerlendirme ve tespitler yapabilecek, uygunsuz-eksik hususlarda da inşaatı durdurma veya ihtar gibi uygulamaları hayata geçirebilecektir. Hasarı düşük seviyede tutmanın ilk adımında yer alan inşaat süreci için sigorta sektörü mühendislik tarafına ağırlık vermelidir.

3.3. Şantiye Şefliklerinin Denetlenmesi

Yapı denetim haricinde sigorta şirketleri inşaatlarda görevli bulunan şantiye şefleri üzerinden de gerekli kontrol ve denetimleri yürürlüğe alabilmelidir. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nca çıkarılan "Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" 18 Kasım 2022 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Buradaki hususlara göre; yapı inşaat alanı 1.500 metrekareyi geçmeyen en fazla 4 iş, 4 bin 500 metrekareyi geçmeyen en fazla 3 iş ve 7 bin 500 metrekareyi geçmeyen en fazla 2 iş aynı anda bir şantiye şefi tarafından üstlenilebilecektir. Ayrıca 7 bin 500 metrekareyi geçen işlerde ve kamu yatırımlarında tek iş alınabilecektir. Belirtilen maddelerden de anlaşılacağı üzere inşaatlar için aynı anda birden fazla şantiye şefliği yapılabilmektedir. Ancak bir şantiye şefinin aynı anda birden fazla projede yer alması inşaat aşama ve süreçlerinden dolayı pek mümkün gözükmemektedir. Şantiye şefleri işleri üstlenebilmek adına imza yetkisini rahatlıkla kullanabilmekte hatta imza attıkları şantiyelere uğramayabilmektedir. Bu durum inşaatta olabilecek eksik imalat ve uygunsuzlukların tespitini de güçleştirmektedir. Sigorta şirketleri şantiye şeflerinin denetimleri konusunda kamuile çalışma yürüterek yetki ve yetkinlik almalıdır. Şantiye şefinin başında durmadığı veya sadece imza attığı inşaat işleri için ağır yaptırımlar uygulanması konusunda sigorta şirketleri öncü olmalıdır. İnşatta yapılacak olan her doğru uygulama ile atılacak her adım olası bir deprem sonrası hasarın da azaltılmasında belirleyici olacaktır.

3.4. Yapı Performans Analizlerinin Desteklenmesi

Sigorta şirketlerinin uygulayabileceği bir diğer

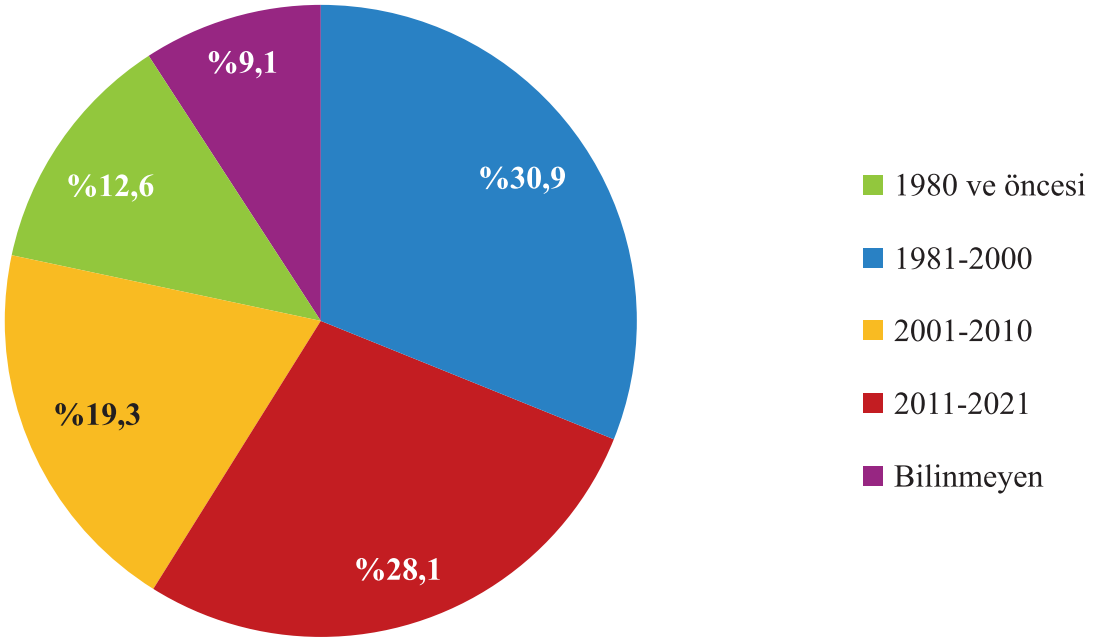
hasar azaltıcı öneri ise yapı performans analizleriyle sağlanabilecektir.

Türkiye İstatistik Kurumu tarafından 2021 yılında yayımlanan verilere göre 2000 yılından önce inşa edilen yapıların, toplam yapı sayısına göre oranı %43,5 olarak ortaya çıkmaktadır.

Diğer yandan, %9,1'lik dilimin de inşa tarihi bilinmemektedir. Bu husus her iki binadan birinin 2000 yılı ve öncesinde yapıldığına işaret etmektedir. 2000 yılı ve öncesi yapılardaki ana risk unsuru tabi oldukları deprem yönetmeliğinden kaynaklanmaktadır. Mevcutta uygulanan yönetmeliğin (2018 Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği (TBDY)) daha öncesinde 2007, 1998 ve 1975 yönetmelikleri yürürlükte olmuştur.

Yönetmeliklerin çıkarıldığı tarihler arasında 9 yıldan 23 yıla kadar fark mevcuttur, yönetmelikler arasındaki sene farkının fazlalığı tasarım anlamında hesaplamaların güncel olmamasına yol açmaktadır bu durum da yapısal deformasyonlara sebep olabilmektedir.

Şekil 2- TÜİK İkamet Edilen Yapıların Yapım Yılı Verileri



TMMOB 6 Şubat 2023 Depremleri Raporu'nda "Resmî veriler incelendiğinde depremden etkilenen illerdeki yapı stokunun büyük bir kısmının iddia edildiği üzere 1999 öncesi inşa edilmediği; yıkılan veya hasar gören yapılarda 2001 ve sonrasında inşa edilen yeni yapı oranının yaklaşık yüzde elli olduğu anlaşılmaktadır" ifadesine yer verilmiştir. Buradan da anlaşılacağı üzere eski yapılar kadar yeni yapılarda da performans analizi uygulamasına geçilmelidir. Sigorta sektörünün bu noktada üstlenmesi gereken rol, DASK dahil kesilen konut poliçelerinde yapı durumunun tespitine destek olmaktır. Konutun yer aldığı binadaki hane sayısına göre izin/onay alındıktan sona yapının mevcut durumunu gösteren numune alımına ve bununla birlikte deprem dayanım testlerinin yapılmasına katkı sağlanmalıdır. Belirtilen süreç dışarıdan özel firmalarla yürütülebileceği

gibi sigorta sektöründe yer alan firmaların kuracağı yapı hasar tespit birimleriyle de sağlanabilecektir. Yapı performansına ait analiz süreçlerinde ortaya çıkan masraf ve ödemeler sigortalının poliçesine yansıtılabilir, taksitlere bölünebilir veya devlet destekli hale getirilebilir.

3.5. Riskli Yapı Tespitinde Bazı Zorunluluklar Getirilmesi

Riskli yapı tespiti ile alakalı herhangi bir zorunluluk bulunmamaktadır. Konutlarda yer alan insanlar kendi talepleri olması durumunda yapılarındaki risk seviyesini ölçtürebilmektedir. Riskli yapı tespitinin kanun kapsamına alınması sigorta sektörünün hasarlarını azaltıcı yönde etki edebilecektir. Kanun kapsamına alınamasa dahi DASK harici poliçe kesilen konut sahiplerine riskli yapı tespitine başvurmaları için bilgilendirme her sigorta şirketi tarafından sağlanmalıdır. Yapı içerisinde yer alan herhangi bir konut sahibinin başvurusu üzerine riskli yapı tespiti yapılabilmektedir (Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Kentsel Dönüşüm Başkanlığı). Bu tespit için başvuracak olan sigortalıların poliçelerinde indirim veya revizyonların yer alması sektör açısından teşvik edici nitelik kazanılmasının önünü açabilecektir. Acentelere riskli yapı tespitini müşterilerine uygulama konusunda eğitimler verilmeli ve bu bir sistem haline getirilip acentelerin ödüllendirilmesi denenmelidir.

3.6. DASK ile Alakalı Çalışma ve Kapsamların Genişletilmesi

Zorunlu Deprem Sigortası olarak bilinen DASK, bazı uygulamalarda zorunlu hale getirilmiştir fakat yapılmaması halinde herhangi bir cezai yaptırım bulunmamaktadır. 6305 sayılı Afet Sigortaları Kanunu gereğince tapu , elektrik ve su aboneliği işlemleri için Zorunlu Deprem Sigortası şartı aranmaktadır. Konutunda herhangi bir satış işlemi gerçekleştirmeyen, elektrik ve su aboneliklerini bir kere açtırdıktan sonra değiştirmeyen müşteriler herhangi bir ceza olmadığından senelik olarak DASK poliçelerini yenilemeyebilmektedir. Deprem gerçeğiyle baş başa kalan ülkemizde DASK ve konut poliçeleriyle alakalı katı kararların alınması ve sıkı kuralların uygulanması gerektiği düşünülmektedir. Sigorta şirketleri senelik bazda DASK poliçeleri yenilenmeyen konutların tespitinde aktif olarak yer almalı, belirli aralıklarla oluşturulan listeleri ilgili makamlara aktarmalı ve bildirilen zaman içerisinde yenilemenin yapılmaması halinde maddi ceza değerlendirilmelidir. DASK ile alakalı uygulanabilecek bir diğer tarife ise bir yıldan farklı olarak 3,5,7 ve 10 yıllık yenilemelerin paket halinde sunulmasıdır. Konuta ait metrekare inşaat maliyetinin ilerleyen senelerde değişkenlik göstereceği bilinmektedir, enflasyona endeksli olacak şekilde bir yıldan fazla geçerli olacak DASK teminatı seçenekleri üzerine çalışılmalıdır. Böylece sigortalı birkaç senelik DASK yaptırarak kendini uzun süreli güvence altına alabilecektir. Sigorta şirketi birkaç yıllık DASK maliyetini hesaplayacak algoritmayı geliştirdikten sonra primi tek seferde tahsil edebilecek veya taksitlendirerek sigortalıya da destek olabilecektir.

3.7. Hasar Haritasının ve İnternet Uygulamasının Oluşturulması

AFAD tarafından hazırlanan ve halkın kullanımına sunulan deprem tehlike haritasının interaktif internet sitesi bulunmaktadır. Deprem açısından riskli bölgelerin fay hatlarıyla birlikte yer aldığı görülen harita ve uygulamanın hasar kısmıyla alakalı çalışmasını da sigorta şirketlerinin üstlenmesi mümkün hale getirilmelidir. Deprem sonrasında ortaya çıkan faciadan sektörün minimum seviyede etkilenmesi için deprem hasar haritaları sadece il veya ilçe bazında kalmamalıdır, haritanın oluşturulmasında yapı yaşı, yapı türü, yapının tasarımında uygulanan yönetmelik, yapının geçirdiği depremler, yapısal veya yapısal olmayan hasarların mevcudiyeti ile DASK poliçesinin detayları göz önüne alınmalı, bölgesel analizler yapılmalı, zeminlere ait jeolojik veriler toplanmalı ve elde edilen tüm bilgiler haritaya işlenerek herkesin kullanımına açılmalıdır. Olası bir depremden alabileceği hasarı uygulama üzerinden görecek olan sigortalının bilinç seviyesi artabilecek

ve bu durum sigortalanma oranına da katkı sağlayabilecektir. Sigorta şirketlerinin hazırlayacağı uygulamayla birlikte yapılarda ön hasar tespiti de yapılabilecektir. Sigorta şirketleri oluşturulan uygulamaya ait ekran veya sekmeler üzerinden müşterilerin iletmiş olduğu fotoğraf ve dokümanlara bağlı kalarak yapıların dayanım güçlerini veya hasar mevcudiyetlerini takip edebilecektir, buradan çıkacak olan sayısal verilere bağlı olarak yapıların durumu yüzdesel olarak sonuçlandırılabilecektir. Bu oran sigorta şirketlerine olası bir depremdeki hasar miktarı hakkında da fikir verebilecektir, DASK metrekare tarifesi deprem risk haritası haricinde deprem hasar tarifesiyle de güncellenebilecektir. Prim üretiminin artmasıyla birlikte deprem sonrası hasarın karşılanması daha mümkün hale gelebilecek, önerilen bu internet sitesi daha da geliştirilerek deprem sonrası ödemelerin gerçekleştirilmesinde de kullanılabilecektir.

3.8. Sigorta Şirketlerinin Tek Bir Çatı Altında Toplanması

Sigorta şirketleri her sektörde olduğu gibi belirli bir rekabet içerisindedir. Birçok branşta prim üretiminin hedeflendiği sektörde deprem konusunda ortak yaptırımlar uygulanmalıdır. Örneğin DASK teminat kapsamı kısıtlı tutulmaktadır, bu hususta bir araya gelinerek kapsamın geliştirilmesiyle alakalı çalışmalara başlanmalıdır. Kamu kurum ve kuruluşlarına ait binalar, köy yerleşim alanlarında yapılan binalar, tamamı ticari ve sınai amaçlar için kullanılan binalar (İş Hanı/İş Merkezi/İdari Hizmet/Eğitim Merkezi ve benzeri), inşaatı henüz tamamlanmamış binalar, tapuya kayıtlı bulunmayan ve özel mülkiyete tâbi olmayan arazi ve arsaların (hazine arazileri ve benzeri) üzerine inşa edilmiş binalar, mesken olarak kullanıma uygun olmayan, bakımsız, harap veya metruk binalar gibi kısımlar DASK kapsamında yer almamaktadır. DASK haricinde konut poliçeleriyle alakalı sigorta şirketleri aynı çatı altında tarifeler belirlemeli, bunun yaygınlaşması için birlik/beraberlik mesajı vermeli ve deprem ile alakalı rekabet hususuna öncelik verilmemelidir. Olası bir depremde ortaya çıkabilecek hasar bütün sigorta şirketlerine zarar verebilecektir, oluşturulacak olan havuz sayesinde riskin paylaşılması da mümkün hale gelebilecek, paylaşılan risk hasarını da düşürebilecektir. Havuz içerisinde ayrıca sigorta şirketlerinin yapısal anlamda yüksek riskli olarak tespit ettiği konut ve endüstriyel tesisler takip edilebilecek, yüksek bedelli işlerde yürütülen ortaklıkların yüksek riskli yerlerde de yürütülmesi gündeme gelebilecektir. Sigorta şirketleri bu tarz yerlerde katı kural ve uygulamalar ile müşterinin yapısıyla alakalı gerekli adımları atmasını zorunlu hale getirebilmelidir.

3.9. Endüstriyel Tesisler ile Alakalı İlave Tedbirlerin Uygulanması

Depremin ortaya çıkaracağı hasar sadece konutlarla sınırlı kalmamaktadır. Fabrika ve endüstriyel tesislerde de deprem sonrası yapısal hasarlar, makine-elektronik cihaz kırılmaları ve yangınlar meydana gelebilmektedir. Bu kapsamda oluşabilecek hasarların indirgenmesi amacıyla tesislerde önceden gerçekleştirilen risk analiz süreçlerinin kapsamı artırılmalı/genişletilmelidir. Saha gezisi gerçekleştiren risk mühendislerine hasarlı yapı tespiti ile düzensiz yapı tespiti gibi eğitimlerin verilmesi sağlanmalıdır. Makine ve ekipmanların uygun bağlantı metoduyla zemine bağlanması/depreme dayanıklı hale getirilmesi gerekmektedir. Raflı sistemin mevcut olduğu depolamalarda raf çaprazlarının yerleştirilmesi, rafların zemine ve birbirine bağlanması olası bir depremde emtianın düşmesini ve zarar görmesini engelleyebilecektir. Çelik konstrüksiyon olan tesislerde bedele göre yük tahkik analiz zorunluluğu getirilmesi gündeme alınmalıdır. Bununla birlikte değerli makine ve ekipmanların fabrika içerisinde depremden minimum etkilenecek noktalara tesis edilmesi hususunda girişimler başlatılmalıdır. Belirtilen öneri ve iyileştirmeleri yerine getiren firmalara indirim uygulanabilmelidir. Yapısal güçlendirme gereken fabrikalarda güçlendirme yapılmadan teminat verilmesinden kaçınılmalıdır, güçlendirme yapıldıysa veya yapılacaksa sigorta şirketlerine ait yetkin mühendis ve birimler tarafından da kontroller sağlanmalıdır. Güçlendirilen taşıyıcı sistemin yanına bedeli yüksek

makine veya ekipmanların yerleştirilmesi hususunda bilgilendirmeler yapılmalıdır. Böylece deprem sonrası yüksek makine hasarları kısmen de olsa minimize edilebilecektir. Deprem algılayıcılarının fabrikalarda yaygınlaştırılması ve poliçelere özel şart olarak konması ayrıca tavsiye edilmektedir. Deprem algılayıcıları, Türk Standartları Enstitüsü (TSE) standartlarında belirtilen ivme değerlerindeki sarsıntılarda deprem hareketini algılamakta ve doğalgaz/elektrik tesisatlarının yer aldığı binaların enerjisini kesebilmektedir, bu sayede deprem sonrası yangın ve patlamaların gerçekleşme ihtimali düşürülerek sigorta şirketlerini güç duruma sokacak olan hasarların meydana gelmesi önlenebilecektir.

3.10. Kentsel Dönüşüm Kapsamının Arttırılması

Kentsel dönüşüm süreci ülkemizde sadece konut tipi yapılarda uygulanmakta; oldukça eski yıllarda inşa edilen endüstriyel tesisler (iş merkezleri ve ticarethaneler de dahil olmak üzere) için herhangi bir kentsel dönüşüm proje ve desteği maalesef yer almamaktadır. Endüstriyel tesislere milyon dolar seviyelerinde teminat verebilen sigorta şirketleri için üretim/depolama yapılan binanın yaşı ve dayanımı oldukça önem arz etmektedir. 2000'li yıllarda inşa edilen bir yapıya, doğal afet dahil birçok alanda teminat vererek alınan riskin seviyesi, yeni inşa edilmiş olan bir yapıya kıyasla daha yüksek olacaktır. Bu amaçla kentsel dönüşüm sürecinin endüstriyel tesisler ve ticarethaneler için de başlatılması konusunda sigorta sektörü söz sahibi olmalı, belirtilen konuyu da sürekli gündemde tutmalıdır.

3.11. Depreme Karşı Sismik İzolatör

Yüksek bedelli inşaat işlerinin yapımından önce depreme karşı sismik izolatör kullanılmasına dair teşviklerde sigorta şirketlerinin yer alması hem sektöre güveni artırabilecek hem de güvenli yapıların inşasını artırarak olası hasarı azaltabilecektir. Sağlık Bakanlığı'nın 2013 yılı Genelgesi gereğince sadece birinci ve ikinci derece deprem bölgelerinde inşa edilecek 100 yatak ve üzeri kapasiteli hastaneler sismik yalıtımlı olmalıdır. Oldukça kısıtlı olan bu kapsamın geliştirilmesi için sigorta şirketleri devlet yetkilileri ile görüşmeler yapmalıdır, özellikle de fazla konutlu binalar ile metrekare olarak yüksek kapalı alana sahip endüstriyel tesislerde izolatör kullanılması gerekmektedir. Deprem izolatörüyle tasarlanan binalarda teşvik olması amacıyla sigorta şirketleri poliçe primlerinde indirim oranını güncelleyerek arttırmalıdır. Deprem sonrası doğabilecek temel ihtiyaçların üretimini gerçekleştiren fabrikalarda üretimin kesilmemesi amacıyla sismik izolatör zorunluluğu getirilebilir, yapıyı deprem etkisinden koruyan izolatör sigorta sektöründeki maddi hasarı da efektif biçimde azaltabilecektir.

3.12. Prim ve Muafiyet Uygulamalarının Artırılması

Sigorta şirketleri hem deprem bölgelerinde hem de deprem bölgesi dışındaki kısımlarda prim üretimini artırmalıdır, firmalar konut poliçeleri ile endüstriyel tesislere ait bina poliçelerinde asgari prim uygulamasına geçmelidir, bu asgari prim uygulaması bütün sigorta firmaları arasında uygulanabilir seviyeye gelmelidir, artan poliçe primleriyle deprem sonrası hasarın ödenebilirliği kolaylaşacak, kâr-zarar dengesi daha uyumlu bir hal alabilecektir. Düzenlenen poliçelerde prim revizyonu haricinde yüksek riskli yapılara muafiyet eklenmesi hususu değerlendirmeye alınmalıdır (bina, eşya, emtia ve benzeri), muafiyet ile belirli bir miktara kadar hasarların ödenmesinin önüne geçilebilecektir.

3.13. Reasürans Desteği

Sigorta şirketlerinin üstlerindeki riskleri tekrar sigortalatarak kendilerini güvence altına alması olarak tanımlanan reasürans süreçlerine yüksek bedelli yerler haricinde yüksek riskli binalar da eklenmelidir.

3.14. Deprem Hasarına Dair Finansal Yönetim

Deprem sonrası hasarın maddi boyutu sigorta şirketlerini oldukça zor durumda bırakmaktadır. Şirketlerin finans birimlerinde depreme özgü ekiplerin kurulması, elde edilen primlerin maksimum

getiri sağlayacak şekilde değerlendirilmesi, yatırım amaçlı fon ve gayrimenkul süreçlerinde titizlik gösterilmesi, şiddetli deprem sonrası meydana gelebilecek en kötü senaryoya göre gerekli aksiyonların alınması ve minimum borçlanma hedefinin sürekli hale getirilmesiyle birlikte finansal anlamdaki hasarın büyük etkilere yol açması kısmi de olsa engellenebilecektir. Doğal afetlerle mücadele eden devletlerde afet öncesi finansal araçlar olarak; afet rezerv fonu, afet sigortası, afet tahvilleri ve olağanüstü durum kredisi kullanılabilmektedir. Benzer finansal araçların analiz edilerek sigorta sektörüne yansıtılması sektör bazında olumlu sonuçlar doğurabilecektir.

3.15. Sigortalanma Bilincinin Artırılması

Ülke genelinde deprem bölgesi olan veya olmayan adreslerde sigortalanma bilincinin artırılması sağlanmalıdır. Sigorta şirketleri, devlete ait kamu kurum ve kuruluşlarından, üniversitelerden, televizyonculuk ve reklamcılık sektöründen maksimum şekilde faydalanarak sigortanın önemini ortaya çıkarmalı ve sigortanın gerekliliğini güncel tutmalıdır. Senenin belirli periyotlarında deprem tatbikatlarının yürütülmesi, bina teminatına sahip olan vatandaş ile sahip olmayan vatandaşın çektiği zorluklar arasındaki farklılıkların ortaya konulması, düzenli ve yeterli sigortalanma ile müşterinin korunabildiğinin gösterilmesi gerekmektedir. Üniversiteler genç nüfusun yer aldığı kalabalık ve yüksek etkileşimli noktalar olarak bilinmektedir. Buralarda belirli aralıklarla sempozyum, oturum ve konferansların gerçekleştirilmesi sektöre olan ilgi ile güveni de tazeleyebilecektir. Sigorta bilincinin artırılması, prim üretimlerini de doğrudan etkileyebilecek ve sigorta şirketlerine kazanç olarak geri dönebilecektir. Kazancı artan sigorta şirketleri olası bir depremden doğabilecek hasarın etkisini de daha kısa sürede ve maliyetle atlatabilecektir.

4. Sonuç

Ülkemiz bulunduğu konum itibarıyla deprem açısından yüksek risk teşkil etmektedir. En son yaşanan ve şiddeti oldukça fazla olan 6 Şubat 2023 tarihli depremin sonucunda başta sigorta sektörü olmak üzere birçok sektör yara ve hasar almıştır. Deprem gerçeği, aradan aylar-yıllar geçse dahi etkinliğini yitirmemektedir. Bu doğrultuda sigorta şirketleri doğabilecek hasarları minimize yollarına gitmeli ve bu alanlarda teknik, finansal, hukuksal süreçlere öncü olarak eşlik etmelidir. Hazırlanan bu çalışmanın ilk bölümlerinde 11 ili etkileyen depremin yarattığı kayıplara değinilmiştir. 481.866 yapıda gerçekleştirilen inceleme sonucunda %46'lık dilimin en düşüğü az hasarlı olmak üzere depremden etkilendiği tespit edilmiştir. Bununla birlikte can kaybı sayısının ise 50 bini aştığı belirlenmiştir.

İlgili makalenin sonraki adımlarında ise sigorta sektörü olarak deprem sonrası alınabilecek dersler ile hasar azaltıcı ve önleyici faaliyetlere değinilmiştir. 15 farklı önerinin sunulduğu çalışmada alınması gereken en önemli ders, inşaatların yapım aşamasında uygun ve sürekli şekilde denetlenmesi olarak belirlenmiştir. Sigorta şirketleri gerek yapı denetim gerek ise şantiye şefi üzerinden gerçekleştirilecek kontrollerde yer alabilmelidir.

Riskli yapı tespitlerinde teşviklerin sağlanması, yapı performans analizlerinde sigortalı ile ortak çalışmalar yürütülmesi, DASK poliçe kapsamının genişletilmesi ve cezai yaptırıma geçilmesi, internet uygulaması üzerinden hasar haritası çıkarılması, sigorta şirketlerinin ortak çatı altında toplanıp karar ve kurallar uygulaması, reasürans ve finansal yönetim unsurlarının ön plana çıkarılması, sigortalanma bilincinin artırılması, prim üretimini yükseltecek çalışmaların özel ekip ve saha çalışmalarıyla geliştirilmesi gibi maddelerle birlikte çalışmanın ana hedefi olan deprem sonrası hasar azaltan tavsiyeler verilmiştir.

Fahri Yiyin
Allianz Türkiye
Uzman Risk Mühendisi

Kaynakça

- *TMMOB, 6 Şubat 2023 Depremleri Tespit ve Değerlendirme Raporu, 23 Şubat 2023.*
- *ODTÜ, 6 Şubat 2023 Depremleri Ön Değerlendirme Raporu, 20 Şubat 2023.*
- *https://csb.gov.tr*
- *https://www.tuik.gov.tr/*
- *http://www.koeri.boun.edu.tr/sismo/2/tr/*
- *https://dask.gov.tr/*
- *https://dask.gov.tr/tr/interaktif-deprem-haritasi*
- *https://tr.wikipedia.org/wiki/Anasayfa*
- *https://www.turksam.org*
- *http://www.metinsariaslan.com/depreme-karsi-sigorta-sirketlerinin-durumu/*
- *https://www.iii.org/article/background-on-earthquake-insurance-and-risk*
- *https://www.mevzuat.gov.tr*
- *Ş. Kayıhan, Zorunlu Deprem Sigortası, Dergi Park, 2004.*
- *Financial Management of Earthquake Risk (Book), OECD, 2018.*
- *E. Çekici, Doğal Afetler ve Türk Sigorta Sektöründe Risk Transferi, Dergi Park, 2011.*
- *Y. Şahin, A. Pehlivan, Zorunlu Deprem Sigortası Üzerine Bir Değerlendirme, Mevzuat Dergisi, 2007.*
- *G. Azimli Çilingir, Türkiye'de Uygulanan Afet Yönetimi Politikalarının İncelenmesi: Yasal Düzenlemeler ve DASK, Dergi Park, 2018.*
- *Yavuz, S. Dikmen, Doğal Afetlerin Zararlarının Finansmanında Kullanılan Afet Öncesi Finansal Araçlar, Dergi Park, 2015.*

Asya-Pasifik 2024 Yılı Nisan ve Temmuz Ayı Yenilemeleri

Asya-Pasifik Bölgesi ile ilgili genel bir değerlendirme yapmak gerekirse 2024 yılında reasürans kapasitesinde sınırlı bir artışın gerçekleştiği ve fiyatlamadaki disiplinin devam ettiği gözlemlenmektedir. Yenileme süreçleri ise yerel piyasaların durumu ve reasürans anlaşmalarının performanslarına bağlı olarak farklılık göstermeye devam etmektedir.

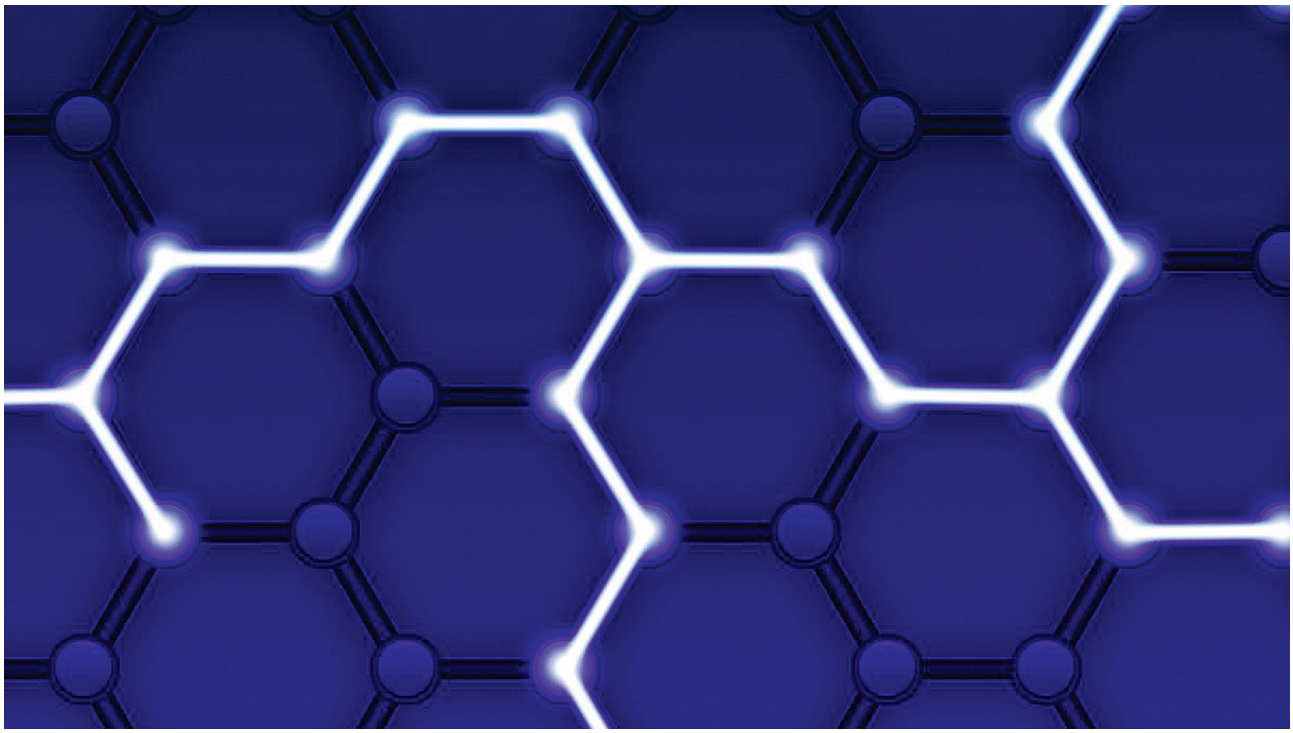
Sıkı piyasa koşullarının hâkim olduğu son iki yıllık dönemin ardından, 2024 yılında, piyasanın döngüsünde farklı bir aşamaya gelindiği görülmektedir. Genel anlamda, Asya-Pasifik reasürans piyasasının sıkı piyasa koşullarından istikrarlı bir piyasaya geçme sürecinde olduğunu söylemek mümkündür. Reasürans kapasitesi temini daha kolaylaşmış olmakla birlikte, fiyatlamadaki disiplin, birkaç istisna durum dışında devam etmiştir. Söz konusu şartların Nisan ve Temmuz ayı yenilemelerinde de sürdüğü gözlemlenmiştir.

Japonya yenilemelerinde, geçtiğimiz dönemde daralan katastrofi kapasitesinin 2024 yenilemelerinde arttığı ve rekabetin bazı durumlarda yenilemelerdeki hisse oranlarını etkilediği görülmüştür. Çin yenilemelerinde ise fiyatlandırmalarda yumuşama eğilimi görülürken ve ayrıca kapasite kısıtı devam etmiştir. Yenileme sürecinde reasürans anlaşmalarının şartları teknik sonuçları açısından olumlu performans gösteren ve gösteremeyen arasındaki şartlar belirgin şekilde farklı olmuştur. Diğer taraftan, beklentiler paralelinde, orantılı reasürans anlaşmalarından uzak durma konusundaki piyasa eğiliminin sürmekte olduğu görülmüştür. Güney Kore yenilemelerinde ise yıllardır süregelen yangın hasarları nedeniyle yaşanan zorluklar 2024 yenilemelerinde de gözlenmiştir. Bu durumdan kaynaklı olarak yenileme süreçleri güçlükle ilerlemiş ve bazı anlaşmaların komisyonlarında düşüş kaydedilmiştir.

KC Chew
CEO
Milli Re Singapore Branch
Çeviren: Selçuk ÜNAL

Yabancı Basından SEÇMELER

Blok Zinciri Sigortası: Çıkmaz Sokak mı yoksa Devrim için Zamanını mı Bekliyor?



Blok zinciri sigortası istikrarsız bir erken gelişim dönemi geçirmiş olup güven sorunu ve aracısız olmasından kaynaklanan endişeler nedeniyle sekteye uğramıştır. Ancak AIG ve Generali üst düzey yöneticileri bu sigortanın gelecekteki kullanımına yönelik beklentilerini ortaya koymuştur.

6 Eylül 2023 tarihinde düzenlenen webinarda yukarıda bahsi geçen yöneticiler, blok zinciri sigortasının dünyada büyük bir etki yaratamamasının nedenlerini, bu sigortanın ana akım haline gelebilmesi için aşılması gereken engelleri ve aynı zamanda sigorta sektörünün dijitalleşme ile ilgili karşılaştığı zorlukları ele almıştır.

AIG şirketinin uyum küresel direktörü Michael Drobac, görüşlerinin AIG'yi temsil etmediğini belirterek blok zincirinin iş kabulü, hasar yönetimi, reasürans, muhasebe ve diğer süreçlerde insan etkileşiminin yaratabileceği çeşitli anlaşmazlıkları bertaraf etmekte rol oynamasının

mümkün olduğunu ifade etmiştir.

Michael Drobac, sektörün blok zinciri konusunda daha geniş çaplı düşünmesine olanak sağlamak amacıyla, ‘‘Maliyeti ortadan kaldırıp verimliliği sağlayacak teknolojik çözüm blok zinciri değilse nedir? Sektörün dijitalleşmesindeki ilerlemeyi başka ne sağlayabilir ki?’’ sorularını yöneltmiştir.

Drobac, 1970’lerde bankalar tarafından oluşturulan ve küresel para transferinde verimliliği artıran Swift sistemine benzer şekilde işleyecek bir tür işbirliği biçiminin sigorta sektöründe olup olmadığını sormuştur.

Generali şirketinin dönüşümden sorumlu başkanı Bruno Scaroni, belli alanlarda blok zinciri beklentilerine yönelik olarak, blok zincirinin parametrik sigortalama konusunda bazı yönlerden faydalı olabileceğini ve bunun sonucu olarak gelecekte blok zinciri sayesinde nakliyat ve tarım branşlarındaki hasarlara sigortacıların daha çabuk müdahil olmasını sağlayabileceğini ifade etmiştir.

Geneva Association tarafından düzenlenen webinarın ardından şirket, blok zincirinin özelliklerine, müşteriler için daha hızlı ve ekonomik sonuçlar verme potansiyeline ve sigorta sektöründe halihazırda blok zincirinin kullanıldığı niş durum çalışmalarına yönelik bir rapor sunmuştur.

Bu raporda blok zinciri uygulamalarının sigortacılığa sağladığı verimlilik kazanımlarının ve yeni iş fırsatlarının henüz tamamen anlaşılamadığı belirtilmiştir. Rapor aynı zamanda FTX, TerraUSD ve B3i gibi şirketlerin son dönemdeki başarısızlıklarının blok zinciri sigortasına yatırım yapma konusundaki güveni nasıl zedelediğinin de altını çizmiştir.

Küresel piyasadaki sigortacıların ve reasürörlerin blok zincirini reasürans anlaşmaları için bir platform olarak kullanmayı amaçlayan B3i, kurucularının fonlama çalışmalarının başarısız olması nedeniyle iflas başvurusunda bulunmuştur.

Blok zinciri sigortacılığı ile ilişkisi olmayan ve genel kripto piyasası çöküşlerine dayanan FTX ve TerraUSD’de görülen başarısızlıkların yıkıcı sonuçları, yatırımcıların blok zincirine yatırım yapma iştahı üzerinde olumsuz etkilere neden olmuştur.

Basın tarafından Kripto Çöküşü Kralı olarak adlandırılan TerraUSD’nin kurucusu Do Kwon şirketin 40 milyar ABD doları tutarındaki zarardan kaynaklanan dolandırıcılık davaları nedeniyle Haziran ayında 4 ay hapis cezasına çarptırılmıştır. Aynı dönemde FTX’in kurucusu Sam Bankman-Fried de dolandırıcılık davasında tutuklu olarak yargılanmaktadır.

Bunlar, yeniliğin ana akımı sarsabilmesi için sağlam dayanaklar değildir.

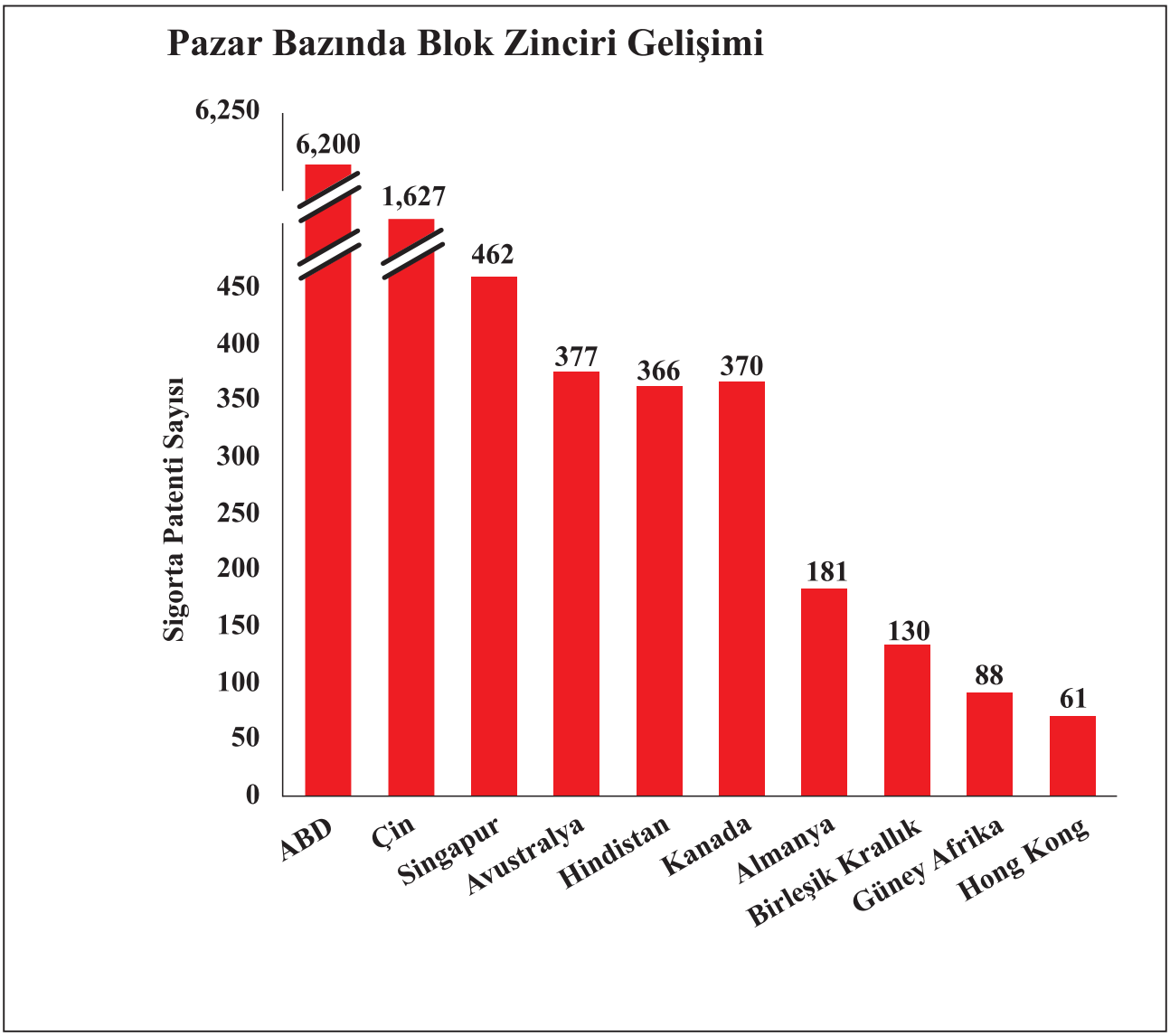
Michael Drobac, sektörün blok zinciri ya da benzeri bir aracı, bağımsız bir 3. taraf doğrulaması yoluyla gerçekliğin tek kaynağı olarak nasıl kullanılabileceğinin değerlendirilmesi gerektiği yönünde bir açıklama yapmıştır.

Bununla birlikte bir terim olarak blok zinciri, TerraUSD ve FTX facialarının yarattığı algılar yüzünden haksız bir şekilde değerlendirilmektedir. Bu facialar kripto para sağlayıcıları ile bağlantılı olsa da blok zinciri, değiştirilemez verileri içeren denkler arası iletişim ağında şeffaf aktarımları mümkün kılan dijital veri tabanı ve kayıt defteri sağlayan bir mekanizmadır.

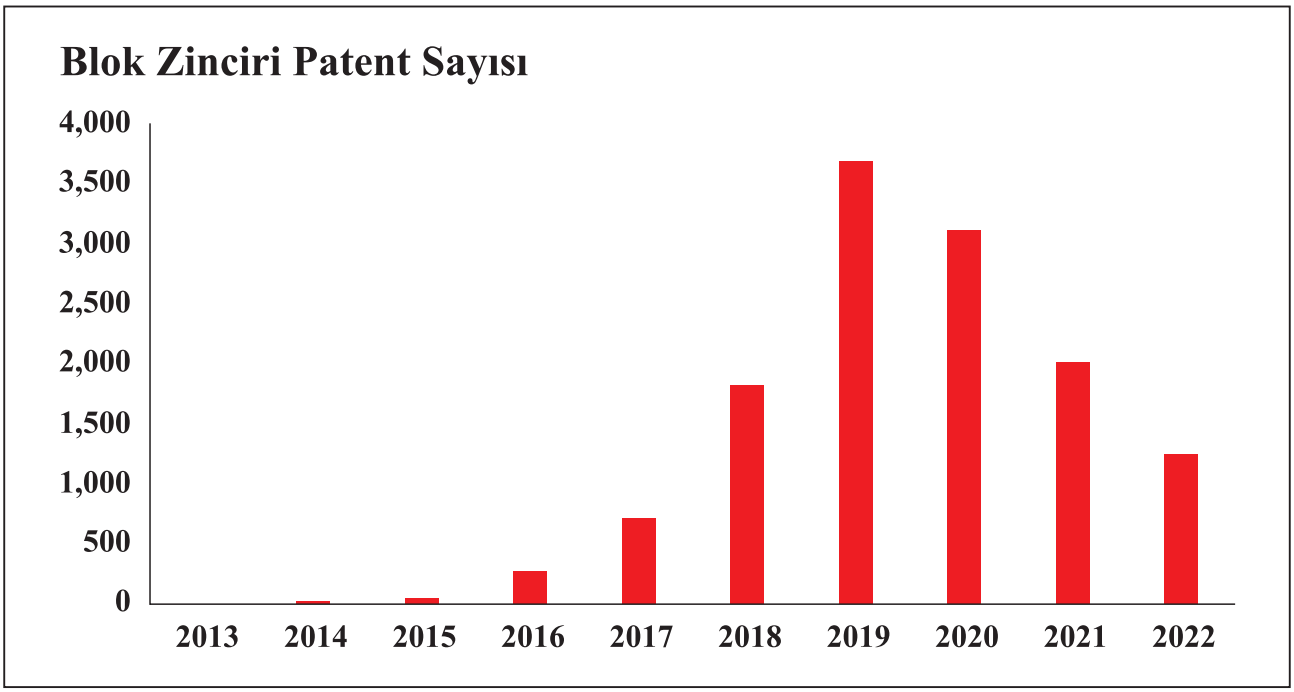
Drobac webinarda birçok insanın blok zincirini kripto para ile eş anlamlı olarak kullanmakta olduğu ancak durumun böyle olmadığı, blok zincirinin bu anlayıştan uzaklaştırılması ve sektörün blok zinciri ya da benzeri bir aracı, bağımsız 3. taraf doğrulaması yoluyla gerçekliğin tek kaynağı olarak nasıl kullanılabileceğinin değerlendirilmesi gerektiği yönünde görüş bildirmiştir.

Büyüme Trendleri

Blok zinciri kripto para transferleri için yaygın olarak kullanılırken, sigorta ve reasürans alanındaki kullanımı ise yaygın olmaktan çok uzaktır. Blok zinciri patentlerinin küresel olarak artışı ile sigorta sektöründe kullanımı arasında bir korelasyon görülmemiştir. Blok zincirinin sigorta sektöründeki gidişatı uygulamaya olan güvenin hatta belki de kullanım örneklerinin algılanmasının düşük düzeyde olması nedeniyle tavsamıştır.



Kaynak: Patsnap Analytics via Geneva Association



Kaynak: Patsnap Analytics via Geneva Association

Bu raporda Geneva Association blok zinciri sigortasını onun en dar anlamıyla, merkezi bir finansal aracı olmaksızın karşılıklı bir risk paylaşım düzenlemesi ya da başka bir deyişle merkeziyetsiz sigorta olarak tanımlamıştır.

Daha geniş tanımında ise blok zincirinin akıllı anlaşmalar ve/veya diğer blok zinciri tekniklerini geleneksel sigorta hizmetleri sunma araçları olarak kullanan sigorta ürünlerini de kapsadığı belirtilmiştir.

Geneva Association bunun hala niş bir alan olduğunu ve kripto bağlantılı riskler gibi Hayat-Dışı segmentlere odaklandığını da eklemiştir.

Blok Zincirinin Kullanım Örnekleri ve Beklentiler

Webinarda, sigortacıların önünde sonunda blok zincirini hem salt blok zinciri risklerine hem de blok zincirinden bağımsız geleneksel risklere yönelik sigorta ürünlerini oluşturma ve satmada yeni bir ekosistem olarak görebilecekleri ifade edilmiştir.

Geneva Association raporda gelişmiş risk değerlendirme, fiyatlandırma ve hasar yönetimi provizyonu yoluyla elde edilebilecek yeni kazanç beklentilerine de değinerek DeFi/blok zinciri dönüşümlerine aktif olarak yatırım yapan sigortacıların ve reasürörlerin ortaya çıkmasının muhtemel olduğunu da ifade etmiştir.

Webinar katılımcıları tarafından verilen örneklerde daha ılımlı Müşterini Tanı (Know Your Customer-KYC) kontrolleri gerekebileceği ve riski araştırmada daha az veriye ihtiyaç olabileceği, bunun algoritmik iş kabulü için daha uygun olması nedeniyle mikro ölçekli blok zinciri sigortasının gelişime açık bir alan olduğunun altı çizilmiştir.

Halihazırda blok zinciri teknolojisinin kullanımda olduğu başka örnekler de verilmiştir.

Drobac, AIG'nin farklı ülkelerin yasal düzenlemeleri altında çalışan küresel bir şirket için ana bir poliçe oluşturduğunu, bu poliçenin tüm yasal düzenleme uygulamalarının gerekliliklerini karşılayan özelliklere sahip olduğunu ve poliçenin tedarik zinciri finansmanı unsuru için blok zincirini kullandığını açıklamıştır.

Katılımcılar tarafından blok zinciri sigorta alanındaki en büyük Hayat-Dışı sigorta şirketlerinden biri olarak nitelendirilen Nexus Mutual, kripto varlıklara yönelik riskler için teminat sağlamaktadır. Şeffaflığın para pozisyonları ve riske maruziyetlerinin gerçek zamanlı raporlamasının mümkün kılındığı bir örnek vaka çalışması olarak ele alınmıştır.

Nexus Mutual kripto risklere yönelik 8.000'den daha fazla sigorta poliçesi sağlarken 150'nin üzerinde hasar ödemiştir ki bu sayı dağıtımdaki zorluklar ve kripto çöküşleri dalgalı etkileri nedeniyle geleneksel sigorta operasyonlarıyla karşılaştırıldığında çok küçük bir ölçekte kalmaktadır.

Çin merkezli dijital sigorta şirketi ZhongAn tarafından kurulan bir blok zinciri sigorta sağlayıcısı olan AnnChain de blok zinciri teknolojisinin tedarik zinciri finansmanı ve bununla ilgili kredi sigortalarını da mümkün kılan blok zinciri teknolojisi kullanımına örnek olarak Geneva Association raporunda yer almıştır.

Bariyerleri Yıkmak ve Aracısızlaştırmak

Rapordan ve webinardan çıkan sonuç blok zincirinin ana akım haline gelmesi için aşılması gereken birçok engel olduğudur.

Yetersiz yönetişim, sigorta ve teknik blok zinciri uzmanlığını birleştirme anlamında yetenek eksikliği, blok zincirini eski sistemlere entegre etmenin zorlukları ile blok zincirinin henüz tam olgunlaşmamış bir sistem olması bu engeller arasında yer almaktadır. Ayrıca pazar büyük çaplı iflasların kalıcı etkilerini de taşımaktadır.

B3i'nin başarısızlığı hakkında Generali şirketinden Scaroni bunun temel nedeni olarak finansal anlamda işleyen belirli iş örneklerinin yetersizliğinden kaynaklandığı yorumunu yapmıştır. Scaroni sektörün müşteri mülkiyeti ile ilgili endişelerinin de bahsedilen durumda rol oynamış olabileceğini ifade etmiştir.

"Hepimiz biliyoruz ki bizim sektörümüzde benimsenen pazarlama yaklaşımı temelde ürüne yönelik tüketici tarafında doğan talebin karşılanması ilkesinden ziyade pazarlama ve satış kanalları yolu ile ürünün müşteriye sunulmasına yöneliktir. Başka bir deyişle, insanlar sigorta almaz, biz onlara sigorta satarız. Müşteri mülkiyeti o kadar önemlidir ki, ilişkiyi elinde tutanlar asla başka oyuncuların alanına girmesine izin vermezler. Blok zinciri nihayetinde farklı farklı oyuncuları bir araya getirdiğinde müşteri mülkiyeti kavramı ortadan kalkabilir."

Scaroni, bu nedenle bazı firmaların müşterileri için blok zinciri kullanan kolektif bir hizmet modeli oluşturmaya istekli olmayacaklarını da eklemiştir.

Panelde bu kadar zorluğu aşmak için eski sistemler de dahil olmak üzere dijitalleşmenin önceliklendirilerek adaptasyonun uygulanabilir hale getirilmesinin gerekliliği tartışılmıştır.

Generali şirketinden Scaroni daha sade bir ifadeyle henüz doğru kullanım örneklerini bulamadıklarını ve daha çok çalışmaları gerektiğini belirtmiştir.

Marcel Le Gouais
Insurance Insider Editör Yardımcısı
7 Eylül 2023
Çeviren:Damla ASLAN