

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI**

**TEKNE SİGORTA PRİMİNİN BELİRLENMESİNDE RİSK UNSURU OLARAK  
İNSAN FAKTÖRÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Sercan EROL**

**TEMMUZ 2009  
TRABZON**

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI**

**TEKNE SİGORTA PRİMİNİN BELİRLENMESİNDE RİSK UNSURU OLARAK  
İNSAN FAKTÖRÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ**

**SERCAN EROL**

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde  
“Yüksek Lisans (Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği)”  
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

**Tezin Enstitüye Veriliş Tarihi : 08.06.2009  
Tezin Savunma Tarihi : 01.07.2009**

**Tez Danışmanı : Prof. Dr. Yusuf SÜRMEŒ  
Jüri Üye : Yrd. Doç. Dr. Ersan BAŞAR  
Jüri Üye : Yrd. Doç. Dr. Abdulkerim DAŞTAN**

**Enstitü Müdürü : Prof. Dr. Salih TERZİOĞLU**

**Trabzon 2009**

## ÖNSÖZ

Kişilerin, hayatları boyunca karşılaşılabilecekleri rizikoların sebep olabileceği olayların olumsuz ekonomik sonuçlarından korunmak amacıyla önceden önlem alma ihtiyacından doğan sigorta, yaşanan değişim ve teknolojik gelişmeler paralelinde önemini iyice artırmıştır. Bu önem, değişim ve teknolojik gelişmelerle küçülen dünyada insanı ve onun sahip olduğu ekonomik değerleri tehdit eden riziko türlerinin ve miktarlarının artmasından kaynaklanmaktadır.

Riziko türü ve miktarının artması sigorta teminatının da kapsamını genişletmiş ve bu çerçevede sağlanan sigorta teminatına karşılık ödenen primler de artmıştır. Prim düzeyi, işletmenin sürekliliği ve sürdürülebilir rekabet açısından sigorta teminatını veren sigortacıyı doğrudan etkilemektedir. Bunun yanında işletme maliyetleri arasında ciddi bir paya sahip olan ve sigorta teminatını talep eden sigorta ettiren de prim düzeyinden doğrudan etkilenmektedir.

Taraflara olan etkileri çerçevesinde ele alınan bu çalışmanın amacı; teknolojik gelişmeler paralelinde otomasyona dayalı sisteme geçmiş olmasına rağmen, halen insanlar tarafından kontrol edilen gemilerde insan kaynaklı kazaların analiz edilerek, insan faktörünün prime olan etkisini ortaya koymak ve böylece en uygun prim düzeyinin tespit edilebilmesinde yapılabilecekler hakkında fikir sunabilmektir.

Yukarıda belirtilen amacı gerçekleştirmek için Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'nde yüksek lisans tezi olarak hazırlanan bu çalışma için, gerek konunun tespiti ve hazırlanması aşamalarındaki, gerekse mesleki hayatıma katkılarından ötürü tez danışmanın Sayın Prof. Dr. Yusuf SÜRME'ne, lisans düzeyinden başlayıp yüksek lisans boyunca her konuda katkılarını eksik etmeyen Sayın Yrd. Doç. Dr. Abdulkerim DAŞTAN'a ve bana güvenerek akademik hayata atılmama öncü olan Sayın Yrd. Doç. Dr Ersan BAŞAR'a teşekkürü bir borç bilirim.

Sercan EROL  
Trabzon 2009

## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ .....	II
İÇİNDEKİLER.....	III
ÖZET.....	V
SUMMARY.....	VI
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	VII
TABLolar DİZİNİ.....	VIII
SEMBOLLER DİZİNİ.....	IX
1. GİRİŞ.....	1
2. SİGORTA.....	4
2.1. Sigortanın Tanımı ve Açıklaması.....	4
2.2. Sigortanın Temel İlkeleri.....	12
2.3. Sigorta Türleri.....	17
2.3.1. Deniz Sigortacılığı.....	20
2.4. Sigortada Riziko.....	21
3. DENİZ SİGORTA TÜRLERİ VE TEKNE SİGORTA PRİMİNİN BELİRLENMESİ.....	24
3.1. Denizcilik Rizikoları.....	24
3.2. Deniz Sigorta Türleri.....	27
3.2.1. Emtia ve Kıymet Sigortaları.....	29
3.2.2. Sorumluluk Sigortaları.....	29
3.2.3. Tekne Sigortaları.....	32
3.3. Tekne Sigorta Sözleşmesi.....	35
3.4. Tekne Sigorta Priminin Belirlenmesi.....	39
4. TEKNE SİGORTA PRİMİNİ ETKİLEYEN UNSURLAR: İNSAN FAKTÖRÜ.....	53
4.1. Genel Açıklama.....	53
4.2. Tekne Sigorta Priminin Belirlenmesinde Deniz Kaza Tür ve Nedenleri.....	54
4.3. Tekne Sigorta Primini Etkileyen Unsurlar.....	65
4.4. Tekne Sigorta Priminin Belirlenmesinde İnsan Faktörü.....	71

4.5.	Örnek Olaylar.....	81
4.5.1.	Örnek Olay-I: Çatma ve Çatışma.....	81
4.5.2.	Örnek Olay-II: Karaya Oturma.....	85
4.5.3.	Örnek Olay-III: Yangın.....	88
5.	SONUÇ VE ÖNERİLER.....	93
6.	KAYNAKLAR.....	97
	ÖZGEÇMİŞ.....	102

## ÖZET

Teknolojik gelişmeler paralelinde her geçen gün küçülen dünyada, insanları ve onların sahip oldukları ekonomik değerleri tehdit eden rizikolar giderek artmaktadır. İnsanoğlu rizikoların sebep olduğu zararların manevi yıkımlarından olmasa da maddi yıkımlarından korunmak amacıyla sigorta etrafında toplanmıştır.

Sigorta kavramı, ilkeleri, türleri ve primin tespit edilmesine etki eden unsurlar çerçevesinde ele alınan bu tez çalışması, insan faktörünün prime olan etkisini ortaya koyabilmek ve böylece en uygun prim düzeyinin tespit edilebilmesinde yapılabilecekler hakkında fikir sunabilmek amacıyla ele alınmış ve üç bölümde çalışılmıştır. Birinci bölümde; sigorta kavramı, ikinci bölümde; deniz sigorta türleri ve tekne sigorta priminin belirlenmesi, üçüncü bölümde ise tekne sigorta primini etkileyen unsurlar ve bu kapsamda insan faktörü analiz edilerek değerlendirilmiştir. Değerlendirme 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen 1076 deniz kazası sonrası T.C. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yayınlanan kaza verileri analiz edilerek yapılmıştır.

Değerlendirme sonucunda; Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen deniz kazalarının en önemli nedeninin insan faktörü olduğu ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla insan hatasının nedenleri araştırılmış bu sayede meydana gelen gemi kazalarının azaltılabilmesi açısından bazı tespitlere yer verilmiştir. Aynı zamanda insan hatası sonucu hangi bölgelerde, hangi gemi cinsinde, hangi kaza türünün meydana geldiği de tespit edilmiştir. Böylece bu veriler çerçevesinde en uygun düzeyde primin tespit edilebilmesi için yapılabilecekler hakkında bazı fikirler sunulmuştur. Bunun yanında yapılan değerlendirmeler göstermiştir ki deniz kazalarında bir düşüş olması isteniyorsa, kazalarının insan kaynaklı nedenlerinin üzerinde durulması gerekmektedir. Yaygın anlayışa göre insan faktörü, denetim içeren etkili ve verimli bir hizmet içi eğitim sürecinden geçtikten sonra deniz kazalarında ciddi bir azalma yaşanabilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Riziko, Sigorta, Prim, Tekne Sigorta Sözleşmesi, Prim Tespitinde İnsan Faktörü

## SUMMARY

### **The Evaluation Of Human Factor As A Risk Element In Determining Vessel Insurance Premium**

The risks which threaten people and their economical value are growing day by day with the technological developments on diminishing world. Human being centered around insurance with the aim of avoiding financial disaster but interior disaster of these risks.

This thesis takes in hand as part of insurance concept, elements, kinds and the elements which affect with the determination of Premium. This thesis is to display the human factor's effect on Premium and so it is taken in hand to lay opinion about the things on confirming the Premium level and it has three parts. In first part; insurance concept, in second part; determining the kinds of sea insurance policy and marine insurance Premium, in third part; the elements which affect marine insurance Premium and so the human factors were assessed by analyzing. Evaluation was done by analyzing the data after 1076 sea accidents which occurred between 2001-2008 in Turkish search and rescue area by Undersecretary for Maritime Affairs.

In evaluation it was understood that the most important reason of the marine accidents which occurred in Turkish search and rescue area was human being. So the reasons of human slip were investigated and some determinations were taken place about decreasing the occurring accidents. Also; occurring in which areas, which kinds of ship and which kinds of accidents were determined by the reasons of human slip. So some opinions were decelerated about things could be done to determine the most appropriate level of Premium. Furthermore evaluations showed that if we want to decrease the level of accidents, we should emphasize the reasons of human origin. According to a common conception; if people are taken into in-service training which consist inspection, there will be a crucial decrease.

**Key Words:** Risk, Insurance, Premium, Marine Insurance Agreement, Human Factor on Determining Premium.

## ŞEKİLLER DİZİNİ

### Sayfa No

Şekil 1.	Sigorta ve reasürans işlemlerinde riskin devri ve paylaşımı.....	8
Şekil 2.	Sigorta türleri.....	18
Şekil 3.	Deniz sigorta türleri.....	28
Şekil 4.	Gemi tür ve cinsleri.....	41
Şekil 5.	Deniz kaza türleri ve sonuçları .....	55
Şekil 6.	Türk arama kurtarma sahası.....	56
Şekil 7.	Deniz kazalarının yıllara göre dağılımı.....	56
Şekil 8.	Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen gemi kaza türleri.....	58
Şekil 9.	Dünya genelinde meydana gelen gemi kaza türleri.....	59
Şekil 10.	Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen gemi kazalarının nedenleri.....	61
Şekil 11.	Dünya genelinde meydana gelen gemi kazalarının kaza nedenlerine göre dağılımı.....	62
Şekil 12.	İnsan hatalarının nedenleri.....	72
Şekil 13.	İnsan hatasının kaynakları.....	73
Şekil 14.	Batmak üzere olan bir gemi.....	73



## TABLolar DİZİNİ

### Sayfa No

Tablo 1.	Kıta ve birlikler bazında sigorta göstergeleri.....	9
Tablo 2.	Bazı Ülkelerde 2006'da kişi başına düşen prim ve prim üretiminin GSMH oranı.....	10
Tablo 3.	Türkiye sigorta sektöründe varlık toplamına göre yapısal gösterge.....	12
Tablo 4.	Sigorta dalları itibariyle hasar/prim oranları.....	17
Tablo 5.	Sosyal sigortalar ile özel sigortalar arasındaki farklılıklar.....	19
Tablo 6.	Hasar/prim durumunun fiyatlandırmaya etkisi.....	44
Tablo 7.	Tam ziya durumunda primin belirlenmesi.....	47
Tablo 8.	Kısmi hasar durumunda primin belirlenmesi.....	48
Tablo 9.	Kısmi hasar türlerinin toplam prim içindeki ağırlığı.....	49
Tablo 10.	Alınan primler ve ödenen tazminatlar.....	50
Tablo 11.	Deniz kazalarının önem derecesine göre dağılımı.....	57
Tablo 12.	Gemi kazalarının genel ve alt nedenleri.....	63
Tablo 13.	Deniz kazalarının gemi cinslerine göre dağılımı.....	64
Tablo 14.	Türk ve yabancı bayraklı gemilerin toplam kaza sayıları.....	65
Tablo 15.	Türkiye'de bölgeler itibari ile meydana gelen deniz kazaları.....	67
Tablo 16.	Deniz kazalarının grostona göre dağılımı.....	68
Tablo 17.	Türk deniz ticaret filosu gemi tonajları ve yaş grupları itibariyle dağılımı..	69
Tablo 18.	Meydana gelen kazaların kaza türü ve bölgelere göre dağılımı.....	74
Tablo 19.	Meydana gelen kazaların bölge ve tekne cinsine göre dağılımı .....	77
Tablo 20.	Meydana gelen kazaların kaza türü ve tekne cinsine göre dağılımı.....	78
Tablo 21.	Kazaya karışan gemilere ilişkin bilgiler.....	81
Tablo 22.	Kazaya karışan gemiye ilişkin bilgiler.....	85
Tablo 23.	Kazaya karışan gemiye ilişkin bilgiler.....	87
Tablo 24.	Sigorta eksper raporu hasar hesabı.....	91

## SEMBOLLER DİZİNİ

BM	Birleşmiş Milletler
CMR	Convention Marchandise Rotier (Karayolu Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi)
DÇÖT	Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
DEKİK	Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu
DKP	Dokuzuncu Kalkınma Planı
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DTO	Deniz Ticaret Odası
DWT	Dead weight ton
EMİGM SİY	Eti Maden İşleri Genel Müdürlüğü Sigorta İşleri Yönetmeliği
GTH	Gemi trafik hizmetleri
GRT	Grosse registry tonnage
IMO	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
LNG	Liquefied natural gas (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz)
LOA	Length over all (Tam Boy)
LPG	Liquefied petroleum gases (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı)
MIA	Maritime Insurance Acts (Deniz Sigorta Kanunu)
M/T	Motor tanker
M/V	Motor vessel
NAVTEX	Navigational telex
NRT	Net registry tonaj
P&I	Protection and indemnity insurance (Kulüp Sigortası)
RDC	Running down clause (Çatışma)
SGK	Sosyal Güvenlik Kurumu
SK	Sigortacılık Kanunu
SSK	Sosyal Sigortalar Kurumu
SMK	Sigorta Murakabe Kanunu
TBDTDT	Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü
TDK	Türk Dil Kurumu
TPGŞ	Tekne Poliçesi Genel Şartları

TSRŞB	Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği
TTK	Türk Ticaret Kanunu
USD	Amerikan Doları
vb.	Ve benzeri
VHF	Very high frequency (Çok Yüksek Frekans)
VTS	Vessel traffic servisi (Gemi Trafik Hizmetleri)

## 1. GİRİŞ

Küreselleşen dünyada teknolojik gelişmelerin de katkısıyla insanoğlunun ihtiyaçlarını karşılama imkanlarındaki artışa karşılık, insanları tehdit eden rizikolar da giderek artmaktadır. Sözkonusu rizikoların artışı, sebep olabileceği yıkımlardan korunmak amacıyla gerek bireysel ve toplumsal hayatta gerekse iş dünyasında önemli bir yere sahip olan sigortaya yönelişi beraberinde getirmiştir. İfade edilen bu yönelişle birlikte sigorta, önemini sürekli artırarak gelişimini sürdürmektedir.

Gelinen noktada hayatın tüm alanında yer alan sigortanın, fonksiyonel olarak işlerlik kazanabilmesi, tarafların (sigortacı-sigorta ettiren) karşılıklı irada beyanlarını (icap-kabul) belirttikleri sigorta sözleşmesinin kurulmasına bağlıdır. Sigorta sözleşmesinin taraflar arasında sözleşme ile kurulmuş sayılabilmesi için de sigorta kapsamında teminat altına alınan rizikolara istinaden talep edilen primin ya da ilk taksitinin ödenmiş olması gerekmektedir.

Prim, sigortacı ve sigorta ettirenin ekonomik faaliyetlerini doğrudan etkilemektedir. Şöyle ki sigortacı, çok sayıda riski sigortalayıp, tahsil ettiği primlerle, hasarları ve genel giderleri ödedikten sonra belli bir oranda kar sağlamayı amaçlayan bir kuruluştur. Dolayısıyla prim tutarı belirlenirken, serbest piyasa koşulları altında rekabet edilebilirlik ve işletmenin sürekliliği göz önünde bulundurulmalıdır. Türkiye’de 1990 yılına kadar sigorta sektöründe prim, Devlet denetimi ve kontrolü altında ve yine Devlet tarafından hazırlanan tarifelere göre belirlenmiştir. Ancak Türkiye’de 1990 yılından sonra primler serbest piyasa koşulları altında, serbest tarife esasına göre belirlenmeye başlanmıştır. Böylece, sigorta sektöründe serbest rekabet sürecine geçilmiştir. Prim aynı zamanda işletme maliyetlerini düşürme arzusu içerisindeki sigorta ettiren açısından da önemlidir. Bu nedenle, sigorta sözleşmesine taraf olanlar açısından bu denli etki eden primin çözümlenmesi ve primin tespit edilmesinde etkili olan faktörlerin belirlenmesi, ayrıca sözkonusu faktörlerin toplam prime olan etkilerinin ne boyutta olduğunun tespit edilmesi, primi en uygun düzeyde ortaya konulması açısından gerekli görülmektedir.

Belirli bir oranda prime dayalı olarak gerçekleştirilen sigorta sözleşmeleri karada, denizde vs. bir çok alanda yapılabilmektedir. Bu alanlardan biri deniz sigortası olup, deniz sigorta türlerinden birisi de tekne sigorta sözleşmesidir. Tekne sigorta sözleşmesi kapsamında sağlanan güvenceye karşılık talep edilecek primin tespit edilmesinde etkili

olan unsurlar; teknenin cinsi, teknenin sigorta bedeli, teknenin yaşı ve tonajı, teminatın kapsamı, teknenin sefer sahası ve faaliyet alanı, teknenin sınıfı, sigortalının geçmiş hasar durumu, gemi adamlarının deneyimi şeklinde sıralanabilir.

İletişim, elektronik ve makine teknolojilerinde yaşanan gelişmelere rağmen gemiler halen insanlar tarafından kumanda edilen sistemlerdir. Denizcilik rizikolarına karşı güvence sağlamak amacıyla kurulan tekne sigorta sözleşmesi kapsamında sigortalanan gemilerin karışıkları kazalar analiz edildiğinde kazaların % 70-80'ninin insan hatasından kaynaklandığı yapılan çalışmalarda ortaya konulmuştur. Dolayısıyla gemi faaliyetleri için bir risk teşkil eden insan faktörünün prime olan etkisinin de ortaya konulması primin en uygun düzeyinin tespiti açısından bir zorunluluk halini almıştır. Bu çerçevede konu birincisi tekne sigorta priminin tespit edilmesinde etkili olan unsurların prime olan etkilerinin tespiti, ikincisi insan faktörünün anılan diğer faktörler içerisindeki yerinin ortaya konulması ve prime olan etkisinin ortaya konulabilmesidir.

Sigorta kavramı, türleri ve primin tespit edilmesine etki eden unsurlar çerçevesinde ele alınan bu çalışmanın amacı; teknolojik gelişmeler paralelinde otomasyona dayalı sisteme geçmiş olmasına rağmen, halen insanlar tarafından kontrol edilen gemilerde insan kaynaklı kazaların analiz edilerek, insan faktörünün prime olan etkisini ortaya koymak ve böylece en uygun prim düzeyinin tespit edilebilmesinde yapılabilecekler hakkında fikir sunabilmektir.

Çalışmada sözkonusu amaca ulaşmak için kullanılan yöntem, konuyla ilgili ulusal ve uluslararası alandan yapılmış çalışmaların incelenmesine dayalı literatür taraması ve 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen 1076 deniz kazasına istinaden T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğü Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu tarafından yayınlanan kaza verileri analiz edilmiştir. Sözkonusu kazalardan elde edilen veriler tekne sigorta primini etkileyen unsurlar çerçevesinde sınıflandırılmış ve frekans analizi yapılarak prime olan etkileri ortaya konulmuştur.

Yukarıda yer alan amaç ve yöntem çerçevesinde bu çalışma üç bölümde ele alınmıştır.

Birinci bölümde, sigorta, sigorta sözleşmesinin kurulması ve sigortanın genel ilkeleri gibi genel kavramlar açıklanmış, ardından sigorta türleri, bu kapsamda deniz sigortaları ve sigorta açısından riziko kavramı incelenmeye çalışılmıştır.

İkinci bölümde, deniz sigorta türleri ve tekne sigorta priminin belirlenmesi konusu ele alınmış, bu çerçevede ilk önce denizcilik rizikoları, deniz sigorta türleri ve tekne sigortası

konularına değinilerek tekne sigorta sözleşmesinin kurulması ve özellikleri incelenmiştir. Bölümün devamında ise tekne sigorta priminin tespit edilmesinde etkili olan unsurların prime olan etkileri ortaya konularak örnek prim hesaplaması yapılmıştır.

nc bölümde, tekne sigorta primini etkileyen unsurlar ile insan faktörünün prime olan etkisi incelenmiştir. Sırasıyla konu, tekne sigorta priminin belirlenmesinde deniz kaza tür ve nedenleri, tekne primini etkileyen unsurlar, tekne priminin belirlenmesinde insan faktörü ve örnek olaylar çerçevesinde beş alt başlık halinde ele alınmıştır.

Sonuç ve öneriler kısmında genel bir değerlendirme yapılarak konuya ilişkin öneriler ve alınabilecek önlemler belirtilerek çalışma tamamlanmıştır.

## 2. SİGORTA

### 2.1. Sigortanın Tanımı ve Açıklaması

İtalyanca kökenli “assicurazione” kelimesine dayanan ve teminat anlamına gelen sigorta, Türkçe’ye yine İtalyanca kökenli ve sigortalamak – güven vermek anlamına gelen “assicurare” kelimesinden geçmiştir. Sigorta kavramının karşılığı, İngilizce’de “insurance”, Almanca’da “sicherung”, İspanyolca’da “seguro” biçiminde yazılır.

Sigortanın çeşitli açılardan tanımı yapılmıştır. Literatürde yaygın olan ve geçerliliğini koruyan tanımlar aşağıda verilmiştir.

Sigorta, Amerikan Risk ve Sigorta Birliği (American Risk and Insurance Association)’ne göre, “beklenmedik risklerin bir araya getirilerek, hasarların gerçekleşmesi durumunda sigortalıya tazminat ödemeyi kabul eden sigortacılara devredilmesi”; Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği’ne göre, “aynı türden tehlikelere karşı karşıya olan kişilerin, belirli bir tutar para ödemesi yoluyla toplanan tutarların, sadece o tehlikelerin gerçekleşmesi sonucu fiilen zarara uğrayanların zararını karşılamada kullandığı, bir risk transfer sistemi”; Pekiner’ e göre, “yasa ve sözleşme ile tespit edilen belirli bir riskin, aynı derecede tehdidi altında bulunan çok sayıda ve benzer risklerle karşı karşıya olanların, tesadüfî olarak meydana gelen, para ile ölçülmesi ve istatistikî olarak kavranması mümkün hasar olayını, birlikte karşılamak üzere oluşturdukları bir organizasyon” (Pekiner, 1981); Güvel ve Güvel’e göre ise “olası zararların karşılanması amacı ile taraflar arasında yapılan bir özel sözleşme ile hukuksal bir kurum altında faaliyet gösteren, belirli bir prim karşılığında, kişi hayatının ya da organlarının veya kişi ve kuruluşların para ile ölçülebilir değerlerinin, sigorta kural, kanun ve yönetmeliklerince belirlenmiş tesadüfî rizikoların gerçekleşmesinden doğacak maddi hasarlarını, aynı rizikonun tehdidi altında bulunan kişileri ya da kuruluşları bir araya getirerek, ölçülen değer üzerinden ve gerçekleşen hasar oranında karşılayarak, sosyo-ekonomik zararları dağıtan ve önleyen, yatırımlara aktarılan fon ve borç verme ile ekonomiye kaynak sağlayan işlemler bütünü” (Güvel ve Güvel, 2002) şeklinde tanımlanmaktadır.

Sigorta, ileride meydana gelmesi muhtemel rizikolara karşı parayla ölçülebilir menfaatleri güvence altına alan, kişinin ekonomik anlamda tek başına üstesinden

gelemeyeceği zararları aynı tür rizikolara maruz kalabilecek insanlar arasında yayan ve zararın meydana gelmesi durumunda menfaat sahibini ekonomik anlamda koruyan işlemler bütünü olarak tanımlanabilir.

Yukarıda tanımı verilen sigorta, kişilerin hayatta bazı koşullar altında karşılaşılabilecekleri risklere sebep olan olayların ekonomik sonuçlarından kendilerini korumak için önceden önlem alma ihtiyacından doğmuştur (Kender, 2008). Böylece insanoğlu yaşamı süresince üzerine almış olduğu riskleri sigorta şirketlerine aktararak manevi anlamda olmasa da, maddi anlamda kendisine güvence sağlamış olmaktadır. Diğer bir ifadeyle; bir kişinin tek başına yüklenemeyeceği maddi yük, sigortalama işlemi ile birden fazla kişi arasında bölüştürülerek riskin yayılması sağlanmıştır (Akatlı, 1985). Böylece, çeşitli risklere maruz kalabilecek insanoğlu sigorta etrafında toplanarak, sigortacılık sektörünün oluşmasını sağlamıştır.

İnsanoğlunun menfaatleri açısından büyük bir öneme sahip olan sigortanın, fonksiyonel olarak işlerlik kazanabilmesi, tarafların (sigortacı-sigorta ettiren) karşılıklı iradelerini beyan ettikleri sigorta sözleşmesinin kurulmasına bağlıdır. Bu bağlamda sigorta sözleşmesinin başlangıcı, sigortanın şekli başlangıcı, teknik başlangıcı ve maddi başlangıcı olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Sigortanın şekli başlangıcı sigorta sözleşmesinin yapıldığı anı; teknik başlangıcı sigorta priminin devam ettiği anı ve maddi başlangıcı ise sigorta korumasının başladığı anı ifade eder (Memiş, 2001).

Öteyandan sigorta sözleşmesinin kurulması şekli şarta bağlı değildir (TTK Md. 1268). Ancak, Türk hukukunda sözleşmenin nasıl kurulacağı hususu Borçlar Kanunu'nda belirtilen esaslara göre tespit edilmektedir. Buna göre, bir sözleşmenin kurulabilmesi için tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun irade (icap ve kabul) açıklamasında bulunmaları gerekmektedir. Bu durumda, sözleşmeyi yapan taraflardan birinin ilk olarak karşı tarafa bir sözleşme yapma teklifinde bulunması gerekmektedir. Sigortacı tarafından ilk olarak açıklanan bu iradeye "icap" denir. İcabı takiben diğer tarafın icaba cevap vermesi ve sözleşmeyi onaylama yönündeki iradesini belirtmesi zorunludur. İcabı takiben sigorta ettiren tarafından yapılan bu irade beyanına da "kabul" denir. Tarafların karşılıklı beyan ettikleri iradeleriyle birlikte sigorta sözleşmesi kurulmuş olur.

Tarafların icap ve kabulüyle kurulan sigorta sözleşmesi ile ilgili TTK Md. 1263'de, "sigorta bir sözleşmedir ki, bundan sigortacı bir prim karşılığında diğer bir kimsenin para ile ölçülebilir menfaatini zarara uğratan bir rizikonun meydana gelmesi halinde tazminat vermeyi yahut bir veya birkaç kimsenin hayat müddetleri sebebiyle veya hayatlarında



meydana gelen belli bir takım hadiseler dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer ödemelerde bulunmayı üzerine alan düzenleme” ifadelerine yer verilmiştir. Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı ise sigorta sözleşmesini “belirli bir prim karşılığında bir kimsenin para ile ölçülebilir, yasa ile korumaya değer bir sigortalananabilir menfaatine zarar veren bir rizikonun gerçekleşmesi halinde bu zararı karşılayacak tutarda sigortalının tazminata hak kazanmasını sağlayan çift taraflı bir düzenleme” olarak ele almaktadır. Sigorta sözleşmesi ile ilgili diğer tanımlamalar olarak, Helmis’e ait “sözleşmede sayılmış rizikoların gerçekleşmesi halinde bir tarafın yani sigortacının, prim karşılığında diğer tarafa, yani sigortalıya ödeme vaadinde bulunduğu düzenleme” (Helmis, 1963) ve Çulha’ya ait “sigorta sözleşmesini, tehlikelerle karşı karşıya olan kişilerin belirli bir miktar para ödemesi yoluyla toplanan tutarın, sadece o tehlikenin gerçekleşmesi sonucu bilfiil zarara uğrayanların zararını karşılamada kullanıldığı bir ekonomik düzenleme” (Çulha, 2007) ifadeleri sıralanabilir.

Yukarıda yapılan açıklamalar ışığında sigorta sözleşmesi, kişilerin ekonomik menfaatlerini hür iradeleriyle güvence altına alan, belirli bir prim karşılığında daha önce belirlenen bir veya birkaç rizikonun gerçekleşmesi halinde tazminat ödemeyi taahhüt eden sigortacı ile belirli bir prim ödemek suretiyle parayla ölçülebilir menfaatlerini teminat altına aldirmek isteyen sigortalı arasında karşılıklı irade beyanında bulunularak kurulan çift taraflı bir düzenleme biçimindedir.

Yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı üzere sigorta sözleşmesinin unsurlarını; sigortacı, sigorta ettiren, sigorta değeri, sigorta bedeli, riziko ve prim olarak sıralamak mümkündür. Çalışmanın anlam bütünlüğü açısından söz konusu unsurlara kısaca değinmek yararlı olacaktır. Bu kapsamda sigortacı, daha önce belirlenen bir prim karşılığında ve yine daha önce belirlenen rizikoların gerçekleşmesinden ötürü ekonomik menfaatine zarar gelen sigortalının uğradığı zararı taahhüt eden işletmedir. Sigortalı, daha önce belirlenen belirli bir prim karşılığında ekonomik menfaatini rizikolara karşı teminat altına aldiren kişidir. Sigorta değeri, sigortaya konu olan ekonomik menfaatin rizikonun meydana geldiği andaki gerçek kıymetidir. Sigorta bedeli, sigortacının riziko gerçekleşmesi durumunda ödeyeceği en yüksek tazminat tutarıdır. Prim, sigortacı tarafından verilen teminata karşılık sigorta ettirenin sigortacıya ödemeye mecbur bulunduğu tutardır (Helmis, 1963). Tehlike ya da Riziko ise gerçekleşip gerçekleşmeyeceği belli olmayan ancak gerçekleşmesi durumunda sigortacıya tazminat borcu doğuran, sigortalıya bunu talep hakkı veren olaydır (Algantürk, 2002).

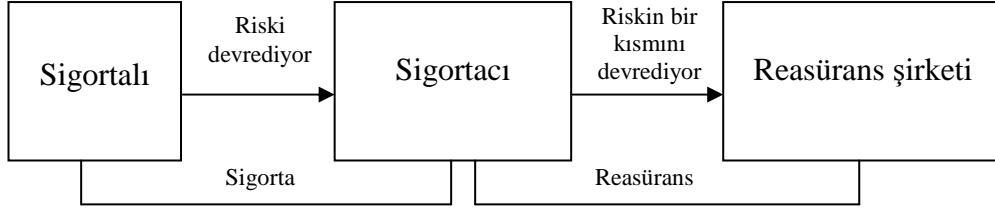
Sigorta sözleşmesinin kurulması şekil şartına bağlı olmayan bir sözleşme olduğu daha önce ifade edilmişti. Ancak sigortacı, sigortalıya, tarafların hak ve borçlarını gösteren ve ileride çıkabilecek anlaşmazlıkları çözebilmek amacıyla bir poliçe düzenleyerek vermek zorundadır (TTK Md. 1265). Diğer bir ifadeyle, ileride çıkabilecek muhtemel anlaşmazlıkları gidermek ve taraflar arasında imzalanmış olan sigorta sözleşmesinin taraflara yüklemiş olduğu hak ve ödevleri ispat etmek amacıyla sigortacı tarafından düzenlenecek bir poliçenin sigortalıya verilmesi zorunluluğu ön görülmüştür.

Sigorta sözleşmesi için ispat belgesi olan sigorta poliçesinde, yer alan unsurlar ise TTK Md. 1266'da düzenlenmiştir. Bunlar;

- Sigortacının, sigorta ettirenin ve varsa sigortadan faydalanan kimsenin adı ve soyadı veya ticaret unvanı ve ikametgâhı,
- Sigorta konusu,
- Sigortacının üzerine aldığı rizikolarla bunların başlayacağı ve son bulacağı an,
- Sigorta bedeli,
- Primin tutarı ile ödeme zamanı ve yeri,
- Düzenlenme tarihidir.

Öteyandan sigorta işlemi ile kendini güvence altına alan sigorta ettirenin yanında sigortacıda kendini başka bir sigorta işlemi ile güvence altına alabilir. Diğer bir deyişle Sigorta sözleşmesinin taraflarından biri olan ve menfaat sahiplerine güvence sağlayan sigorta şirketleri, sigorta tazminatlarını ödeyememe riskine karşı kendilerini sigorta ettirebilirler. Reasürans olarak adlandırılan bu işlemde sigortacı, teminat altına almış olduğu ekonomik menfaatleri diğer bir veya birkaç sigorta şirketine tekrardan sigorta ettirebilir. Böylece, ileride oluşabilecek zararların bir kısmını ya da tamamını diğer sigorta şirketlerine ödettirebilecektir. Tekrarlanmış ya da yinelenmiş sigorta da denilen bu hukuki ilişkiyle, sigortacı üzerine almış olduğu riski başka bir sigorta şirketleriyle paylaşmış olacaktır.

Bu çerçevede sigorta ve reasürans işlemlerinde riskin devri ve paylaşımı Şekil 1'de gösterilmiştir.



Şekil 1. Sigorta ve reasürans işlemlerinde riskin devri ve paylaşımı

Şekil 1’de görüldüğü üzere sigorta işleminde sigortalı riskini sigorta şirketine devrederken, reasürans işleminde ise sigorta şirketi riskinin bir kısmını reasürans şirketine devretmektedir. Böylece reasürans işlemiyle sigorta şirketi üzerine almış olduğu rizikoların bir kısmını reasürans şirketiyle paylaşmış olmaktadır.

Yukarıda tanımı, kurulması ve unsurları ifade edilen sigorta sözleşmesine ilişkin ilk uygulama, deniz ticaretinin gelişmesiyle birlikte denizcilik alanında ortaya çıkmıştır. Bilinen ilk sigorta poliçesi İtalyanca düzenlenmiş ve Santa Carla adındaki gemiyi Cenova’dan Mayorka’ya yapacağı seferde teminat altına almıştır. İlk sigortacıların organize olmayan yapıları ve belirli bir mekânda faaliyet göstermemeleri nedeniyle bilinen bir adreslerinin olmadığı belirtilebilir. Bununla birlikte, Edward Lloyd adında bir şahsın Londra Tower Sokağı’nda bulunan kahvehanesinde sigorta faaliyetlerinin yürütüldüğü belirtilmektedir (Akdoğan, 1999). Anılan kahvehane gemi donatanlarının, gemi adamlarının ve deniz aşırı ticaretle ilgili tacirlerin toplandıkları yer olup, sigortacılar, tacirler, gemi donatanları, kaptanlar ve diğer ilgililerin bir araya gelerek sigorta ile ilgili işlemleri yaptıkları bu anlamda dile getirilmektedir (Helmis, 1963).

Londra’nın sigortacılık alanında ön plana çıkması sonucunda İngiliz Hükümeti, Deniz Sigorta Kanunu’nu (Maritime Insurance Acts) çıkartmış ve anılan Kanun 1 Ocak 1907 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Londra, tarihten gelen bu önemini günümüzde de sürdürerek en önemli sigorta merkezlerinden birisini temsil etmektedir. Aynı şekilde günümüzde yapılan poliçelerin büyük bir kısmının da İngiliz Sigorta Kanunu çerçevesinde düzenlendiği görülmektedir.

Denizcilik sektöründe başlayıp gelişen sigorta, sağlanan bilgi ve deneyimlerin etkisiyle, daha sonra kara sigortalarının temellerinin atılmasına da kaynak oluşturmuştur. Bununla birlikte, XVII. yüzyılda yaşanan Büyük Londra Yangını kara sigortacılığının gelişmesine büyük ölçüde katkı sağlayan diğer bir önemli etkidir. 1666’da Londra’da meydana gelen ve dört gün devam ederek 13000 adet ev ile yaklaşık 100 adet kilisenin yanmasına yol açan bu olay halk üzerinde büyük etki yaratmış ve böylesi büyük afetlerin

sonuçlarına karşı tedbir alınması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu vesileyle, İngiltere’de 1667’de “Yangın Bürosu” kurulmuş, akabinde 1684’de ilk yangın sigorta şirketi “Frinty Societe” faaliyetlerine başlamıştır. Dolayısıyla, sigortacılığın başlangıcı deniz sigortacılığı ve kara sigortacılığının başlangıcı ise yangın sigortası olduğu kabul edilebilir (Tekşen ve Atay, 2006).

XXI. yüzyılda sigortacılık, ekonomik ve mali piyasalar açısından çok önemli bir sektör haline gelmiştir. Bu durum aşağıda Tablo 1’de görülecektir.

Tablo 1. Kıta ve birlikler bazında sigorta göstergeleri (Swiss Re Sigma, 2007).

<i>Kıta ve Birlikler</i>	<i>Prim Hacmi USD (Milyon)</i>		<i>Artış (%)</i>		<i>Dünya Pazar Payı</i>	<i>Prim/GSMH (%)</i>	<i>Kişi Başına Prim USD</i>
	<i>2006</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2006</i>	<i>2006</i>
<i>Amerika</i>	1.329.729	1.246.641	2.7	-2.8	35.71	7,61	1.486,3
<i>Avrupa</i>	1.484.881	1.335.057	7.5	7.8	39.98	8,27	1.745,7
<i>Asya</i>	800.819	765.211	3.8	4.7	21.51	6,63	205,0
<i>Afrika</i>	49.667	42.718	17.5	7.3	1.33	4,77	53,6
<i>Avustralya</i>	58.316	56.190	2.2	-1.1	1.57	6,70	1.787,3
<i>Dünya</i>	3.723.412	3.445.816	5.0	2.9	100.00	7,52	554,8
<i>OECD</i>	3.338.160	3.123.404	3.9	2.5	89.65	8,81	2.765,1
<i>G7</i>	2.731.315	2.562.540	4.1	1.8	73.36	9,49	3.734,3
<i>AB(27 Ülke)</i>	1.387.494	1.245.068	7.7	-3.0	34.20	8,29	2.899,9

Tablo 1’ de görüldüğü üzere dünya prim üretimi 2006’da 3.723.412.000.000,-USD olarak gerçekleşmiştir. Kıtalar arasında en yüksek prim üretimi 1.484.881.000.000,-USD ile Avrupa sağlamışken, bunu 1.329.729.000.000,-USD ile Amerika, 800.819.000.000,-USD ile Asya, 58.316.000.000,-USD ile Avustralya ve 49.667.000.000,-USD ile Afrika izlemektedir. Bunun yanında sanayileşmiş ülkelerin prim üretimi 2.731.315.000.000,-USD iken gelişmekte olan ülkelerde bu tutar ise 3.338.160.000.000,-USD olarak gerçekleşmiştir.

Bununla birlikte sigorta pazarında 2006’da en büyük payı % 39.98 ile Avrupa alırken, bunu % 35,71 ile Amerika, % 21,53 ile Asya, % 1.57 ile Avustralya ve % 1,33 ile Afrika izlemektedir. Bunun yanında sanayileşmiş ülkelerin pazar payı % 73,36 iken gelişmekte olan ülkelerde bu oran ise % 89,65 olarak gerçekleşmiştir.

Dünya genelinde 2006’da prim üretiminin gayri safi milli hasıla içerisindeki payı ise % 7,8 olarak gerçekleşmiştir. Kıtalar arasında en yüksek orana % 8,27 ile Avrupa sahipken, bunu % 7,61 ile Amerika, % 6,70 ile Avustralya, % 6,63 ile Asya ve % 4,77 ile Afrika

izlemektedir. Bunun yanında sanayileşmiş ülkelerde prim üretiminin GSMH içindeki payı % 9,49 iken gelişmekte olan ülkelerde bu oran ise % 8,81 olarak gerçekleşmiştir.

Yine, Dünya genelinde 2006'da kişi başına 554,8 USD prim üretimi gerçekleşmiştir. Kıtalar arasında en yüksek kişi başına düşen prim üretime 1.787,3 USD ile Avustralya sahipken, bunu 1.745,7 USD ile Avrupa, 1.486,3 USD ile Amerika, 205,-USD ile Asya ve 53,6 ile Afrika izlemektedir. Bunun yanında sanayileşmiş ülkelerde kişi başına prim üretimi 3.734,3 USD iken gelişmekte olan ülkelerde bu tutar ise 2.765,1 USD olarak gerçekleşmiştir.

Buna karşılık, 2006'da kişi başına düşen prim üretimi ve prim üretiminin GSMH'ya oranı ele alınarak incelenmesi durumunda ise seçilmiş bazı ülkeler için, kişi başına düşen prim ve prim üretiminin GSMH'ye oranları aşağıda Tablo 2'de görülecektir.

Tablo 2. Bazı ülkelerde 2006'da kişi başına düşen prim (USD) ve prim üretiminin GSMH oranı (%) (Swiss re, sigma, 2007).

<i>Ülkeler</i>	<i>USD</i>			<i>%</i>		
	<i>Hayatdışı</i>	<i>Hayat</i>	<i>Toplam</i>	<i>Hayatdışı</i>	<i>Hayat</i>	<i>Toplam</i>
<i>ABD</i>	2.066,6	1.689,0	3.755,6	4,8	4,0	8,8
<i>Kanada</i>	1.504,3	1.204,1	2708,3	3,9	3,1	7,0
<i>Danimarka</i>	1.430,6	2.840,8	4.271,4	2,8	5,6	8,4
<i>İngiltere</i>	1.327,1	5.139,6	6466,7	3,4	13,1	16,5
<i>Almanya</i>	1.300,7	1.136,1	2436,8	3,6	3,1	6,7
<i>Fransa</i>	1.152,9	2.922,5	4075,4	3,1	7,9	11,0
<i>İspanya</i>	863,7	651,0	1514,6	3,1	2,3	5,4
<i>İtalya</i>	809,5	1.492,8	2302,2	2,5	4,7	7,2
<i>Japonya</i>	760,4	2.829,3	3589,7	2,2	8,3	10,5
<i>Yunanistan</i>	232,6	256,7	489,3	0,8	0,9	1,8
<i>Rusya</i>	146,9	4,0	150,9	2,3	0,1	2,4
<i>Arjantin</i>	100,1	43,8	143,8	1,8	0,8	2,6
<i>Türkiye</i>	69,4	7,7	77,1	1,4	0,2	1,6
<i>Çin</i>	19,4	34,1	53,5	1,0	1,7	2,7

Tablo 2' de görüldüğü üzere, 2006'da ABD'de kişi başına düşen prim üretimi 3.755,6 USD olup bu tutar, Çin'de 53,5 USD, Fransa'da 4.075,4 USD, Rusya'da 150,9 USD ve

Türkiye’de 77,1 USD olarak gerçekleşmiştir. Bunun yanında 2006’da ABD’de prim üretiminin GSMH’ye oranı ise %8,8 olup bu oran, Çin’de % 2,7, Fransa’da %11, Rusya’da %2,4 ve Türkiye’de %1,6 olarak gerçekleşmiştir.

Dünya genelinde 2006’da ABD’de hayatdışı sigorta türünde kişi başına düşen prim üretimi 2.066,6 USD olup bu tutar, Çin’de 19,4 USD, Fransa’da 1.152,9 USD, Rusya’da 146,9 USD ve Türkiye’de 69,4 USD olarak gerçekleşmiştir. Bunun yanında 2006’da ABD’de hayatdışı prim üretiminin GSMH’ya oranı ise %4,8 olup, bu oran Çin’de %1,0, Fransa’da %3,1, Rusya’da %2,3 ve Türkiye’de %1,4 olarak gerçekleşmiştir.

Bununla birlikte Dünya genelinde 2006’da ABD’de **hayat sigorta** türünde ise kişi başına düşen prim üretimi 1.689,-USD olup bu tutar, Çin’de 34,1 USD, Fransa’da 2.922,4 USD, Rusya’da 4,-USD ve Türkiye’de 7,7 USD olarak gerçekleşmiştir. Bunun yanında 2006’da ABD’de hayat sigortası prim üretiminin GSMH oranı ise % 4 olup, bu oran Çin’de % 1,7, Fransa’da % 7,9, Rusya’da % 0,1 ve Türkiye’de % 0,2 olarak gerçekleşmiştir.

Çin ve Rusya ’da kişi başına düşen prim üretimi ve prim üretiminin GSMH’ye oranları diğer ülkelere göre düşüktür. Buna sebep olarak ülkelerin idari yapısı, nüfus yoğunluğu ve gelirlerin düşüklüğü ile özel mülkiyet kavramının gelişmemiş olması gibi etkenler sayılabilir.

Öteyandan, sigortacılığın Türkiye’deki gelişimi ile ilgili olarak şu hususlar belirtilebilir: Türkiye’de sigortacılık faaliyetleri XIX. yüzyılda başlamış ve Ticaret-i Bahriye Kanunu’nun 11. faslı bu alanda yapılan ilk düzenlemeleri oluşturmuştur. Türkiye’de özel sermayeli ilk Türk sigorta şirketi olan Doğan Sigorta 1942’de kurulmuştur. 1944’de Halk Sigorta, 1945’te Destek Reasürans, 1948’de Türkiye Genel Sigorta, 1950’de İnan Sigorta, 1955’te Şeker Sigorta, 1957’de Güneş Sigorta, 1958’de Birlik Sigorta ve Ray Sigorta, 1959’da Başak Sigorta ve Cihan Sigorta, takip eden yıllarda da çok sayıda sigorta şirketi hizmete başlamıştır. Yine 1959’da Sigorta Murakabe Kanunu’nun yürürlüğe konulması sigorta açısından önemli bir gelişme olarak söylenebilir (Uğur, 2004). Türk mali sektörü, 1980’lerde başlayarak uygulamaya konulan liberal politikalar sonucunda önemli ölçüde yapısal değişikliğe uğramış, finansal faaliyetlerin GSMH içindeki payı giderek artmış ve bu süreçte, mali piyasalar içinde sigortacılık sektöründe de önemli gelişmeler kaydedilmiştir (DPT, 2007).

Türkiye’de istihdama önemli katkı sağlayan sigorta sektörünün varlık yapılarına göre yapısal göstergeleri aşağıda Tablo 3’te gösterilmiştir.

Tablo 3. Türkiye sigorta sektöründe varlık toplamına göre yapısal göstere (Adet)  
(Insurance and Pension Annual Report, 2007).

Ölçek	Büyük ölçek	Orta ölçek	Küçük ölçek	Toplam
<i>Şirket sayısı</i>	4	7	40	<b>51</b>
<i>Acente sayısı</i>	2415	4119	16477	<b>23011</b>
<i>Personel sayısı</i>	1727	5777	6930	<b>14434</b>
<i>Sigorta poliçe sayısı</i>	7958192	8686108	21664074	<b>38308374</b>
<i>Personel başına düşen poliçe sayısı</i>	4608	1503	3126	<b>2654</b>
<i>Toplam üretilen sigorta poliçesi ( %)</i>	21	23	56	<b>100</b>

Tablo 3'te görüldüğü üzere 2007'de imzalanan toplam poliçelerin % 21'i büyük ölçekli 4 şirket tarafından üretilmiştir. Sözkonusu bu şirketlerde personel başına düşen poliçe sayısı ise ortalama 4608 adet olmuştur. Bununla birlikte orta ölçekli işletmelerde personel başına düşen poliçe sayısı ortalama 1503 adet iken, küçük ölçekli işletmelerde bu sayı 3126 adettir. Dolayısıyla Tablo 3'te yer alan veriler çerçevesinde, büyük ölçekli sigorta işletmeleri, personel başına düşen poliçe sayısına göre diğer ölçek guruplarında yer alan sigorta işletmelerine göre daha verimli çalıştıkları ifade edilebilir.

İstatistiklere göre, 2007'de Türkiye'de, 54 sigorta ve 3 reasürans şirketi olmak üzere toplam 57 Türk ve yabancı sigorta şirketi ve 16011 acente faaliyet göstermektedir. Ayrıca anılan yıl itibarıyla, Türkiye sigorta sektöründe 1.412.198.649,-TL prim üretimi gerçekleştirilmiştir. Öteyandan, sigorta sektöründe faaliyette bulunan şirket sayısı ve sektördeki istihdam, Avrupa Birliği'nin önde gelen ülkeleriyle kıyaslandığında oldukça düşüktür.

## 2.2. Sigortanın Temel İlkeleri

Bilimde ilke, gelecek eylem ve gözlemler için başlangıca temel olan tartışılmayacak ölçüde sağlam, herhangi bir bilim düzeyinde genel ve önemli gerçeği ifade eder.

Bu açıdan bakıldığında sigorta işleminin de kendine has birtakım ilkelerinin olması gerekir. Bu bağlamda, sigortanın sözkonusu temel ilkelerini; sigortalanabilir menfaat ilkesi, iyi niyet ilkesi, yakın sebep ilkesi, tazminat ilkesi ve hakların devri ilkesi olarak sıralamak mümkündür.

Sigortalanabilir menfaat ilkesi; sigorta ettirenin, ileride oluşabilecek muhtemel tehlikelere karşı sigorta edilen menfaat üzerindeki para ile ölçülebilen ve yasalar karşısında geçerli olan değerler üzerinde hak sahibi olmasını ifade eder.

Sigorta menfaati ile ilgili olarak Alman Sigorta Sözleşmesi Kanunu Md. 68’de ayrıntılı düzenlemelere yer verilmiştir. Buna göre; sigortanın başlangıcında sigortalı menfaat yok veya ortadan kalkmışsa, yine sigorta gelecekteki bir teşebbüs veya gelecekteki bir başka menfaat için kabul edilmiş, menfaat de gerçekleşmemişse bu takdirde sigorta ettiren prim borcundan kurtulur. Sigortanın başlangıcından sonra sigorta menfaati ortadan kaybolursa, sigortacıya tahsil ettiği primden sigorta menfaatin ortadan kalktığı bildirildiği ana kadar olan primler ödenir. Sigortanın başlangıcından sonra sigorta menfaati bir savaş olayı veya yetkili mercilerin savaş sebebiyle almış olduğu tedbirlerden dolayı kaybolur veya bir savaşın kaçınılmaz sonucu olarak sigorta menfaati ortadan kalkarsa, sigortacıya sadece rizikoyu taşıdığı müddetçe prim ödenir. Rizikonun gerçekleşmesinden dolayı sigorta menfaati ortadan kalkarsa, sigortacı varsa ödenmeyen diğer sigorta taksitlerine de hak kazanır (Memiş, 2002).

Bununla birlikte sigortalanabilir menfaat aynı zamanda sigorta sözleşmesinin de konusunu teşkil etmektedir. Deniz sigortaları açısından “sigortalanabilir menfaat ilkesi”, TTK Md. 1339’da, “gemi veya yükün denizcilik rizikolarını hiçbir kötü durumla karşılaşmadan geçirmesinde para ile ölçülebilir menfaat” şeklinde tanımlanmıştır. Öteyandan TTK Md. 1277’de, sigorta sözleşmesine taraf olan sigorta ettirenin kanunla yasak edilmiş ve genel ahlak ve adaba aykırı olan fiilinden doğabilecek bir zarara sigorta yapılamayacağı belirtilmiştir. Bu itibarla deniz sigortaları açısından sigortalanması mümkün olmayan menfaat TTK Md. 1341’de, “kaptanın veya diğer gemiadamlarının hizmet veya iş sözleşmelerinden doğan prim alacakları kendileri tarafından sigorta ettirilemez” şeklinde ifade edilmiştir.

Yukarıda yer alan bilgiler ışığında deniz sigortaları açısından sigortalanabilir menfaat, gemi veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine bağlı bir değerinin bulunması ve bu değer hukukten meşru olması koşuluyla parayla ölçülebilen değer (Yazıcıoğlu, 2003) şeklinde belirtilebilir.

İyi niyet ilkesi; sigorta ettirenin sigorta sözleşmesine konu olacak ekonomik menfaatle ilgili temel bilgileri sigortacıya açıklanmış olmasını ifade eder.



Sigorta sözleşmesinde, sigorta ettirenin beyanı esastır. Bu bağlamda, ekonomik menfaatlerin maruz kalabileceği rizikolarla ilgili gerekli tüm bilgilerin sigortalı tarafından tam olarak sigorta ettirene açıklanamaması sigorta sözleşmesinin seyri açısından önemli bir sorun teşkil etmektedir. Bu nedenle sigorta ettiren, sigorta sözleşmesinin kapsamının belirlenmesine temel teşkil edecek rizikolarla ilgili bilgileri tam ve eskizsiz olarak iyi niyet ilkesi çerçevesinde sigorta ettirene aktarmak zorundadır.

TTK Md. 1279’da sigorta sözleşmesinin yapıldığı sırada sigorta ettiren veya sigortadan faydalanan kimse, rizikonun gerçekleşmiş olduğunu; diğer taraftan sigortacı, rizikonun gerçekleşmesi imkânının kalmadığını bilmekte iseler sigorta sözleşmesi bir iyi niyet sözleşmesi ilkesi gereği hükümsüz olacağı belirtilmiştir. Bunun yanında, sigorta sözleşmesi iptal olmasına karşın, ilk duruma göre sigortacı, sigorta primini sigorta ettirenden isteyebilmektedir.

Denizcilik rizikolarına karşı sigortada sözleşmenin kuruluşundaki iyi niyet ilkesi TTK Md. 1363’te şu şekilde düzenlenmiştir. Buna göre; “gerek kendi ve gerekse başkası hesabına sigorta ettiren kimse, sözleşmenin yapıldığı sırada kendisince bilinen ve sigortacının üzerine alacağı rizikonun takdiri için olan önemine binaen mukaveleyi yapıp yapmamak veya aynı şartlar altında yapmak hususundaki etkili olabilecek nitelikte olan bütün halleri sigortacıya bildirmekle mükelleftir”. Buradan da anlaşılacağı üzere sigorta sözleşmesinde prim ile himayesi sağlanan riziko arasında denge sağlanabilmesi için, sigortacının rizikoyu doğru olarak tayin edebilecek bilgilere sahip olması gerekmektedir (Ayli, 2005).

Yakın sebep ilkesi; güvence altına alınan ekonomik menfaatte oluşan zararın, sigorta sözleşmesiyle teminat altına alınan rizikolardan kaynaklanmış olmasını ifade eder.

Meydana gelmiş yok olma veya hasardan dolayı sorumluluğun doğabilmesi bakımından en önemli unsur sözkonusu sebep-sonuç ilişkisinin belirlenebilmesi, diğer bir ifadeyle illiyet bağının kurulabilmesidir. Yakın sebep ilişkisi sigortacının tazminat borcunu yerine getirmesi açısından önem arz etmektedir. Şöyle ki, zararla sigorta kapsamı dâhilinde ki rizikolar arasında illiyet bağı kurulabiliyorsa, sigortacı buradan doğan zararlardan sorumlu olacak, tazminat ödeme yükümlülüğü altına girecektir. Buna karşılık sebep-sonuç ilişkisi şeklinde de ifade edilebilecek sözkonusu illiyet bağı sigorta sözleşmesi dışında bırakılan, sigortacının himayesi kapsamında bulunmayan bir tehlike ile illiyet bağı kurulabiliyorsa, sigorta ettirenin sigortacıdan tazminat talep etme hakkı gerçekleşmeyecektir (Ülgener, 1994).

Tazminat ilkesi; riziko sebebiyle oluşan zarara karşılık sigortacı tarafın sigorta ettirene, sözleşme gereği kararlaştırılan şekilde belirli bir değeri ödemekle yükümlü olmasını ifade eder.

Sigortalının tazminat talep etme hakkını sigortacıya karşı ileri sürebilmesi için sigortalı, parayla ölçülebilir menfaatinin rizikolara karşı güvence altına alınması sebebiyle önceden tespit edilen primi ya da primin ilk taksitini sigortacıya ödemiş olması gerekmektedir. Rizikonun gerçekleşmesi sonucu sigorta değeri ile sigorta bedeli gözönüne alınarak, belirlenen tazminat tutarıyla sigortalı, hasardan önceki duruma gelmesi amaçlanılmaktadır.

Ödenecek tazminat tutarının belirlenmesinde dikkat edilecek ilk hususlardan biri sözleşmede belirtilen sigorta bedeli ile menfaatin sigorta değeri arasındaki ilişkidir. Buna göre, sigorta bedelinin sigorta değerini aşması durumuna (sigorta bedeli > sigorta değeri) aşkın sigorta denilmektedir. TTK Md. 1345’de sigorta bedeli, sigorta değerini aşamaz hükmü yer almakta olup sigorta bedelinin sigorta değerini aşması halinde aşan kısım geçersiz olarak kabul edilmektedir. Böyle bir durumda sigortacı, sigorta ettirene karşı sadece sigorta değeri kadar tazminatı ödemekle yükümlü olacaktır. Böylelikle; sigorta işlemleri, güvensiz, keyfi uygulamaya göre değişen, haksız kazançları sağlayan, işlemler olarak değil; tam tersine ekonomi ve iş hayatı açısından düzen ve istikrar sağlayan işlemler olarak görülmesi sağlanılmaktadır (Uralcan, 2004). Diğer bir ifadeyle sigorta, sebepsiz zenginleşme aracı olarak değil; ekonomik hayatı olumsuz bir şekilde etkileyen rizikolara karşı koruyan bir güvence aracı olarak kullanılmalıdır.

Öteyandan sigorta bedelinin sigorta değerinin altında olması durumuna (sigorta bedeli < sigorta değeri) ise eksik sigorta denilmektedir. Eksik sigorta, sözkonusu olduğu durumda TTK Md. 1288 hükmü uygulanmaktadır. Şöyle ki, sigortacı sigorta ettirene karşı oluşan zarardan sigorta bedelinin sigorta değerine olan oranı kadar sorumlu olmaktadır.

Eksik sigorta uygulaması şu örnek yardımıyla açıklanabilir: Sigorta değeri 15.000,-TL olan bir ekonomik menfaatin, sigorta bedeli 12.000,-TL olarak belirtilerek taraflar arasında bir sigorta sözleşmesi yapılmaktadır. Sigorta sözleşmesi kapsamında teminat altına alınan bir riziko sebebiyle ekonomik menfaat, bütünüyle zarar görüp tam ziya olması durumu meydana gelirse, sigortacının ödeyeceği en fazla tazminat tutarı 12.000,- TL olacaktır. Bunun yanında ilgili ekonomik menfaatte, yine sigorta sözleşmesi kapsamında teminat altına alınan bir riziko sonucu 4.000,-TL tutarında zarar meydana gelmiş olsaydı sigortacının ödeyeceği maksimum tazminat tutarı  $(12.000,-TL / 15.000,-TL) * 4.000,-TL = 3.200,-TL$  olacaktır.

Hakların devri ilkesi; bir kişinin başka bir kişiye karşı sahip olduğu hakları, üçüncü bir kişiye devredip, sözkonusu hakların bu üçüncü kişi tarafından kullanılmasını ifade eder.

TTK Md. 1301’de hakların devri, “sigortacı sigorta bedelini ödedikten sonra hukuken sigorta ettiren yerine geçer ve sigorta ettiren kimsenin oluşan zarardan dolayı üçüncü şahıslara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel nispetinde sigortacıya geçer” şeklinde ele alınmıştır. Bunun yanında TTK Md. 1361’de, “borçlarını yerine getiren sigortacı, sigortalının üçüncü bir şahsa tazmin ettirebileceği bir zararı tazmin ettiği takdirde, üçüncü şahsa karşı sigortalının haklarına sahip olur”, hükmü yer almaktadır. Yine TTK Md. 1361/2’de “sigortalı, istediği takdirde sigortacıya, masrafı ona ait olmak üzere, üçüncü bir şahsa karşı olan haklarına halef olduğunu gösteren ve noterce imzası tasdik olunan bir senet vermeye mecburdur” ifadesi yer almaktadır.

Hakların devri ilkesi, sebepsiz zenginleşme ilkesinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır (Kender, 2008). Dolayısıyla karşı tarafın kusuru sonucunda ekonomik menfaati zarara uğrayan sigorta ettiren, uğradığı zararı kendi sigortacısından sigorta sözleşmesi gereği tazmin edebilecektir. Diğer taraftan sigortacı da kusuru sonucu zarar veren üçüncü kişiden hakların devri ilkesi gereği ödemiş olduğu tazminat tutarını talep edebilecektir.

Yukarıda yapılan açıklamalar ışığında sigortacının sigorta ettirenin halefi olabilmesi için, ilk olarak sigortacı ile sigorta ettiren arasında usulüne uygun bir sigorta sözleşmesi kurulmuş olması gerekir. İkinci olarak rizikonun gerçekleşmesinden dolayı meydana gelen zararlar için sigorta ettirenin üçüncü şahıslara karşı tazminat talep etme hakkına sahip olması gerekir. Üçüncü olarak da sigortacının riziko sebebiyle zarar gören sigorta ettirene uğramış olduğu zararı ödemiş olması gerekmektedir. Sigortacının sigorta ettirenin haklarına sahip olabilmesi bu üç durumun sağlanmasını gerektirmektedir.

Öteyandan sigorta sözleşmesi sebepsiz zenginleşme aracı olarak kullanılamaz. Hakların devri ilkesi sayesinde sigortacının, hem uğramış olduğu zararı sigorta şirketinden tazmin ederek, hem de zarara sebebiyet veren üçüncü kişiden uğramış olduğu zararı tazmin ederek sebepsiz zenginleşme engellenmiş olmaktadır.

Sigorta primi hesaplanırken hakların devri ilkesi dikkate alınarak sigorta primleri o oranda düşük tutulmaktadır (Bozer, 1965). Diğer bir deyişle, sigorta şirketi riziko sonucu ödemek durumunda olduğu tazminatı eğer varsa zarara sebebiyet veren üçüncü kişiden hakların devri ilkesi gereği tazmin edebileceğinden, sigorta sözleşmesi yapılırken taraflar arasında belirlenen sigorta primi kendisine gelir olarak kalacaktır.

TTK Md. 1361/3'e göre, sigorta ettiren sigortacıya hakların devri ilkesi gereği intikal eden haklarına zarar verecek her türlü hareketinden mesuldür.

### 2.3. Sigorta Türleri

Kanunen sigortalanması yasak olan menfaatler dışında kalan tüm menfaatler, rizikolara karşı sigortalanabilir. Bu itibarla, sigorta türleri; can sigortaları (hayat sigortaları, ferdi kaza sigortaları, sağlık sigortaları), mal sigortaları (yangın sigortaları, nakliyat sigortaları, oto kasko sigortaları, hırsızlık sigortaları, cam kırılması sigortaları, makine ve montaj sigortaları, inşaat sigortaları, elektronik cihaz sigortaları, zirai sigortalar, uçak ve tekne sigortaları), sorumluluk sigortaları, hukuksal koruma sigortaları, kredi sigortaları olarak sıralanabilir.

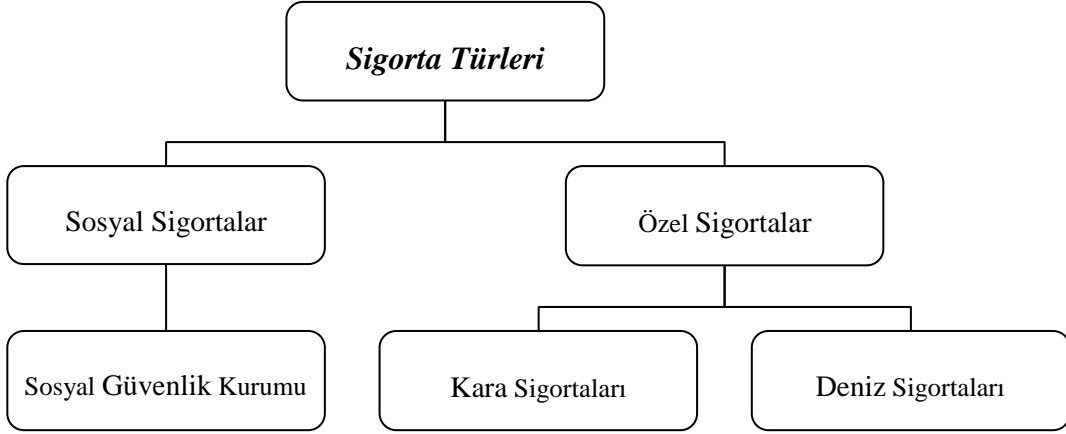
Yukarıda belirtilen sigorta türlerinin, Türkiye'de bazı sigorta dallarına ilişkin hasar/prim oranları Tablo 4'te verilmiştir.

Tablo 4. Sigorta dalları itibariyle hasar / prim oranları (%) (URL-1, 2009).

Yıllar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<i>Yangın</i>	39.5	66.0	42.2	38.3	29.2	35.7	42.8
<i>Nakliyat</i>	56.8	66.7	49.6	47.5	48.7	40.1	47.7
<i>Kaza</i>	69.2	73.7	70.0	84.9	79.0	87.9	84.4
<i>Ferdi Kaza</i>	14.0	18.5	17.0	19.8	16.3	16.4	17.8
<i>Sağlık</i>	76.3	77.1	74.8	81.0	82.9	84.6	83.5
<i>Kredi</i>	0.0	206.9	117.4	25.8	56.4	43.6	41.9
<i>Mühendislik</i>	69.4	206.7	66.9	60.0	56.0	54.7	52.6

Tablo 4' de görüldüğü üzere, 2006'da alınan primlerin sigorta dalları itibariyle hasar/prim dağılımları incelendiğinde kaza sigorta dalında elde edilen primlerin % 84,4'ü tazminat olarak geri ödenirken, kaza sigortalarını % 83,5 prim geri ödemesiyle sağlık sigortaları, % 52,6 prim geri ödemesiyle mühendislik sigortaları, % 47,7 prim geri ödemesiyle nakliyat sigortaları takip ettiği görülmektedir.

Birçok şekilde sınıflandırılabilen sigorta uygulaması, sosyal sigortalar ve özel sigortalar olarak ta ikiye ayrılabilir. Bu çalışmada da temel alınacak olan bu ayırım aşağıda Şekil 2'de gösterilmektedir.



Şekil 2. Sigorta türleri

Şekil 2’de görüldüğü üzere sigorta sosyal sigortalar ve özel sigortalar olmak üzere ikiye ayrılabilir. Sosyal sigortalar; ekonomik yönden zayıf olanları ve çalışanların işgücünü, belirli sosyal risklere karşı koruyarak geleceklerini garanti etmek ve böylece toplum hayatında sosyal güvenliği sağlamak amacıyla tesis edilen teşkilatlı zorunlu bir sigortadır (Uğur, 2004). Zorunlu olan sosyal sigorta hizmetleri 2006’ya kadar Türkiye’de Sosyal Sigortalar Kurumu, Bağ-Kur ve Emekli Sandığı gibi kamu kurumları tarafından yürütülmekteyken 2006’da yürürlüğe konulan 5502 Sayılı Sosyal Güvenlik Kurumu Kanunu ile sözkonusu kurumlar dağıtılarak Sosyal Güvenlik Kurumu çatısı altında birleştirilmiştir. Böylece SSK, Bağ-Kur ve Emekli Sandığı’nın birleşmesiyle oluşan bu kurum sırasıyla işçilere, esnaf ve sanatkârlarla bağımsız çalışanlara, sivil ve asker devlet memurlarına hastalık, yaşlılık, malullük ve ölüm gibi rizikolara karşı 2006’dan itibaren sosyal güvenlik hizmeti sağlamaktadır (Cengiz, 2007).

Zorunlu olan sosyal sigortalar karşısında isteğe bağlı olan özel sigorta; bazı kişilerin özel çıkarlarının çeşitli risklere karşı güvence altına alınması için kendi hür iradeleriyle sigorta sözleşmesi denilen akitle meydana getirdikleri iradi bir riziko teminatıdır (Uğur, 2004).

Yukarıda tanımları ve birbirleri arasındaki ayrımı belirtilen sosyal sigortalar ile özel sigortalar arasındaki farklar Tablo 5’te belirtilmiştir.

Tablo 5. Sosyal sigortalar ile özel sigortalar arasındaki farklılıklar (Cengiz, 2007).

Sosyal Sigortalar	Özel Sigortalar
1. Genel menfaatler	1. Özel menfaatler
2. Zorunlu	2. İsteğe bağlı
3. Sadece belirli bir guruba açık	3. Herkese açık
4. Kanun esası	4. Sözleşme esası
5. Prim oranı, sigortalının gelirin ve mesleğine göre belirlenir	5. Prim oranı, menfaatin karşılaşabileceği riziko derecesine göre belirlenir

Tablo 5'te görüldüğü üzere sosyal sigortalar; genel menfaatleri teminat altına almakta, zorunlu olmakta, sadece belirli bir guruba hizmet vermekte, taraflar arasındaki ilişkiler kanun esasına göre belirlenmekte ve sigorta ettirenin ödeyeceği prim tutarı gelirin ve mesleğine göre değişmektedir. Buna karşılık özel sigortalar; özel menfaatleri teminat altına almakta, isteğe bağlı olmakta, herkese hizmet verebilmekte, taraflar arasındaki ilişki sözleşme serbestisi gereği temelde taraflar arasında yapılan sözleşmeye göre belirlenmekte ve sigorta ettirenin ödeyeceği prim tutarı sigortalanan menfaatin değeri ve karşılaşabileceği riziko derecesine göre değişmektedir.

Öteyandan özel sigortaları, tarihsel gelişim ve rizikonun türüne göre kara ve deniz sigortaları olarak da iki ana grupta incelemek mümkündür (Yazıcıoğlu, 2003). Sigortanın tarihsel gelişimine bakıldığında ilk olarak deniz sigortalarının ortaya çıktığı ve deniz sigortalarında yaşanan gelişmeler sonucunda kara sigortalarının temeli atıldığı (Kender, 2007) daha öncede ifade edilmişti. Yapılan bu ayırmadan sonra kara sigortaları, can sigortasını da dahil olmak üzere, karada meydana gelen rizikoları güvence altına almak amacıyla yapılan düzenlemedir. Deniz sigortası ise deniz yoluyla taşıma yapılması esnasında geminin veya yükün yahut navlunun bir kısmı ya da tamamının karşılaşabileceği tehlikeleri güvence altına alan sözleşme türleridir (Dikici, 2006).

### 2.3.1. Deniz Sigortacılığı

Deniz sigortası, sigortalının ekonomik menfaati olan geminin, yükün veya navlunun maruz kalabileceği deniz rizikolarından doğan zararları güvence altına alan ve bunun

karşılığında güvence sağlayan sigortacıya bir prim ödemeyi taahhüt eden iki taraflı bir özel sigorta türüdür.

Türkiye’de yapılan tüm deniz sigorta sözleşmeleri, İngiliz Sigorta Kanunu’na göre yapıldığı söylenebilir. Bu itibarla, İngiliz Deniz Sigortaları Kanunu Md. 1’de “deniz sigortacılığı, öyle bir sözleşmedir ki onunla sigortalıya bu sözleşmede kararlaştırılmış şekilde ve sınırlar dâhilinde deniz kayıpları, yeni bir deniz seferine has kayıplar dolayısıyla tazminat ödemeyi taahhüt eder” şeklinde tanımlanmıştır.

Deniz sigortalarının ve dolayısıyla deniz sigorta sözleşmesinin çerçevesinin çizilebilmesi, diğer bir ifadeyle kapsamının belirlenebilmesi için ilk olarak menfaat ve rizikoların belirlenmesi gerekmektedir. Menfaat ve riziko kavramları daha öncede değinildiği gibi sigorta sözleşmesi ile sıkı sıkıya bağlı olan kavramlardır. Diğer bir deyişle, sigorta sözleşmesi ile beraber menfaat ve riziko kavramları birbirleriyle bağlantılı hale getirilmektedir. Bu itibarla TTK Md. 1340’da deniz sigortaları kapsamında sigorta ettirilebilen menfaatler şöyledir. Bunlar;

- Gemi,
- Yapılmakta olan gemi,
- Navlun ve yolcu taşıma primlerinden doğan alacaklar,
- Yük,
- Deniz ödücü paralar,
- Müşterek ve hususi avarya paralarıyla ödetmeleri için gemi, navlun, yolcu taşıma primi veyahut yükün karşılık teşkil ettiği diğer alacaklar,
- Yükün gönderildiği yere ulaşmasıyla elde edileceği umulan kar,
- Kazanılacak komisyon,
- Sigortacının üzerine aldığı rizikolardır.

Yukarıda belirtilen bu menfaatlerin her biri ayrı ayrı deniz sigortası konusu teşkil etmektedir. Bu nedenle, anılan bu menfaatlerden birinin sigorta ettirilmesi diğerlerinin de sigorta ettirildiği anlamına gelmemektedir (Algantürk, 2002).

Diğer taraftan, İngiliz Deniz Sigortası Kanunu’ndaki deniz sigortası tanımına bakılarak deniz sigortasının kapsamı şu şekilde özetlenebilir. Buna göre; sigorta sözleşmesinin bir teminat sözleşmesi olduğu, sigortalının sigorta konusu menfaatin korunmasında bir çıkar sahibi olması gerektiği ve sigorta konusu menfaatin bir deniz riskinden doğan hasar ve zarara maruz bulunması gerekmektedir (Akdoğan, 1999). Öteyandan TTK Md. 1341’de, kaptan veya diğer gemi personelinin hizmet veya iş sözleşmelerinden doğan prim

alacakları kendileri tarafından sigorta ettirilemeyeceği belirtilmesine karşılık, İngiliz Deniz Sigortası Kanununun Md. 11’de, kaptan veya diğer gemi personelinin hizmet veya iş sözleşmelerinden doğan prim alacakları kendileri tarafından sigorta ettirmeleri mümkündür.

#### **2.4. Sigortada Riziko**

Riziko, İtalyanca kökenli risico kelimesine dayanır ve tehlike ya da risk anlamına gelir. Türk Dil Kurumu rizikoyu “gerçekleşme ihtimali bulunan ancak gerçekleşmesi istenmeyen durum”, Kender, “ileride gerçekleşmesi muhtemel ve zarar doğuran bir olay” (Kender, 2007); Yavaşca, “doğumu halinde, bir menfaate zarar vermesinden korkulan ve gerçekleşip, gerçekleşmeyeceği belli olmayan veya ne zaman gerçekleşeceği kestirilmeyen olaylar” (Yavaşca, 1993) şeklinde tanımlamıştır.

Yukarıda yer alan tanımlamalar ışığında sigorta açısından riziko “ sigorta tazminatını doğuran olay, zarar veya bir hasardır (Memiş, 2001) .

Riziko anlam bakımından iki şekilde kullanılmaktadır. Bunlardan ilki belirsizlik, ikincisi ise tehlike ya da tehdit anlamındadır. Sigortanın konusunu teşkil eden anlamı ise büyük zarar veya yok olmaya yol açabilecek durumu ifade eden tehlike ya da tehdit anlamıdır. Bu tür rizikolarda rizikonun gerçekleşmesi halinde zarar meydana gelirken, gerçekleşmemesi halinde ise mevcut durumda herhangi bir değişiklik meydana gelmemektedir.

İnsanoğlu, günlük yaşantısı içerisinde, yaşamını ve ekonomik menfaatlerini etkileyebilecek risklerle karşı karşıyadır. Bu tehlikeler insan kaynaklı hırsızlık, kundakçılık ve kazalar şeklinde ortaya çıkabileceği gibi, yeryüzünün tabi olduğu fiziki şartlardan kaynaklanan hava koşulları, heyelan, deprem ve yangın şeklinde de ortaya çıkabilir. Bunun yanında, dünyadaki hızlı ekonomik değişimler ve bunların yansımalarından kaynaklanan enflasyon, faiz gibi riskler de insanoğlunu ekonomik anlamda tehdit eden tehlikeler olarak ortaya çıkmaktadır (Ulaş, 2002). Sigorta sektöründe riziko olarak tanımlanan bu tür riskler gerçekleştiği zaman, bireyin gerek maddi varlığı gerek manevi varlığı olumsuz olarak etkilenmektedir

Sigortalılar için sözkonusu olan belirsizlikler, sigorta sözleşmesiyle belirli hale gelmektedir. Bunun yanında gerçekleşmesi muhtemel olan olayların, riziko olarak kabul görmesi ve sigorta kapsamına dâhil edilebilmesi için bazı unsurlara sahip olması



gerekmektedir. Buna göre rizikolar; meşru olmalı, sigorta ettiren tarafından kasıtlı ve hileli olarak meydana getirilen olaylar olmamalı, riziko gerçekleşmemiş olmalı, sigorta konusu nesne amacına uygun kullanılmalı, riziko ekonomik menfaatin ayıbından ötürü meydana gelmemeli, tesadüfî olmalı ve menfaat kaybına sebebiyet vermelidir (Özbolat, 2006). Buradan da anlaşılacağı üzere tehlike ihtimali bulunmayan haller sigorta konusu yapılamaz. Diğer bir ifadeyle, TTK Md. 1344 hükmün de, “bir sigorta sözleşmesi yapıldığı sırada ona ait tehlikenin gerçekleşmesi imkânsız veya zaten gerçekleşmiş olduğu, taraflarca biliniyorsa, o sözleşme hükümsüzdür” denilmektedir. Dolayısıyla, riziko ileride gerçekleşmesi muhtemel olay anlamına geldiğinden, rizikonun gerçekleşip gerçekleşmemesi % 0 ila % 100 arasında bir olasılığa sahiptir. Rizikonun gerçekleşmeme durumu % 0, gerçekleşme durumu ise % 100 olarak ifade edildiğinden, sigortanın muhtevası gereği her iki durumda da belirtilen riziko, sigorta sözleşmesinin bir unsuru olamaz ve bu durumlardan ötürü taraflar arasında sigorta sözleşmesi kurulamaz.

Riziko, sigorta sözleşmesinin kurulabilmesi için gerekli olan temel unsurlarından biridir. Bununla beraber, sigortacının sözleşme gereği tazminat ödeme borcunun yerine getirme zorunluluğunun doğabilmesi için daha önce sigorta kapsamında teminat altına alınan tehlike veya rizikonun gerçekleşmiş olması ve sigorta kapsamındaki ekonomik menfaatin bu rizikolardan zarar görmüş olması gerekmektedir. Diğer bir deyişle, sigorta sözleşmesi açısından bir rizikodan bahsedilebilmesi için rizikonun sigorta konusu olan menfaate zarar vermiş olması gerekir.

Sigortacılık dilinde, sigortacı için sorumluluğun başladığı ana “rizikonun başlaması”, sona erdiği ana da “rizikonun sona ermesi” denir (Yavaşca, 1993). Sigorta sözleşmesinin temelini oluşturan ve parayla ölçülebilir menfaate zarar verme ihtimali bulunan rizikolar, sözleşmenin çerçevesinin belirlenmesi ve sigortacının sorumluluğunun ne zaman başlayıp ne zaman sona ereceğinin belirlenebilmesi amacıyla yer ve zaman bakımından sınırlandırılmaktadır. Rizikonun yer bakımından sınırlandırılması sigorta sözleşmesi genel şartlarında belirtilmektedir. Buna göre, sigorta sözleşmesinin himayesi, sigorta sözleşmesinde belirtilen yer veya yerler için geçerlidir (Memiş, 2001). Böylelikle sözleşmede belirtilen yer ya da yerler dışında meydana gelen olaylar sigortacıyı ilgilendirmemektedir. Rizikonun zaman bakımından sınırlandırılması durumu da aynı şekilde sigorta sözleşmesinde belirtilmiştir. Buna göre riziko, sigorta sözleşmesinde belirtilen zaman dilimi içersinde sınırlandırılmış ve böylelikle bu zaman dilimi dışında meydana gelen olaylar sigorta sözleşmesi açısından anlam ifade etmemektedir. Diğer bir

ifadeyle sigorta sözleşmesi açısından riziko olarak kabul edilmemektedir. Bunun yanında sigorta süresinin başlangıcı TTK Md. 1982’de düzenlenmiştir. Buna göre, sigorta süresi genel olarak primin ya da ilk taksitin ödenmesiyle başlamaktadır.

Sigorta sözleşmesi ile tek bir riziko sigorta himayesine dahil edilebileceği gibi, birden fazla riziko da sigorta himayesine dahil edilebilir. Sigorta sözleşmesinde sigorta himayesine sokulabilecek rizikoların sayısına göre münferit riziko / kombine riziko ayrımı yapılabilmektedir (Memiş, 2001). Bu itibarla, deniz rizikosu denildiğinde, ekonomik menfaati etkileyen rizikoların sayısı birden fazla olduğu için anılan bu rizikolar deniz sigortaları açısından kombine rizikolar olacaktır.

Sigorta sözleşmesi ile sigorta himayesine dâhil edilen rizikoların münferit veya kombine olması, sigorta sözleşmesinin akıbetini etkileyecektir. Şöyle ki, kombine rizikolarda, rizikolardan birinin gerçekleşmesi ihtimalinin ortadan kalkması diğer bir ifadeyle imkânsız hale gelmesi, diğer rizikoların gerçekleşme ihtimalinin halen mevcut olması durumunda sözleşme sona ermeyecektir (Memiş, 2001). Yani, sigorta dâhilinde bulunan ve birden fazla olan rizikolar ayrı ayrı teminat altına alınmaktadır ve birinin ortadan kalkması sözleşmesinin devamı açısından önem arz etmemektedir.

Sigorta sözleşmelerinde sigortacı tarafından üstlenilen rizikoların belirlenmesinde iki yöntem söz konusudur (Yazıcıoğlu, 2003):

Birinci yöntem; sigorta konusu menfaatin sözleşme ile belirlenen riziko veya rizikolara karşı teminat altına alınmasıdır, ikinci yöntem ise; ekonomik menfaate zarar verebilecek tüm rizikoların teminat altına alınmasıdır.

Türk hukukunda yer alan sözleşme serbestîsi prensibine paralel olarak TTK, rizikonun anlam ve kapsamını kararlaştırma konusunda, taraflara genişlik tanımıştır. Bu bağlamda, taraflar ekonomik menfaati etkileyebilecek rizikoları kendi aralarında serbestçe belirleyebileceklerdir.

### **3. DENİZ SİGORTA TÜRLERİ VE TEKNE SİGORTA PRİMİNİN BELİRLENMESİ**

#### **3.1. Denizcilik Rizikoları**

İnsanoğlu, ilk insandan bugüne her dönemde geçerliliğini koruyan merak duygusuna sahiptir. Bu merak duygusu ile karalar üzerinde başlayan keşiflere yönelik çabalar, sonradan denizlere ve uzaya çevrilmiştir. Denizlere karşı oluşan merak duygusunun çeşitli amaçları olduğu belirtilebilir. Bu amaçlara “denizlerde ulaşım ve iletişim” ile “denizlerdeki doğal kaynaklar ve zenginliklerden yararlanma” örnek verilebilir (Kuran, 2006). Şüphesiz sözkonusu amaçlar denizlerdeki insan faaliyetlerinin artmasına neden olmuştur. Bu artan faaliyetler bir yönüyle denizlerdeki rizikoların ortaya çıkmasına neden olmuş, diğer yönden de sözkonusu faaliyetler ve rizikolara ilişkin düzenlemelerin gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

Denizcilik faaliyetlerini “riziko ve sigorta” kapsamında düzenleyen kurallardan birisinin MIA olduğu çalışmanın önceki kısımlarında belirtilmişti. MIA’da sigortacılık hükümlerinin uygulanabilirliği açısından deniz rizikolarının nelerden ibaret olduğu Md. 3’de, deniz seyrüseferinin özel tehlikeleri veya ona bağlanan neticeleri ifade eder şeklinde tanımlanmıştır.

Türk Hukuk sistemindeki denizcilik rizikolarına ilişkin düzenleme ise TTK Md. 1379’da aşağıdaki şekilde belirtilmiştir. Bunlar;

- Üçüncü bir şahsın kusurundan ileri gelse bile su alma, karaya oturma, parçalanma, batma, yangın, patlama, yıldırım, zelzele, buz hasarına uğrama gibi doğal hadiselerle diğer deniz kazalarından doğabilecek rizikolar,
- Sigortalının kusuru olmaksızın üçüncü şahsın talebi üzerine ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbirler konma rizikoları,
- Hırsızlık ile deniz haydutluğu, yağma ve diğer zorbalık rizikoları,
- Sigorta ettirilmiş şey için bir zarar doğmak şartı ile gemi adamlarından birinin yolsuzluk veya kusuru ile ilgili rizikolar,
- Çarpışma neticesi sigortalının doğrudan doğruya veya bir üçüncü şahsa vermiş olduğu zararı tazmine mecbur olmak suretiyle gemilerin çatması rizikoları,
- Harp ve amme alacaklarından doğabilecek rizikolar, olarak öngörülmektedir.

Bu alanda yapılan diğ er bir düzenlemeye göre deniz rizikoları, doğal unsurlardan doğ an rizikolar (batma, karaya oturma, yangın, patlama, çatma, deprem, volkanik patlama veya yıldırım düşmesi vb.), gemide bulunan gemi adamlarının davranışlarından doğ an rizikolar (müşterek avarya, batarya, kaptan, pilot veya diğ er gemi adamlarının ihmali) ve gemi dışında bulunan kişilerin davranışlarından doğ an rizikolar (korsanlık, hırsızlık, kiracının ya da tamircinin kusuru ) olarak üç grupta ele alınmaktadır (De Smest, 1971).

Konu bütünlüğü açısından sözkonusu riziko türlerinden birkaçına aşağıda kısaca değ inilecektir<sup>1</sup>.

Su alma, geminin deniz suyu seviyesinden aşağıda kalan bir yerinde herhangi bir sebepten meydana gelen delik veya yaradan ambarlara veya makine dairesine deniz suyunun girip batma tehlikesi yaratma halidir. Batma, gemi mürettebatının artık gemiyi idare edemeyeceği ve bundan ötürü onu terk etmeye mecbur kalacakları derecede gemi hasara uğramış ise geminin batmış kabul edilmesi halidir. Karaya oturma, bir geminin bir limanda iken suların çekilmesi sebebiyle sert bir cisme sürtmesi neticesinde zarara uğraması halidir. Çatma, iki geminin veya onların teferruatlarının birbirine veya bir geminin bir yüzer cisme veya rıhtım gibi sabit bir şeye ya da hukuken gemi vasfını taşımayan diğ er bütün unsurlara çarpması halidir. Müşterek avarya<sup>2</sup>, deniz yolculuğu esnasında gemi ve yükünü tehdit eden müşterek rizikoları bertaraf etmek amacıyla göze alınan zarar ve masrafların, gemi, yük ve navlun ilgilileri arasında paylaşılması halidir. Batarya, kaptan veya mürettebatın kasten gerçekleştirdikleri ve geminin sahibine veya kiracısına zarar veren her türlü hukuka aykırı eylemlerin olması halidir. Korsanlık, çalmak ve yağmalamak maksadıyla grup halinde gemilerle denizi dolaş an insanların, kendi şahsi menfaatleri için zor kullanarak işgal veya işgale teşebbüs fiillerini işlemesi halidir.

Rizikoyu kavram, kapsam ve özellikle deniz rizikoları bağlamında yukarıdaki gibi sınırlamak mümkün değildir. Sigorta sözleşmesi ile bunların sayıları ve kapsamaları, daraltılıp genişletilebilir. Bu durum TTK'da da belirtilmektedir. Taraflar sigorta sözleşmesinin hangi rizikolara karşı yapılacağı ve sağlanacak güvence kapsamını diledikleri ölçüde belirleyebilmektedir.

Öteyandan sözkonusu rizikoların sigortacılık ilkeleri çerçevesinde geçerli bir riziko olarak kabul edilebilmesi, rizikonun, sözleşmenin yapıldığı esnada gerçekleşebilir bir

<sup>1</sup> Riziko türlerine ilişkin açıklamalarda; Doğanay, 2004, ; Helmis, 1963; Tekil, 2001; Yazıcıoğlu, 2003; De Smest, 1971- Çev: F.Tekil'den yararlanılmıştır.

<sup>2</sup> Avarya; kökeni Arapça "avar" kelimesine dayanmakta ve gemi ve yükün maruz kaldığı bütün anormal zarar ve ziyanlarla, yolculukta yapılan olağanüstü masrafları ifade etmektedir.

tehlike arz etmesine bağlıdır. Diğer bir ifadeyle riziko henüz gerçekleşmemiş olmalıdır. Bununla birlikte riziko ile sözleşmenin yapılması aynı anda gerçekleşiyor ise, yapılan sözleşmenin geçerliliği TTK Md. 1344'de " tarafların bu durumu önceden bildikleri kanıtlanırsa, sigorta sözleşmesi hükümsüzdür" hükmüne bağlıdır. Bunun yanında; TTK Md. 1344/2'de "tehlikenin ortadan kalktığını sadece sigortacı biliyorsa veya rizikonun gerçekleşmesinden ötürü ekonomik menfaatte zararın oluştuğunu yalnız sigorta ettiren biliyorsa, bu durumu bilmeyen taraf için sigorta sözleşmesi geçersizdir" ifadelerine yer verilmiştir.

Sigorta işlemine konu olabilmesi için gerçekleşmemiş bir tehlike olması gereken rizikolar, sayısı bakımından münferit veya kombine rizikolar şeklinde gruplandırılabilir. Kombine rizikolarda, rizikolardan birinin gerçekleşmesi ihtimalinin ortadan kalkması, diğer bir ifadeyle imkânsız hale gelmesi, diğer rizikoların gerçekleşme ihtimalinin halen mevcut olması durumunda sözleşme sona ermeyecektir (Memiş, 2001). Yani, sigorta dahilinde bulunan ve birden fazla olan rizikolar ayrı ayrı teminat altına alınmaktadır. Birinin ortadan kalkması sözleşmesinin devamı açısından önem arz etmemektedir.

Öteyandan birtakım rizikolar deniz sigortaları kapsamında yer almamaktadır. Söz konusu rizikolar TTK Md. 1380'de aşağıdaki gibi düzenlenmiştir. Buna göre;

- Gemi ve navlun sigortası halinde: Geminin denize elverişli<sup>3</sup> veya yola elverişli<sup>4</sup> belgesi bulunmadan denize çıkarılmasından doğan zararlar; çatma hariç olmak üzere, donatanın gemi adamlarından birinin üçüncü şahsa verdiği zarardan doğan rizikolar,
- Yalnız geminin sigortasında: Geminin alelade kullanılması yüzünden gemi ve teferruatının uğradığı zararlar; sadece eskime, çürüme veya kurt yeniği sebebiyle gemi ve teferruatının uğradığı rizikolar,
- Yük veya navlun sigortası halinde: Malların doğal yapısı gereği içten bozulma, kendiliğinden eksilme, normal akma, sızma ve bunlara benzer diğer sebeplerden ya da malların hatalı ambalaj ve farelerce mallarda meydana getirilebilecek zararlara yönelik rizikolar,

<sup>3</sup> Denize elverişli gemi: Bir geminin tekne, makine, kazan ve genel donanım gibi esas kısımları, yapacağı seferde, normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olduğu takdirde bu gemiye, denize elverişli gemi demektir.

<sup>4</sup> Yola elverişli gemi: Teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından, yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli vasıfları taşıyan gemi, yola elverişli gemi sayılmaktadır.

- Sigortalının kastı veya ihmali ile sebep olduğu zarar, yük veya umulan karın sigortası halinde: Yükleyen, gönderen ya da yük komisyoncusunun kasıt veya ihmalleriyle sebep oldukları rizikolar, olarak öngörülmektedir.

İnsanoğlu, denizlerde mevcut sözkonusu rizikolara karşı kendisini ekonomik anlamda güvence altına alabilmek amacıyla sigorta yaptırmaktadır. Bu çerçevede denizlerdeki rizikolara karşı yapılan sigorta işlemleri ise menfaatin türüne göre farklılık arz etmektedir.

### 3.2. Deniz Sigorta Türleri

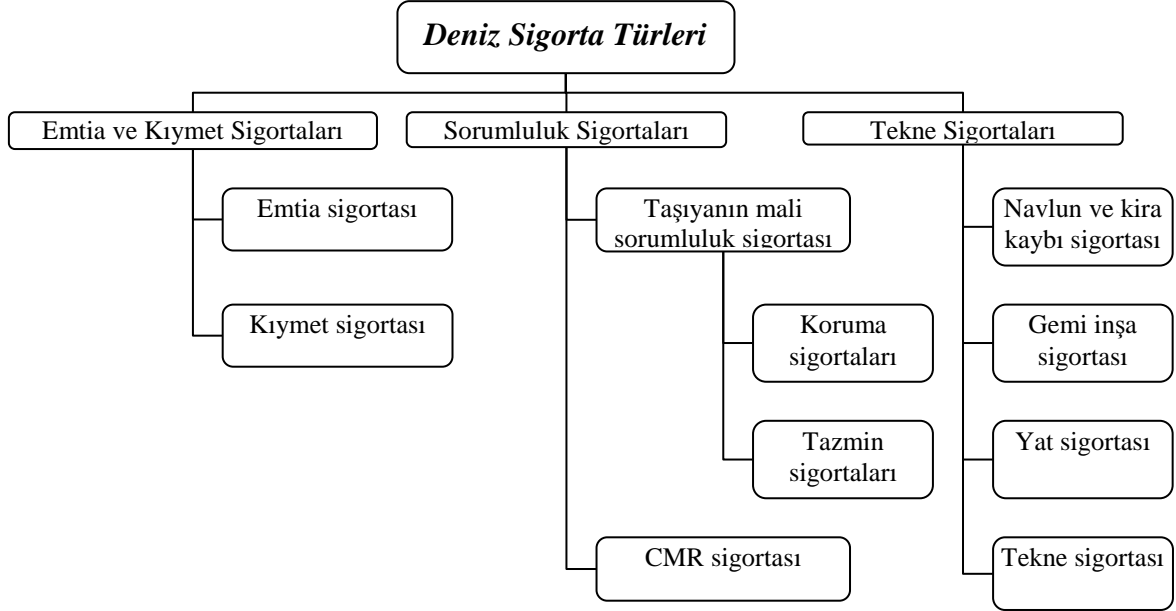
1980 sonrası süreçte yaşanan küreselleşme olgusu, ekonomik ve teknolojik gelişmelerle birlikte birçok alanda olduğu gibi dünya ticaretini etkilemiştir. Artan dünya ticaretine paralel olarak da taşımacılık artmıştır. Bu durum ise uluslararası ticarete önemli unsurlardan biri olan, yükün satıcıdan son alıcıya ulaştırılması işlemi olan nakliye sorununu ortaya çıkarmıştır. Şöyle ki, yükün nakliyesi esnasında katlanılan masrafların bazen yükün değerinin üzerine çıkması, işletme maliyetlerini artırdığı için yük ilgilileri açısından önemli bir sorun haline gelmiştir. Böylece, taşıma maliyetlerini düşürmek isteyen yük ilgilileri diğer taşımacılık türleri olan kara, hava ve demiryolu taşımacılına kıyasla daha ucuz olduğu bilinen deniz taşımacılığına yönelmişlerdir. Bu durum da dünya üzerindeki ticaretin büyük bir kısmının denizler üzerinden yapılmasına neden olmuştur<sup>5</sup>. Deniz taşımacılığındaki bu yoğunluk doğrudan deniz trafiğini etkilemekte ve deniz alanlarında oluşabilecek muhtemel rizikoların artmasına neden olmaktadır.

Denizlerdeki sözkonusu yoğunluğun ve buna bağlı olarak deniz rizikolarının artması, sigorta ihtiyacını karşılama hususunda menfaatlerin farklılığına göre çeşitlilik arz etmekte ve bu çerçevede deniz sigortası türleri birçok şekilde sınıflandırılmaktadır. Bu bağlamda deniz sigortaları, sigorta genel şartlarına tabi olanlar (tekne sigortaları, emtia sigortaları ve kıymet sigortaları) ve sigorta genel şartlarına tabi olmayanlar (gemi inşa sigortaları, navlun sigortaları ve mesuliyet sigortaları) şeklinde iki temel grupta toplanmaktadır (Aygören, 2005).

Konuyla ilgili bir diğer sınıflandırmada ise deniz sigortaları; “emtia ve kıymet sigortaları”, “mali sorumluluk sigortaları” ve “tekne sigortaları” olmak üzere üç temel grupta toplanmaktadır (Yazıcıoğlu, 2003).

<sup>5</sup> Deniz Ticaret Odası verilerine göre günümüzde uluslararası ticaretinin % 85'i denizler üzerinden yapılmaktadır.

Yukarıda üç temel guruba ayrılan ve bu çalışmada da temel kabul edilecek deniz sigorta türleri ve dalları ile ilgili ayırım Şekil 3'te gösterilmektedir.



Şekil 3. Deniz sigorta türleri

Şekil 3'te görüldüğü üzere, emtia ve kıymet sigortaları, emtia sigortası ve kıymet sigortası olmak üzere ikiye; sorumluluk sigortaları, taşıyanın mali sorumluluk sigortası ve karayolu uluslararası eşya taşıma sözleşmesi sigortası (CMR) olmak üzere ikiye; tekne sigortaları ise navlun ve kira kaybı sigortası, gemi inşaat sigortası, yat sigortası ve tekne sigortası olmak üzere dörde ayrılmaktadır.

Menfaatin türüne göre şekillenen deniz sigorta tür ve dalları ile ilgili olarak kapsamlı bilgiler aşağıda yer almaktadır.

### 3.2.1. Emtia ve Kıymet Sigortaları

Kelime anlamı olarak emtia, ticarete konu olan mal ya da ürün; kıymet ise nakit para, altın, gümüş, döviz ve efektif gibi değerleri kapsamaktadır (TDK).

Emtia sigortası, emtianın; kara, deniz, hava ve demir yoluyla bir yerden başka bir yere taşınması esnasında karşılaşılabileceği muhtemel rizikolara karşı güvence altına alınması için yapılan işlemdir.

Diğer bir ifadeyle, emtia sigortası, nakledilen yükün, taşıma esnasında karşılaşılabileceği kırılma, çatlama, bozulma, yanma, kaybolma, çalınma gibi rizikolara karşı sigorta ettireni maddi anlamda güvence altına almaktadır.

Öteyandan, emtianın nakliyat aşamasına gelmeden hatalı ambalajlanma veya emtianın kendisinden kaynaklanan üretim hataları gibi nedenlerle ortaya çıkan hasarlar varsa bu durum emtia sigortası kapsamına girmemektedir (Çancı ve Erdal, 2003).

Emtia sigortalarında sigortalı, tedbirli davranmak ve naklettirdiği malların korunması için kendine düşen önlemleri almakla yükümlüdür. Ayrıca, taşınacak mallarla ilgili olarak düzenlenen belgelerdeki bilgilerin “iyi niyet ilkesi” gereği fiili durumla farklı olmaması gerekmektedir.

Emtia ve kıymet sigortalarının diğer bir dalı olan kıymet sigortası ise, “yurt içine ve yurt dışına sevk edilecek veya yurt dışından getirilecek nakit para ve kıymetli evrak, altın, gümüş, döviz ve efektifin; zarara uğramasına karşılık, ilgili sigorta genel şartlarında yer alan esaslar çerçevesinde rizikolara karşı” güvence altına alınması için yapılan işlemdir (EMİGM SİY Md. 30).

### **3.2.2. Sorumluluk Sigortaları**

Kelime anlamı olarak sorumluluk, üstlenilen bir işin veya görevin gereklerini bilmek, hissetmek ve bu gereklere uygun hareket etme zorunluluğu ya da bir başarısızlığın yahut kötü bir davranışın sonuçlarına katlanma zorunluluğudur (Kahya, 2001). Hukuki anlamda ise sorumluluk, bir kimsenin karşı tarafa hukuka uygun olmayan bir eylem veya işleminden dolayı vermiş olduğu zararı tazmin etmeye mecbur tutulmasıdır (Adal, 1963).

Mali sorumluluk sigortası, taşınmakta olan ve üçüncü kişilere ait olan yüke, doğrudan ya da dolaylı olarak zarar gelmesi halinde bu zararın tazmin edilebilmesi için yapılan işlemdir.

Diğer bir ifadeyle, mali sorumluluk sigortası, donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen ve üçüncü kişilere karşı doğan sorumluluk ve masraflarını sigortaladığı bir deniz sigorta türüdür (Algantürk, 2006).

Sorumluluk hukukunun gelişimine paralel olarak ortaya çıkan mali sorumluluk sigortası, sigorta ettirenleri, üçüncü kişilere gerek kendisi gerekse himayesinde bulunan çalışanları tarafından verilen zararları teminat altına alan sigorta türüdür (Kahya, 2001).



Söz konusu bu sigorta türüyle donatanın, tekne sigortası kapsamı dışında kalan ve üçüncü kişilere karşı olan sorumluluk ve masraflarını teminat altına alınmaktadır (Göktaş, 2006).

Şekil 3'te görüldüğü üzere mali sorumluluk sigortası kendi içerisinde koruma sigortası ve tazminat sigortası olmak üzere iki kısma ayrılmaktadır. Söz konusu bu sigorta kısımlarının ortaya çıkış süreci ve kapsamı aşağıda belirtilmiştir.

XIX. yüzyılın ortalarında dünya ticaret hacmindeki hızlı büyüme, deniz ticareti alanında da etkisini göstermiş, taşınacak yük miktarı ve uzak mesafeli taşımalar konusunda talep artmıştır. Bu dönemde yük ilgilisi ile taşıyan arasındaki en önemli sorun taşıyanın kendisinin veya çalışanlarının kusurundan meydana gelecek zararlardan sorumlu olmayacağına ilişkin olarak konşimentoya koyduğu “ sorumsuzluk” maddesidir (Şahin, 1999).

Birleşmiş Milletler'nin girişimi ile 1978'de Hamburg'da toplanan diplomatik konferansta “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi” kabul edilmiştir (Kender ve Çetingil, 2007). Hamburg kuralları olarak da adlandırılan bu sözleşmede, büyük ölçüde Kara Avrupası Hukuku'nun sorumluluk sistemi benimsenmiş (Yazıcıoğlu, 2000) ve imzalandıktan 14 yıl sonra 1992'de yürürlüğe girmiştir. Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan (geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulunmasını sağlamak, malların yükletilmesi, istif, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında ihtimam göstermek gibi) bazı yükümlülüklerinden söz etmeksizin, eşyanın yok olması veya hasara uğramasından yahut gecikme nedeni ile tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu düzenlenmiştir. Hamburg kurallarında, taşıyanın şahsi kusurundan kaynaklanmayan yangın ve kendi adamları ile görevlilerinin teknik kusurundan meydana gelen zararlardan dolayı sorumlu tutulacağı da öngörülmektedir (Kender ve Çetingil, 2007).

Hamburg kurallarına göre, taşıyanın sorumlulukları, gemiyi; denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak, yüke özen göstermektir. Bunun yanında taşıyanın sorumlu olmadığı haller ise, gemiadamlarının geminin sevk ve idaresine ilişkin kusurları sonucu doğan zararlardan ve geminin teknik idare kusuru sonucu doğan zararlardan sorumlu olmadığıdır. Diğer bir ifadeyle, geminin menfaati için alınan veya alınması gereken önlemlerdeki teknik idare kusurlarından sorumlu olmazken, yükün menfaati için alınan veya alınması gereken önlemlerdeki ticari kusurlardan sorumludur (Göktaş, 2006).

Hamburg kuralları ile sorumluluğu iyice artan taşıyanın, ticari çıkarlarını korumak, sözleşme yükümlülüklerini yerine getirmek ve kazancını teminat altına almak maksadıyla

sorumluluk sigortası (Kulüp Sigortası, P&I) yaptırması kaçınılmaz hale gelmiştir. Kulüp sigortaları olarak da adlandırılan mali sorumluluk sigortaları; koruma sigortaları (Protection Insurance) ve tazmin sigortaları (Indemnity Insurance) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Koruma sigortaları kapsamında; ölüm ve personel yaralanmaları, ¼ çatma sorumluluğu, sabit ve hareketli nesnelere hasar, gemi adamlarının ülkelerine iade masrafları, gemi adamlarının kişisel eşyalarının kaybı veya hasara uğraması, liman ve sapma masrafları, çatmadan doğan sorumluluk ve enkaz kaldırma gibi unsurlar teminat altına alınırken, tazmin sigortalarında yük, grev, sürastarya ücreti<sup>6</sup>, harp riski, müşterek avarya masrafları ve muhtelif cezalar gibi unsurlar teminat altına alınmaktadır (Göktaş, 2006; Algantürk, 2003).

Gelinen noktada görüldüğü üzere mali sorumluluk sigortalarını, sigortalı tarafın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince sigortaladığı istisnai bir sigorta türü (Algantürk, 2003) olarak özetlemek mümkündür.

Sorumluluk sigortalarının diğer bir dalı karayolu uluslararası eşya taşıma sigortasıdır. CMR sigortası olarak da anılan bu sigorta dalı, yükün uluslararası nakliyesi esnasında maruz kalabileceği rizikolara karşı güvence altına alınması için yapılan işlemdir.

Karayolu Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon (CMR Konvansiyonu<sup>7</sup>) 19 Mayıs 1956'da kabul edilmiştir. Anılan konvansiyonu Türkiye, 14 Aralık 1993'te kabul etmiş ve 30 Ekim 1995'de yürürlüğe koymuştur. Söz konusu konvansiyonun amacı, karayoluyla uluslararası eşya taşımalarında bir malın bir noktadan başka bir noktaya ulaştırılmasında mutlak güvenlik sağlamak ve tarafların (gönderici, taşıyıcı ve alıcı) tek tek sorumluluklarını ve bu sorumluluklarının sınırlarını belirlemektir (Kahya, 2001). Böylece, CMR anlaşması ile bir malın uluslararası nakliyesi esnasında görebileceği muhtemel zarar, ziyan, kayıp ve gecikmelerden ötürü gönderici-taşıyıcı-alıcı arasındaki sorumlulukları saptayan ve taraflar arasındaki yükümlülükleri belirleyen bir sözleşme olduğu söylenebilir.

CMR Konvansiyonuyla belirlenen tarafların bu tür sorumluluklarını güvence altına almak maksadıyla kısa adıyla CMR olan sigorta yapılmaktadır. Söz konusu bu sigorta,

<sup>6</sup> Sürastarya ücreti: Gemiye, sona eren yükleme süresi dışında limanda bekletmek zorunda bırakan taşıtanın gemi işletmecisine (taşıyana) ödeyeceği maddi tutardır (Ülgener,1993).

<sup>7</sup> CMR konvansiyonu bir sigorta türü değildir ve uluslararası karayoluyla mal taşınmasında hakları ve yükümlülükleri belirleyen Birleşmiş Milletler (BM)'in yönetim ve gözetiminde uygulanan çok uluslu bir anlaşmadır.

taşıyıcının taşınan mallarda meydana gelen kayıp ve hasarlar dahil olmak üzere, gecikmeden doğan sorumluluklarını belli istisnalar dahilinde temin eden bir (Kahya, 2001) sorumluluk sigortası dalıdır.

Bir taşımanın CMR'ye tabi bir taşıma sayılması için bazı şartlara sahip olması gerekmektedir. Buna göre, ücret karşılığında yapılan bir taşıma sözleşmesi bulunmalı, taşımanın konusu eşya olmalı, taşıma belirli tür taşıtlarla karayolunda gerçekleştirilmeli, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yer ile teslim edileceği yerin iki ayrı devlet sınırları içinde bulunması ve bunlardan en az birisinin CMR'ye taraf olması gerekmektedir (Aydın, 2002).

Karayolunda taşınan yük, taşınması esnasında deniz, demiryolu, nehir veya havayolu kullanarak ve yükünü boşaltmadan yoluna devam ederse CMR sigortası taşımanın bütünü için geçerli olacaktır (Çancı ve Erdal, 2003).

Yukarıda CMR sigortasına ilişkin yapılan açıklamalardan da anlaşıldığı üzere, kara taşımalarında menfaatin maruz kalılabileceği rizikolara istinaden yapılmakta olan CMR sigortasının, yükün nakliyenin herhangi bir safhasında denizlerde de taşınması gerekiyorsa söz konusu sigortanın kapsamı deniz rizikolarını da içine alacak şekilde genişlemektedir.

### **3.2.3. Tekne Sigortaları**

Tekne sigortalarının, 'tekne sigortası', 'yat sigortası', 'gemi inşa sigortası' ile 'navlun ve kira kaybı sigortası' gibi dallara ayrıldığı daha önce ifade edilmişti. Sözkonsu tekne sigortası dallarına aşağıda kısa değinilecektir.

Kelime anlamı olarak tekne, içinde bir boşluk bulunan, eşya ve insan taşınabilen ve bunun yanında nehir ve deniz suyunda yüzebilen bir araçtır (Doğanay, 2004).

Bununla beraber TDK tekneyi geminin omurga, kaburga ve kaplamadan oluşan temel bölümü olarak tanımlarken; Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü tekneyi, su üzerinde taşıma vasıtası olarak kullanılan ve su üzerinde kalarak seyredabilen ve deniz uçağı dâhil olmak üzere her türlü deniz aracı şeklinde tanımlamıştır. Öteyandan TTK tekne kelimesi yerine tanımlama yaparken gemi sözcüğünü kullanmıştır. Buna göre TTK Md. 816'da gemi, "tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etme imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır" şeklinde ifade edilmiştir.

Tekne sigortası, geminin yok olma ve hasara uğraması ya da donatanın hâkimiyet alanından çıkması sonucu gemi donatanının malvarlığında meydana gelecek azalmanın güvence altına alınması için yapılan işlemdir (Yazıcıoğlu, 2003).

Diğer bir ifadeyle tekne sigortası, ticari amaçlı teknelerin; denizde ya da limanlarda maruz kalabilecekleri tehlikelere karşı teminat altına alınmalarını sağlar. Buradan da anlaşıldığı üzere tekne sigortalarının konusunu denizcilik faaliyetlerinde çeşitli amaçlarla kullanılan gemiler oluşturmaktadır.

Tekne sigortası geminin mütemmim cüzlerini<sup>8</sup> ve teferruatını<sup>9</sup> kapsamaktadır. Sigorta teminatı süresi içinde, gemi teferruatının ve mütemmim cüzlerinin yenileriyle değiştirilmesi halinde, yenilerde eskilerinin kıymetine kadar sigorta teminatına dahil olmaktadır (Doğanay, 2004).

Öteyandan, tekne sigortası kapsamına girmeyen gemide bulunan yük, gemiadamı ya da yolcu, navlun ve elde edilmesi umulan kar ve komisyon gibi hususlara karşı tekne sigortası güvence sağlamamaktadır. Diğer bir ifadeyle, donatanın, kaptanın ve gemi adamlarının birinin gemi içindeki şahsi malları bu sigorta dalında teminat altına alınamamaktadır. Bunun yanında, TTK Md. 1341'de "kaptanın veya diğer gemi adamlarının hizmet veya iş sözleşmelerinden doğan ücret alacakları da hiçbir şekilde sigorta sözleşmesine konu edilemez" hususu çalışmanın önceki kısımlarında belirtilmişti

Yukarıda kapsamı ve sınırları belirtilen tekne sigortası, en teknik ve ayrıntılı sigorta dallarından biridir. Bu bağlamda kapsam ve sınırlarının tespit edilmesinde karışıklıklar meydana gelebilmektedir. Bu nedenle Londra Sigorta Enstitüsü tarafından, yaşanabilecek muhtemel karışıklıkları önleme ve standartlaşmayı sağlama amacıyla tekne klozları<sup>10</sup> sistemi geliştirilmiştir. Böylece, tekne sigortasında, sigorta sözleşmesinin teminat kapsamı Londra Sigorta Enstitüsü (Institute of London Underwriters) tekne klozları ile belirlenmektedir (URL-2, 2008). Deniz sigortalarının kaynakları arasında yer alan ve

---

<sup>8</sup> Gemi mütemmim cüzleri: Tekneye ilave edilen ve denizcilik örf ve adetlerine göre geminin esaslı unsurlarını teşkil eden ve gemi telef ve tahrip edilmedikçe ondan ayrılması mümkün olmayan makine, kazan, pervane, dümen ve pusula gibi aletlerdir (Doğanay, 2004).

<sup>9</sup> Gemi teferruatı: Geminin esaslı kısımları (tekne, genel donanım, makine, kazan, pervane, dümen gibi) dışında kalan ve gemiden kolayca ayrılabilen, fakat seferin gerçekleştirilmesi için mutlaka gerekli bulunan zincirler, demir, deniz haritaları, filikalar gibi kısımlarıdır (Tekil, 2001).

<sup>10</sup> Kloz: poliçenin bir bölümü veya poliçeye ekli, özel şarttır ve taraflar arasındaki sözleşmenin gerçek sınırlarını belirlemek amacıyla kullanılmaktadır (TSRŞB).

uluslararası alanda geniş bir uygulama alanı bulan bu klozlar, Türkiye sigorta sektöründe de kullanılmaktadır.

Tekne sigortalarının diğer bir dalı yat sigortasıdır. Kelime anlamı olarak yat, gezinti ya da yarış amacıyla kullanılan, yelkenli veya motorlu, genellikle hafif ve göreceli olarak küçük teknedir (Yazıcı, 2000).

Yat sigortası, yat terimi kapsamına giren çeşitli büyüklükte ve değişik özelliklere sahip olan teknelerin maruz kalabilecekleri tehlikelere karşı güvence altına alınması için yapılan işlemdir.

Anılan bu sigorta türünde yatlar, ticari amaçlı teknelere kıyasla daha farklı rizikolarla karşı karşıyadırlar. Şöyle ki, genellikle meraklıları tarafından zevk, eğlence veya özel amaçlı uğraşlar için kullanılan yatlar sigorta süresi boyunca her zaman seyir halinde değildirler. Geminin seyirde olmadığı bu dönemlerde geçen süreler “yatma süresi” denir (Yazıcı, 2001). Böylece yat terimi kapsamına giren gemilerin yatma süresi zarfında maruz kalabileceği rizikolar, ticari gemilerin maruz kalabileceği rizikolardan farklılık arz etmektedir.

Tekne sigortalarının diğer bir dalı da gemi inşa sigortasıdır. Gemi inşa sigortası, yeni inşa edilen veya kapsamlı bir şekilde tadilat edilen tekneleri maruz kalabilecekleri tehlikelere karşı güvence altına alınması için yapılan işlemdir.

Buradan da anlaşıldığı üzere, henüz inşa halinde bulunan ve denize indirilmemiş olan gemiler de tekne sigortaları kapsamına girmektedir. Diğer bir ifadeyle, tekne sigortalarının kapsamı sadece denizde meydana gelen hasarlarla sınırlı değildir. Şöyle ki, TTK Md. 1340’da “yapılmakta olan gemi” ibaresi inşa halindeki gemilerin tekne sigortaları kapsamında sigortalanabilir menfaatlerden biri olduğunu belirtmektedir. Bununla beraber, MIA Md. 2/2’de gemi inşa sigortaları, gemi yapımcılarının, geminin omurgasının kızağa konulmasından itibaren geminin sahibine teslim edilmesine kadar geçen süre zarfında her türlü inşaat rizikoları ile denize indirme ve deneme seferleri sırasındaki rizikoları kapsadığı belirtilmiştir (Aygören, 2005). Böylece gemi inşa sigortasıyla beraber ekonomik menfaat; kızağa konmadan önceki rizikolara, kızağa konma ve imalat esnasındaki rizikolara, denize indirme esnasında karşılaşılabilecek rizikolara ve de gemi sahibine teslim edilene kadar seyir sırasında karşılaşılabilecek rizikolara karşı teminat altına alınmaktadır.

Sözkonusu bu sigortanın kapsamı ve çerçevesi, dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi Türkiye’de de nakliyat sigortaları poliçelerine eklenen İngiliz Enstitü Kloz takımı olan “Institute Clauses for Builders Risk-1.6.88” ile belirlenmektedir (Akyüz, 2006).

Tekne sigortalarının diğere bir dalı ise navlun ve kira kaybı sigortasıdır. Kelime anlamı olarak navlun, taşıyanın eşyayı bakım ve muhafazası altına almak suretiyle, bir gemi ile deniz yolu üzerinden bir yerden başka bir yere taşıma taahhüdü karşılığında almış olduğu taşıma ücretidir (Kender ve Çetingil, 2007). Diğere bir ifadeyle navlun, bir eşyanın deniz yolu ile taşıma ücreti karşılığında kullanılan bir ifadedir (Doğanay, 2004).

Navlun ve kira kaybı sigortası, geminin maruz kalabileceği bir rizikodan ötürü varma limanına ulaşamaması ve böylece elde edilmesi umulan navlun ile gemiden elde edilecek kira gelirlerinin güvence altına alınması için yapılan işlemdir.

### 3.3. Tekne Sigorta Sözleşmesi

Hukuki işlem olarak adlandırılan sözleşme, bir ya da birden çok kimsenin hukuki bir sonuç doğurmaya yönelik buldukları irade beyanı (icap ve kabul) olarak tanımlanmaktadır (Deryal ve Genç, 2000).

Tekne sigorta sözleşmesi de diğere bütün sigorta sözleşmeleri gibi tarafların karşılıklı irade beyanları ile kurulan ve şekli, şarta bağlı olmayan hukuki bir işlemdir.

Karşılıklı irade beyanları ile kurulan sigorta sözleşmesinde taraflar, sözleşme çerçevesini T.C. Anayasası Md. 48’de belirtildiği üzere “Herkes dilediği alanda çalışma ve sözleşme hürriyetine sahiptir” hükmü uyarınca serbestçe belirleyebilmektedir. Ancak bu serbestlik, anılan maddenin gerekçesinde de belirtildiği üzere “kamu yararı amacıyla sınırlandırılabilir”.

Tarafların, sözleşmenin konusunu ve koşullarını kanuna aykırı olmamak kaydıyla serbestçe belirleyebilmelerine karşın, sigorta sözleşmesinin kapsamının, Hazine Müsteşarlığı tarafından onaylanan sigorta genel şartlarına uygun olarak yapılacağı ve poliçelerin sigorta genel şartlarını da kapsayacak şekilde düzenleneceği öngörülmüştür (Yazıcıoğlu, 2003). Bu bağlamda, TTK Md. 1266’da “her poliçede genel şartların yazılı olması gerekir” hükmü yer almaktadır. Bununla birlikte Sigortacılık Kanunu Md. 11’de “sigorta sözleşmelerinin ana muhtevası, müsteşarlıkça onaylanan ve sigorta işletmelerince aynı şekilde uygulanacak olan genel şartlara uygun olarak düzenlenir” ifadelerine yer verilmiştir.

Diğere bir ifadeyle, tarafların sözleşme serbestisi gereği serbestçe belirleyebildikleri şartlara özel şartlar; tarafların sözleşme şartlarını belirlerken uymak mecburiyetinde olduğu şartlara da genel şartlar denilmektedir. Sigorta özel şartları poliçenin ön kısmına, genel

şartları ise poliçenin arka kısmına yazılmaktadır. Söz konusu bu şartlar, aşağıda kısaca açıklanacaktır.

Sigorta poliçesinin ön kısmında yer alan sigorta özel şartları, sigorta konusu menfaat ve rizikonun özellikleri dikkate alınarak sözleşen taraflarca kararlaştırılan ve önceden hazırlanmış olmayan sözleşme koşullarıdır.

Sigorta sözleşmelerinde sigorta konusunun özelliğine uygun olarak tesis edilebilen özel şartlar, poliçe üzerinde bu başlık altında herhangi bir yanığa neden olmayacak şekilde belirtilmelidir. Diğer bir ifadeyle özel şart kavramı, önceden hazırlanmış olsun olmasın, sözleşen taraflarca sözleşme hükmü olarak kabul edilen genel şartlar dışındaki sözleşme koşulları olarak ifade edilmektedir (Yazıcıoğlu, 2003).

Sigorta poliçesinin arka kısmında yer alan sigorta genel şartları, benzer nitelikteki rizikolara maruz kalan kişileri mümkün olduğu kadar eşit kapsam ve koşullarla teminat sağlanması ve bu şekilde bir sigorta dalında üstlenilen rizikoların belirlenip yönetilmesini mümkün kılmak amacıyla oluşturulmuş genel ve soyut olan sözleşme koşullarıdır.

Tekne sigortalarında da, belirtilen bu amaç doğrultusunda tekne poliçesi genel şartları hazırlanmıştır. Bu bağlamda tekne sigortası genel şartları, sigortanın konusu, teminat kapsamı, tarafların hak ve yükümlülükleri gibi sözleşmenin esaslı unsurlarını genel ve soyut olarak düzenleyen, tekne sigorta sözleşmesinde kullanılmak üzere önceden hazırlanmış olan sözleşme koşulları olarak ifade edilmektedir (Yazıcıoğlu, 2003).

Taraflar arasında sözleşme şartlarının belirlenmesinden sonra sözleşme süresinin belirlenmektedir. Diğer bir ifadeyle, sigorta himayesinin ne zaman başlayacağı ve ne zaman sona ereceği, üstlenilen rizikolara karşı verilen teminatların hangi süre içinde geçerli olacağı sigorta sözleşmesi açısından önem taşımaktadır (Yazıcı, 1999). Süre açısından değerlendirildiğinde, deniz sigortalarında ölçüt sefer ya da belirli bir zaman dilimidir (Yazıcı, 1999).

Geminin sefer esasına göre sigorta yaptırılması durumunda geminin maruz kalabileceği rizikoların deniz sigortaları açısından başlangıcı TTK m. 1382'de "yükün veya balastın<sup>11</sup> alınmasına başlandığı ya da ne yük ne de balastın alınmayacaksa geminin kalktığı andan başlar ve varma limanında yükün veya balastın boşaltılması bittiği anda biter" şeklinde öngörülmüştür.

<sup>11</sup> Balast, gemileri ve her boydaki deniz araçlarını dengede tutmak, istenilen su seviyesine kadar batırabilmek için dip bölümlerine konulan ya da alınan ağırlıktır.

Sözü edilen maddeden de anlaşılacağı üzere sigortanın başladığı ve bittiği an geminin seferi ile sınırlandırılmıştır. Öteyandan, TTK'da seferin açık ve genel bir tanımı yapılmamıştır. Şöyle ki gemi, sefere başladıktan sonra seferin değiştirilmesi, gecikme veya sapma gibi durumlarla karşılaşabilmektedir. Böylece taraflar arasında daha önce sözleşme ile belirlenen rizikolar değişmekte ya da ağırlaşmaktadır. Söz konusu bu haller durumunda sigorta işleminin seyri şu şekilde belirlenmektedir.

Seferin değiştirilmesi durumu, sigorta başlamadan önce yapılan ve sigorta başladıktan sonra yapılan değişiklikler olmak üzere iki seçenek halinde düzenlenmiştir. Buna göre sefer esaslı gemi sigortalarında yolculuk, gerek sefer başlamadan, gerekse sefer başladıktan sonra değiştirilsin sigortacı sorumluluktan kurtulmaktadır. Diğer bir ifadeyle seferin değiştirilmesinden sonra meydana gelecek kazalarda sigortacının sorumlu olmadığı hükme bağlanmıştır. Ancak, sigorta ettiren tarafın onayı alınmadan sefer değiştiriliyor, seferin değiştirilmesi zorunluluk halinden kaynaklanıyorsa ve bu zorunluluk halinin sigortacının teminat altına aldığı bir rizikodan kaynaklanıyorsa sigortacının sorumluluğu yani sigorta himayesi devam edecektir (Yazıcı, 1999).

Sigortacı, seferin değişmesi durumunda ek olarak geminin gecikmesi ya da belirlenen rotadan sapması halinde de sözkonusu sorumluluktan kurtulacaktır. TTK Md. 1373'de "gecikme veya sapma" olgusu, "sigortalının fiili veya talimatı veya onayıyla yolculuğun başlaması veya bitirilmesi gecikir veya gemi sigorta sözleşmesi ile tespit edilen rotadan ayrılır veya sigorta sözleşmesi ile tespit olunmuş rotaya dahil olmayacak olan bir limana uğrarsa..." gecikme veya sapmadan kaynaklanan kazalardan sigortacı mesul değildir şeklinde ifadeler yer verilmiştir. Ancak, sapma zorunlu nedenlerden ötürü yapılmış veya insancıl düşüncelerle rotadan sapılmışsa sigortacının sorumluluğu devam etmektedir. Sonuç itibarıyla, haklı bir sebebe dayanmayan gecikmeler sigorta teminatı kapsamında yer almamaktadır.

Yukarıda belirtilen ifadelerden de anlaşıldığı üzere sefer esasına göre yapılan sigorta sözleşmesinde sigortanın başladığı ve bittiği an açık bir şekilde görülememektedir. Bu itibarla sözkonusu sakıncanın giderilebilmesi açısından sözleşme zaman esasına göre de yapılabilmektedir.

Geminin zaman esasına göre sigorta yaptırılması durumunda, geminin maruz kalabileceği rizikoların deniz sigortaları açısından başlangıcı TTK Md. 1389'da, "sözleşme; gün, hafta veya ay yahut yıl üzerine diğer bir ifadeyle zaman esasına göre



yapılmış ise sözleşme yapıldığı gün saat 12’de başlar ve müddetin bittiği son gün saat 12’de biter” şeklinde öngörülmüştür.

Sözü edilen maddeden de anlaşılacağı üzere sigortanın başladığı ve bittiği an açık bir şekilde belirtilmiştir.

Öteyandan, sözleşmede kararlaştırılan sigorta müddetinin gemi açık denizdeyken bitmesi durumunda çıkabilecek sorunlar TTK Md. 1390’da “geminin en yakın varma limanına ulaşması ve bu limanda varsa yükünü boşaltması bitene kadar uzatılmış sayılır” hükmüyle çözüme kavuşturulmuştur.

Sigorta süresinin uzatılmasına karşılık olarak TTK Md. 1390’da “sigortalı uzatılan sigorta sözleşmesi süresine tekabül eden primi sigortacıya ödemek zorundadır” ifadesi yer almaktadır. Ancak, sigorta süresinin değişmesi sebebiyle sigortacının isteyeceği ek prim, yüklendiği ek rizikolara uygun olarak belirlenmelidir.

Bununla beraber, geminin maruz kalabileceği riziko belirli bir zaman dilimine yayılmış olabilir. Örneğin geminin batmaya başladığı an ile batmanın sona erdiği an arasında belirli bir süre geçmiş olabilir. Bundan ötürü geminin ilk batmaya başladığı anda zaman esasına göre sigorta kapsamında olan gemi, batmanın sona erdiği anda sigorta kapsamında olmayabilir. Böyle bir durumda nasıl bir yolun izleneceği hakim kanaate göre, zararı doğuran olay, sigorta süresi içinde başladığından, sigorta süresini aşan zaman diliminde zarar doğurmaya devam etmiş olsa bile sigorta himayesi geçerlidir (Memiş, 2001) şeklindedir.

Taraflar arasında serbestçe belirlenen sigorta sözleşmesi özel şartların ve konuya göre genel şartların ortaya konulması ve de sürenin belirlenmesinden sonra yapılması gereken işlem sözleşmenin nerede kurulacağını belirlenmesidir.

SK Md. 15’de, “Türkiye’de yerleşik kişiler, Türkiye’deki sigortalanabilir menfaatlerini, Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta işletmelerine ve Türkiye’de yaptırmak zorundadırlar” şeklinde öngörülmüştür. Bu maddedeki temel amaç, Türk sigorta sektörünün geliştirilmesine katkı sağlamak olarak ifade edilebilir. Bunun yanında getirilen bu düzenlemeye aykırı hareket edenler aleyhine, ağır para cezası hükmolunacağı da öngörülmüştür (Yazıcıoğlu, 2003).

Öteyandan, SK Md. 15’de tekne sigorta sözleşmesinin Türkiye’de yapılması zorunluluğuna, dış kredi ile satın alınan gemiler ile yurt dışından finansal kiralama (leasing) yoluyla getirilenler istisna sayılmıştır. Buna göre, “söz konusu gemilerin dış kredi ile satın alınması halinde borcu ödeninceye kadar, yurt dışından finansal kiralama yoluyla

getirilmesi halinde ise finansal kiralama sözleşme süresi dolana kadar tekne sigorta sözleşmesinin yurt dışında yapılabileceği” şeklinde öngörülmüştür. Aynı şekilde, SK Md. 15’de “gemilerin işletilmesinden doğan sorumluluk sigortası yurt dışında da yaptırılabilir” hükmüne yer verilmiştir.

Sigorta sözleşmesinde yapılacak olan son işlem ise sözleşmenin belgelenmesi işlemidir. Bu bağlamda, sigorta sözleşmeleri şekli, şarta bağlı değildir. Bu durum tekne sigorta sözleşmesi için de geçerlidir. Ancak şekli, şarta bağlı olmayan sigorta sözleşmesinde tarafların hak ve ödevlerini gösteren ve ileride çıkabilecek anlaşmazlıkları çözebilmek amacıyla sigortacı tarafından bir poliçe düzenlenerek sigorta ettirene vermek zorunda olduğu daha önce ifade edilmişti (TTK Md 1265). Tekne sigortası hakkında da geçerli olan bu hükümdeki temel amaç, ne sözleşmenin geçerlilik şartı ne de sözleşmeden doğan bir talep hakkının ileri sürülebilmesi şartıdır; sözleşmenin mevcudiyetini ve şartlarını gösteren bir ispat aracıdır (Yazıcıoğlu, 2003).

### **3.4. Tekne Sigorta Priminin Belirlenmesi**

Prim, hukuki açıdan “bedel”, ekonomik açıdan “fiyat” olarak nitelenen, alım veya satımdaki bir şeyin para karşılığındaki değeridir. Bununla birlikte prim, iktisat literatürüne göre arz ve talebin kesişmesiyle oluşan fiyat şeklinde de tanımlanabilir (Yavaş, 2004).

Sigorta işletmesi, çok sayıda riski sigortalayıp, tahsil ettiği primlerle, hasarları ve genel giderleri ödedikten sonra belli bir oranda kar sağlamayı amaçlayan bir kuruluştur(Akan, 1998). Sigorta işletmesi, işletmenin temel işlevi olan kar sağlama amacının yerine getirebilmesi için öncelikle kendine bir müşteri portföyü oluşturmalıdır. Sonrasın da ise sigorta işletmesinin ticari kazancı (geliri) olan primi belirlemelidir. Prim belirlenirken, serbest piyasa koşulları çerçevesinde rekabet edilebilirlik ve işletmenin sürekliliği göz önünde bulundurulmalıdır.

1990 yılına kadar sigorta sektöründe prim, devlet denetimi ve kontrolü altında ve yine devlet tarafından hazırlanan tarifelere göre belirlenmiştir. 1990’dan sonra ise primler serbest tarife esasına göre belirlenmektedir. Böylece, sigorta sektöründe serbest rekabet süreci başlamıştır (Güngör, 2000).

Sigorta priminin piyasa şartlarında serbest olarak belirlenebileceği hususu SMK Md. 26’da “hayat sigortası ve süresi bir yılı aşan sağlık sigortaları ile zorunlu sigortalar dışında kalan sigorta işlemlerinde uygulanacak olan tarife, sigortacılık usul ve esasına aykırı

olmamak üzere sigorta işletmeleri tarafından serbestçe belirlenebilir” şeklinde öngörülmüştür. Söz konusu kanun hükmünden de anlaşılacağı üzere tekne sigortası, belirtilen kanunda sayılan istisnalar dışında kalmaktadır. Böylelikle sigorta işletmeleri tekne sigorta primini, serbest piyasa koşulları altında, hedef ve politikaları çerçevesinde belirleyebilmektedir.

Öteyandan, tarife sistemi, sigortacılar tarafından fiyat yoluyla rekabet yapamamaları nedeniyle eleştirilmiştir (Yazıcı, 1992). 1990’da sigortacılık sektörüne girişin serbest bırakılması ve serbest tarife sistemine geçilmesi ile birlikte pazara yeni giren işletmelerle pazarda faaliyet gösteren işletmeler arasında gerek pazarda yer alma isteği gerekse pazar payının korunması amacıyla kıyasıya bir fiyat rekabeti yaşanmasına sebebiyet vermiştir (Akan, 1994). Bu durum, risk ile orantılı olarak fiyat belirlemesi gereken sigorta işletmelerinin doğru risk analizi yapmadan poliçe fiyatının olması gereken düzeyin altında belirlenmesine sebebiyet vermiştir (Cengiz, 2007). Belirlenen düşük seviyedeki primlere karşılık, hasar maliyetleri (hasar/prim) artması (Yazıcı, 1992) sigorta işletmeleri açısından olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Çünkü fiyat rekabeti çerçevesinde primlerini aşağıya çeken sigorta işletmelerinin gelirleri düşmüştür. Buna karşılık meydana gelen deniz kazaları sebebiyle ödenen tazminatlar diğer bir deyişle maliyetler artmıştır. Böylece maliyetleri artan sigortacılık sektörü bu durumdan ciddi manada etkilenmiştir.

Yukarıda yer açıklamalar ışığında, sigorta priminin belirlenme düzeyinin işletmelerin rekabet ortamı ve faaliyetlerinin devamlılığı açısından büyük öneme sahip olduğu bir kez daha ifade edilebilir. Bu bağlamda, Adam Smith, 1776’da yazmış olduğu “Ülkelerin Zenginliği” isimli ünlü kitabında sigorta primi ile ilgili olarak, “genel hasarları karşılayacak, idari giderleri ödemeye yetecek ve bir başka ticari işlemde kullanılabilen eşdeğerdeki sermaye kadar kar sağlayabilecek yeterlilikte alınması gerektiği” hususunu belirtmiştir (İyidoğan, 2000).

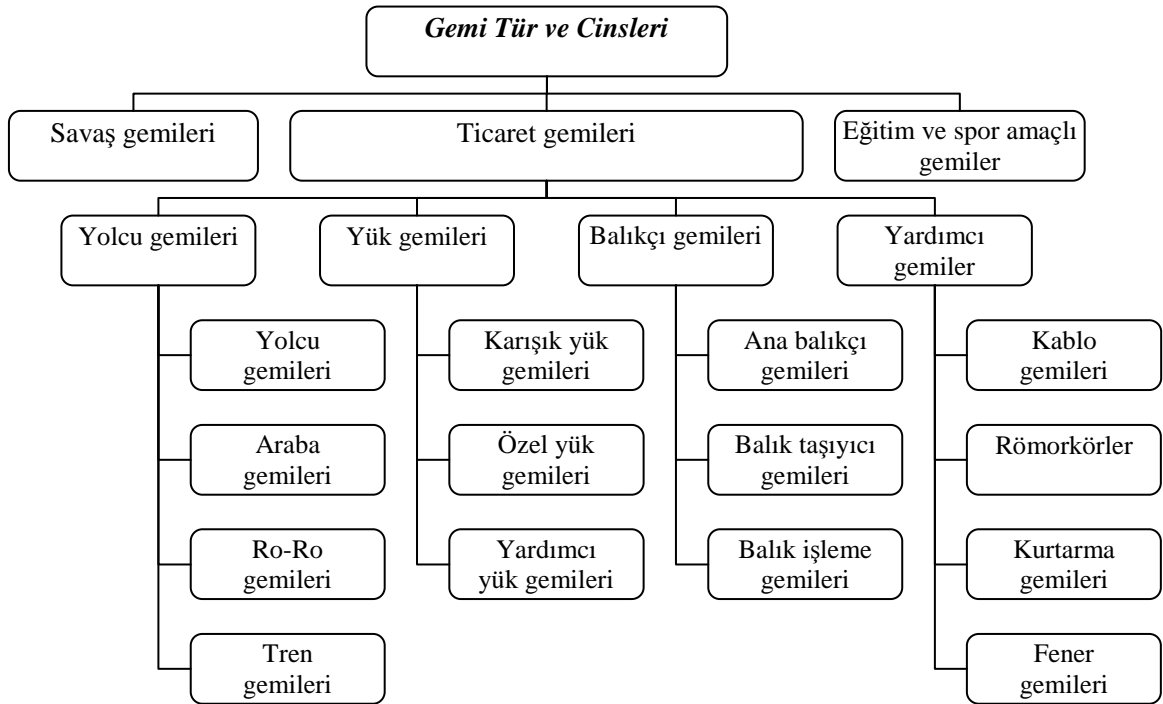
Öteyandan sigorta işletmeleri prim tespitini etkileyebilecek faktörleri de belirlemek durumundadır. Bu faktörlere istinaden belirlenen sigorta priminde yapılması gereken diğer bir işlem, sözkonusu faktörlerin, belirlenecek olan sigorta priminin içerisindeki oranlarının tespit edilmesidir. Böylece faktörlerin ağırlıklarına göre sigorta primi artacak ya da azalabilecektir.

Bu bağlamda uygulamada tekne sigorta primlerinin belirlenmesinde dikkat edilen faktörleri şu şekilde sıralamak mümkündür: Teknenin (geminin) cinsi, teknenin sigorta bedeli, teknenin yaşı ve tonajı, teminatın kapsamı, teknenin sefer sahası ve faaliyet alanı,

teknenin klasi (sınıfı), sigortalının moralitesi ve geçmiş hasar durumu vb. Söz konusu faktörlerin tekne sigorta priminin tespitinde ne şekilde ve ne düzeyde etili oldukları aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Teknenin (geminin) cinsi, denizlerde kullanılan teknelerin hangi amaçla kullanılabileceğini ifade etmektedir. Deniz ticaretinde kullanılan tekneler çeşitlilik arz etmektedir. Tekne üzerinde bulunan donanımlar karmaşık hal aldıkça teknenin (geminin) değeri artacaktır. Artan tekne değerine karşılık maruz kalabileceği rizikolara karşı oluşan zararın boyutu da artacaktır. Böylece sigorta şirketleri verecekleri sigorta güvencesine karşılık sözkonusu tekne için belirleyecek oldukları sigorta primini de artırmak durumunda kalacaktır.

Tekne cinsinin, tekne sigorta priminin belirlenmesinde önemi belirtildikten sonra Şekil 4’de denizlerde kullanılan teknelerin kullanım amacına göre sınıflandırılması gösterilmiştir. Uygulamada tekne sözcüğü yerine gemi ifadesi kullanıldığı için tablodaki sınıflandırmada “gemi” sözcüğü kullanılmıştır.



Şekil 4. Gemi tür ve cinsleri (Akdoğan, 1999).

Şekil 4’de görüldüğü üzere denizlerde kullanılan gemiler kullanım amacına göre savaş gemileri, ticaret gemileri ve eğitim ve spor amaçlı gemiler olmak üzere üç türe

ayrılmaktadır. Ticaret gemileri de yolcu gemileri, yük gemileri, balıkçı gemileri olmak üzere dört dala ayrılmaktadır.

Sigorta bedeli, sigortacının riziko gerçekleşmesi durumunda ödeyeceği en yüksek tazminat tutarını ifade etmektedir. Tekne sigortalarında fiyat yüzde (%) olarak ifade edilir ve sigorta primi tutar olarak bu yüzde ile sigorta bedelinin çarpımı ile bulunmaktadır (Önver, 1998). Buradan da anlaşılacağı üzere sigorta bedeli sigorta priminin belirlenmesinde temel faktörlerin başında gelmektedir. Sigorta bedeli ne kadar yüksekse sigortacının ödeyeceği tazminat tutarı da aynı şekilde yükselecektir. Böylece sigorta işletmesi de bu kapsamda belirleyeceği primi de artıracaktır.

Teknenin yaşı ve tonajı, teknenin yaşı, yapımından sonra geçen süre ve yıl birimi olarak ölçülen zamanı, tonajı<sup>12</sup> ise geminin iç hacminin hesaplanmasıyla bulunan taşıma kapasitesini ifade etmektedir.

Geminin yaşı ilerledikçe tamir masrafları artacağından geminin yaşı artıkça söz konusu gemi için belirlenecek olan tekne sigorta prim tutarı da gemi yaşına paralel olarak artacaktır.

Teminat kapsamı, geminin rizikolarına karşı oluşan hangi hasar türlerine karşı güvence altına alınacağını ifade etmektedir. Teminat altına alınan rizikoların sayısı ve buna bağlı olarak oluşan hasar türleri arttıkça, aynı paralelde sigorta ettirenin de ödeyeceği prim artacaktır. Teminatın kapsamı “denizcilik rizikolarına karşı sigorta” olarak belirlenmişse söz konusu teminat TTK Md. 1379’da sıralanan bütün rizikoları kapsamıştır. Bununla birlikte Türkiye’de yapılan tekne sigorta sözleşmelerinin MIA çerçevesinde hazırlandığı daha önce belirtilmişti. Buna göre tekne sigortalarında teminatın kapsamı taraflar arasında tam teminat, dar teminat ve sadece tam ziya teminatı olarak belirlenebilmektedir.

Tam teminat, kaza sonucu kısmi hasar<sup>13</sup> ya da hususi avarya masraflarını, çatışma sorumluluğunu, kurtarma ve yardım masraflarını, dava masraflarını, müşterek avarya masraflarını, tam ziya (yok olma) masraflarını ve çatışma sorumluluğunu (Running Down Clause, 3/4 RDC, 4/4 RDC) karşılamaktadır. Dar teminat, müşterek avarya masrafları, çatışma sorumluluğu, tam ziya masrafları, kurtarma ve yardım masraflarını kapsamaktadır.

<sup>12</sup> Tekneler için kullanılmakta olan birkaç tonaj ifadesi mevcuttur. Sigorta açısından dikkate alınan tonaj ifadesi Dead weight tondur. DWT: Geminin taşıma kapasitesini diğer bir ifadeyle taşıyabileceği yük, yakıt, personel ve kumanyanın ton olarak karşılığıdır.

<sup>13</sup> Kısmi hasar: Gemide tam ziya’ya (yok olma) sebebiyet vermeyecek şekilde gemide oluşan hasarları ifade etmektedir.

Tam ziya teminatı, tam ziya masrafları, kurtarma ve yardım masrafları ve dava masraflarını kapsamaktadır.

Yukarıda ifade edilen açıklamalardan da anlaşılacağı üzere tekne sigortalarında geniş teminat, en kapsamlı teminat türü olarak belirtilirken en dar teminat türü ise, sadece yok olma durumundaki tam ziya halidir. İşletme maliyetleri içerisindeki öneminden ötürü sigorta ettiren, maliyetlerini azaltma amacıyla sigortacı tarafından teminat altına alınan riziko miktarını sözleşme serbestisi çerçevesinde kendi aralarında istedikleri gibi belirleyebilirler. Bu durumda sigortacı açısından temin edilen riziko miktarı ve buna bağlı olarak oluşabilecek masraflar azaldığından söz konusu gemi için belirlenecek olan tekne sigortası primi de azalacaktır.

Sefer sahası ve faaliyet alanı, geminin deniz alanlarında hangi rotalarda ve bölgelerde faaliyetlerini sürdüreceğini ifade etmektedir. Korsan saldırısı gibi bölgesel tehditler, buz faktörü ve yükün cinsinden<sup>14</sup> ötürü meydana gelebilecek zararlar mevcut rizikolara karşı ilave tehlikeler oluşturabilmektedir.

Teknenin sınıfı (sınıfı), teknelerin belirli uluslararası güvenlik standartlarına, gerek inşa aşamasında gerekse ekonomik ömrü boyunca uyup uymadığını tespit etmek amacıyla yapılan kontrol işlemlerini ifade etmektedir. Diğer bir ifadeyle, teknelerin inşa tarzı, teknik özellikleri ve ekonomik değerleri bakımından sınıflandırılmasıdır (Kender, 2007). Dünya üzerinde teknelerin ya da gemilerin sınıflandırılması "Lloyd" isimli birimler tarafından yapılmaktadır. Gemiler henüz proje aşamasındayken Lloyd kuruluşları tarafından güverte, makine ve gemi inşa uzmanları tarafından denetime tabi tutulur ve gerekli standartları sağlayan gemilere A sınıfı denem I. sınıf (A.I. Classification) sertifikası verilir (Süngen, 1993). Bu belge, yük sahibine, sigortacılara ve kredi veren diğer bankalara güven sağlamak ve böylece deniz ticaretinin sağlıklı yürütülmesine katkıda bulunmaktadır (Yazıcı, 1994). Anılan sertifikaya sahip olan bir gemi daha düşük bir prim karşılığında sigorta ettirilebilmektedir. Bunun yanında, sınıflandırma işlemi sayesinde gemi daha inşa aşamasındayken hangi teknik standartlara sahip olduğu belirlenmektedir. Böylece, geminin sınıfı gerek gemiye ilişkin işlemlerde gerekse sigorta işlemlerinde kullanılan önemli bir husustur. Böylece sigortacı, sınıflandırma işlemi sayesinde nasıl bir gemiyi sigorta teminatı altına aldığını bilmektedir. Öte yandan geminin sınıfı olması zorunlu

<sup>14</sup> Örneğin, Hint kömürü kendiliğinden tutuşup yanma özelliğine sahiptir. Bu nedenle hangi mevsimde, hangi bölgelerde taşınabileceği önem arz etmektedir.

olmadığı gibi gemi sahibi istediği klas kurumuna gemisini sınıflandırmakta serbesttir (Akdoğan, 1999).

Sigortalının moralitesi ve geçmiş hasar durumu, tekne sigortası açısından sigortalının moralitesi kavramı ile genel olarak, teknede kalifiye personel bulundurulup bulundurulmadığı ya da tekne, makine ve teçhizatın bakımına özen gösterilip gösterilmediği ifade etmektedir (Önver, 1988). Bu bağlamda, sigorta ettirenin kim olduğunu bilmek açısından, sigorta priminin tespitinde ve hatta sigorta ettirene teminat verilip verilmeyeceği açısından önem arz etmektedir. Şöyle ki, prim borcunu zamanında ödemeyen, hasar oranı yüksek olan sigorta ettirene sigortacı tarafından teminat verilmemesi durumunu doğurabilmektedir. Tekne sigorta priminin tespit edilmesinde göz önüne alınacak bir başka husus da teknenin geçen yıllarda hasarlı olup olmadığıdır. Eğer teknede geçen yıllarda hasar meydana gelmişse bu durumda tekne için son üç yılda ödenen primlerin toplamı ile ve oluşan hasarlar toplanmaktadır. Söz konusu bu toplam tutarlara istinaden “hasar/prim” oranının ne kadar olduğu tespit edilmektedir. Tespit edilen bu orana göre yeni dönem de tekne sigorta prim fiyatına zam yapılmaktadır. Aşağıdan Tablo 6’da çeşitli hasar/prim oranlarına göre uygulanacak hasar zammı oranları görülmektedir.

Tablo 6. Hasar/prim durumunun fiyatlandırmaya etkisi (Önver, 1998).

<b>Hasar/prim oranı (%)</b>	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
<b>Hasar zammı oranı (%)</b>	10	15	20	23	27	32	36	40	44	48	53	57

Tablo 6’da görüldüğü üzere, geçmiş dönemde hasar/prim oranı örnek olarak % 60 olan bir tekneye % 23 zamlı tarife uygulanacaktır.

Yukarıda sıralanan ve tekne sigorta priminin belirlenmesinde temel teşkil eden faktörlerin yanında geminin bağlama limanı, geminin bayrak devleti, donatanın veya gemi müdürünün kim olduğu gibi diğer unsurlar da tekne sigorta priminin tespit edilmesine etki eden diğer başlıca faktörler olarak sıralanabilmektedir.

Yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı üzere tekne sigorta priminin tespitinde sigortacının temel düşüncesi gemide meydana gelebilecek hasarın boyutudur. Ödenecek tazminat ne kadar yüksek olursa buna karşılık tespit edilecek olan prim de yüksek olacaktır.

Gerek rekabet gerekse işletmenin sürekliliği açısından ne denli bir öneme sahip olduğu görülen sigorta priminin tespiti yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde şu şekilde belirlenebilmektedir. Buna göre sigorta primi; beklenen hasar maliyetleri, hasar maliyetlerindeki dalgalanmalar, komisyonlar, genel giderler ve kar marjı dikkate alınarak hesaplanmaktadır (İyidoğan, 2000).

Öteyandan primin bir başka hesaplama şekli ise şu şekilde belirtilebilir. Buna göre sigorta primi; net prim (risk primi), üretim organları komisyonu, katastrof<sup>15</sup> karşılıkları ve işletme giderleri toplamı dikkate alınarak hesaplanmaktadır (Yazıcı, 1992).

Yukarıda belirtilen prim tespiti hususundaki açıklamalar çerçevesinde, prim tespitinde temel kabul edilebilecek bir matematiksel denklem şu şekilde ifade edilebilir.

$$P=(b \times h)+(k+d+f+g)$$

Söz konusu denklemde p; prim, b; hasar olasılığı, h; ortalama ödenen tazminat miktarı, k; ödenen komisyon, d; genel işletme gider payı, f; hasar dalgalanmaları için yükleme ve g; kar marjı olarak sembolize edilmektedir.

Burada denkliğin tamamı brüt primi ifade etmektedir. Brüt prim tarifede gösterilen primdir. Söz konusu prim, sigortacıların aracılara vereceği komisyon, ödeyeceği vergiler, sigorta işletmelerinin genel masrafları ve ekspertiz masraflarından oluşmaktadır. Anılan bu kalemler ve işletmenin kar marjı düşüldükten sonra kalan kısım ise net primdir (net prim =  $b \times h$ ) (Güngör, 2000).

Rizikonun karşılığını temsil etmekte olan net prim, belirli bir dönemde gerçekleşen hasarları karşılamak üzere istatistiklere dayanılarak hesaplanmaktadır. Burada sadece rizikonun maliyeti esas almakta, yönetim giderleriyle birlikte karın ilave edilmediği kısımdır (Yavaş, 2004).

Net primin tespiti, sigortalanan rizikonun gerçekleşme ihtimali, rizikonun gerçekleşmesi halinde sigortacının sigorta ettirene ödeyeceği tazminat ve sigorta sözleşmesinin süresi göz önünde tutularak hesaplanır (Güngör, 2000).

Yukarıda genel manada sigorta priminin nasıl hesaplanabileceği ifade edilmiştir. Konuya tekne sigorta priminin tespiti bağlamında bakıldığında şu ifadelere yer verilebilir.

---

<sup>15</sup> Katastrof: Uzun aralıklarla tekrarlanan fakat çok büyük zarar veren olaydır.



Tekne sigorta primi; tam ziya primi ve kısmi hasar primi olarak iki kısma ayırmak mümkündür. Tekne sigorta primini oluşturan sözkonusu bu kısımlarla ilgili olarak şu ifadelere yer verilebilir.

Tam ziya hali gemi veya yük için TTK Md. 1413’de düzenlenmiştir. Buna göre; “gemi veya mallar yok olmuş veya bir daha elde etmek imkânı olmaksızın sigortalının elinden çıkmış, hususiyle kurtarılamayacak surette batmış veya asli vasıfları kaybolmuş yahut ganimet olduğuna karar verilmişse gemi ve ya mal için tam ziya vardır” şeklindedir. Kanun hükmünden de anlaşılacağı üzere söz konusu tam ziya halinden bahsedebilmek için aşağıdaki hallerin gerçekleşmiş olması gerekir. Bunlar;

- Geminin maddeten yok olması ve diğer bir deyişle söz konusu geminin ekonomik değerini tamamen kaybetmiş olması,
- Sigortalı geminin tekrar elde edilmesi imkânı ve şansı olmaksızın batmış olması,
- Tamir masrafları gemi değerinin dörtte üçünü aşacak bir fazlalıkta diğer bir deyişle “tamire değmez” durumda olması,
- Savaş esnasında gemiye düşman malı diye el konulması halleridir (Doğanay, 2004; Yavaşca, 1993).

Kısmi hasar hali ise TTK Md. 1431’de “geminin kısmen zarara uğraması halinde tayin edilecek olan tamir masraflarının tutarından ibarettir” şekilde belirtilmiştir. Kanun hükmünden de anlaşıldığı üzere geminin tam ziyaya (yok olma) uğramadan maruz kaldığı hasarlar kısmi hasar olarak kabul görmektedir.

Sözleşme serbestîsi ilkesi gereği sigorta işleminde gemiye, maruz kalabileceği rizikolara karşı sadece tam ziya teminatı verilebilir. Böylece tekne sigorta primi, sadece tam ziya primine eşit olacaktır. Bunun yanında gemiye maruz kalabileceği rizikolara karşı sadece kısmi hasar teminatı verilir ise tekne sigorta primi kısmi hasar primine eşit olacaktır. Aynı şekilde gemiye, aynı sözleşmede hem tam ziya hem de kısmi hasar teminatı verilebilmektedir. Bu durumda ise tekne sigorta primi, tam ziya primi + kısmi hasar priminden oluşacaktır.

Sigortacının tam ziya karşısındaki sorumluluğu sigorta bedeli ile sınırlı olduğundan tam ziya durumu için alınacak prim, tekne sigorta bedeli ile orantılı olması gerekmekte ve böylece prim belirli bir oranın sigorta bedeli ile çarpılmasıyla bulunmaktadır (Önver, 1998).

Tarife serbestisi gereği primlerin hesaplanmasında kullanılan belirli bir tarife mevcut değildir. Ancak yaklaşık prim hesabında fikir verebilecek tablolar kullanılabilir. Aşağıda belirli yaş aralıkları ve muhtelif tonajları için yüzde (%) olarak tam ziya (yok olma) primlerinin belirlenmesinde yardımcı olabilecek veriler Tablo 7’de verilmiştir.

Tablo 7. Tam ziya durumunda primin belirlenmesi (Önver, 1998).

Yaş Aralığı	DWT			
	350-1000	1001-4000	4001-10000	≥ 10000
	Tekne Sigorta Piri (%)			
0-10	0.55	0.45	0.40	0.30
11-15	0.75	0.65	0.60	0.40
16-20	1.05	0.95	0.85	0.75
21-25	1.35	1.20	1.05	1.00
26-30	1.75	1.60	1.45	1.40
<b>Not:</b> 350 DWT altı tekneler için 350-1000 dwt dilimi fiyatları; 30 yaş üzeri tekneler içinde 26-30 yaş dilimi fiyatlarına % 10 zamlı uygulanabilir.				

Tablo 7’de görüldüğü üzere tam ziya primi tespitinde teknenin yaşı önemli bir etkidir. Teknenin yaşı inşa yılından hareketle tespit edilebilmektedir. Ancak, bazı durumlarda teknenin yaşı inşa yılından hareketle tespit edilebilmesi mümkün olamamaktadır. Şöyle ki, teknelerin zaman içinde tadilat geçirdiği hatta bir kısmının tamamen yenilendiği görülmektedir. Bu durumda, söz konusu teknenin inşa yılından hareketle belirlenecek olan tam ziya primi yanlış olabilecektir. Bu takdirde, anılan tekne için inşa yılı ile tadilat yılına ait tam ziya fiyatlarının ortalaması alınarak primin belirlenmesi doğru olacaktır. Bunun yanında, bir teknenin birden fazla tadilat geçirmesi de mümkündür. Bu durumda ise, aradaki tadilatlar hiç hesaba katılmadan, son tadilat yılı esas alınarak hesaplama yapmak pratik bir çözüm olacaktır (Önver, 1998).

Burada önemli olan husus, hangi tür değişikliklerin bu çerçevede tadilat olarak kabul edilip edilmeyeceğidir. Buna göre, teknenin ana makinelerinin tamamının değiştirilmesi, teknenin cinsinin değiştirilmesi, teknenin eninin ve boyunun büyütülmesi halleri tadilat olarak kabul edilmesi hususunda ölçü olarak alınabilir.

Öteyandan kısmi hasar durumunda ise, sigorta bedeline bakılmaksızın teknenin tonajıyla bağlantılı olarak tespit edilmektedir. Diğer bir ifadeyle kısmi hasar durumunda

tekne sigorta primi, geminin tonajına (DWT) göre tespit edilmektedir. Bu kapsamda Tablo 8’de kısmi hasar durumunda dwt başına uygulanacak olan örnek kısmi hasar primleri görülmektedir.

Tablo 8. Kısmi hasar durumunda primin belirlenmesi<sup>16</sup>

Yaş Dilimleri	USD/DWT
0-5	5.0
6-10	5.5
11-15	6.5
16-20	8.0
21-25	10.0
36-30	12.0
<b>Not:</b> 30 yaşından büyük teknelerin primi 26-30 yaş dilimi primine %10 ekleme yapılarak belirlenecektir	

Kısmi hasar, gemide tam ziya (yok olma) hariç, meydana gelecek hasarları ifade etmektedir. Tablo 8’de belirtilen kısmi hasar primleri gemiye tam ziya hariç zarar vermesi muhtemel tüm rizikoları kapsamaktadır. Bu kapsamda gemi, sadece belirli kısmi hasara sebebiyet verebilecek bir veya birkaç rizikolara karşı teminat altına alınmak istenebilir. Örneğin gemi sadece karaya oturma (tam ziya hariç) rizikosuna karşı teminat altına alınmak istenebilir. Bu bağlamda tekne sigorta priminin tespit edilebilmesi için kısmi hasar türlerinin toplam prim içerisindeki payının bilinmesi önem arz etmektedir. Kısmi hasara sebep olabilecek rizikoların toplam prim içindeki payı Tablo 9’da görülmektedir.

<sup>16</sup> 1.10.1983 Institute Time Clauses hulla 4/4 RDC ile temin edilen bir teknede kısmi hasarlar primi hesaplamada kullanılacak örnek tablo.

Tablo 9. Kısmi hasar türlerinin toplam prim içindeki ağırlığı (Önver, 1998).

Kısmi Hasar Türü	Ağırlığı (%)
Kurtarma-yardım/dava-say	25
4/4 RDC (Çatışma)	10
Müşterek avarya	20
Yangın	10
Diğer	35
Toplam	100

Tablo 9’de görüldüğü üzere gemi kısmi hasara sebebiyet verebilecek yangına karşı sigorta ettirilirse belirlenecek tekne sigorta primi içerisinde kısmi hasar teminatı sadece % 10’a eşit olacaktır. Örneğin, 4 yaşında 50.000 dwt’luk bir gemi sadece yangına karşı sigorta ettirilmiş olsa tekne sigorta primi  $10 \times (50.000 \text{ dwt} \times 5, -\text{USD}) = 25.000, -\text{USD}$  olacaktır.

Örnek: "E" Denizcilik İşletmesi, 01.01.2008 tarihinde "N" Sigorta İşletmesi ile tekne sigorta sözleşmesi yapmıştır. Sözleşmeye konu olan ve "E" Denizcilik İşletmesi envanterinde bulunan Türk Bayraklı "panamax" tipi kuru yük gemisinin teknik özellikleri ve sigortaya ilişkin verileri aşağıdaki gibidir.

Bayrak : Türkiye  
 Tekne tipi : Dökme Yük  
 Tonajı : 50.077 dwt.  
 Boyu : 189,8 m.  
 Genişlik : 32.26 m.  
 İnşa yılı : 1997  
 Sigorta bedeli : 23.000.000,- USD  
 Poliçe teminatı : Tam ziya  
 Varsayımlar:

1. Teknenin 2005 yılında tadilat gördüğü varsayılmıştır.
2. İstenenlerden c şıkkı için, Teknenin poliçe teminatının, tam ziya, yangın, müşterek avarya, 4/4 RDC (çatışma) rizikolarını kapsadığı varsayılmıştır.
3. İstenenlerden d şıkkı için, Teknede geçmiş dönemlerde meydana gelen hasarlara karşı ödenen primler Tablo 10’da yer aldığı gibi varsayılmıştır.

Tablo 10. Alınan primler ve ödenen tazminatlar

<b>Dönem</b>	<b>Alınan Prim</b>	<b>Ödenen Tazminat</b>
<b>2005</b>	105.200,-USD	45.000,-USD
<b>2006</b>	128.400,-USD	65.000,-USD
<b>2007</b>	156.860,-USD	79.000,-USD
<b>Toplam</b>	<b>390.460,-USD</b>	<b>189.000,-USD</b>

İstenilenler:

- Söz konusu teknenin tam ziya teminatı durumunda tekne sigorta priminin hesabını gösteriniz.
- Söz konusu teknenin tadilat görmesi durumunda tam ziya durumunda tekne sigorta priminin hesabını gösteriniz.
- Söz konusu teknenin tam ziya teminatı ve kısmi hasar teminatı durumunda tekne sigorta priminin hesabını gösteriniz.
- Söz konusu teknenin geçmiş dönem hasar durumunu dikkate alarak tekne sigorta priminin hesabını gösteriniz.

Çözüm:

a.

Tam ziya primi (tutar) : Sigorta bedeli×tam ziya primi (%)<sup>17</sup>  
: 23.000.000,- USD×0,0040  
: 92.000,- USD'dir.

Tekne sigorta primi, tam ziya primi ve kısmi hasar primi toplamından oluştuğu daha önce ifade edilmişti. Ancak söz konusu sigorta teminatı kısmi hasarları kapsamadığı için bu örnekte tam ziya primi tekne sigorta primine eşit olacaktır. Buna göre:

Tekne sigorta primi = 92.000,- USD olarak hesap edilmektedir.

b.

İnşa yılı tam ziya primi : % 0,40

Tadilat yılı : 2005

Tadilat yılı tam ziya primi : % 0,30

<sup>17</sup> İnşa yılından hareketle adı geçen teknenin onbir (11) yaşında olduğu anlaşılmaktadır. Tablo 7'den yararlanarak 11 yaşında ve 50.077 dwt'lik bir teknenin tam ziya primi % 0,40 olduğu görülmektedir

Tam ziya primi(ortalama) :  $(\% 0,40 + \% 0,30)/2 = \% 0,35$  olacaktır.

Tam ziya primi(tutar) :  $23.000.000,- \text{ USD} \times 0,0035$

:  $80.500,- \text{ USD}$ 'dir.

Tekne sigorta primi :  $80.500,- \text{ USD}$  olarak hesap edilmektedir.

c.

Police teminatı : Tam ziya+ yangın+ müşterek avarya+4/4 RDC

Tam ziya primi :  $92.000,- \text{ USD}$  olduğu "a" şıkkında hesaplanmıştır.

Bunun yanında Tablo 8' de 11 yaşındaki bir geminin dwt başına kısmi hasar primi  $6,5 \text{ USD}$  olduğu görülmektedir. Aynı şekilde Tablo 9'den yararlanılarak sözkonusu teknenin police teminatı kapsamında kısmi hasar türlerinin toplam prim içindeki payı; yangın:  $\% 10$ , müşterek avarya:  $\% 20$ , 4/4 RDC:  $\% 10$  olmak üzere toplam da  $\% 40$  olduğu hesaplanmaktadır. Bu itibarla;

Kısmi hasar primi :  $0,40 \times (50.077 \times 6,5) \text{ USD} = 130.200,2 \text{ USD}$  olarak tespit edilmektedir.

Buradan tekne sigorta primi :  $92.000,- \text{ USD} + 130.200,2 \text{ USD}$

:  $222.200,2 \text{ USD}$  olarak hesap edilmektedir.

d.

Tablo 9'dan yararlanılarak söz konusu geminin hasar prim oranı (Hasar/prim)=  $189.000, \text{ USD} / 390.460, \text{ USD} = \% 48$  olarak hesaplanmaktadır. Buradan da Tablo 6'ya bakıldığında geçmiş dönemlerde  $\% 48$ 'lik bir hasar durumunu sahip olan bir gemiye 2008 yılı itibariyle tekne sigorta primine  $\% 10$  zam uygulanacağı görülmektedir. Böylece sözkonusu teknenin zamlı tekne sigorta primi,

"a" şıkkına göre,  $101.200,- \text{ USD}$  ( $92.000,- \text{ USD} + 92.000,- \text{ USD} \times 0,1$ ) olarak,

"b" şıkkına göre,  $88.550,- \text{ USD}$  ( $80.500,- \text{ USD} + 80.500,- \text{ USD} \times 0,1$ ) olarak,

"c" şıkkına göre,  $244.420,22 \text{ USD}$  ( $222.200,2 \text{ USD} + 222.200,2 \text{ USD} \times 0,1$ ) olarak hesap edilecektir.

Yukarda yapılan tekne sigorta prim açıklamalarında dikkat edilecek olan önemli hususlardan biri de kısmi hasar türlerinin toplam sigorta primi içindeki ağırlıklarındır. İşletmeler maliyetlerini düşürmek için bazen kısmi hasar türlerinin de sadece bir kısmına karşı sigorta yaptırmaktadır.

Öteyandan sigortacılar ise, istatistikî verilere göre hesapladıkları net primleri de, işletmenin karı ve sürekliliği açısından da doğru olarak belirtmek zorundadırlar. Bu bağlamda kısmi hasarların toplam prim içersindeki payının da en uygun şekilde tespit

edilmesi gerekmektedir. Son yıllarda meydana gelen gerek tam ziya gerekse kısmi hasarlarla sonuçlanan ve can kaybının yaşandığı deniz kazalarının sebepleri analiz edildiğinde bu kazaların büyük bir kısmının insan kaynaklı olduğu görülmektedir.

## 4. TEKNE SİGORTA PRİMİNİ ETKİLEYEN UNSURLAR: İNSAN FAKTÖRÜ

### 4.1. Genel Açıklama

Denizcilik teknolojisindeki gelişmeler ve yürürlüğe giren uluslararası emniyet kurallarına rağmen deniz kazalarındaki mevcut durum, denizcilik alanında ciddi bir sorun olarak varlığını sürdürmektedir (Çelik ve Çebi, 2008). Konuyla ilgili yapılan araştırmalar, alınan tüm tedbirlere rağmen kazaların önüne geçilemediğini göstermektedir (Portela, 2005). Önlenemeyen kazalar, kaza sonucu yapılan araştırma ve kazalara yönelik alınan önlemlerin yeterliliğini de sorgular hale getirmiştir.

Kazaların önlenmesine yönelik çabalar çerçevesinde sorgulama, kaza türleri ve nedenlerinin analizi ile gerekli önlemlerin alınmasını kapsayacak şekilde yapılmalıdır. Bu çerçevede Faulkner (2003) deniz kazalarını “müdahaleler sonucunda oluşan kayıplar (yangın, çatışma, makine hasar vb) ve gemi tasarımı ile bakım-onarımıyla ilgili nedenlerle oluşan kayıplar” şeklinde iki ana nedene dayandırmaktadır (Toffoli vd., 2006). “Deniz kazalarının % 70-80’inin insan hatasından kaynaklandığı” vurgulanarak gerek operasyonel gerekse gemi tasarımı ve bakım-onarımına dayalı kaza nedenlerinin özünde insan faktörünün etkili olduğu çeşitli çalışmalarla ortaya konulmuştur (Portela, 2005; Trucco vd., 2007; Wang vd., 2005).

Deniz kazalarının nedenlerinin özünde gösterilen insan faktörü, insanların, diğer insanlarla ve makinelerle olan ilişkisini ortaya koyan eylemlerin tümünü kapsamaktadır. Bu bağlamda denizcilik mesleğini icra eden gemiadamları ve bu kişilerin gemi üzerindeki faaliyetleri, insan faktörü ifadesi içerisinde değerlendirilmektedir (Kristiansen, 2005). Kuşkusuz, gemiadamları mesleki faaliyetlerini, fırtına, sis, akıntı gibi olumsuz doğa koşulları altında icra etmek durumundadır. Sözkonusu bu koşullar, gemiadamları üzerinde fiziksel iş zorluğu yaratmaktadır. Fiziksel iş zorluğuna, gemiadamları istihdamındaki yetersizlikler, hızlı sefer, deniz trafiği ve gemiadamlarının kendi yetersizliği gibi faktörler de eklenince deniz kazaları ile sonuçlanabilecek olumsuz olaylar meydana gelebilmektedir (Mcnamara vd., 2000).

Meydana gelen sözkonusu deniz kazalarından etkilenen birçok taraf vardır. Bunları; bayrak devleti, gemi mürettebatı, diğer gemiler, doğal çevre, balıkçılar, yük sahipleri, kıyı



devletleri, gemi sahipleri, klâs kurumları, gemi inşa sanayi ve sigorta işletmeleri olarak saymak mümkündür (Poyraz, 1998).

Nedeni ne olursa olsun deniz kazalarının ilgilendirdiği ve etkilediği hususlardan birisi de yukarıda da belirtildiği gibi sigorta işletmeleridir. Bu ilgi ve etki meydana gelen deniz kazası sonucunda gemi işletmeciliği ile sigorta işletmeleri arasında muhtemel anlaşmazlıkları da beraberinde getirebilmesinden kaynaklanmaktadır. Çünkü sigorta sözleşmesinde, teminat kapsamındaki riziko ile meydana gelen deniz kaza türü arasındaki illiyet bağı önemlidir. Bu önem, deniz kazasının sigorta sözleşmesi çerçevesinde teminat altına alınmış bir riziko sebebiyle meydana gelmesi halinde, tazminatın ödenebilirliğini ortaya koymasından kaynaklanmaktadır.

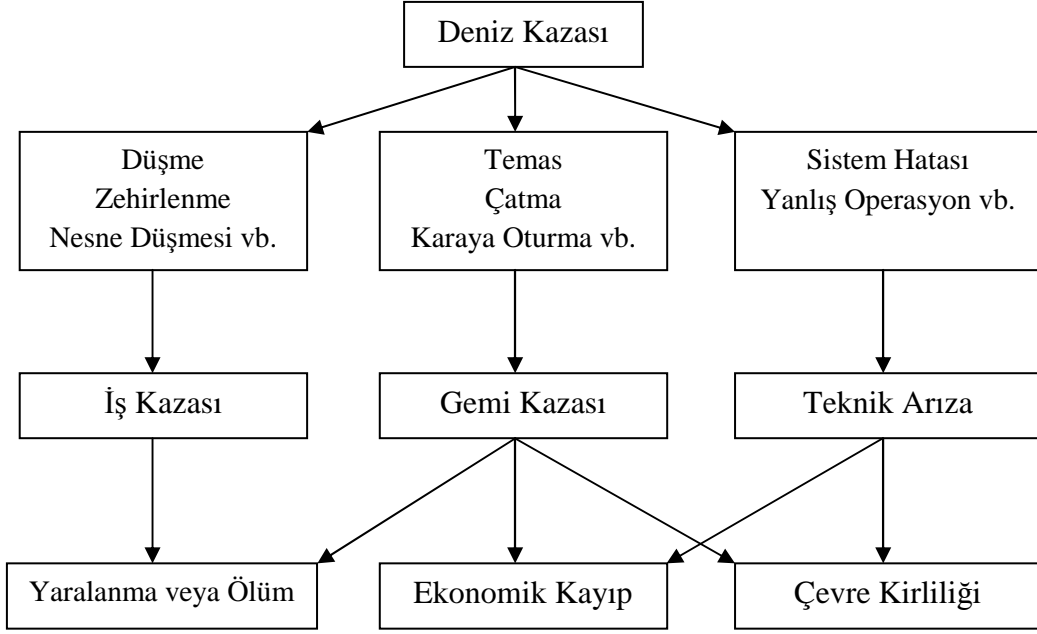
Deniz kaza türünün meydana gelme sıklığı aynı zamanda sigorta işlemi ile belirlenecek olan tekne sigorta primine olan etkisini de etkilemektedir. Bu etki, kaza türünün meydana gelme sıklığının artması durumunda, sigorta işlemi açısından onu daha riskli bir faktör haline getirmesinden kaynaklanmaktadır. Böylece deniz kaza türü ya da türleri sigorta işlemi ile teminat altına alınması durumunda, sağlanan güvenceye karşılık tespit edilecek olan prim de deniz kaza türünün meydana gelme olasılığı paralelinde artacaktır.

Yukarıda yer alan açıklamalardan hareketle, meydana gelen deniz kazaları ile tekne sigorta primi arasında sıkı bir ilişkinin olduğu ifade edilebilir. Dolayısıyla çalışmanın bu kısmında deniz kazaları ile tekne sigorta priminin tespit edilmesinde etkili olan faktörler arasındaki ilişki ortaya konulacaktır. Ancak sözkonusu durum ortaya konulmadan önce ilk olarak deniz kazaları sınıflandırılıp, deniz kaza türleri belirtilecektir. Deniz kaza türleri ile tekne sigorta priminin tespit edilmesinde etkili olan faktörler arasındaki ilişki analiz edilecektir. Sözkonusu bu analiz ve ilişkinin ortaya konulabilmesi için de 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen deniz kazaları incelenecektir.

#### **4.2. Tekne Sigorta Priminin Belirlenmesinde Deniz Kaza Türü ve Nedenleri**

Deniz kazası; insan, tekne, dümen ve makine hataları ile olumsuz coğrafi koşullara bağlı olarak meydana gelen ve insanları ya da nesnelere olumsuz etkileyebilen beklenmedik olaydır (Poyraz, 1998).

Beklenmedik olaylar sonucunda meydana gelen deniz kazaları, doğurduğu olumsuz etkiler sonucunda bazı türlere ayrılmaktadır. Bu bağlamda aşağıda Şekil 5’de deniz kaza türleri ve deniz kaza türlerinin meydana getirdiği olumsuz sonuçlar gösterilmiştir.



Şekil 5. Deniz kaza türleri ve sonuçları (Kristiansen, 2005).

Şekil 5’de görüldüğü üzere deniz kazaları; iş kazası, gemi kazası ve teknik arıza olmak üzere üç grupta sınıflandırılabilir. İş kazaları, yaralanma veya ölümle; gemi kazaları, yaralanma veya ölüm, ekonomik kayıp ve çevre kirliliğiyle; teknik arızalar ise ekonomik kayıp ve çevre kirliliği ile sonuçlanabilmektedir.

Bunun yanında deniz kazaları, gerek IMO gerekse T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğü Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu (DEKİK) tarafından yayınlanan kaza raporlarında önem derecesine göre de sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırma, çok ciddi kazalar (geminin tamamen kaybı, ölüm veya büyük çaplı deniz kirliliği), ciddi kazalar (yangın, patlama, çatışma, çatma, karaya oturma, hava muhalefeti, buz hasarı, makine arızası, yapısal hasarlar, römorkör talebi gerektiren hasarlar), az ciddi kazalar ve deniz olayları (herhangi bir maddi veya manevi zarara sebep olmayan olay) şeklinde yapılmaktadır.

Deniz trafiği içerisinde yer alan unsurların her an yukarıda yer alan deniz kaza türleri ile karşı karşıya kalmaları ve bu kazalardan olumsuz yönde etkilenmeleri mümkündür. Çünkü belirli bir zaman dilimi içerisinde ve belirli bir deniz bölgesinde oluşan deniz kazalarının sayısı, çeşitleri ve nedenleri kaza unsuru olarak kabul edilir ve belirli bir bölgede geçmişte meydana gelmiş kazaların varlığı gelecekte de benzerlerinin tekrarlanabileceği anlamında yorumlanabilmektedir (Poyraz, 1998). Söz konusu bu bölge kavramı içerisinde Türk arama kurtarma sahası da yer almakta ve aşağıda Şekil 6’da görülmektedir.



Şekil 6. Türk arama kurtarma sahası (URL-3, 2009).

Şekil 6’da görüldüğü üzere Türk arama kurtarma sahası Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz’in bir kısmı ile Marmara Deniz’inin tamamından oluşmaktadır. Bunun yanında Türk arama kurtarma sahası Trabzon, Samsun, İstanbul, Çanakkale, İzmir, Antalya ve Mersin olmak üzere 7 bölgeye ayrılmıştır. Aynı zamanda Türk arama kurtarma sahası dışında yer alan ve uluslararası denizlerde meydana gelen olaylara da müdahale sözkonusudur.

Türk arama kurtarma sahasında, DEKİK tarafından yayınlanan deniz kaza raporlarına göre, 2001-2008 döneminde toplam 1076 deniz kazası meydana gelmiştir. Aşağıda Şekil 7’de sözkonusu dönemde meydana gelen deniz kazalarının yıllara göre dağılımı gösterilmiştir.



Şekil 7. Deniz kazalarının yıllara göre dağılımı (URL-4, 2009).

Şekil 7’de görüldüğü üzere anılan dönemde 93 kaza ile en az kazanın meydana geldiği yıl 2002’dir. 2002’den 2004’e kadar sürekli artış gösteren kazaların 2004’ten sonra azalmaya başladığı; 2007’de yeniden artışa geçtiği ve 2008’de meydana gelen 206 kaza ile en üst noktaya ulaştığı görülmektedir. Deniz kazalarındaki bu seyir yukarıda vurgulanan “kazalardan yeterli ders çıkarılmadığı ve bunu takip eden yıllarda da kazaların tekrarlandığı” ifadesini de destekler niteliktedir.

2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen deniz kazaları yukarıda ifade edilen önem derecesi gözönünde bulundurularak aşağıda Tablo 11’de gruplandırılmıştır.

Tablo 11. Deniz kazalarının önem derecesine göre dağılımı (URL-4, 2009).

Önem Derecesi	Yıllar									Toplam	%
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008			
<i>Çok Ciddi Kazalar</i>	30	14	17	33	16	15	22	12	<b>159</b>	<b>15</b>	
<i>Ciddi Kazalar</i>	66	57	80	79	96	72	83	162	<b>695</b>	<b>66</b>	
<i>Az Ciddi Kazalar</i>	24	3	7	14	12	18	7	27	<b>112</b>	<b>11</b>	
<i>Deniz Olayı</i>	11	18	11	23	20	8	2	2	<b>95</b>	<b>9</b>	
<i>Toplam</i>	<b>131</b>	<b>92</b>	<b>115</b>	<b>149</b>	<b>144</b>	<b>113</b>	<b>114</b>	<b>203</b>	<b>1061</b> <sup>18</sup>	<b>100</b>	

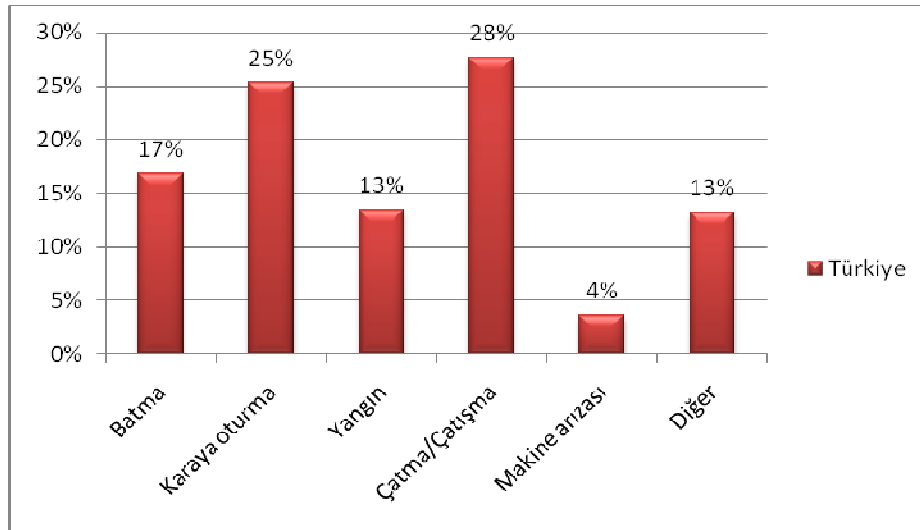
Tablo 11’de görüldüğü üzere anılan dönemde meydana gelen kazaların önem derecesine göre dağılımı yapıldığında en fazla kazanın ciddi kazalar (% 66) grubunda yaşandığı görülmektedir. Ciddi kazalar grubunu % 15 ile çok ciddi kazalar ve % 11 ile az ciddi kazalar takip etmektedir. Herhangi bir maddi ya da manevi zararla sonuçlanmayan deniz olaylarının oranı ise % 9 olarak gerçekleşmiştir.

Yukarıda yer alan deniz kaza türlerinin sınıflandırılmasına ilişkin açıklamaların, tekne sigorta sözleşmesinin açısından önemini vurgulamak gerekir. Bu kapsamda deniz kaza

<sup>18</sup> 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında toplam 1076 kaza meydana gelmesine rağmen Tablo 11’de toplam 1061 kaza meydana geldiği görülmektedir. İki veri arasındaki farklılık DEKİK raporlarında bazı kazaların türlerinin belirtilmemesinden kaynaklanmaktadır.

türlerinden sadece gemi kaza türleri tekne sigorta sözleşmesinin konusu içerisinde yer almaktadır. Dolayısıyla aşağıda tekne sigorta priminin tespitine ilişkin yapılan değerlendirmelerde sadece gemi kaza türleri üzerine durulacaktır.

Gemiler, ekonomik ömürleri boyunca faaliyette buldukları denizlerde denizcilik rizikolarına maruz kalabilmektedir. Maruz kalınan bu rizikolar sonucunda gemilere ya da doğal çevreye ciddi zararlar verebilen çeşitli deniz kazaları meydana gelebilmektedir. Meydana gelen gemi kazaları incelendiğinde ön plana çıkan ve en sık tekrarlanan gemi kaza türlerinin; batma, karaya oturma, yangın, çatma/çatışma olduğu görülmüştür (Portela, 2005; Wang vd., 2005; Kristiansen, 2005). Sözkonusu kaza türlerinin Türk arama kurtarma sahasında da sıklıkla meydana geldiği yapılan çalışmalarla ortaya konulmuştur. Bu çerçevede aşağıda Şekil 8’de 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen gemi kaza türleri gösterilmiştir.

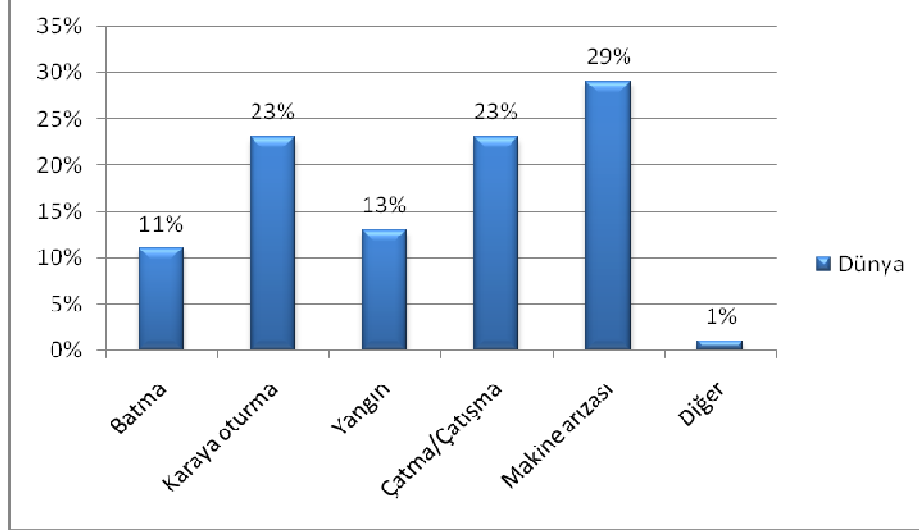


Şekil 8. Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen gemi kaza türleri (URL-4, 2009).

Şekil 8’de görüldüğü üzere Türk arama kurtarma sahasında en sık meydana gelen kaza türü çatma/çatışmadır (% 28). Çatma/çatışma kaza türünü sırasıyla % 25 ile karaya oturma, % 17 ile batma takip etmektedir. En az meydana gelen kaza türü ise makine arızasıdır (% 4).

DEKİK tarafından yayınlanan kaza verilerine göre yukarıda elde edilen kaza oranlarının dünya genelinde yaşanan diğer kazalara göre elde edilen oranlarla kıyaslayabilmek

açısından aşağıda Şekil 9’da 2005’de Dünya genelinde yapılan bir başka çalışmadaki veriler gösterilmiştir.



Şekil 9. Dünya genelinde meydana gelen gemi kaza türleri (Kristiansen, 2005).

Şekil 9’da görüldüğü üzere Dünya genelinde en sık meydana gelen kaza türü makine arızasıdır. Makine arızasını sırasıyla % 23 ile çatma/çatışma ve karaya oturma, % 13 ile yangın takip etmektedir. En az meydana gelen kaza türü ise diğer kazalardır (% 1).

Yukarıda yer alan her iki grafiği birlikte değerlendirildiğinde elde edilen verilerin makine arızası ve diğer kaza türleri dışında birbirlerine çok yakın ve aynı paralelde oldukları görülmektedir.

Ancak kıyaslama makine arızası ve diğer kaza türleri açısından yapıldığında ise belirtilen bu veriler arasında büyük oranda farklılığın olduğu görülmektedir. Şekil 8’de “diğer” başlığı altında toplanan kazaların büyük bir kısmı nedeni bilinmeyen kazalardan oluşmaktadır. Dolayısıyla ifade edilen sözkonusu bu farklılığın nedeni Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen ve nedeni bilinmeyen kazalar olabileceği ifade edilebilir. Meydana gelen kaza nedenlerinin tespit edilememesi hususunda ciddi eksikliklerin olduğunu da ortaya koymaktadır. Buna ek olarak makine arızası kaza türü arasındaki farkın bu denli fazla olması, Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen kazalar sonucu tutulan kaza raporlarının ve bu çerçevede kazaya ilişkin belirtilen kaza nedenlerinin yeterliliğini ve güvenilirliğini sorgular hale getirmektedir.

Konuya sigorta işlemi açısından bakıldığında, burada önemli olan husus yukarıda belirtilen deniz kazalarına sebep olan kaza nedenleri ile kaza türleri arasındaki ilişkidir. Çünkü sigorta tazminatının ödenebilmesi için deniz kazasının sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınmış bir rizikodan ötürü meydana gelmiş olması gerekmektedir. Aynı şekilde durum prim açısından değerlendirildiğinde ise primin, meydana gelen gemi kaza türleri ile bu kazalardan elde edilecek olan istatistiki verilerle sigorta işletmesinin sürekliliğini ve rekabet edebilirliğini sağlayacak düzeyde tespit edilmesi gerektiği vurgulanabilir.

Bu çerçevede Şekil 8'de 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen kaza türlerine karşı, gemisini sigorta sözleşmesi ile teminat altına almak isteyen sigortalı, kaza türünün meydana gelme sıklığı paralelinde riziko açısından ödeyeceği primin de artabilecektir. Diğer bir deyişle Türk arama kurtarma sahasında en sık meydana gelen kaza türleri olan çatma/çatışma (% 28) ve karaya oturma (% 25) kaza türlerine karşı sağlanan sigorta teminatına istinaden talep edilecek olan prim, diğer kaza türlerine göre daha yüksek düzeyde belirlenebilecektir.

Öteyandan sigorta ettiren tarafın sigorta maliyetlerini düşürmek istemesi doğaldır. O halde sigorta ettiren, istatistikî olarak meydana gelme olasılığı düşük olan ve diğer başlığı altında sınıflandırılan örneğin sürüklenme rizikosunu teminat kapsamından çıkarttırabilir. Böylece teminat altına alınan riziko türü azaldıkça tespit edilecek olan primi de azalacaktır.

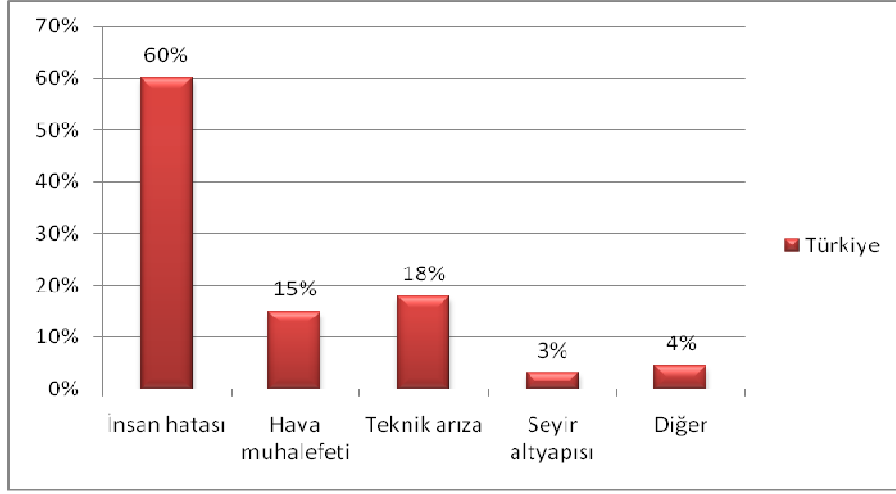
Yukarıda 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen gemi kaza türleri analiz edilerek, tekne sigorta primine etkileri ifade edilmeye çalışılmıştır. Aşağıda ise anılan bu kaza türlerine neden olan faktörlerin neler olduğu ve prime olan etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Deniz trafiği içinde meydana gelen gemi kazalarına sebep olan çok sayıda neden vardır. Gemi kazasına sebep olan bu nedenleri hava muhalefeti (akıntı, rüzgâr, fırtına, kar... vb.), gemideki teknik hata (paslanma, dümen hatası, makine arızası... vb.), seyir altyapısı, geminin yapısal durumu(düşük manevra kabiliyeti, stabilite... vb.), taşınan yükün özelliği (petrol, LPG, LNG, kimyasal yükler... vb) ve insan faktörü(yeterli bilgi ve tecrübe eksikliği, teknik açıdan yetersiz olma, talimat ve kuralları uygulamama, güvensizlik ya da aşırı güven, yorgunluk, yetersiz dinlenme... vb.) olarak sınıflandırmak mümkündür (Akten, 2006).

Bir başka sınıflandırmaya göre gemi kazalarının nedenlerini insan hatası (bilgi ve beceri noksanlığı, yetersiz gözcülük, kaptan-kılavuz kaptan-serdümen iletişimsizliği, bölgeyi

yeterince tanımamak vb.), hava muhalefeti (meteorolojik durum, sis, tipi, rüzgâr, akıntı vb.), topografik yapı (sığ sular, kayalıklar, dar su yolu vb.), gemideki teknik donanım(bakımsız seyir ve dümen donanımı, düşük kondisyonlu gemiler, dümen arızası vb.) ve yoğun trafik şeklinde de sınıflandırılabilir (Poyraz, 1998).

Yukarıda yer alan gemi kazalarının nedenlerine ilişkin sınıflandırma çerçevesinde aşağıda Şekil 10’da 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen gemi kazalarının nedenleri gösterilmiştir.

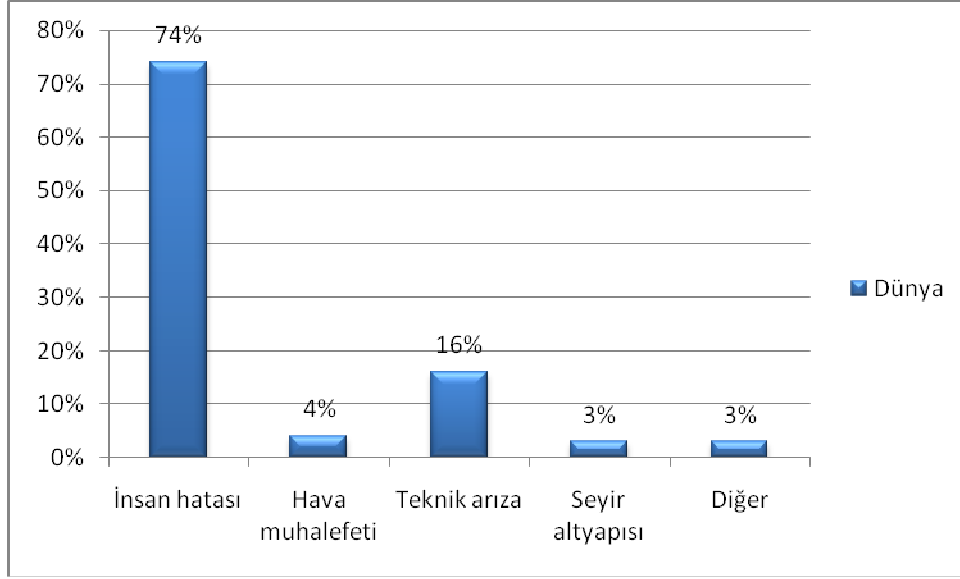


Şekil 10. Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen gemi kazalarının kaza nedenleri (URL-4, 2009).

Şekil 10’da görüldüğü üzere 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen gemi kazalarının büyük bir kısmı insan hatasından (% 60) kaynaklanmıştır. İnsan hatasını sırasıyla % 18 ile teknik arıza, % 15 ile hava muhalefeti takip etmektedir. En az kazaya sebep olan nedenin ise seyir altyapısındaki yetersizlikler (% 3) olduğu görülmektedir.

DEKİK tarafından yayınlanan kaza verilerine göre yukarıda elde edilen oranlarının Dünya genelinde yaşanan kazalara göre elde edilen oranlarla kıyaslayabilmek açısından aşağıda grafik geçerliliğinin arttırılabilmesi açısından aşağıda Şekil 11’de 2007’de Dünya genelinde yapılan başka bir çalışmada meydana gelen kazaların, kaza nedenlerine göre dağılımı gösterilmiştir.





Şekil 11: Dünya genelinde meydana gelen gemi kazalarının kaza nedenlerine göre dağılımı (Trucco vd., 2007).

Şekil 11’de görüldüğü üzere Dünya genelinde meydana gelen gemi kazalarının büyük bir kısmı insan hatasından (% 74) kaynaklanmıştır. İnsan hatasını sırasıyla % 16 ile teknik arıza, % 4 ile hava muhalefeti takip etmektedir. En az kazaya sebep veren nedenin ise seyir alt yapısındaki yetersizlikler (% 3) olduğu görülmektedir.

Yukarıda yer alan Şekil 10 ve Şekil 11 birlikte değerlendirildiğinde meydana gelen gemi kazalarının nedenlerine ilişkin elde edilen verilerin, hava muhalefeti ve kısmi olarak da insan hatası dışında, birbirlerine çok yakın ve aynı paralelde oldukları görülmektedir.

Hava muhalefeti ve küçükte olsa insan hatasına ilişkin elde edilen veriler arasındaki farklılığın nedeni olarak sigorta sözleşmesi çerçevesinde tazminatın talep edilebilmesi açısından kaza raporlarında meydana gelen kazaların ana nedenlerinin değil de sigorta işlemi ile teminat altına alınan nedenlerinin belirtilmiş olmasından kaynaklandığı belirtilebilir. Bunun yanında Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen gemi kazalarında insan hatasının payı olmasına rağmen kazalara ilişkin düzenlenen raporlar, kazanın sadece insan hatasından değil de raporlarda kazaya sebep olan diğer nedenlerin ön plana çıkarılmış olabilme ihtimali, yukarıda belirtilen veriler arasındaki farklılığın nedeni olarak ifade edilebilir. Bu konuya ilişkin daha ayrıntılı açıklama çalışmanın ileriki bölümlerinde örnek olaylar üzerinde yapılacaktır.

2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen kazaların genel ve alt nedenlerini ve ifade edilen bu nedenlerin meydana gelen kazalara olan etkilerini aşağıda Tablo 12’de özetlemek mümkündür.

Tablo 12. Gemi kazalarının genel ve alt nedenleri

<i><b>Kazaların Genel Nedenleri</b></i>	<i><b>Alt Nedenler</b></i>	<i><b>%</b></i>
<i><b>Hava Muhalefeti</b></i>	Akıntıya kapılma Fırtına Kuvvetli lodos Sis Şiddetli rüzgâr Kuvvetli akıntı Diğerleri	<b>15</b>
<i><b>İnsan Hatası</b></i>	Aşırı hız ve yük Hatalı demirleme ve dikkatsizlik Hatalı manevra ve seyir Kaptan ve mürettebat hatası Kılavuz kaptan almama Rota hatası Diğerleri	<b>60</b>
<i><b>Teknik Donanım</b></i>	Dümen arızası Elektrik arızası Jeneratör arızası Kısa devre Makine arızası Diğerleri	<b>18</b>
<i><b>Diğer</b></i>	Denize adam düşmesi Yaralanma Ölüm Halat kopması Yasadışı göç Demir taraması Diğerleri	<b>7</b>
<i><b>Toplam</b></i>		<b>100</b>

Tablo 12’de görüldüğü üzere Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen kazaların özünde insan hatası yatmaktadır. İnsan hatasının kaynaklarını da; aşırı hız ve yük, hatalı demirleme, dikkatsizlik, hatalı manevra ve seyir, kaptan ve mürettebat hatası, kılavuz kaptan almama, rota hatası ve diğerleri olarak sıralamak mümkündür.

Yukarıda yer alan incelemeler insan faktörünün gemi kazalarının ana nedeni olduğunu ortaya koymaktadır. Bu bağlamda insan faktörü, gerek gemi kazalarının azaltılabilmesi için

alınacak önlemlerin belirlenebilmesi gerekse insan kaynaklı kaza türlerine göre tekne sigorta priminin en uygun düzeyde tespit edilebilmesi açısından analiz edilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede aşağıda ilk olarak tekne sigorta primini etkileyen unsurlar analiz edilecek ve insan faktörünün prime olan etkisi ortaya konulmaya çalışılacaktır.

### 4.3. Tekne Sigorta Primini Etkileyen Unsurlar

Tekne sigorta priminin belirlenmesinde geminin cinsi, bayrağı, sefer sahası ve tonajı gibi birçok faktör etkili olmaktadır. Sözkonusu faktörlerin en uygun prim düzeyinin tespit edilebilmesi açısından iyi analiz edilmesi gerekmektedir.

Sözkonusu analizin yapılabilesi için geçmişte meydana gelen kazaların incelenmesi gerekir. Bu bağlamda öncelikle 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen deniz kazaları teknenin cinsi, bayrağı, faaliyet bölgesi, tonajı, kaza türü ve kaza nedenleri gibi unsurlara göre sınıflandırılmıştır. Sonrasında ise elde edilen veriler tekne sigorta primi kapsamında frekans analizi ile analiz edilmiştir.

Tekne sigorta priminin teknenin cinsi açısından analizi: Tekne sigorta priminin tespit edilmesinde etken olan faktörlerden biri teknenin cinsidir. Tablo 13'te 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen deniz kazalarının gemi cinslerine göre dağılımları gösterilmiştir.

Tablo 13. Deniz kazalarının gemi cinslerine göre dağılımı (URL-4, 2009).

<i>Gemi Cinsi</i>	<i>Frekans</i>	<i>%</i>
Balıkçı Gemisi	96	9
Konteynır	31	3
Tanker	95	9
Kuru Yük	487	45
Yolcu Gemisi	96	9
Yat	141	13
Ro-Ro	26	2
Römorkör	17	2
Diğer	87	8
<b>Toplam</b>	<b>1076</b>	<b>100</b>

Tablo 13'te görüldüğü üzere anılan dönemde meydana gelen deniz kazalarına en çok karışan gemi cinsi kuru yük gemileridir (% 45). Kuru yük gemilerini sırasıyla % 13 ile yatlar, % 9 ile balıkçı, tanker ve yolcu gemisi takip etmektedir. En az kazaya karışan gemi ise römorkör (%2) gemileri olduğu görülmektedir.

Yukarıda frekans analizi sonucu gemi kazalarına ilişkin elde edilen veriler, sigorta sözleşmesinin oluşumunu doğrudan etkilemektedir. Çünkü elde edilen veriler riziko açısından değerlendirildiğinde en riskli tekne cinsinin kuru yük gemileri (% 45) olduğu görülmektedir. Böylelikle yapılacak olan sigorta sözleşmesinde kuru yük gemilerinin kazaya karışma oranının fazla olmasından ötürü gemi cinsleri içerisinde en riskli gemi cinsi olarak dikkate alınacak ve prim de bu çerçevede belirlenecektir. O halde gemi cinsi faktörü açısından sigorta primi tespit edilirken, kuru yük gemileri için belirlenecek olan sigorta primi, diğer gemi cinslerine göre daha yüksek düzeyde belirlenebilecektir.

Tekne sigorta priminin teknenin bayrağı açısından analizi: Tekne sigorta priminin tespit edilmesinde etken olan faktörlerden biri de bayrak devletidir. Tablo 14'de 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen deniz kazalarının, bayrak devletine göre dağılımları gösterilmiştir.

Tablo 14. Türk ve yabancı bayraklı gemilerin toplam kaza sayıları (URL-4, 2009).

Ülke	Frekans	%
✓ Türkiye	523	49
✓ Almanya	11	1
✓ ABD	14	1
✓ Gürcistan	20	2
✓ Kamboçya	53	5
✓ Kuzey Kore	20	2
✓ Liberya	22	2
✓ Malta	46	4
✓ Panama	54	5
✓ Rusya	30	3
✓ St. Wincent	21	2
✓ Ukrayna	24	2
✓ İngiltere	13	1
✓ Bilinmiyor	38	4
✓ Diğer	187	17
<b>Toplam Yabancı<sup>19</sup></b>	<b>553</b>	<b>51</b>
<b>Toplam</b>	<b>1076</b>	<b>100</b>

<sup>19</sup> Toplamda en az 10 ve üzeri kazaya karışan yabancı bayraklı devletler gösterilmiştir.

Tablo 14’de görüldüğü üzere anılan dönemde meydana gelen deniz kazalarının bayrak devletlerine göre dağılımına bakıldığında kazaların, % 49’u Türk ve % 51’i yabancı bayraklı gemilerin karıştığı kazalardan oluştuğu görülmektedir.

Yabancı bayraklı<sup>20</sup> gemileri kendi içerisinde incelediğimizde, deniz kazaları en çok Panama Bayraklı (% 5) gemilerde yaşanmıştır. Panama Bayraklı gemileri sırasıyla % 5 ile Kamboçya, % 4 ile Malta Bayraklı gemiler takip etmektedir. Tablo 14’de belirtilen ülkeler çerçevesinde ise en az kazanın Alman Bayraklı (% 1) gemilerde yaşandığı görülmektedir.

Yukarıda frekans analizi sonucu elde edilen verilere göre, kazaya karışma oranı en yüksek olan gemi Türk Bayraklı<sup>21</sup> gemilerdir. Türk Bayraklı gemileri sırasıyla % 5 ile Panama ve Kamboçya, % 4 ile Malta Bayraklı devletler takip etmektedir. Buna göre bayrak faktörü açısından tekne sigorta primi tespit edilirken, faaliyet alanı içerisinde Türk arama kurtarma sahası yer alan Türk Bayraklı gemiler için belirlenecek olan sigorta primi, diğer bayraklı gemilere göre daha yüksek düzeyde belirlenebileceği söylenebilir. Bunun yanında kazaya karışma oranı açısından yabancı bayraklı gemiler arasında ciddi bir fark bulunmadığından ötürü ifade edilen bu gemiler için tespit edilecek olan sigorta primi eşit şekilde değerlendirilebileceği söylenebilir.

Tekne sigorta priminin teknenin sefer sahası açısından analizi: Tekne sigorta primini etkileyen faktörlerden bir diğeri de teknenin sefer sahasıdır. Tablo 15’te sözkonusu dönemde meydana gelen deniz kazalarının meydana geldiği bölgeler itibari ile dağılımları gösterilmiştir.

---

<sup>20</sup> Türk arama kurtarma sahasında kazaya karışan yabancı bayraklı gemiler içinde Panama, Kamboçya ve Malta Bayraklı gemilerin öne çıktığı görülmektedir. Aslında bu gemilerin çoğu vergi, sigorta ve gemiadamları mevzuatı gibi nedenlerle yabancı bayrak çeken Türk donatanlara aittir. Donatanları Türk oldukları için de çoğunun faaliyet alanı içerisinde Türk arama kurtarma sahası mutlaka yer alabilmektedir. Böylelikle Türk arama kurtarma sahasında en çok kazaya karışan yabancı bayraklı gemiler olarak ön plana çıkabilmektedir.

<sup>21</sup> Bu çalışma kapsamında incelenen kazalar Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen kazalar olduğu için Türk Bayraklı gemilerin kazaya karışma oranının bu kadar yüksek olması normal bir sonuçtur. Bu açıdan bakıldığında geminin bayrağının sigorta primine olan etkisini objektif olarak ortaya koyabilme açısından yabancı bayraklı gemiler arasında yapılacak olan analizde Türk Bayraklı gemiler dikkate alınmayacaktır.

Tablo 15. Türkiye’de bölgeler itibari ile meydana gelen deniz kazaları (URL-4, 2009).

<b>Bölge</b>	<b>Frekans</b>	<b>%</b>
İstanbul	491	46
Çanakkale	202	19
İzmir	183	17
Mersin	46	4
Antalya	72	7
Samsun	42	4
Trabzon	20	2
<b>Toplam</b>	<b>1056</b>	<b>100</b>

Tablo 15’te görüldüğü üzere anılan dönemde meydana gelen deniz kazalarının en çok yaşandığı bölse İstanbul Bölgesi’dir (% 46). İstanbul Bölgesini sırasıyla % 19 ile Çanakkale ve % 17 ile İzmir Bölgesi takip etmektedir. En az kazanın ise Trabzon Bölgesi’nde (% 2) yaşandığı görülmektedir.

Yukarıda frekans analizi sonucu elde edilen verilere göre sefer sahası faktörü açısından tekne sigorta primi tespit edilirken, sefer sahası içerisinde İstanbul Bölgesi<sup>22</sup> olan gemiler için belirlenecek sigorta prim tutarı, sefer sahasında diğer bölgeler bulunan gemilere göre daha yüksek düzeyde belirlenmelidir. Aynı şekilde sefer sahası<sup>23</sup> içerisinde Çanakkale ve İzmir Bölgeleri bulunan gemiler için belirlenecek olan tekne sigorta prim tutarı da İstanbul Bölgesi dışında kalan diğer bölgelere göre daha yüksek düzeyde değerlendirilebileceği söylenebilir.

<sup>22</sup> Türk Boğazları; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazından oluşmaktadır. Türk Boğazları uluslararası antlaşmalar çerçevesinde uluslararası boğaz statüsündedir. Söz konusu bu boğazlar Karadeniz’i Akdeniz’e bağlamaktadır. Dolayısıyla bu bölgede deniz trafiği çok yoğun bir şekilde yaşanmaktadır. Bu yoğunluktan ötürü bu bölgede çok sayıda deniz kazası meydana gelebilmektedir.

<sup>23</sup> Denizcilik sektörü açısından sefer sahasını yukarıda belirtilen bölgeler çerçevesinde sınırlamak yeterli değildir. Bilindiği üzere gemilerin çalışma alanları dünya denizleridir. Bu bağlamda sefer sahasını yukarıda ki şekilde gibi küçük ölçekte anlamlı olabilmekte iken Dünya geneli açısından yetersiz kalabilmektedir. Bu bağlamda sefer sahası unsurunu dünya genelinde gruplandırdığımız da meydana gelen kazaların % 68’i Kuzey Denizi ve Atlantik Okyanusunda, % 17’si Baltık Denizi ve çevresinde, % 15’i ise Akdeniz ve Karadeniz’de meydana gelmektedir (Maritime accident review, 2007). Dolayısıyla sefer sahası içerisinde Kuzey denizi olan gemilerden talep edilecek olan sigorta primi diğer bölgelere kıyasla daha yüksek düzeyde olabilecektir.

Tekne sigorta priminin teknenin tonajı açısından analizi; Tekne sigorta primini etkileyen faktörlerden diğer biri de teknenin tonajıdır. Tablo 16'da sözkonusu dönemde meydana gelen deniz kazalarının tonaja göre dağılımları gösterilmiştir.

Tablo 16. Deniz kazalarının grostona göre dağılımı (URL-4, 2009).

<i>Tonaj<sup>24</sup>(GRT)</i>	<i>Frekans</i>	<i>%</i>
18-299	63	8
300-499	53	6
500-999	68	8
1000-2499	181	22
2500 +	454	55
<b>Toplam</b>	<b>819</b>	<b>100</b>

Tablo 16'da görüldüğü üzere anılan dönemde meydana gelen deniz kazaları en çok 2500 grt ve üzeri tonaja sahip gemilerde meydana gelmiştir. 2500 grt ve üzeri tonaja sahip gemileri sırasıyla % 22 ile 1000-2499 grt tonaja sahip gemiler, % 8 ile 500-999 grt tonaja sahip gemiler takip etmektedir. En az kazanın ise 300-499 grt tonaja sahip gemilerde (% 6) yaşandığı görülmektedir. Buradan anlaşılacağı üzere gemilerin tonajı arttıkça kazaya karışma oranları da artmaktadır.

Yukarıda frekans analizi sonucu elde edilen verilere göre geminin tonajı faktörü açısından sigorta primi tespit edilirken, tonajı 2500 grt ve üzeri olan gemiler için belirlenecek olan sigorta primi diğer tonaj<sup>25</sup> gruplarına sahip gemilere göre daha yüksek düzeyde belirlenebileceği söylenebilir. Aynı şekilde tonajı 1000-2499 grt arası olan gemiler için talep edilecek olan prim diğer tonaj gruplarına göre daha yüksek düzeyde belirnebilecektir. Bunun yanında tonajı 18-299 grt, 300-499 grt ve 500-999 grt arasında yer alan gemilerin kazaya karışma oranları açısından ciddi bir fark bulunmadığından ötürü ifade edilen bu tonaj gruplarında yer alan gemiler için tespit edilecek olan sigorta primi eşit şekilde değerlendirilebileceği söylenebilir.

<sup>24</sup> Tonajı tespit edilemeyen ve tonajı 18 grt'den aşağıya olan gemiler dikkate alınmamıştır.

<sup>25</sup> Tekne sigorta priminin tespit edilmesinin temelinde sigortacının ödeyeceği tazminat tutarı yer olan unsurlardan birisidir. Dolayısıyla tonaj arttıkça kaza sonucu oluşabilecek zararda aynı paralelde artacağından tespit edilecek olan sigorta primi de aynı paralelde artış göstermelidir.

Öteyandan tekne sigorta primini etkileyen unsurlar analiz edilirken tonaj unsuru yanında yaş unsurunun da dikkate alınarak değerlendirilmesi uygun olacaktır. Çünkü tekne sigorta primini etkileyen unsurlardan biri de yaş faktörüdür. Yaş faktörü için çalışmanın önceki bölümünde “geminin yaşı ilerledikçe tamir masrafları artacağından geminin yaşı arttıkça söz konusu gemi için belirlenecek olan tekne sigorta prim tutarı da gemi yaşına paralel olarak artacaktır” ifadesine yer verilmişti. Bu ifade çerçevesinde yaş faktörünün tekne sigorta primine olan etkisi incelenmelidir. Ancak DEKİK tarafından yayınlanan kaza raporlarında kazalara karışan gemilerin yaşları belirtilmemiştir. Bundan dolayı Tablo 17’de Türk ticaret filosunda yer alan gemilerin tonaja göre yaş ortalamaları gösterilmiş ve yaş ortalamalarının gemi tonajı arasındaki ilişki dikkate alınarak yaş faktörü ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Tablo 17. Türk deniz ticaret filosu gemi tonajları ve yaş grupları itibariyle dağılımı (Deniz sektör raporu, 2006).

Groston	YAŞ					
	0-9	10-19	20-29	30 ve üzeri	Toplam	%
0-2449	260	235	231	304	1030	72
2500 +	107	44	171	77	399	28
<b>Toplam</b>	<b>367</b>	<b>279</b>	<b>402</b>	<b>381</b>	<b>1429</b>	<b>100</b>

Tablo 17’de görüldüğü üzere Türk ticaret filosunun % 72’si 0-2449 grt arası tonaja sahip gemilerden oluşmaktadır. Yine bu tonaj grubu içerisinde 20 yaş ve üzeri faaliyet gösteren gemilerin oranı ise % 52 [(231+304)/1030=0,52] olarak hesap edilebilmektedir. Bu da 0-2449 grt arası tonaj grubunda yer alan gemilerin büyük bir kısmının yaşlı gemi olduğunu ortaya koymaktadır.

Yukarıda yapılan açıklamalardan, 0-2499 grt arası tonaja sahip gemilerin hem filo içerisindeki payının çok yüksek, hem de daha yaşlı gemi oldukları anlaşılmaktadır. Bu nedenle yaş faktörü açısından anılan aralıkta tonaja sahip gemiler için belirlenecek olan tekne sigorta primin diğer tonaj gruplarına sahip gemilere göre daha yüksek düzeyde belirlenebileceği ifade edilebilir.



Ancak Tablo 16'da yapılan analizde 2500 ve üzeri grostonaja sahip gemilerin daha çok kazaya karıştıkları ve grostona göre daha riskli gemi grupları içerisinde yer aldıkları saptanmıştır.

Sonuç itibariyle yukarıda yer alan bu iki durum birlikte analiz edildiğinde gemi yaşının yüksek olması onun kazaya karışabilme riskinin yüksek olacağı anlamına gelmemektedir. Diğer bir deyişle gemiler, yaşlı oldukları için değil, diğer nedenlerle deniz kazalarına karıştıkları söylenebilir. Bu bağlamda tekne sigorta primi hesaplanırken yaş faktörünün prim içerisinde en düşük etkiye sahip olan unsurlardan biri olarak değerlendirilmesi gerekir.

#### **4.4. Tekne Sigorta Priminin Belirlenmesinde İnsan Faktörü**

İnsan faktörü, insanların, diğer insanlarla ve makinelerle olan ilişkilerini ortaya koyan eylemlerin bütünüdür. Aynı zamanda, ifade edilen faktör, insan performansının uygun seviyede muhafaza edilmesi ve insan hatasının en aza indirilmesine yönelik çok disiplinli bir alandır (Kristiansen, 2005).

Gemiler, teknolojik gelişmeler paralelinde otomasyona dayalı sisteme geçmiş olmalarına rağmen, halen insanlar tarafından kontrol edilen, karalarla olan bağlantısı sınırlandırılmış, kısıtlı insan gücüne sahip ve mevcut imkânları ile acil durumlara karşı çoğu zaman tek başına mücadele etmek zorunda olan sistemlerdir (Portela, 2005).

Gemi fonksiyonlarının sağladığı olanaklar çerçevesinde, gemileri yöneten ve gemi kazalarının oluşumunu engelleyici gemi üstü tedbirleri alan gemiadamları, gemideki teknolojik sistemlerin kendilerine sunduğu bilgiyi; yorumlama, değerlendirme ve uygulama aşamasında bazı hatalar yapabilmektedirler. İfade edilen bu hatalardan gemi fonksiyonları etkilenmekte ve bunun sonucunda gemi kazaları meydana gelebilmektedir (Poyraz, 1998).

Meydana gelen gemi kazalarına sebep olan nedenler incelendiğinde sözkonusu bu nedenlerin özünde insan hatasının olduğu daha önce ifade edilmişti. Bu bağlamda konuya ilişkin Lloyds Informative Maritime Service tarafından yayınlanan istatistikler, 10 yıllık dönemde meydana gelen 15000 gemi kazasının %70-80'inin insan hatasından kaynaklandığını ortaya koymuştur (Trucco vd., 2007).

Meydana gelen gemi kazalarında insan faktörünün etkisinin, bu denli büyük olmasına rağmen deniz taşımacılığına ilişkin yapılan çalışmalarda kaza nedenleri arasında insan faktörünün etkisinin önemi yeni yeni algılanmaktadır. Diğer bir deyişle insan faktörü ve buna bağlı olarak insan hatasına ilişkin çalışmalar ancak 1990 sonrası dönemde başlatılabilmektedir.

Türkiye’de 1990 ve sonrası dönemde yapılan çalışmalara rağmen kazalarda insan faktörünün etkisi üzerine genel kabul görmüş ortak bir yapı oluşturulamamıştır (Berber, 2007). Bunun nedeni insan hatasının kanıtlarının bulunmasının zor ve nitel (sayılamayan) olmasıdır. Aynı zamanda, beşeri bir varlık olan insanın değişik fizyolojik özelliklere sahip olmasının da farklı gruplar üzerinde yapılan çalışmaların ortak bir sonuca ulaşamamasına neden olduğu ifade edilebilir. Buna karşılık gemi kazalarının azaltılabilmesi amacıyla insan hatalarının kaynaklarını belirleyebilmek için bazı çalışmalar yapılmıştır.

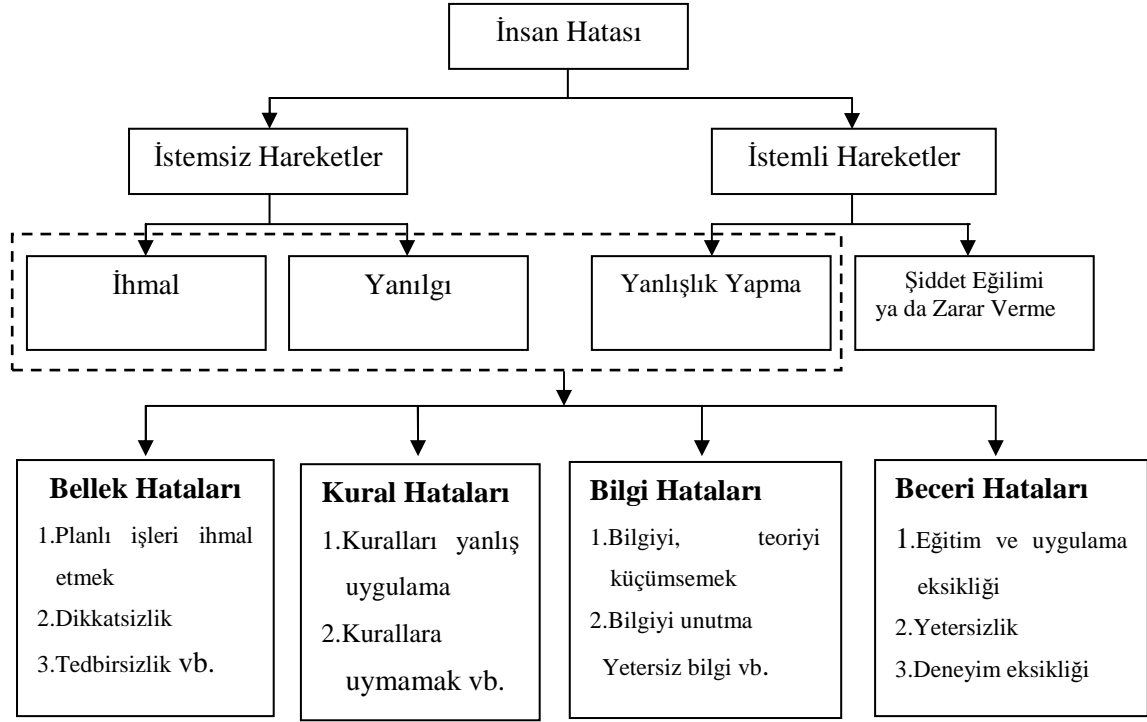
Kaza oluşum teorilerinden biri olan insan faktörleri kuramı, kazaları eninde sonunda insan hatasından kaynaklanan olaylar zincirine bağlamakta ve bu olaylar zinciri sonunda neredeyse tüm kazaların herhangi bir şekilde insan faktörünün etkisi sonucunda meydana geldiğini kabul etmektedir (Özkılıç, 1995; Taylan, 1999).

Bu kapsamda anılan teori, insan hatasına yol açan üç önemli faktörü içermektedir. Bunlar; aşırı çalışma, uygun olmayan tepki ve yerinde olmayan faaliyetlerdir.

Teori, kazaların insan hatalarından kaynaklanmasını birçok faktöre dayandırmaktadır. Bunlara, kaza yapan işçinin eğitimsizliği, işe uygun olmayışı, uyumsuzluk, eğitim ve bilgi eksikliği, tecrübesizlik, yorgunluk, heyecan, dalgınlık, dikkatsizlik, ilgisizlik, hastalık vb. nedenler (Özkılıç, 1995) ile personelin her şeye rağmen kurallara uymaması ve gereksiz risk alma eğilimi örnek olarak verilebilir.

İnsan hatasının kaynaklarına ilişkin yapılan diğer bir araştırmada ise insan hatalarının kaynaklarını; dikkatsizlik, ihmal, gemi kaptanı ile kılavuz kaptan arasındaki anlaşmazlık, köprü üstü tasarımının yanlış oluşu, yetersiz iş planları, görme problemi, alkol kullanımı, personel devir hızı, yüksek risk, yetersiz ışık ve işaretler, yanlış radar kullanma, rota kurallarının yetersizliği olarak belirlenmiştir (Kristiansen, 2005).

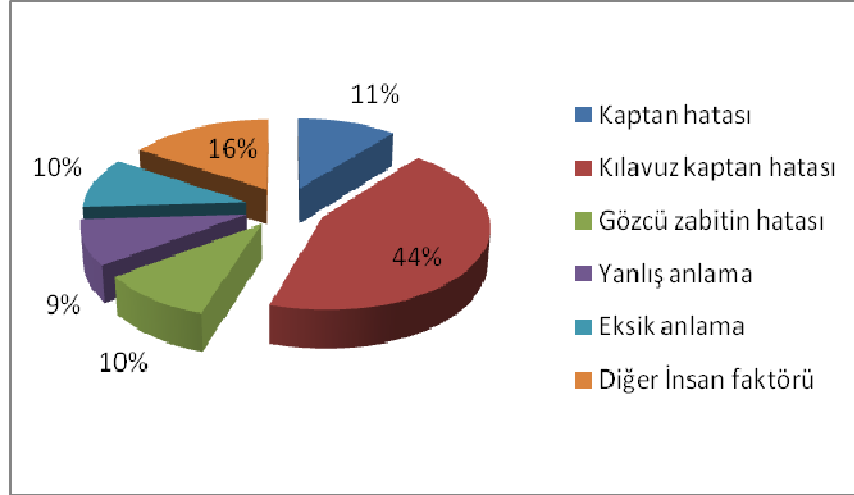
Konuya ilişkin yapılan bir başka çalışma da ise insan hatasının nedenleri aşağıda Şekil 12’de gösterilmiştir.



Şekil 12. İnsan hatasının nedenleri (Poyraz, 1998).

Şekil 12’de görüldüğü üzere insan hatasının istemsiz hareketler ve istemli hareketler olmak üzere temelde iki nedeni olduğu görülmektedir. İstemsiz hareketler, ihmal ve yanılığ; istemli hareketler ise yanlış yapma ve şiddet eğilimi ya da zarar verme olarak belirtilmiştir. İnsan hatasının kaynağı olarak belirtilen ihmal, yanılığ ve yanlışlık yapma hareketlerinin özünde ise bellek hataları, kural hataları, bilgi hataları ve beceri hataları yatmaktadır.

Yukarıda meydana gelen gemi kazalarında insan faktörünün etkisi ile insan hatasının kaynakları çerçevesinde aşağıda Şekil 13’de Dünya genelinde yapılan bir çalışmada meydana gelen gemi kazalarındaki insan hatalarının kaynakları gösterilmiştir.



Şekil 13'de. İnsan hatasının kaynakları (Trucco vd., 2007).

Şekil 13'de görüldüğü üzere en fazla meydana gelen insan hatası kılavuz kaptan hatasıdır(% 44). Kılavuz kaptan hatasını sırasıyla % 16 ile diğer insan faktörleri ve % 11 ile kaptan hatası takip etmektedir. Meydana gelen kazalarda en az etkiye ise yanlış anlama (% 9) sebep olmaktadır.

Bunun yanında yukarıda açıklanan ifadeleri destekler nitelikte aşağıda Şekil 14'de bir gemi kazası ve bu kazanın nedenlerini ortaya koyabilecek bir gemi kazası yer almaktadır.



Şekil 14. Batmak üzere olan bir gemi (URL-5, 2009).

Şekil 14’de görüldüğü üzere geminin pencere ve kapılarının açık olduğu görülmektedir. Gemide çıkan yangının etkisi ve panik, dikkatsizlik, korku ve de bilgi eksikliği gibi nedenlerle, gemiadamları tarafından çıkan yangına gerekli müdahale yapılamamıştır. Yapılamayan gerekli müdahaleden ötürü yangının etkisiyle iskele tarafına doğru yatan gemi açık bırakılan pencere ve kapılardan su almaya başlamış sonrasında ise batmıştır.

Yukarıda yer alan açıklamalar sigorta işlemi açısından değerlendirildiğinde burada önemli olan husus insan hatası sonucunda hangi kaza türlerinin meydana geldiğidir. Çünkü gemi kazalarında bu kadar çok etkiye sahip olan insan faktörünün sebep olduğu kaza türleri belirlenmesi durumunda sözkonusu bu kaza türlerinin gelecekte meydana gelme olasılığının da yüksek olacağı anlamına gelecektir. Böylece anılan bu kaza türleri sigorta işlemi ile teminat altına alındığında riskinin yüksek olmasından ötürü belirlenecek olan tekne sigorta primine etkisi de diğer kaza türlerine göre yüksek düzeyde olabilecektir.

Bu kapsamda aşağıda insan hatası sonucu 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen ve ön plana çıkan gemi kazaları; Tablo 18’de kaza türü-bölge, Tablo 19’da bölge-tekne cinsi, Tablo 20’de ise kaza türü-tekne cinsi eşleştirmesine göre gruplandırılmıştır.

Tablo 18. Meydana gelen kazaların kaza türü ve bölgelere göre dağılımı (URL-4, 2009).

Kaza Türü	Bölge									Toplam	%
	İstanbul	Çanakkale	İzmir	Mersin	Antalya	Samsun	Trabzon	Uluslararası			
Batma	19	7	11	4	6	10	1	0	58	10	
Karaya oturma	56	60	22	2	5	5	2	2	154	26	
Yangın	40	9	19	3	7	1	0	2	81	13	
Çatma-çatışma	155	19	13	4	4	3	1	3	202	33	
Makine arızası	3	17	3	0	0	0	0	0	23	4	
Deniz olayı	19	7	10	1	1	1	2	1	42	7	
Diğer	15	14	2	5	1	3	0	3	43	7	
<b>Toplam</b>	<b>307</b>	<b>133</b>	<b>80</b>	<b>19</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>603</b>	<b>100</b>	
<b>%</b>	<b>51</b>	<b>22</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>100</b>		

Tablo 18’de görüldüğü üzere 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında insan hatası sonucu en fazla gemi kazası İstanbul Bölgesi’nde (% 51) meydana gelmiştir. İstanbul Bölgesi’ni sırasıyla % 22 ile Çanakkale, % 13 ile İzmir Bölgesi takip etmektedir.

İnsan hatası sonucu gemi kazasının en az meydana geldiği bölge ise Trabzon Bölgesi'dir<sup>26</sup> (% 1).

Aynı şekilde sözkonusu dönemde insan hatası sonucu en sık tekrarlanan gemi kaza türü çatma-çatışmadır<sup>27</sup> (% 33). Çatma-çatışma kaza türünü sırasıyla % 26 ile karaya oturma, % 13 ile yangın kaza türü takip etmektedir. İnsan hatası sonucu en az tekrarlanan kaza türü ise makine arızasıdır (% 4).

Yukarıda yer alan açıklamalar, birlikte değerlendirildiğinde İstanbul Bölgesi'nde, insan hatası sonucu en sık tekrarlanan gemi kaza türünün 155 kaza ile çatma-çatışma olduğu görülmektedir. Yine bu bölgede çatma-çatışma kaza türünü 56 kaza ile karaya oturma ve 40 kaza ile yangın kaza türü takip etmektedir.

İstanbul Bölgesi'nde en sık tekrarlanan kaza türünün çatma-çatışma olmasının nedenleri olarak İstanbul Boğazı'nın dar coğrafi yapısı, keskin virajları; ters akıntı ve uluslararası deniz taşımacılığında yoğun olarak kullanılıyor olması ve buna bağlı olarak İstanbul Boğazında Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü kesişen gemi trafiği, İstanbul Boğazındaki geçişi düzenleyen Montreux Sözleşmesinde kılavuz kaptan almanın isteğe bağlı olması gibi faktörler sayılabilir (Kutluk, 2003).

İnsan hatası sonucu gemi kazalarının yoğun olarak yaşandığı diğer bir bölge olan Çanakkale'de 60 kaza ile en sık tekrarlanan kaza türünün karaya oturma olduğu görülmektedir. Bu bölgede karaya oturma kaza türünü 19 kaza ile çatma-çatışma ve 17 kaza ile makine arızası kaza türü takip etmektedir.

Çanakkale Boğazı'nda ise en sık tekrarlanan kaza türünün karaya oturma olmasının nedenleri ise Boğazın her iki yanında sahilden ortalama 300 metreye kadar uzanan sığlık alanlarının yer alması, Boğazın en dar noktası olan Kilitbahir Bölgesi de sığ bir yapıya sahip olması, ters akıntı ve bölgeyi yeteri kadar bilmeyen gemi kaptanlarının birde kılavuz kaptan almaması olarak sıralanabilir.

İzmir Bölgesi'nde ise insan hatası sonucu 22 kaza ile en sık tekrarlanan kaza türü karaya oturma olduğu görülmektedir. Bu bölgede karaya oturma kaza türünü 19 kaza ile yangın ve 13 kaza ile çatma-çatışma kaza türü takip etmektedir.

<sup>26</sup> Trabzon Bölgesi'nde meydana gelen kazaların sayısı az olması bu bölgedeki deniz trafiğinde yaşanan yoğunluğun diğer bölgelere kıyasla çok düşük seviyede olmasından kaynaklandığı ifade edilebilir.

<sup>27</sup> Konuyla ilgili yapılan başka bir çalışmada elde edilen veriler incelendiğinde insan hatası sonucu pek çok kaza türünün meydana geldiği tespit edilmiştir. Aynı zamanda elde edilen istatistiklere göre insan hatası sonucu en sık meydana gelen kaza türü çatma-çatışma olduğu ortaya konulmuştur (Antao ve Soares, 2007).

İzmir Bölgesinde en sık tekrarlanan kaza türünün karaya oturma olmasının nedeni olarak da Ege Denizi'nin çok girintili ve çıkıntılı kıyı şeridinde ve sığ sulara sahip olması söylenebilir.

Tablo 18'de yer alan verilere ilişkin yapılan açıklamalar sefer sahası faktörü ve riziko açısından tekne sigorta primi bağlamında değerlendirildiğinde şu sonuçlar ortaya konulabilir.

Buna göre; daha önce de ifade edildiği gibi sefer sahası içerisinde İstanbul, Çanakkale ve İzmir olan gemiler için belirlenecek olan tekne sigorta primi sefer sahası bu bölgeler dışında olan gemiler için belirlenecek olan tekne sigorta priminden daha yüksek düzeyde tespit edilebileceği söylenebilir.

Bununla birlikte sefer sahası içerisinde İstanbul, Çanakkale, İzmir bölgesi olan bir gemi aynı zamanda çatma-çatışma, karaya oturma rizikosunu sigorta işlemi ile güvence altına alması durumunda ise riziko faktörü açısından gemi için tespit edilecek olan tekne sigorta primi diğer riziko türlerine göre daha yüksek düzeyde tespit edilebileceği söylenebilir. Sefer sahası içerisinde Türk Boğazları yer alan gemiler kılavuz kaptan olmadıkları takdirde sözkonusu bu gemilere ilişkin tespit edilecek olan tekne sigorta primi kılavuz kaptan alan gemilere kıyasla daha yüksek düzeyde belirlenmelidir. Çünkü çatma-çatışma kazalarının tümüne yönelik yapılan analizler, kazaların % 75'inde her iki gemide kılavuz kaptan bulunmadığı zamanda, kazaların % 24'ünde sadece 1 gemide kılavuz kaptan bulunduğu zamanda ve kazaların % 1'inde ise her iki gemide kılavuz kaptan bulunduğu zaman gerçekleştiğini ortaya koymaktadır (Kutluk, 2003).

Yukarıda yer alan açıklamalara ek olarak aşağıda Tablo 19'da 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında bölgeler bazında insan hatası sonucu meydana gelen gemi kazalarının tekne cinsine göre dağılımı gösterilmiştir.

Tablo 19. Meydana gelen kazaların bölge ve tekne cinsine göre dağılımı (URL-4, 2009).

Bölge	Tekne Cinsi										
	Balıkçı	Konteynır	Tanker	Kuru yük	Yat	Ro-Ro	Römorkör	Yolcu	Diğerleri	Toplam	%
İstanbul	12	8	36	177	17	8	3	28	18	307	51
Çanakkale	6	7	13	78	8	3	0	9	9	133	22
İzmir	9	5	2	21	28	2	2	4	7	80	13
Mersin	3	1	3	7	1	2	0	1	1	19	3
Antalya	4	0	1	3	4	0	0	11	1	24	4
Samsun	3	1	0	14	1	1	1	0	2	23	4
Trabzon	2	0	1	1	0	0	0	1	1	6	1
Uluslararası	0	0	0	9	1	1	0	0	0	11	2
<b>Toplam</b>	<b>39</b>	<b>22</b>	<b>56</b>	<b>310</b>	<b>60</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>54</b>	<b>39</b>	<b>603</b>	<b>100</b>
<b>%</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>51</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>100</b>	

Tablo 19’da görüldüğü üzere 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında insan hatası sonucu en fazla kazaya karışan tekne cinsi kuru yük gemileridir (% 51). Kuru yük gemilerini % 10 ile yatlar, % 9 ile tankerler takip etmektedir. İnsan hatası sonucu en az kazanın meydana geldiği tekne cinsi ise römorkör gemileridir (% 1).

İstanbul Bölgesi’nde insan hatası sonucu en çok kazaya karışan tekne cinsi 177 kaza ile kuru yük gemileridir. Bu bölgede kuru yük gemilerini sırasıyla 36 kaza ile tanker gemileri ve 28 kaza ile yolcu gemileri takip etmektedir.

Bunun yanında insan hatası sonucu kazaların sıkça yaşandığı diğer bir bölge olan Çanakkale Bölgesi’nde de en çok kazaya karışan tekne cinsi 78 kaza ile kuru yük gemileridir. Yine bu bölgede kuru yük gemilerini sırasıyla 13 kaza ile tanker gemileri ve 9 kaza ile yolcu gemileri takip etmektedir.

Yukarıda yer alan açıklamalar çerçevesinde gerek İstanbul Bölgesi’nde gerekse Çanakkale Bölgesi’nde en çok kazaya karışan gemilerin aynı cins tekneler oldukları görülmektedir. Bunun nedeni olarak her iki bölgenin Türk Boğazları kavramı içerisinde Karadeniz ile Ege Denizi’ni birbirine bağlaması ve dolayısıyla aynı cins teknelerin aynı yoğunlukta ifade edilen bölgelerde faaliyette bulunmasından kaynaklanmış olabileceği söylenebilir.



İzmir Bölgesi'nde ise insan hatası sonucu en çok kazaya karışan tekne cinsi 28 kaza ile yatlardır. Bu bölgede yatları sırasıyla 21 kaza ile kuru yük gemileri ve 9 kaza ile balıkçı gemiler takip etmektedir.

İzmir Bölgesi'nde insan hatası sonucu en çok kazaya karışan geminin yat olmasının sebebi olarak bu bölgede yoğun olarak yapılan yat turizmi sebebiyle yaşanan yoğunluktan kaynaklanmış olabileceği söylenebilir.

Tablo 19'da yer alan verilere ilişkin yapılan açıklamalar teknenin cinsi faktörü açısından sigorta işlemi bağlamında değerlendirildiğinde kuru yük gemilerinin İstanbul ve Çanakkale Bölgesinde gemi kazalarına karışma riskinin yüksek olmasından ötürü bu bölgelerde faaliyette bulunan sözkonusu bu gemiler için belirlenecek olan tekne sigorta primi daha yüksek düzeyde belirlenebileceği söylenebilir. Aynı zamanda sefer sahası İzmir Bölgesi olan yatlar için belirlenecek olan tekne sigorta primi de daha yüksek düzeyde olabilecektir.

Yukarıda 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında bölgeler bazında insan hatası sonucu meydana gelen kazalara karışan tekne cinsleri belirtilmiştir. Çalışmanın bu kısmında aşağıda Tablo 20'de insan hatası sonucu sözkonusu bu tekne cinslerinde en sık tekrarlanan kaza türleri gösterilmiştir.

Tablo 20. Meydana gelen kazaların kaza türü ve tekne cinsine göre dağılımı (URL-4, 2009).

Kaza türü	Tekne cinsi										Toplam	%
	Balıkçı	Konteynır	Tanker	Kuru yük	Yat	Ro-Ro	Römorkör	Yolcu	Diğerleri			
<b>Batma</b>	17	1	3	16	5	3	2	1	10	<b>58</b>	<b>10</b>	
<b>Karaya oturma</b>	3	6	15	100	12	2	0	12	4	<b>154</b>	<b>26</b>	
<b>Yangın</b>	1	0	11	26	22	5	0	9	7	<b>81</b>	<b>13</b>	
<b>Çatma-Çatışma</b>	9	7	15	122	10	5	4	22	8	<b>202</b>	<b>33</b>	
<b>Makine arızası</b>	1	1	7	10	2	1	0	0	1	<b>23</b>	<b>4</b>	
<b>Deniz olayı</b>	3	2	4	18	7	0	0	3	5	<b>42</b>	<b>7</b>	
<b>Diğerleri</b>	5	5	1	18	2	1	0	7	4	<b>43</b>	<b>7</b>	
<b>Toplam</b>	39	22	56	310	60	17	6	54	39	<b>603</b>	<b>100</b>	
<b>%</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>51</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>100</b>		

Tablo 20’de görüldüğü üzere 2001-2008 döneminde insan hatası sonucu en çok kazaya karışan kuru yük gemilerinde en sık yaşanan kaza türü 122 kaza ile çatma-çatışma kaza türüdür. Belirtilen bu gemilerde en sık yaşanan çatma-çatışma kaza türünü sırasıyla 100 kaza ile karaya oturma ve 16 kaza ile yangın<sup>28</sup> kaza türü takip etmektedir.

İnsan hatası sonucu en çok kazaya karışan diğer bir gemi cinsi olan yatlarda (% 10) en sık tekrarlanan kaza türü ise 22 kaza ile yangın olduğu görülmektedir. Bu kaza türünü sırasıyla 12 kaza ile karaya oturma ve 10 kaza ile çatma-çatışma kaza türü takip etmektedir.

Tanker gemilerinde ise insan hatası sonucu en sık tekrarlanan kaza türü 15 kaza ile çatma-çatışma ve karaya oturma olduğu görülmektedir. Bu kaza türünü sırasıyla 11 kaza ile yangın kaza türü ve 7 kaza ile makine arızası takip etmektedir.

Tablo 20’de yer alan verilere ilişkin yapılan açıklamalar riziko açısından değerlendirildiğinde tekne cinsi olarak kuru yük gemilerini çatma-çatışma rizikosuna karşı, yatları yangın rizikosuna karşı ve tanker gemilerini de çatma-çatışma ve karaya oturma rizikosuna karşı sigortalanması durumunda sigorta işlemi ile sağlanan bu güvenceye istinaden belirlenecek olan tekne sigorta primi diğer riziko türlerine daha yüksek düzeyde olabileceği söylenebilir.

Yukarıda insan faktörünü hata yapmaya sevk eden nedenleri, bu nedenler sonucunda insan hatası türleri ve de insan hatası türleri sonucunda da meydana gelen kaza türleri ortaya konulmuştur. Yapılan değerlendirmeler ışığında deniz kazalarında bir düşüş olması isteniyorsa, kazalarının insan kaynaklı nedenlerinin üzerinde durulmalıdır. Yaygın anlayışa göre insan faktörü, denetim içeren etkili ve verimli bir hizmet içi eğitim sürecinden geçtikten sonra deniz kazalarında ciddi bir azalma yaşanabilecektir (Trucco ve diğ., 2007). Aksi takdirde kazaların azaltılmasına yönelik insan faktörüne yeterli önemin gösterilmemesi meydana gelen gemiz kazalarının azaltılmasına yönelik ortaya konulan çabaları başarısız kılacaktır. Bunun yanında bu tür eğitim sürecinden geçirilmemiş ve gerek nitelik gerekse nicelik açısından yetersiz personel bulunduran gemiler ve sürekli personel değiştiren personel devir hızı yüksek olan gemiler için belirlenecek olan prim daha yüksek düzeyde olabilecektir.

Bunun yanında sigorta işletmeleri bünyesinde işletmenin sürekliliğini sağlayabilecek ve rekabet edilebilir bir prim düzeyini ortaya koyabilmesi açısından kanıtlarının bulunması

<sup>28</sup> Tablo 20’de görüldüğü üzere insan hatası sonucu kuru yük gemilerinde en sık yaşana 3. kaza türü deniz olayıdır. Ancak tekne sigortası çerçevesinde deniz olayı dikkate alınmadığından ötürü 3. sırada yangın kaza türüne yer verilmiştir.

zor ve nitel olan insan hatasını tam anlamıyla tespit edilebilecek analitik bir sistemin oluşturulması gerekir. Böylelikle insan hatasının kazalara olan etkisi sayısal olarak ölçülebilecek ve en uygun tekne sigorta priminin tespit edilebilmesine olanak sağlanabilecektir.

#### **4.5. Örnek Olaylar**

Aşağıda gemi kazalarında insan hatasını incelemeye yönelik üç örnek olaya yer verilmiştir. Örneklerde insan faktörünün etkisi yanında kazanın nasıl geliştiği ve kazaya neden olan faktör ya da faktörler ortaya konulmaya çalışılmıştır.

##### **4.5.1. Örnek Olay-I: Çatma-Çatışma**

Türkiye'nin Ambarlı Limanı'ndan Ukrayna'nın Ilchevsky Limanı'na yüksüz olarak gitmekte olan M/V E adlı kuru yük gemisi, İstanbul Boğazından Güney - Kuzey geçişi yapmak üzere 10 Ocak 2009 tarihinde saat 08:30'de B – 9 demir mevkiine demirlemiştir. Öteyandan Türkiye'nin Samsun Limanı'ndan Hindistan'ın Tuticorin Limanı'na gitmekte olan M/V K adlı kuru yük gemisi, 11 Ocak 2009 tarihinde saat 03:00'de, B-6 demir mevkiine demirlemek üzere gelmiştir.

M/V E adlı kuru yük gemisi olumsuz hava ve deniz koşulları nedeniyle demir taramaya başlamış ve demir mevkiini değiştirmek üzere demir alarak hareket etmiştir. 13 Ocak 2009 tarihinde saat 04:12'de M/V K kuru yük gemisi B – 6 demir mevkiine demir atmıştır. M/V E kuru yük gemisi saat 04:14'de B – 6 bölgesine demirlemek üzere gelirken görüş zayıflığı nedeniyle, saat 04:15'de M/V K adlı kuru yük gemisi ile çatışma sonucunda deniz kazası oluşmuştur.

Kaza sonucunda her iki gemide de can kaybı, yaralanma ve deniz kirliliği olmamıştır; ancak çatışma nedeniyle her iki gemide de kısmi hasar oluşmuştur.

Gemi ve Kaza Bilgileri; Aşağıda Tablo 21'de örnek kazada yer alan gemilere ilişkin bilgiler ve gemileri diğer gemilerden ayırt edici unsurlar gösterilmiştir.

Tablo 21. Kazaya karışan gemilere ilişkin bilgiler

<b>Ayrırt edici unsurlar</b>	<b>M/V E Gemisi</b>	<b>M/V K Gemisi</b>
Donatımı	-	-
İşleticisi	-	-
Boğaz Acentesi	-	-
Sicil Limanı	Trabzon	Kingstown
Klas Kuruluşu	ISR	TL
Bayrağı	Kuzey Kore	St. Vincent
Çağrı İşareti/IMO Numarası	-	-
Tipi	Kuru yük	Kuru yük
İnşa Yılı	1990	1993
Tam Boy (LOA)	101 m.	120.41 m.
Genişliği (Breath)	14.60 m.	19.50 m.
Derinlik (Depth)	7.11m.	12.12 m
GRT	2623	6752
NRT	1579	3876
Deadweight (DWT)	4543	8817
Draft	7,20	8,15
Yükü	-	-
Seyir Sürati	10.8 knots	12.5 knots
Ana Makine	-	-
Ana Makine Gücü	-	-
Geldiği/Gittiği Liman	Ambarlı / Türkiye - Ilchevsky / Ukrayna	Samsun / Türkiye - Tuticorin / Hindistan
Personel Sayısı	15	27

Tablo 21’de görüldüğü üzere M/V E kuru yük gemisinin sicil limanı Trabzon, bayrağı: Kuzey Kore, tipi ise kuru yük gemisidir. 1990’de inşa edilen sözkonusu gemi 19 yaşındadır. 2623 GRT’a sahip olan ve 15 personeli bulunan geminin sefer sahası içerisinde kaza yapma riskinin yüksek olduğu Türk Boğazları’nın yer aldığı görülmektedir.

Öteyandan, M/V K gemisinin sicil limanı Kingstown, bayrağı: St. Vincent, tipi ise kuru yük gemisidir. 1993’de inşa edilen sözkonusu bu gemi 16 yaşındadır. 6752 GRT’a sahip olan ve 27 personeli bulunan geminin sefer sahası içerisinde kaza yapma riskinin yüksek olduğu Türk Boğazları’nın yer aldığı görülmektedir.

Çevresel Koşullar; 11 Ocak 2009 tarihinde hava kapalı, tipi şeklinde yoğun kar yağışı mevcuttur. Aynı zamanda rüzgâr poyrazdan kuvvetli esmekte, görüş düşük, deniz dalgalı ve kabarıktır.

Olay günü saat 14:00’da bölgedeki kuvvetli akıntı ve şiddetli fırtına ile birlikte İstanbul Boğazı’nda görüşün 0,5 milin altına düşmesi ve Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü Md. 36 “Görüş Uzaklığı” başlığı altında belirtilen 36. maddesinin c fıkrası<sup>29</sup> gereği

<sup>29</sup> TBDDT Md. 36/c: İstanbul Boğazı'nın herhangi bir bölgesinde görüş uzaklığı yarım mil ve altına düştüğünde İstanbul Boğazı geçiş trafiği iki yöne de kapatılacaktır.

olarak boğaz geçiş trafiği çift yönlü kapatılmıştır. Boğaza yaklaşan gemilere gerekli tedbirleri alabilmeleri için VHF (Very High Frequency) kanallarından genel yayın ve Türk Radyo aracılığıyla NAVTEX(Navigational Telex) yayınları yapılmıştır.

Kaza Analizi; M/V E ve M/V K adlı kuru yük gemilerin, demir atmak üzere geldikleri B – 6 demir mevkiinde birbirlerini son anda fark etmelerinden, gemilerin seyir ve manevra esnasında çevrelerindeki gemilere dikkat etmedikleri, etkin bir gözcülük ve izleme yapmadıkları, böylece DÇÖT Kural 5 Gözcülük maddesini ihlal ettikleri anlaşılmaktadır.

M/V E adlı kuru yük gemisi, kıyıya yakınlığı ve hava şartlarının kuzeyli olması dikkate alındığında saçak altı olarak tabir edilebilecek bir konumda olan B – 9 demir mevkiinde demir taramasından, demirleme yaparken demir ve zinciri etkin ve uygun seremediği görülmektedir. Ayrıca, kötü hava ve deniz şartlarının etkisiyle İstanbul Boğaz trafiğinin kapalı olması, Ahırkapı demir mevkiindeki gemi yoğunluğunun artmasına neden olmuştur. Tüm bu koşullar dikkate alınarak, M/V E adlı kuru yük gemisi demir taramasına müteakip, gemi kaptanı demirini daha etkin bir şekilde yeniden sermesi gerekirken, kuzeyli havaların daha etkin olabileceği açıktaki bir alanı tercih etmiş ve bu hareketinden VTS'e haber vermemiştir. Gemi kaptanının bu tercihi İstanbul Boğaz'ı trafiğe açıldıktan sonra biran evvel trafik ayırım şeridine girmek için acele ettiğini göstermektedir.

M/V K adlı kuru yük gemisi geminin İstanbul Boğazı Kuzey – Güney geçişini kılavuz kaptanla tamamlamasından sonra, demir mevkiine kılavuz kaptan almadan gitmek istemesi, gemi kaptanlarının, TBDDT Md. 23'ü dikkate almadıklarını göstermektedir. Gemi kaptanının “kötü hava ve deniz koşulları nedeniyle, İstanbul Boğazı Kuzey – Güney yönünde 100 metre ve altındaki zor durumdaki gemilerin kılavuz kaptana daha çok ihtiyaç duyması nedeniyle kılavuz kaptanın inmesinde bir sakınca görmedim” şeklindeki ifadesi, kılavuz kaptan sayısı ile teknik donanım ve ekipmanın acil durumlarda yetersiz olduğu anlamına gelmektedir.

Yukarıda yer alan açıklamalardan hareketle çatışma ile sonuçlanan bu gemi kazasına sebep olan birden fazla neden olduğu görülmektedir. Bu nedenleri hava muhalefeti, seyir alt yapısının yetersiz olması ve insan faktörü olara özetlemek mümkündür. Ancak yine yapılan açıklamalar ve alınan ifadeler doğrultusunda gemilerin çatışmasındaki en büyük etkenin insan hatası ve buna bağlı olarak kural ihlali olduğu ifade edilebilir.

Kazaya İlişkin Sonuç ve Öneriler: Elde edilen bilgiler M/V E kuru yük gemisi kaptanının hava ve deniz şartlarını göz önüne almaması, manevra esnasında etkin bir gözcülük ve izleme yaptırmaması, demirleme yaparken aceleci davranması emniyet

kurallarının uygulanmadığını göstermektedir. Aynı şekilde, M/V K kuru yük gemisi kaptanının da, manevra esnasında etkin bir gözcülük ve izleme yaptırmaması, demir alanı için kılavuz kaptan yardımı almayarak kendi tecrübelerine aşırı güvenmesi de kazanın oluşumun da etken olduğu ifade edilebilir.

Böylece bu iki geminin DÇÖT Kural 5 “Gözcülük” maddesinde belirtilen “İçinde bulunulan durum ve koşullarda, durumun ve çatışma tehlikesinin tamamen değerlendirilmesini sağlamak üzere, elde ki mevcut tüm uygun araçların yanısıra her tekne, her zaman tam bir görme ve işitme gözcülüğü de yapacaktır.” hükmünü ihlal ettikleri görülmektedir.

Bununla beraber, İstanbul Boğazı’ndan geçiş yaparak, demire giden gemilerde görevli kılavuz kaptanların her ne koşulda olursa olsun, hizmeti yarıda kesmemeleri gerekmektedir. Kılavuz kaptanın gemi kaptanı ve kılavuz kaptanın kararı ile gemiden erken ayrılması Türk Boğazları Deniz Trafik Düzen Tüzüğü Md. 23’de “Demir Yerleri” başlığı altında belirtilen “...a, b, c ve d bentlerinde sayılan demir yerlerine kılavuz kaptanla demirlenir ve kalkılır...” hükmünün de ihlali söz konusudur.

Ayrıca, eğer demirlemek üzere Gemi Trafik Hizmetleri’ne bilgi veren gemilere demir sahasında uygun bir yer gösterilmiş olsaydı, hava koşulları ne olursa olsun iki gemi birbirini görmese dahi aynı yere demirlemek için manevra yapmayacaklar ve dolayısıyla böyle bir kaza yaşanmayacaktı. Bu da demir sahası içindeki kontrolün zayıf olduğu ve gemilerin bu sahada kendi inisiyatiflerine bırakıldığı anlamına gelmekte olup, büyük bir emniyet eksikliğine işaret etmektedir.

Yukarıda yer alan örnek kaza verileri analiz edildiğinde bu tür kazaların meydana gelmemesi için aşağıda gerekli bazı önlemlerin alınması sıralanabilir.

GTH’nin gemilere verdiği talimat geminin sadece demir sahasına gidebileceği yönündedir. Ancak, gemilerin demirleme esnasında birbirlerinin manevraları hakkında bilgi sahibi değildir. Bu nedenle GTH’nin demir sahasına girecek gemileri yönlendirmesinde büyük fayda görülmekte olup, GTH’nin bu gemileri izlemesi ve koordine edebilmesi için VTS’de bir konsol hazırlanması ve bu işle görevli bir personel çalıştırılmasının bu tür kazaların yaşanmasının önlenmesinde etkili olacağı değerlendirilmektedir. Aynı zamanda TBDDT’nin demir sahasına kılavuz kaptanla demirleneceği ve kalkılacağı yönündeki hükmünün gemi kaptanları, acenteleri, donatan, kiracısı, işleticisi gibi gemi ilgilileri yanında kılavuz kaptanlar tarafından da uygulanmasının gerektiği görülmektedir.

Ayrıca, her geçen gün artan gemi trafiği ve devam eden Marmaray projesi de göz önüne alınarak İstanbul Boğazı'nın kapatma sürelerinin artması beklenmektedir. Bu da var olan demir sahası içindeki gemi sayısının artacağına işaret etmektedir. Bu mevcut tablo karşısında idare olarak alınması gereken tedbirlerin varlığı da şüphesizdir. Ahırkapı'da var olan demir sahasının genişletilmesi yanında İstanbul Boğaz geçişi için bekleyen gemilerin yoğunluğu dikkate alındığında, ikmal ve benzeri işlemler için demirlemek isteyen ve / veya zorunda kalan gemiler için ayrı bir demir sahasının GTH tarafından belirlenmesi de Ahırkapı demir bölgesindeki gemi yoğunluğunu mutlaka azaltacaktır.

Öteyandan, bu gibi kazaların önlenmesin de gemi kaptanlarına da düşen önemli görevler vardır. Şöyle ki; demirlerken hava ve deniz şartları ile çevrede bulunan deniz trafik yoğunluğunu dikkate alarak demirleme işlemlerini yapmaları, tüm seyir boyunca ve özellikle manevra esnasında etkin bir gözcülük ve izleme yapılmasına dikkat etmeleri, her ne suretle olursa olsun, TBDDT kurallarını dikkate alarak, kural ve tavsiyelere uygun şekilde davranmaları bu tür kazaları önleyici etken olacaktır.

#### **4.5.2. Örnek Olay-II: Karaya Oturma**

İspanya'nın Valencia Limanı'ndan Ukrayna'nın Odesa Limanı'na yüksüz gitmekte olan M/T S adlı tanker Çanakkale Boğazı'ndan Güney - Kuzey geçişi yapmak üzere 12 Şubat 2008 tarihinde Bozcaada güneyinde yer alan tanker demir mevkiine demirlemiştir

M/T S adlı tanker 20 Şubat 2009 tarihinde saat 02.25 sularında hava muhalefeti nedeniyle demir taramaya başlamıştır. Bunda ötürü gemi kaptanı makineyi çalıştırma talimatı vermiştir. Aynı esnada demir almaya çalışmıştır. Fakat bu esnada demir ırgatı hidrolik boru devresinin patlaması sonucu demirini alamamış ve Bozcaada Batı Burnu mevkiinde saat 04.00'de karaya oturmuştur. Yaklaşık 10 saat burada kalmış ve kötü hava koşulları altında büyük dalgalara maruz kalarak hasar görmüştür. Hava şartları normale döndüğü zaman gemi demir alabilmiş Bozcaada tanker demir mevkiine tekrar demirlemiştir. Karaya oturma sonucunda geminin çeşitli yerlerinde çökme ve ezilmeler oluşmuştur.

Gemi ve Kaza Bilgileri; Aşağıda Tablo 22'de örnek kazada yer alan gemiye ilişkin bilgiler ve gemiyi diğer gemilerden ayırt edici unsurlar gösterilmiştir.

Tablo 22. Kazaya karışan gemiye ilişkin bilgiler

<b>Ayrıt edici unsurlar</b>	<b>M/V S Gemisi</b>
Donatısı	-
İşleticisi	-
Boğaz Acentesi	-
Sicil Limanı	Singapore
Klas Kuruluşu	NKK
Bayrağı	Singapore
Çağrı İşareti/IMO Numarası	-
Tipi	Tanker
İnşa Yılı	1993
Tam Boy (LOA)	236.58 m.
Genişliği (Breath)	49 m.
Derinlik (Depth)	17.5 m.
GRT	42307
NRT	26891
Deadweight (DWT)	95235
Draft	11.654
Yükü	-
Seyir Sürati	17,2 knot
Ana Makine	-
Ana Makine Gücü	-
Geldiği/Gittiği Liman	Valencia-Odesa
Personel Sayısı	21

Tablo 22’de görüldüğü üzere M/V S adlı geminin sicil limanı: Singapore, bayrağı: Singapore, tipi ise tanker gemisidir. 1993’te inşa edilen sözkonusu gemi 16 yaşındadır. sözkonusu geminin tonajı 42307 grt’dır. 21 personeli bulunan geminin sefer sahası içerisinde geminin rotasından anlaşılabilceği üzere kaza yapma riskinin yüksek olduğu Türk Boğazları yer aldığı belirtilebilir.

Çevresel Koşullar; 11 Şubat 2009 tarihinde hava kapalı, rüzgâr güney güneybatıdan kuvvetli bir şekilde esmektedir.

Kazanın Gelişimi; İspanya’nın Valencia Limanı’ndan Ukrayna’nın Odesa Limanı’na yüksüz gitmekte olan M/T S adlı tanker Çanakkale Boğazı’ndan Güney - Kuzey geçişi yapmak üzere 9 Şubat 2009 tarihinde Bozcaada güneyi tanker demir mevkiine demirlemiştir

M/T E adlı tanker, 9 Şubat 2009 tarihinde saat 01.15 sularında vardiya zabitanın demir taradığını anlaması üzerine kaptana haber vermiştir. Kaptan, hava raporları doğrultusunda 9 Şubat 2009 tarihinde demirledikten hemen sonra makine bölümüne talimat vermiş ve makinenin her an çalışmaya hazır şekilde hazırda beklemesini söylemiştir. Demir taradığı anlaşıldıktan sonra Kaptan köprü üstüne gelmiş ve hemen makine dairesine haber verilmiş ve makinenin çalıştırılması söylenmiştir.



Bu esnada da 2. kaptan ve reis baş tarafa gönderilerek demirin alınması talimatı verilmiştir. Tam bu esnada hava giderek kötüleşmeye başlamış ve gemi hızla taramaya başlamıştır. (Ekte sunulan VTS kayıtlarına göre gemi hızı 2,8 knota kadar çıkmıştır.) Bu olaylar gelişirken Bozcaada kıyısından olan mesafenin 0,2 mil olduğu anlaşılmıştır. Demir alınmaya çalışılmış fakat alınamamıştır. Demir alınmadığı içinde makine gemiye kumanda edememiştir ve gemide karaya oturmuştur. Hava şartlarının gittikçe kötüleşmesi sonucu gemi yaklaşık 10 saat burada kalmış ve devamlı dövünmüştür.

Karaya oturma sonucunda geminin çeşitli yerlerinde çökme ve ezilmeler oluşmuştur. Hava şartlarının düzelmesi üzerine demir alınmış ve makine yardımıyla Bozcaada'da tanker demir mevkesine tekrar demirlenmiştir.

Kaza Analizi; M/T S adlı tankerin vardiya zabiti demir taradığını anlaması üzerine kaptanı çağırılmış ve kaptanda demir alınması talimatı vermiştir. Yapılan incelemelerde demir ırgatının hidrolik devresinin çeşitli yerlerinden patladığı ve her iki ırgatında kötü durumda oldukları görülmüştür. Kaptana ırgatın durumu sorulduğunda bakımlarının düzenli yapıldığını söylemiş ve raporlarını göstermiştir.

Yapılan incelemelere göre planlı bakım tutum kayıtlarının düzenli tutulduğu fakat sadece kağıt üzerinde yapıldığı anlaşılmıştır. Gemi ırgatı ve hidrolik devreleri incelendiğinde kaza nedeninin bakım onarımlarının yapılmayarak temelde insan hatası olduğu anlaşılmıştır. Bununla beraber gemi personeli ile yapılan görüşmede “demir almaya başladığımız zaman hidrolik devresi patladı ve demir alamadık” şeklinde ifade vermişlerdir. Doğal olarak gemi demir alamayınca gemi makinesi gemiye kumanda edememiş ve kötü hava şartları nedeniyle gemi sürüklenerek karaya oturmuştur.

Yukarıda yer alan açıklamalar sonucunda, geminin oturmasındaki en büyük etkenin planlı bakım tutumların zamanında yapılmadığı anlaşılmaktadır.

Kazaya İlişkin Sonuç ve Öneriler; Elde edilen bilgiler ışığında, M/T S adlı gemi kaptanının hava koşullarının kötüleşeceğini hava raporlarında görmesine rağmen ilave bir gözcü takviyesi yapmamıştır. Bunun yanın da vardiya zabitinin demirin taradığını geç fark ettiği yapılan incelemeler ve personelle yapılan görüşmelerden anlaşılmıştır. Geminin sürüklenmeye başladığı an ile karaya oturma anı arasında 45 dakika fark olduğu, kaptanın ifadesinde 01.15'de köprü üstüne geldiğinde hemen makineye haber verdiği ve demir başına adam gönderdiği bu esnada adadan 0,2 mil uzaklıkta olduğunu söylemesi demirin taradığını geç fark ettikleri anlaşılmaktadır. Ama ifadelerde nedense demir ırgatı hidrolik

devrelerinden hiç bahsedilmemiştir. Böyle acil durumlarda zamanında ve düzenli yapılan bakım tutumların faydası bir kez daha görülmektedir.

#### 4.5.3. Örnek Olay III: Yangın

Ukrayna'nın Odesa Limanı'ndan İngiltere'nin Liverpool Limanı'na ham petrol yüklü olarak gitmekte olan M/T N adlı tanker İstanbul Boğazı'ndan Kuzey-Güney geçişi yaptıktan sonra Marmara Denizi'ne açılmıştır.

M/T N adlı tankerde Marmara Denizi'nde 5 Nisan 2009 tarihinde seyir esnasında saat 13.15 sularında gemi bacasından uçan kurum sebebiyle yangın çıkmıştır. Yangın, uçan kurumun geminin kış bağlama halatına düşmesiyle başlamıştır. Havanın rüzgârlı olması ve yoğun sisin etkisiyle hemen fark edilemeyen yangın, kısa sürede büyümüştür. Büyüyen yangın daha sonra geminin güverte aksamında saç atmasına neden olmuş ve saç atması nedeniyle petrol sızıntısı meydana gelerek çevre kirliliği meydana gelmiştir. Çevre kirliliği nedeniyle gemiye 134.569,56 TL ceza kesilmiştir.

Gemi ve Kaza Bilgileri; Aşağıda Tablo 23'te örnek kazada yer alan gemiye ilişkin bilgiler ve gemiyi diğer gemilerden ayırt edici unsurlar gösterilmiştir.

Tablo 23. Kazaya karışan gemiye ilişkin bilgiler

<i>Ayrt edici unsurlar</i>	<b>M/T N Gemisi</b>
Donatanı	-
İşleticisi	-
Boğaz Acentesi	-
Sicil Limanı	İstanbul
Klas Kuruluşu	NKK
Bayrağı	Türk
Çağrı İşareti/IMO Numarası	-
Tipi	Tanker
İnşa Yılı	1995
Tam Boy (LOA)	219.45 m.
Genişliği (Breath)	43 m.
Derinlik (Depth)	15.7 m.
GRT	39207
NRT	24889
Deadweight (DWT)	93579
Draft	11.323
Yükü	-
Seyir Sürati	12,2 knot
Ana Makine	-
Ana Makine Gücü	-
Geldiği/Gittiği Liman	Odesa
Personel Sayısı	19

Tablo 22’te görüldüğü üzere M/T N adlı tankerin sicil limanı: İstanbul, tonajı: 39207 grt, bayrağı ise Türk Bayrağı’dır. 1995’te inşa edilen sözkonusu gemi 14 yaşındadır. M/T N adlı tankerin 19 personeli bulunmakta ve geminin sefer sahası içerisinde kaza yapma riskinin yüksek olduğu Türk Boğazları yer almaktadır.

Çevresel Koşullar; 5 Nisan 2009 tarihinde hava sisli, rüzgâr kuzeybatıdan kuvvetli bir şekilde esmektedir.

Kazanın Gelişimi; Ukrayna’nın Odesa Limanı’ndan İngiltere’nin Liverpool Limanı’na ham petrol yüklü olarak gitmekte olan M/T N adlı tanker 5 Nisan 2009 tarihinde İstanbul Boğazı’ndan Kuzey-Güney geçişi yaptıktan sonra Marmara Denizi’ne açılmıştır. M/T N adlı tankerde 5 Nisan 2009 tarihinde saat 13.15 sularında gemi bacasından uçan kurumun güverte üstünde bırakılan halatın üstüne düşmesiyle yangına neden oldu. Havanın sisli ve rüzgârlı olması nedeniyle yangın hemen fark edilememiş ve yangın yine güverte üzerinde bırakılan tutuşturuculara sıçrayarak büyümüştür. Saat 13.25 sularında köprü üstü vardiya zabiti yangını fark etmiş ve derhal kaptana haber vermiştir. Hemen sonra kaptan yangına müdahale edilmesi emrini ve makine bölümüne de gemi makinesinin durdurulması talimatını vermiştir. Bu esnada yangını söndürme talimatını alan personel yangına müdahalede geç kalmış ve yangın etkisiyle genişleyen gemi güvertesinde saç atması meydana gelmiştir. Sonrasında atan saç kısmından denize petrol sızıntısı başlamıştır. Daha sonra durum kıyı emniyetine bildirilmiştir. Kıyı Emniyeti Ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü’ne bağlı ekipler römorkörler ile hemen yangına müdahale etmiş ve yangını söndürmüştür.

Yangın sonucunda geminin çeşitli yerlerinde erime sonucu hasar, petrolün sızması sonucu çevre kirliliği oluşmuştur. Çevre kirliliği nedeniyle gemiye İstanbul Büyük Şehir Belediyesi<sup>30</sup> tarafından 134.569,56 TL idari para cezası kesilmiştir.

Kaza Analizi; M/T N adlı tankerin köprü üstü vardiya zabiti gemide yangın çıktığını fark etmesi üzerine kaptanı çağırmış ve kaptanda yangına müdahale ve motorun durdurulması talimatını vermiştir. Yapılan incelemelerde bağlama halatı güverte üzerinde bırakılmış ve tutuşturucular gerekli şekilde emniyet altına alınmamıştır. Bunun yanında

<sup>30</sup> Çevre Kanunu Md. 12’de “ ÇK hükümlerine uyulup uyulmadığını denetleme yetkisi Çevre Bakanlığa aittir. Gerekliğinde bu yetki, Bakanlıkça; il özel idarelerine, çevre denetim birimlerini kuran belediye başkanlıklarına, Denizcilik Müsteşarlığına, Sahil Güvenlik Komutanlığına, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre belirlenen denetleme görevlilerine veya Bakanlıkça uygun görülen diğer kurum ve kuruluşlara devredilir” hükmü yer almaktadır. Dolayısıyla çevre denetim birimi kuran İstanbul Büyük Şehir Belediyesi, İstanbul Bölgesinde meydana gelen kazalara ve böylece çevreye zarar veren gemilere idari para cezası uygulayabilmektedir.

yangının geç fark edilmesi hasarın büyümesine neden olmuş ve yine etkin bir gözcülük ve izleme yapılmadığı saptanmıştır. Gemiadamlarının kaptanın talimatından sonra yangına geç müdahale etmeleri böyle bir duruma karşı yeterli hazırlılıklarının ve deneyimlerinin olmadıklarını göstermektedir. Diğer bir deyişle bu gibi kazaların önlenmesi için düzenli olarak yapılması gereken role talimlerin<sup>31</sup>, gemiadamlarının yangına geç müdahale ve eksik kalmalarından ötürü yapılmadığı anlaşılmaktadır.

Yukarıda yer alan açıklamalar sonucunda, geminin çıkan yangının bir dizi ihmal ve gerekli bakımların zamanında yapılmamasından kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

Kazaya İlişkin Sonuç ve Öneriler; Elde edilen bilgiler ışığında, M/T N adlı tankerin kaptanın hava koşullarının kötüleşeceğini görmesine rağmen gerekli önlemleri almamıştır. Bunun yanın da gemiadamlarının yangına geç müdahale etmeleri gerekli eğitim ve talimlerin yapılmadığını ortaya koymaktadır. Gemide yapılan işlerden sonran yangın çıkmasına neden olabilecek tutuşturucuların güvenlik altına alınmadığı saptanmıştır. gemi bacasının temizlenmemiş olması planlı bakım-onarım kayıtlarının belge üzerinde kaldığını fiili olarak yapılmadığını göstermektedir.

Yukarıda yer alan örnek kaza olayı verileri analiz edildiğinde bu tür kazaların meydana gelmemesi için aşağıda belirtilen bazı tedbirlerin alınması gerekmektedir.

Buna göre, gemilere planlı bakım-onarım kayıtlarının sadece belge üzerinde değil, düzenli olarak fiilen yapılmalıdır. Bunun yanında köprü üstü vardiya zabitleri rüzgâr durumu ile birlikte bacadan gelen kuruma dikkat etmelidir. Böylece bu tür kazaların yaşanmaması önlenmesinde etkili olacaktır. Bacadan çıkabilecek kurumları önlemek amacıyla baca kısmına alev tutucu teller yerleştirilmelidir. Yinede bacadan çok miktarda kurum çıktığı görülürse kurum nedeniyle yangın çıkabilme riski bulunan alanlara dönüşümlü denetim yapılmalıdır. Bunun yanında kış tarafta bulunan ve üzeri düzgünce kapatılıp emniyet altına alınmamış yanıcı maddeler denetim altında tutulmalıdır. Son olarak kullanım için çıkarılan halat kullanım işi bittikten sonra halat storlarında emniyet altına alınmalıdır.

Bununla beraber, role talimlerinin önemi yaşanan bu olaydan ders alınarak gemiadamlarına anlatılmalıdır.

Yukarıda yer alan üç örnek gemi kazası incelendiğinde kazaya neden olan sebebin bir tane olmadığı bunun yanında birden fazla nedenin bir araya gelerek birbirlerini

---

<sup>31</sup> Role talimi: Gerek ticaret, gerek de yolcu gemilerinde doğaüstü durumlarda hareket şekillerinin uygulamalı eğitimine denir.

tetiklemeleri sonucunda kazaların meydana geldiği görülmektedir. Kazalar basit nedenlerle başlar ve sonrasında bu nedenler birbirleriyle kurmuş oldukları ardışık ilişkiler sonucunda kaza olgusu meydana gelir. Kazaya sebep olan bu gibi faktörler aynı zamanda gizli ya da taşıyıcı faktörler olarak da ifade edilebilir. Gizli faktör kazada doğrudan etkisi olana, taşıyıcı faktör ise gözlemlenebilen ve ifade edilebilen faktöre denir. Taşıyıcı faktörler kaza raporunda doğrudan ima edilirken gizli faktörler ise uzman araştırmacılar tarafından yapılan analizler sonucu ortaya çıkarılabilmektedir (Portela, 2005). Ancak sözkonusu bu kolektif nedenler arasında gizli faktör olan insan faktörünün ağır basması kazaların özünde yatan temel faktör olarak onu ön plana çıkarmaktadır.

Konu, sağlanılan sigorta teminatı açısından değerlendirildiğinde sigorta ettirenin, kaza sonucu oluşan zararlarını tazminat olarak talep edebilmesi için geminin deniz rizikosuna maruz kaldığını, bu ideanın dayandığı kazayı, zararını ve kapsamını ispatlamak durumundadır (TTK Md. 1441). Diğer bir deyişle sigorta ettiren gemi kazası sonucu oluşan zararın sigorta teminatı çerçevesindeki bir rizikodan kaynaklandığını, tazminatın talep edilebilirliği açısından ispat etmek mecburiyetindedir. Bu çerçevede sözkonusu ispatın sağlanabilmesi için sigorta ettiren “tazminatın hesabını gösteren bir listeyi” sigortacıya vermek zorundadır (Yazıcıoğlu, 2003). Bu kapsamda tazminatın hesabını gösteren liste TPGŞ Md B 2’de “deniz raporu, kaza ile ilgili güverte ve makine jurnallerinin onaylı kopyaları, denize elverişlilik belgesi, kaza ile ilgili sınıflama (klas) kurumu raporu, sınıf belgesi yoksa yürürlükteki mevzuata uygun inşa edildiğini gösteren belge, ekspertiz ve / veya dispeç raporu, gemi adamları donatımında asgari emniyet belgesi, gemi adamları listesi, zarara ilişkin proforma fatura, makbuz vb. belgeler şeklinde sıralanmıştır.

Öteyandan, zararın sigorta teminatı kapsamında bir rizikodan kaynaklanmadığını ve bu çerçevede tazminatın ödenemeyeceği durumunu ise sigortacı ispat etmek durumundadır (TTK Md. 1441). Bununla beraber, Kılavuz kaptanın neden olduğu bir hatadan ötürü gemi kazası meydana gelebilmektedir. Bu durumda tazminatın ödenip ödenemeyeceği durumunun nasıl etkilenebileceği belirtilmesi yararlı olacaktır.

Kılavuz kaptan alma durumu isteğe bağlı kılavuz kaptan alma ve zorunlu kılavuz kaptan alma olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. İsteğe bağlı kılavuz kaptan alma durumunda, meydana gelen zararlardan donatan sorumludur. Bunun yanında zorunlu kılavuz kaptan alma durumunda ise eğer geminin sevk ve idaresi kılavuz kaptana devredilmiş ve de gemi adamları kendi üzerlerine düşen görevleri eksiksiz yapmaları durumunda kılavuz kaptan

kusuru ile kaza meydana gelmesi durumunda ise kılavuz kaptan sorumlu olmaktadır (Kender ve Çetingil, 2007).

Gemi kazası sonucu gemide oluşan zararın tespit edilebilmesi için sigortacı tarafından sigorta hasar eksperisi görevlendirilmektedir. Sigorta hasar eksperisi görevini açıklık, doğruluk ve tarafsızlık içinde yapmak ve sigorta ettiren ile sigortacı arasında taraf oldukları izlenimini yaratacak fiil ve hareketlerden kaçınmak zorundadır (SMK Md. 38). Sigorta eksperinin hazırlamış olduğu rapor çerçevesinde meydana gelen zararlar sigortacı tarafından sigorta ettirene tazminat olarak ödenecektir. Bu bağlamda örnek olay II dikkate alınarak, sigorta eksperinin hazırlamış olduğu raporun hasar kısmı aşağıda Tablo 24’ gösterilmiştir.

Tablo 24. Sigorta eksper raporu hasar hesabı

<b>Hasar Hesabı</b>	<b>Talep dilen (USD)</b>	<b>Ödenen (USD)</b>
<b>A. Demir İrgatı Hasarı:</b> Hasarlı demir ırgatına yedek parça temini, dökme yatak tamiri, keçe takımı	10.000,-	10.000,-
<b>B. Boru Devreleri Hasarı:</b> Hidrolik devrelerinin kesilmesi, faal arka ayak hidrolik ırgatının sökülmesi, aktarılması, montajı ve tekrar devreye alınması. Bor devreleri temini, imalatı ve yerine taşınması.	12.800,-	10.800 <sup>32</sup> ,-
<b>C. Vinç Çalışma Hizmeti:</b> 21.02.2009/24.02.2009 tarihleri arasında 24 saat vinç çalışma hizmet bedeli, kara nakliye ve hizmet bedeli.	7.250,-	7.250,-
<b>D. Kurtarma ve Yardım Bedeli:</b> M/T S adlı tankerin karaya oturduğu yerden kurtarılması hizmet bedeli	5.500,-	5.500,-
<b>E. Demir İrgatı Montajı:</b> demir ırgatının yerine montajı ve devreye alma masrafı (işçilik ve vinç hizmeti dahil).	14.750,-	14.000,-
<b>Hasar Toplamı</b>	<b>50.300,-</b>	<b>47.550,-</b>

Tablo 24’de M/T S adlı tankerin karaya oturması sonucu sigorta ettirenin, oluşan zararlara ilişkin talep ettiği hasar toplamı ile sigorta eksperince ödenmesi uygun görülen kısmı görülmektedir. Belirtilen bu tutarın da ödenebilmesi için yine daha öncede belirtildiği gibi oluşan zararın, taraflar arasında yapılan sigorta sözleşmesine ile teminat altına alınan bir rizikodan kaynaklanmış olması gerekir. Bu bağlamda taraflar arasında kurulan sigorta sözleşmesine istinaden düzenlenen sigorta poliçesi incelendiğinde hasarın

<sup>32</sup> Hasar için talep edilen tutar yapılan piyasa araştırması sonucunda yüksek bulunmuştur. Dolayısıyla piyasa araştırması sonucunda ilgili masraf kalemi için 10.800,-USD verilmesi uygun görülmüştür.

sigorta sözleşmesi ile teminat altına tespit edilmiştir. Bunun yanında halefiyet ilkesi çerçevesinde sigortacı ödemiş olduğu tazminatı olayda sorumluluğu bulunan 3. kişilere rücu edebilir. Ancak, anılan kaza, sigorta teminatı kapsamındaki bir rizikodan meydana gelmesi ve kazaya sebebiyet veren 3. tarafın olmamasından ötürü oluşan zararların rücu imkânı yoktur.

Yine, Çevre Kanunu Md. 28’de “Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı sınırsız sorumluluğa sahiptir” hükmü yer almaktadır. Kanun metninden de anlaşılacağı üzere gemi kazası sonucu çevrede zarar meydana gelmesi durumunda donatan oluşan zararı tazmin etmekle yükümlüdür. Çünkü çevre kirliliğine ilişkin zararlar tekne sigorta sözleşmesi kapsamında olmayan bir zarar durumudur. Bundan ötürü donatan, çevre kirliliğinin gerek tekne sigortası kapsamında olmaması gerekse sorumluluğunun sınırsız olmasından ötürü sorumluluk sigortası ile sözkonusu bu rizikoyu teminat altına alabilmektedir. Ancak, kazaya sebep olan gemilere çevreye zarar vermeleri durumunda idari para cezası uygulanmaktadır (ÇK. Md. 20). Bununla beraber Türk Ceza Kanunu Md. 181’de “İlgili kanunlarla belirlenen teknik usullere aykırı olarak ve çevreye zarar verecek şekilde, atık veya artıkları toprağa, suya veya havaya kasten veren kişi, altı aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır” hükmü yer almaktadır.

Tekne sigortası kapsamında olmayan ve gemi kazası sonucu meydana gelebilen yaralanma ya da ölüm durumlarında ise donatanın sorumluluğu sınırsız ve zincirlemedir (TTK Md. 1218). Bununla beraber TCK Md. 180’de “Deniz, hava veya demiryolu ulaşımında, kişilerin hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye taksirle neden olan kimseye üç aydan üç yıla kadar hapis cezası verilir” hükmü yer almaktadır.

## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Kişilerin, hayatları boyunca karşılaşabilecekleri rizikoların sebep olabileceği olayların olumsuz ekonomik sonuçlarından korunmak amacıyla önceden önlem alma ihtiyacından doğan sigortanın fonksiyonel olarak işlerlik kazanabilmesi için sigorta sözleşmesinin kurulması gerekmektedir. Tarafların icap ve kabulüyle kurulan sigorta sözleşmesine ilişkin ilk uygulama, deniz ticaretinin gelişmesiyle birlikte denizcilik alanında yapılmıştır. Denizcilik sektöründe başlayıp gelişen sigorta, sağlanan bilgi ve deneyimlerin etkisiyle, daha sonra kara sigortalarının temellerinin atılmasına da kaynak oluşturmuştur. Bu çerçevede sigorta sözleşmesi, deniz sigortaları ve kara sigortaları olarak ikiye ayrılabilir.

Dünya’da 1980 sonrası süreçte yaşanan küreselleşme olgusu, ekonomik ve teknolojik gelişmelerle birlikte birçok alanda olduğu gibi dünya ticaretini etkilemiştir. Artan dünya ticaretine paralel olarak da taşımacılık artmıştır. Bu durum ise uluslararası ticarete maliyet açısından önemli unsurlardan biri olan nakliye sorununu ortaya çıkarmıştır. Böylece, taşıma maliyetlerini düşürmek isteyen yük ilgilileri diğer taşımacılık türleri olan kara, hava ve demiryolu taşımacılığına kıyasla daha ucuz olduğu bilinen deniz taşımacılığına yönelmişlerdir. Bu durum da dünya üzerindeki ticaretin büyük bir kısmının denizler üzerinden yapılmasına neden olmuştur. Deniz taşımacılığındaki bu yoğunluk doğrudan deniz trafiğini etkilemekte ve deniz alanlarında oluşabilecek muhtemel rizikoların artmasına neden olmaktadır.

Denizlerdeki sözkonusu yoğunluğun ve buna bağlı olarak deniz rizikolarının artması, sigorta ihtiyacını karşılama hususunda menfaatlerin farklılığına göre çeşitlilik arz etmekte ve bu çerçevede deniz sigortası türleri birçok şekilde sınıflandırılmaktadır. Bu bağlamda deniz sigortaları, emtia ve kıymet sigortaları, sorumluluk sigortaları, tekne sigortaları olmak üzere üçe ayırmak mümkündür.

Tekne sigortası, denizcilik rizikolarına karşı teknenin yok olması veya hasara uğraması ya da sigorta ettirenin hâkimiyeti altından çıkması sonucu oluşabilecek maddi hasarları karşılamak amacıyla önceden ödenen bir prim karşılığında taraflar arasında yapılan işlemdir.

Yukarıda yer alan açıklamalarda belirtildiği gibi sigorta sözleşmelerinin temel unsurlarını riziko ve prim olarak sıralamak mümkündür. İleride gerçekleşmesi muhtemel olay anlamına gelen rizikonun, gerçekleşip gerçekleşmemesi % 0 ila % 100 arasında bir olasılığa sahiptir. Rizikonun gerçekleşmeme durumu % 0, gerçekleşme durumu ise % 100 olarak ifade



edildiğinden, sigortanın muhtevası gereği her iki durumda da belirtilen riziko, sigorta sözleşmesinin bir unsuru olamaz ve bu durumlardan ötürü taraflar arasında sigorta sözleşmesi kurulamaz. Prim ise sigortacı tarafından sigorta sözleşmesi çerçevesinde rizikolara karşı sigorta ettirenin ekonomik menfaatine verilen teminata karşılık sigorta ettirenin sigortacıya ödemeye mecbur bulunduğu tutar olarak ifade edilebilir. Sigorta sözleşmesinin taraflar arasında kurulmuş sayılabilmesi diğer bir deyişle sigorta teminatının başlayabilmesi ve teminat kapsamındaki rizikodan ötürü doğan zararın talep edilebilmesi için önceden tespit edilen prim ya da primin ilk taksitinin sigortacıya ödemiş olması gerekmektedir.

Sigorta sözleşmesinin kurulmasında bu denli bir öneme sahip olan prim Türkiye’de 1990’a kadar sigorta sektöründe Devlet denetimi ve kontrolü altında ve yine devlet tarafından hazırlanan tarifelere göre belirlenmiştir. Ancak, Türkiye’de 1990’dan sonra ise sigortacılık sektörüne giriş serbest bırakılmış ve serbest tarife sistemine geçilmiştir. Pazara girişin serbest bırakılmasıyla pazara yeni giren işletmelerle pazarda faaliyet gösteren işletmeler arasında kıyasıya bir fiyat rekabeti yaşanmıştır. Bu durum, risk ile orantılı olarak fiyat belirlemesi gereken sigorta işletmelerinin doğru risk analizi yapmadan poliçe fiyatının olması gereken düzeyin altında belirlenmesine sebebiyet vermiştir. Belirlenen düşük seviyedeki primlere karşılık, hasar maliyetleri artması sigorta işletmeleri açısından olumsuz sonuçlar doğurmuştur.

Öteyandan sigorta primi, işletme maliyetleri içerisinde de önemli bir paya sahiptir. Bundan ötürü sigorta ettiren açısından da sigorta priminin belirlenmesi ve belirlenmesinde etkili olan faktörlerin prime olan etkilerinin ortaya konulması önemli bir husustur.

O halde gerek sözleşmenin kurulmuş sayılabilmesi gerekse sigorta sözleşmesine taraf olanların faaliyetlerine bu denli etki eden primin, çözümlenmesi ve tespit edilmesinde etkili olan faktörler belirlenmelidir. Sonrasında ise belirlenen bu faktörlerin prime olan etkilerinin ne boyutta olduğunun tespit edilmesi anılan önemi ortaya koyma açısından zorunluluğu ortaya koymaktadır.

Yukarıda yapılan açıklamalar ışığında deniz sigorta türlerinden biri olan tekne sigorta priminin tespit edilmesinde etkili olan birçok faktör vardır. Bu faktörleri, teknenin cinsi, teknenin sigorta bedeli, teknenin yaşı ve tonajı, teminatın kapsamı, teknenin sefer sahası ve faaliyet alanı, teknenin sınıfı, sigortalının moralitesi ve geçmiş hasar durumu vb. olarak sıralamak mümkündür. Sözkonusu bu faktörler geçmiş dönemlerde meydana gelen kazalardan elde edilen istatistikî veriler çerçevesinde değerlendirilip tekne sigorta primine olan etkileri ortaya konularak, prim tespit edilmektedir. Ancak, gemiler teknolojik gelişmeler paralelinde

otomasyona dayalı sisteme geçmiş olmalarına rağmen, halen insanlar tarafından kontrol edilen sistemlerdir. Kaza oluşum teorilerinden biri olan insan faktörleri teorisi de, kazaların eninde sonunda insan hatasından kaynaklanan olaylar zincirine bağlamakta ve bu olaylar zinciri sonunda neredeyse tüm kazaların herhangi bir şekilde insan faktörünün etkisi sonucunda meydana geldiğini kabul etmektedir. Bu bağlamda insanlar tarafından kumanda edilen gemilerde meydana gelen kazalar analiz edildiğinde kazaların % 70-80'i insan hatasından kaynaklandığı görülmektedir. Dolayısıyla insan faktörünün analiz edilmesi, insan hatası sonucu meydana gelen kaza türlerinin belirlenmesi, insan hatası sonucu hangi bölgede kazaların daha sıklıkla meydana geldiğinin ortaya konulması sözkonusu primin en uygun biçimde tespit edilebilmesini mümkün kılacaktır.

Tekne sigorta priminin taraflar açısından önemi, belirlenmesi ve belirlenmesinde etkili olan unsular ve de insan faktörüne yönelik yukarıda yer alan teorik açıklamalar ışığında değerlendirme yapabilmek için gemi kazaları incelenmiştir. Tekne sigorta priminin tespit edilmesinde, risk unsuru olarak insan faktörünün prime olan etkisinin tespit edilebilmesi amacıyla yapılan çalışmada T.C. Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğü Deniz Kazalarını İnceleme Komisyonu tarafından 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen 1076 deniz kazasına istinaden yayınlanan kaza verileri analiz edilmiştir. Yapılan analiz sonucunda aşağıdaki hususlar tespit edilmiştir:

- 2001-2008 döneminde Türk arama kurtarma sahasında en fazla kazaya karışan gemi cinsinin kuru yük gemileri(% 45) olduğu,
- Meydana gelen kazaların, % 49'u Türk ve % 51'inin ise yabancı bayraklı gemilerin karıştığı kazalardan oluştuğu,
- Deniz kazalarının en çok oluştuğu bölgenin İstanbul Bölgesi (% 46) olduğu,
- Türk arama kurtarma sahasında meydana gelen deniz kazalarının en önemli nedeninin insan faktörü (% 60) olduğu,
- İnsan hatası sonucu en fazla gemi kazası İstanbul Bölgesi'nde (% 51) meydana geldiği,
- İstanbul Bölgesi'nde insan hatası sonucu en sık tekrarlanan gemi kaza türü çatma-çatışma, Çanakkale ve İzmir Bölgesinde ise karaya oturma olduğu,
- İstanbul ve Çanakkale Bölgesi'nde insan hatası sonucu en çok kazaya karışan tekne cinsi kuru yük gemileri, İzmir Bölgesi'nde ise yatlar olduğu,

- İnsan hatası sonucu en çok kazaya karışan kuru yük gemilerinde en sık yaşanan kaza türü çatma-çatışma kaza türü, yatlarda ise yangın kaza türü olduğu ortaya çıkmaktadır.

Yukarıda yapılan değerlendirmeler tekne sigorta primine etki eden unsurların ve insan faktörünün prim içerisindeki payının ne boyutta olması gerektiğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla tekne sigorta priminin en uygun düzeyde belirlenebilmesi ve de deniz kazalarının azaltılarak riziko kavramında bir düşüş olması isteniyorsa, kazalarının özünde yatan insan kaynaklı nedenlerinin üzerinde durulmalıdır. Bu bağlamda aşağıdaki hususlar önerilebilir.

- Sefer sahası içerisinde İstanbul, Çanakkale, İzmir Bölgesi olan bir gemi aynı zamanda çatma-çatışma, karaya oturma rizikosunu sigorta işlemi ile güvence altına alması durumunda riziko faktörü açısından gemi için tespit edilecek olan tekne sigorta primi diğer riziko türlerine göre daha yüksek düzeyde tespit edilmelidir.
- Kuru yük gemilerini çatma-çatışma rizikosuna karşı, yatlar ise yangın rizikosuna karşı sigortalanması durumunda, anılan riziko türlerinin belirlenecek olan tekne sigorta primine olan etkisi diğer riziko türlerine göre daha yüksek düzeyde olmalıdır.
- Yaygın anlayışa göre insan faktörü, denetim içeren etkili ve verimli bir hizmet içi eğitim sürecinden geçtikten sonra deniz kazalarında ciddi bir azalma yaşanabilecektir. Dolayısıyla gerekli eğitimler mesleğin her safhasında gemiadamlarına sağlanmalıdır.
- Bu tür eğitim sürecinden geçirilmemiş ve gerek nitelik gerekse nicelik açısından yetersiz personel bulunduran gemiler için belirlenecek olan tekne sigorta primi daha yüksek olmalıdır.
- Gemi kazalarının azaltılabilmesi için insan unsuru iyi analiz edilmeli ve insanı hataya sürükleyen işçinin eğitimsizliği, işe uygun olmayışı, uyumsuzluğu, eğitim ve bilgi eksikliği ile tecrübesizlik, yorgunluk, heyecan, dalgınlık, dikkatsizlik, ilgisizlik, hastalık vb. nedenlerin sebepleri ortaya konulup gerekli önlemler alınmalıdır.
- Kanıtlarının bulunması zor ve nitel olan insan hatasını tam anlamıyla tespit edilebilecek, insan hatasının kazalara olan etkisini sayısal olarak ölçebilecek ve böylece en uygun tekne sigorta priminin tespit edilebilmesine olanak sağlayabilecek analitik bir sistem kurulmalıdır.
- Tekne sigorta primi geçmiş dönemde meydana gelen kazalardan elde edilen istatistiki verilere göre tespit edildiğinden gerek primin daha sağlıklı tespit edilebilmesi gerekse kazaların önlenmesi için gerekli önlemlerin alınabilmesi açısından tutulan deniz kaza raporlarının daha açıklayıcı ve standart olması sağlanmalıdır.

## 6. KAYNAKLAR

- Adal, E., 1963. Trafik Kazalarında Akit Dışı Hukuki Sorumluluk, İstanbul Barosu Dergisi, 38, 331.
- Akan, M., 1998. Sigorta Şirketlerinde Teknik Kar Maksimizasyon Modeli, Reasürör Dergisi, 29, 20-24.
- Akan M., 1994. Serbest Tarifeye Geçişin Sigorta Sektörüne Etkileri, Reasürör Dergisi, 14, 4-5.
- Akatlı, C., 1985. Yangına Karşı Sigorta ve Yangın Reasüransı, İstanbul.
- Akdoğan, R., 1999. Deniz Ticareti, Kitap Matbaacılık San., İstanbul.
- Algantürk, D., 2003. Kulüp Sigortaları, Reasürör Dergisi, 43, 23-30.
- Akten, N., 2006. Shipping Accidents: A Serious Threat Form Arine Environment, J. Black Sea/ Mediterranean Environment, 12, 269-304.
- Akyüz, B., 2006. Tekne İnşa Sigortaları, Reasürör Dergisi, 62, 12-18.
- Antao, P. ve Soares, C. G., 2008. Causal Factor in Accidents of Hing-Speed Craft And Conventional Ocean-Going Vessels, Reliability Engineering and System Safety, 93, 1292-1304.
- Aydın, A., 2002. CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Beta, İstanbul.
- Aygören, E., 2005. Emtia Nakliyat Sigortaları, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Ayli, A., 2005. Sigorta Ettirenin Sözleşmenin Kurulmasındaki İhbar Yükümlülüğüne İlişkin Hükümlerini Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Çerçevesinde Yeniden Değerlendirilmesi, SBArđ, 6, 203-231.
- Berber, E., 2007. İnsan Faktörü Analizi ve Sınıflandırma Sistemi (HFACS) ve Kara Havacılık Kazalarına Uygulanabilirliği, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Bozer, A., 2007. Sigorta Hukuku, Bankacılık ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara.
- Cengiz S. E., 2007. Sigorta Sektöründe Rekabet Hukuku Uygulamaları, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, Nr: 80, Ankara.
- Çancı M. ve Erdal, M., 2003. Lojistik Yönetimi, UTIKAD, İstanbul.

- Çelik, M. ve Çebi, S., 2008. “Analytical HFACS For Investigating Human Errors in Shipping Accidents”, Accident Analysis and Prevention, Elsevier, 1-10.
- Çiçek, İ., 2003. Gemi makine dairesi Simülâtörünün Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Eğitim Programına Entegrasyonu”, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği 1.Kongresi, 21-44.
- Çulha, Ç., 2007. Denizyolu Ulaştırmasında Teknenin Sigortalanması ve Bir Tekne Hasarının Tazmini Üzerine Uygulama, Tezsiz Yüksek Lisans Çalışması, DEÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Deryal, Y. ve Genç, C., 2000. Borçlar Hukuku, İlber Matbaacılık, Trabzon.
- DKP, 2007. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), DPT Yayınları, Başbakanlık Basımevi, Yayın Nr: 2704, Ankara.
- Doğonay, İ., 2004. Türk Ticaret Kanunu Şehri, Üçüncü Cilt, Betaş, İstanbul.
- DTO, 2007. Deniz Sektör Raporu 2006, Yayın Nr: 71, İstanbul.
- Dikici, M. F., 2006. Ticaret Hukuku 2: Kıymetli Evrak Hukuku: Deniz Ticareti Hukuku: Sigorta Hukuku, 3. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- EMSA, 2008. Maritime Accident Review (2007), European Maritime Safety Agency, Lisboa.
- Göktaş, I., 2006. Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası, Vedat Kitapçılık, İstanbul.
- Güngör, E. G., 2000. Türk Hukuku ve Avrupa Birliği Hukukuna Göre Sigorta Sektöründe Rekabetin Korunması, Reasürör dergisi, 35, 6-29.
- Güvel, E. A. ve Güvel, A. Ö., 2002. Sigortacılık, Seçkin Yayınları, Ankara.
- Helmis, J., 1963. Deniz Sigortaları: Şerhli ve İzahlı Yeni Mevzuata Göre, Ülkü Basımevi, İstanbul.
- İyidoğan A., 2000. Sigorta Sektöründe Rekabetin Korunması, Reasürör Dergisi, 36, 9-20.
- Kahya, M., 2001. Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları, Reasürör Dergisi, 39, 4-22.
- Karahasan, M. R., 2003. Sorumluluk Hukuku, Bata Basım Yayım, İstanbul.
- Kender, R. ve Ergon Ç., 2007. Deniz Ticaret Hukuku, 9. Baskı, Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti. İstanbul.
- Kender, R., 2008. Türkiye' de Hususi Sigorta Hukuku, Arıkan, İstanbul.

- Kristiansen, S., 2005. Maritime Transportation Safety Management and Risk Analysis, Biddles Ltd., Burlington.
- Kubilay, H., 1999. Uygulamalı Özel Sigorta Hukuku, Fakülteler Kitapevi, Barış Yayınları İzmir.
- Kuran, S., 2006. Uluslararası Deniz Hukuku, Arıkan Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti, İstanbul.
- Kutluk, D., 2003. Hazar Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı, Yayın Nr: 16, İstanbul.
- Light A. D., 2006. Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, Arıkan, İstanbul.
- McNamara, R., Colins, A. ve Matthews, V., 2000. "A Review of Research into Fatigue in Offshore Shipping", Maritime Review, Pacific Press, 118-122.
- Memiş, T., 2001. Yangın Sigortasında Riziko, Seçkin, Ankara.
- Onursal, E., 2000. Ulusal ve Uluslararası Ticari Kurallar ve Uygulaması, Okur Ofset, İstanbul.
- Önver, A., 1998. Gemi İşletme Maliyetleri İçerisinde Sigortanın Yeri ve Önemi, Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Pekiner, K., 1981. Sigorta İşletmeciliği, Prensipleri-Hesap Bünyesi, 3.Baskı, İ.Ü Yayınları, Nr: 2826, İstanbul.
- Portela. R. de la C., 2005. Maritime Casualties Analysis as a Tool to Improve Research About Human Factors on Maritime Environment, Journal of Maritime Research, II, 2,3-18.
- Re Sigma, 2007. World Insurance in 2006: Premiums Came Back to Life, Nr 4. Zurich.
- Resmi Gazete, 1983. Çevre Kanunu, Başbakanlık Basımevi 18132.
- Resmi Gazete, 2007. Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü Sigorta İşleri Yönetmeliği, Başbakanlık Basımevi 26529.
- Resmi Gazete, 1959. Sigorta Murakabe Kanunu, Başbakanlık Basımevi, 103942, 79.
- Resmi Gazete, 2007. Sigortacılık Kanunu, Başbakanlık Basımevi 26552.
- Resmi Gazete, 1998. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Başbakanlık Basımevi 23515 Mükerrer.
- Resmi Gazete, 2004. Türk Ceza Kanunu, Başbakanlık Basımevi 25611.

- Resmi Gazete, 1956. Türk Ticaret Kanunu, Başbakanlık Basımevi 9353.
- Resmi Gazete, 1982. 1982 Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, Başbakanlık Basımevi 17865 mükerrer, 3.
- Tekne Poliçesi Genel Şartları, 01.08.1996.
- Smet D. R., 1971. Deniz Hukuku, Tekil, F., İstanbul.
- Sügen, Y., 1993. Kaptanın Kılavuzu, Akademi Yayınları, Nr: 39, İstanbul.
- Şenocak, K., 2000. Menfaat Değeri Altında Sigorta, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 3, 1-2, 51-90.
- Taylan, M., 1999. Güvenli Gemi İşletmeciliği ve ISM Kodu”, Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi, Yapım Matbaacılık, 347-356.
- Tekil, F., 2001. Deniz Hukuku, 6. Baskı, Alkım, İstanbul.
- Tekşen, Ö. ve Atay, S., 2006. Sigorta İşlemleri Muhasebesi, Asil Yayın Dağıtım Ltd. Şti., Ankara.
- Toffoli, A. ve diğ., 2006., Towards The Identification of Warning Criteria: Analysis of A Ship Accident Database, Applied Ocean Research 27, Elsevier, 281-291.
- Trucco, P. ve diğ., 2007. A Bayesian Belief Network Modelling of Organisational Factor in Risk Analysis: A Case Study in Maritime Transportation”, Reliability Engineering and System Safety, 93, 823-834.
- Uğur, S., 2004. Sosyal Güvenlik Sisteminde Özel Emeklilik Programlarının Yeri ve Gelişimi, TİSK Yayınları, İstanbul.
- Ulaş, I., 2002. Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları, 3. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Uralcan, G. Ş., 2004. Temel Sigorta Bilgileri ve Sigorta Sektörünün Yapısal Analizi, Bilyay, İstanbul.
- URL 1., [www.sigortacilik.gov.tr](http://www.sigortacilik.gov.tr), 14 Ocak 2009.
- URL 2., [www.teknesigortasi.com.tr](http://www.teknesigortasi.com.tr), 14 Haziran 2008.
- URL-3 ., <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/aakm/organizasyon.asp>, 13 Ocak 2009.
- URL-4., <http://www.denizcilik.gov.tr/denizkaza/yayin/hepsi.asp>, adresinde yayınlanan kaza istatistikleri dikkate alınarak hazırlanmıştır, 13 Ocak 2009.

- URL-5., [http://www.rns.is/pdfs/gideon\\_latvia\\_report.pdf](http://www.rns.is/pdfs/gideon_latvia_report.pdf), Report on The Investigation of a Marine Accident, 2005. Foundering of a Latvian f/v GIDEON in the Atlantic Ocean, 17 Ocak 2009.
- Ülgener, F., 1993. Sürastarya Süresi ve Ücreti, Adalet Matbaacılık, Ankara.
- Ülgener F., 1994. Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı, Der Yayınları, Ankara.
- Wang J. ve diğ. 2005. "An Analysis of Fishing Vessel Accidents", Accident Analysis and Prevention, 37, 1019-1024.
- Yavaşca, C., 1993. Deniz Ticaret Hukuku: Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları, Beta Basım Yayım, İstanbul.
- Yavaşı, M., 2004. Rekabet Hukuku Açısından Avrupa Birliği Sigorta Pazarındaki Blok Muafiyet, Reasürör Dergisi, 53, 6-31.
- Yazıcı, M., 1994. Nakliyat Tekne Sigortalarındaki Yeni Yükümlülükler, Reasürör dergisi, 12, 18.
- Yazıcı, M., 1999. Deniz Sigortalarında Sefer (Yolculuk) ya da Süre, Reasürör Dergisi, 34, 40-61.
- Yazıcı, M., 2001. Yat sigortaları, Reasürör Dergisi, 40, 4-23.
- Yazıcıoğlu E., 2003. Tekne Sigortası Sözleşmesi, Beta Basım Yayım, İstanbul.



## ÖZGEÇMİŞ

Sercan EROL, 01.04.1983 tarihinde Trabzon'da doğdu. İlk, orta ve lise eğitimini Trabzon'da tamamladı.

2001–2002 Eğitim – Öğretim yılında, Karadeniz Teknik Üniversitesi – İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İşletme Bölümü'nde lisans eğitimine başladı. 2004–2005 Eğitim – Öğretim yılında anılan Bölümden derece ile mezun oldu. Daha sonra 2005–2006 Eğitim – Öğretim yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi – Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı'nda yüksek lisans öğrenimine başladı. 2006 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi – Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi – Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'ne okutman olarak atandı ve halen görevini sürdürmektedir. 2008–2009 Eğitim – Öğretim yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi–Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı yüksek lisans programına geçiş yaptı. 2008 yılında Türkiye Dağcılık Federasyonu Trabzon İl Temsilciliği'ne atandı.

EROL, evli olup, iyi derecede İngilizce bilmektedir.