

## Tekne ve Makine Sigortalarında “Sigorta Bedeli” Kavramı

Sigortanın en önemli unsurlarından birisi olan Sigorta Bedeli kavramı yüzyıllar boyunca değişik evrimler geçirmiştir. Neredeyse bir bahis sistemi olarak başlamış olan sistem günümüz sigortacılığına ulaşana kadar türlü aşamaları kat etmiştir.



Temel prensibi, teminat altındaki bir riziko nedeniyle meydana gelen bir zarar sonrasında sigortalı mal varlığında yaşanan zarar ve kaybı tazmin etmek, ve olası bir hasarı engellemek veya azaltmak için yapılan makul masrafları karşılamak olan mal sigortalarında, poliçedeki sigorta bedelinin, sigorta sözleşmesine göre tanımlanan sigorta bedeli kavramına uygun olması önem arz eder. Sigorta bedelinin bu çerçevede mutabık kalınan esaslar ile uyumlu tespit edilmiş olması, hem sigortalının risk priminin doğru tespit edilmesi, hem de hasar anında sigortalının poliçesinden tam ve eksiksiz olarak faydalanabilmesini sağlayabilmesi için göz önünde bulundurulması gereken en önemli faktörlerden birisidir.

Bu prensip, mal varlığı sigortalının su araçlarına teminat sağlamak amacıyla yüzyıllar içerisinde evrimleşerek uyarlanmış bir çeşidi olan Tekne ve Makine sigortaları açısından da büyük önem taşımaktadır.

Dünya ticaret hacminin ivme kazanmaya devam ettiği 20. yüzyılın başlarında deniz ticareti sigortaları üzerinde Lloyds vasıtası ile piyasa liderliğini elinde bulunduran İngiltere, 1906 tarihli Marine Insurance Act ile denizcilik risklerine konu varlıklar için “sigorta bedeli” kavramının önemini özellikle vurgulamıştır, hem taşımaya konu olan yük, hem de bu yükü taşıyan gemi için, sigorta bedeline hangi kalemlerin, hangi esasa bağlı olarak temel teşkil edeceğinin ilk modern örneklerinden birisini vermiştir. Günümüzde halen bir çok sigorta sözleşmesine dayanak teşkil eden söz konusu İngiliz kanununun özellikle 16. maddesinin 1. bendi, yüzer varlıkların Tekne ve Makina sigortaları için hangi kıymetlerin, hangi durumdaki bedellerinin sigorta bedeline esas teşkil edeceği konusunu detaylandırmaktadır.

Söz konusu kanunun yüz yıldan daha eski bir geçmişi olması ve geçen zamanda hem deniz ticareti yapan yüzer araç çeşitlerinin, hem de piyasalardaki Tekne ve Makine sigortaları algısının zamana bağlı olarak evrilmesi nedeniyle her ne kadar söz konusu 16.1 alt maddesi günümüzde tam olarak uygulanabilir olmasa bile, tekne ve makine sigortalarında sigortalanan varlığın, gövde, makine ve bunlara bağlı olarak geminin mütemmim cüzü olarak kabul edilen diğer aksam olduğu ile, sigortalanan bu varlıklara ait sigorta bedelinin risk başlangıcındaki toplam rayiç değer olması gerektiği gibi temel prensipler bu kanun maddesinden hareketle günümüzde de uygulanmaktadır.



### Umut CAN

Teknik Müdür Yardımcısı

+90 216 545 0300 (D.231)

+90 530 391 11 49

umut.can@turkpandi.com

İstanbul Teknik Üniversitesi Matematik Mühendisliği bölümünden mezun olduktan sonra nakliyat ve denizcilik riskleri sigortaları alanındaki çalışmalarına 2005 yılında Anadolu Sigorta'da başlayan Umut Can, kariyerini Aon ve Omni'de sigorta ve reasürans brokeri olarak devam ettirmiş, 2014 yılında Türk P&I Sigorta'ya katılmıştır. Sektörel yayınlarda sigorta konulu makaleleri bulunan Umut'un Underwriter olarak sorumluluğu, şirketin iş kabul esaslarının ve tarifelerinin belirlenmesi, bu esasların uygulamaya konulması, ve trete reasürans anlaşmalarının oluşturularak etkin bir şekilde işletilmesidir.



**TURKP&I**

Tekne ve Makine sigortalarında, sigorta poliçesi altında teminat sağlanan varlığın ne olduğunun tam olarak belirlenmesi ve bu varlığın sigortalanan bedelinin neye göre tespit edildiğinin belirginleştirilmesi açısından, bu maddenin rolü son derece önemlidir.

Bu hususların sigortacılıkta lider olan İngiliz sigorta piyasasında kanunlar vasıtası ile tespit edilmesi neticesinde, denizcilik sigortalarında, arkasında belirgin bir sigortalı varlık olmayan “kıymeti kendinden menkul” poliçelerin (P.P.I. - Policy Proof of Interest) kullanımını giderek azalmaya başlamış, özellikle “Chinaman” ve “Tonner” gibi belirli tanıma sahip risklerin sigortacıya transferi esası ilkesi ile bağdaştırılamayacak, hatta bu yüzden sigorta anlaşmasından ziyade neredeyse bahisvari olarak addedilebilecek anlaşma çeşitleri ise yavaş ama kesin bir düşüşe geçmiştir.

Tekne ve Makine bütünlüğünün rayiç bedeli üzerinde devreye girmek üzere, farklı sigorta piyasaları ve farklı sigorta kurallarına göre varlığı kabul gören “Increased Value & Disbursements” “Hull Interest” ve “Freight Interest” gibi, mal varlığı yerine poliçenin kendisinin sigortalı menfaatin karşılığı olduğu poliçe türleri ise, armatörlerin gemilerinde özellikle tam ziya hasarları sonra tekne ve makine bütünlüğünün kaybı sonrasında Tekne ve Makine sigorta bedelinin üzerinde yaşadıkları ilave maddi zararların bulunabildiğini uzun süren çabalar sonucu ispatlayabilmeleri neticesinde sigorta piyasalarında kullanılmaya başlamış, böylece P.P.I. kavramının Tekne ve Makine sigortalarında belirli limitler ve çerçeveler dahilinde itibarını geri kazanması mümkün olmuştur.

Tüm mal varlığı sigortalarında olduğu gibi Tekne ve Makine sigortalarında da, sigorta bedelinin sigorta kurallarına uygun olarak ne eksik ne de fazla olarak sigortacıya beyan edilmesi, malını sigortalatan taraf olarak sigortalının sorumluluğundadır.

Sigorta poliçesindeki bedelin olması gerekenden fazla beyan edilmesi “aşkın sigorta” (overinsurance) olarak tanımlanan bir kusur olup, sigortalanan varlığın aslında olması gereken sigorta değerinin üzerinde sigortalıymış gibi bir hasar sürecine konu olmasına müsaade etmez. Sigorta sözleşmesi, prensip olarak zenginleşmeye yönelik bir araç olarak kabul edilmediğinden, aşkın

sigorta durumunda hasar süreci, sigortalanan varlık sanki olması gereken değerde sigortalıymış gibi kabul edilerek yürütülür, ve sigortanın olması gereken değeri ile aşkın sigortalanan bedeli ile arasındaki prim farkına tekabül eden prim tutarı, sigortalıya çoğu uygulamaya göre iade edilir.

Sigorta sözleşmesi düzenlendikten sonra sigorta bedelinin aşkın olduğunun ispatı her ne kadar sigortacının sorumluluğunda olsa bile, bu tür mutabakatsızlıkların olası bir hasarda gündeme gelmesi hem armatörün tazminat sürecinin en kısa zamanda tamamlanması, hem de sigortacının hasarsürecindeki performansı için olumsuz bir etken olduğundan, sigorta bedelinin “Tekne ve Makine Sigortası” poliçesinde olması gereken değerden daha yüksek olmasından imtina etmek her zaman armatörün menfaatindedir.

Hem toplam sigorta prim maliyetinin optimizasyonu, hem de doğru sigorta uygulamaları açısından, tekne ve makine bütünlüğünü aşan bir değer için sigortanın yapılması isteniyor ise, bu ilave değer için teminatın “tekne ve makine” sigortası değil, “artan değer ve masraflar” veya muadili bir sigorta türü ile sağlanması doğru olan tercihtir.

Tekne ve makine sigortaları üzerinde çalışan bu tür sigortalar için özellikle altı çizilmesi gereken bir husus, bu sigortaların tamamen tekne ve makine sigortası için olması gereken değer üzerinde çalıştığına sigorta kurallarında açıkça ve yazılı olarak tespit edilmiş olduğudur, dolayısı ile bu tür ilave değer sigortaları, kesinlikle tekne ve makine sigortalarının muadili değildir.

Başka bir deyişle, eğer bir tekne ve makine bütünlüğünün piyasa rayici ve dolayısı ile tekne ve makine sigortasına konu olması gereken değeri zaten biliniyor ise, artan değer sigortaları sadece bu tekne ve makine sigortası bedelinin üzerine ilave bir sigorta olarak uygulanabilir. Sadece sigorta maliyetlerini düşürmek amacı gözetilerek, tekne ve makine sigortasına konu olması gereken değer kısmen artan değer teminatı ile ikame edilmeye çalışılması, her iki sigortanın da prensibine aykırı bir uygulama olacak, hatta olası bir hasar sürecini olumsuz etkileyebilecektir.

Aşkın sigortanın tam tersine, sigorta bedelinin sigorta prensiplerine göre tanımlı sigorta değerinden daha az olması olarak tanımlanan “eksik sigorta” (underinsurance) ise, olası bir hasarda tekne ve makine poliçesi altında tazmin edilebilir hem hususi, hem de



müşterek avarya hasar ödemelerinin, eksik sigorta edilen bedelin geminin sigorta değerine oranı nezdinde azaltılmasına imkan vereceğinden, eksik sigorta uygulaması özellikle yüksek tutarlı tazminat süreçlerinde sigortalılar için yıkıcı sonuçlar doğurabilmektedir.

Eksik sigorta ve aşkın sigorta terimlerinin Türk kanunlarına göre uygulama esasları ise TTK'nın 1462. ve 1463. maddelerinde yer almaktadır.

Sigorta bedelinin poliçede tespit edildiği esasların değerlendirilmesinde, bedelin poliçede mutabakatlı bedel olarak not edilmesi veya edilmemesi de büyük önem taşımaktadır. İngiliz kanun ve kurallarına göre düzenlenen tekne ve makine sigorta poliçeleri, bu konuya çoğunlukla Marine Insurance Act 1906 çerçevesinden yaklaşmaktadır. Söz konusu kanunun 27. maddesi, sigorta poliçelerinde sigorta bedelinin "mutabakatlı" olarak yer almasına cevaz vermekte olup, bu durumda sigortaya konu tekne ve makine bütünlüğünün sigorta bedeli, sigortalı ve sigortacı arasında önceden anlaşarak sabitlenmiş hale gelmekte, böylece hasar anında sigortacının sigorta bedeline itiraz edebilmesinin önündeki bir çok olasılık bertaraf edilmektedir. Bu tür poliçeler söz konusu kanunda "valued policy" olarak tanımlanmaktadır.

Aynı yasanın 28. maddesine göre ise, sadece "sigorta bedeli" veya "sigorta limiti" ifadeleri kullanılarak, sigortaya konu bedel mutabakatlandırılmaksızın sigorta poliçesinin yürürlükte olması halinde, sigorta bedeli "mutabakatsız" olarak tanımlanmakta, "unvalued policy" olarak tanımlanan bu tür poliçelerde sigortaya konu menfaatin bedelinden ziyade, sadece poliçenin hasar ödemesine esas teşkil edecek üst limit tespit edilmiş gibi ilgili kanun nezdinde değerlendirilmektedir.

Konuya Türk kanunları açısından da bakılır ise, TTK'nın 1461. maddesi "Sigortacının sorumluluğu sigorta bedeli ile sınırlıdır" ifadesini kullanmaktadır. Buna rağmen kanunun 1462. Maddesi "Sigorta bedeli, sigorta değerinden az olduğu takdirde, sigorta edilmiş menfaatin bir kısmının zarara uğraması hâlinde sigortacı, aksine sözleşme yoksa, sigorta bedelinin sigorta değerine olan oranına göre tazminat öder. " hükmünü içermektedir. Dolayısı ile, ancak sigortalının sigortacı ile sigorta bedelini mutabakalandırması, 1462. maddenin "aksine sözleşme" hükmünün oluşmasını sağlayabilmekte ve poliçenin "mutabakatlı bedel" poliçesi olarak değerlendirilmesine imkan vermektedir.

Burada özellikle altı çizilmesi gereken husus, sigorta bedelinin olması gereken sigorta değerinden yüksek tutularak "mutabakatlı" bir poliçe düzenlenmesi ve böylece olası bir hasarda sigorta değerinden yüksek bir bedel ile sigorta tazminatı alınmasının kesinlikle muteber bir yöntem olarak kabul edilmediğidir. Sigorta bedelinin mutabakatlandırılmasındaki uygulamalarda, sigorta şirketleri bu tür olumsuzlukların önüne geçmek için istisnalar haricinde muhakkak kıymet takdir sorveyi talep etmekte ve bu olasılık zaten pratikte neredeyse imkansız hale gelmektedir. Ayrıca Türk Borçlar Kanunu'nun "yanılma"ya dair hükümleri, bu tür bir olasılıkta sigortacıya, bedelin yanılığının neticesinde mutabakatlandırıldığı bahanesi ile, sigorta sözleşmesine bağlı olmadığına dair kuvvetli savunma imkanları tanyacağından sigorta poliçesine hâle gelmesi kuvvetli bir olasılıktır.

Gemilerin kıymetini tespit eden tarafsız sorvey firmalarının ise yine sigortacı ve sigortalı tarafından atanmış ve iki tarafın da mutabakatlı olan bir kurum olmasının ayrıca önem arz etmektedir. Gemilerin tiplerine ve çalışma sahasına hatta faaliyet gösterdikleri coğrafi bölgeye göre dahi kıymetlerinde değişiklik arz ettiği gerçeğinden yola çıkarak, atanmış olan tarafsız kurumun tespiti yaparken geminin bulunduğu yerde ve çalıştığı coğrafi bölgeyi de dikkate alarak bir tespit yapması bazen sonuçlar üzerinde keskin farklılıklar ortaya çıkartmaktadır.

Tüm bu hususlar değerlendirildiğinde, tekne ve makine sigortalarında geminin sigorta bedelinin, "sigortalı bedel" olarak kabul gören geminin poliçe başlangıç tarihindeki güncel piyasa rayiç değeri ile bire bir aynı olmasını, ve sigorta bedelinin poliçeye mutabakatlı bedel olarak not düşülmesini tavsiye etmenin uygun olacağı kanaatindeyiz.

