



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Selman KARATEKİN

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ RİSKLER VE SİGORTALAMA

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Selman KARATEKİN

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ RİSKLER VE SİGORTALAMA

Danışman

Prof. Dr. Hüseyin ŞAŞI

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Selman KARATEKİN'in bu çalışması, jürimiz tarafından Denizcilik İşletmeleri Anabilim Dalı Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. Yaşar ÖZVAROL

Üye (Danışmanı) : Prof. Dr. Hüseyin ŞAŞI

Üye : Doç. Dr. Tülin ÇOKER

Tez Başlığı: DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ RİSKLER VE SİGORTALAMA

Tez Savunma Tarihi : 10/05/2024

Mezuniyet Tarihi : 13/06/2024

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Denizcilik Sektöründeki Riskler ve Sigortalama” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

Selman KARATEKİN





AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Selman KARATEKİN
Öğrenci Numarası	202052109012
Anabilim Dalı	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Programı	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Danışman Öğretim Üyesi Bilgileri	
Unvanı, Adı-Soyadı	Prof. Dr. Hüseyin ŞAŞI
Yüksek Lisans Tez Başlığı	Denizcilik Sektöründeki Riskler ve Sigortalama
Turnitin Bilgileri	
Ödev Numarası	2390174191
Rapor Tarihi	28.05.2024
Benzerlik Oranı	Alıntılar hariç: %12 Alıntılar dahil: %12
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE, Yukarıda bilgileri bulunan öğrenciye ait tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 163 sayfalık kısmına ilişkin olarak Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıdaki detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır. Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir: (X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylarım. () Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esaslarında öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.	
Gerekçe:	
Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlere uygun olarak tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.	
Danışman Öğretim Üyesi Prof. Dr. Hüseyin ŞAŞI İmza	

İÇİNDEKİLER

RESİMLER LİSTESİ	v
TABLolar LİSTESİ.....	vi
GRAFİKLER LİSTESİ	viii
KISALTMALAR LİSTESİ	x
ÖZET	xiii
SUMMARY	xv
TEŞEKKÜR	xvii
ÖNSÖZ.....	xviii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE GENEL YAPISI

1.1. Denizyolu Taşımacılığı Tanımı ve Yapısı	5
1.2. Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Özellikleri	7
1.3. Denizyolu Taşımacılığının Lojistik Sektöründeki Yeri.....	10
1.3.2. Denizyolu Taşımacılığının Dezavantajlı Yönleri	17
1.4. Denizyolu Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi.....	17
1.5. Deniz Taşımacılığının Bazı Temel Kavramları	19
1.5.1. Gemi Kavramı	19
1.5.2. Klas Kuruluşları ve Sigorta Markası	24
1.5.3. Ticaret Geminin Kimlik Bilgileri ve Belgesi	28
1.5.4. Gemi Adamlarına Ait Belgeler	32
1.5.5. Gemi Adamları ve Kaptanlar	33
1.6. Denizyoluyla Taşınan Yük Çeşitleri.....	34
1.7. Denizyolu Taşımacılığında Hizmet Türleri	35
1.7.1. Sefer Bölgelerine Göre Deniz Taşımacılığı.....	36
1.7.2. Yük ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşımacılığı	37

1.7.3. İşletme Şekillerine Göre Deniz Taşımacılığı.....	44
1.8. Denizyolu Taşımacılığı Sektörünün Genel Durumu ve İlgili Kuruluşları.....	45
1.8.1. Denizyolu Taşımacılığı Sektöründe İlgili Taraflar ve Kuruluşlar	46
1.8.2. Denizyolu Taşımacılığında Uluslararası Kuruluşlar.....	50
1.9. Ülkemizdeki Deniz Taşımacılığın Durumu	66

İKİNCİ BÖLÜM

LİMANLAR VE FONKSİYONLARI

2.1. Limanların Tanımı	73
2.2. Limanların Sınıflandırılması.....	77
2.2.1. Dökme Yük Limanı	77
2.2.2. İntermodal Yönlü Liman	77
2.2.3. Konteyner Limanları.....	78
2.2.4. Yat Limanı	78
2.3. Limanların İşlevi.....	79
2.4. Liman Tesisi Güvenliği	80

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ RİSKLER

3.1. Denizcilik Sektöründeki Riskler ve Tanımları.....	82
3.2. Batma ve Kaybolma	84
3.3. Karaya Oturma.....	86
3.4. Çatma.....	87
3.5. Yangın ve Patlama	87
3.6. Meteorolojik Olaylar	88
3.7. Gemi Adamlarının Davranışları	89
3.8. Denize Mal Atma (Müşterek Avarya)	90
3.9. Zorunlu Olarak Rotadan Sapma	91

3.10. Baratarıya	92
3.11. Deniz Haydutluğu	93
3.12. İşçi Sağlığı	95
3.13. Politik Sorunlar	97

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ HUKUKU VE SİGORTALAMA

4.1 Deniz Hukuku	99
4.2. Sigortalama	100
4.2.1. Sigortanın Tarihsel Gelişimi	102
4.2.2. Deniz Sigortaları ve Ticaret İlişkileri	104
4.2.3. Dünyada Deniz Sigortaları Tarihi	105
4.2.4. Türkiye’de Sigortanın Gelişimi	105
4.2.5. Satış Sözleşmesi ve Satış Şekilleri	106
4.2.6. Deniz Sigorta Çeşitleri	113
4.2.7. Balıkçı Tekneleri Sigortaları	118
4.2.8. Uluslararası Alım Satım İlişkilerinde Sigorta Yaptırma Yükümlülüğü ...	118
4.2.9. Deniz Sigortalarında Poliçe Çeşitleri	118
4.2.10. Deniz Sigortalarının Sağladığı Teminatlara Ait Hasarlar	121
4.3. Spot ve Türev Piyasalar	124
4.3.1. Spot Piyasa	125
4.3.2. Türev (Vadeli) Piyasa	126

BEŞİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA ÜLKEMİZDEKİ SİGORTALAMA ANALİZİ

5.1. Denizyolu Taşımacılığında Ülkemizde Sigortalama Analizi	129
--	-----

SONUÇ.....	155
KAYNAKLAR.....	163
EK-1: Konşimento Örneği.....	194
EK-2: INCOTERMS 2020	195
ÖZ GEÇMİŞ.....	196



RESİMLER LİSTESİ

Resim 1.1: Denizyolu Taşımacılığındaki Ana Rotalar.....	9
Resim 3.1: 2021 Korsanlık Raporu.....	94



TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1: Yıllara Göre Uluslararası Ticarete Kullanılan Gemi Türleri itibariyle Sayıları (1987-2021).....	11
Tablo 1.2: Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Türleri Oranları.....	20
Tablo 1.3: Gemi Tipleri.....	22
Tablo 1.4: Klaslama Kuruluşları.....	26
Tablo 1.5: Türkiye’deki Araştırma Gemileri ve Teknik Özellikleri.....	43
Tablo 1.6: Türkiye’nin 2013-2020 Yılları Arasında Farklı Taşıma Türlerine Göre İthalat ve İhracat Oranları (%).....	70
Tablo 1.7: 2015-2022 Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük/ Konteyner/ Kurvaziyer/ Ro-Ro İstatistikleri.....	70
Tablo 1.8: Denizyolu taşımacılığı 2015-2022 İhracat-İthalat, Kabotaj, Transit Yük Elleçlemeleri (TON).....	71
Tablo 2.1: 2016-2020 Yılları Arasında En Çok Yükleme Yapan 10 Liman.....	75
Tablo 2.2: 2021 Yılı Dünyada En Çok Konteyner Elleçleyen Limanlar.....	80
Tablo 3.1: EMSA 2012-2019 Arasında Batan Gemi Sayısı.....	85
Tablo 3.2: Dünya’daki 2011-2021 Arasından Kaybolan Gemiler.....	85
Tablo 3.3: Dünya’da 2014-2019 Kişilerin Yaralanma Sebepleri ve Meydana Gelen Olaylar.....	90
Tablo 3.4: Ocak 2017-Aralık 2021 Arasındaki Meydana Gelen Olayların Ülkelere Göre Dağılımı.....	95
Tablo 3.5: Türk Arama Kurtarma Sahasında 2012-2021 Yılları Arasında Meydana Gelen Kazalar.....	98
Tablo 5.1: Su Araçları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Değişim Tablosu.....	131
Tablo 5.2: Su Araçları Sorumluluk Sigortaları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları.....	132
Tablo 5.3: Nakliyat Sigortaları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları.....	134
Tablo 5.4: Türk P&I’nın Su Araçları Kümülatif Prim Üretimi Pazar Payı Dağılım.....	135
Tablo 5.5: Türk P&I Sigorta A.Ş. 2017-2021 Yılları Arasında Su Araçları Sorumluluk Sigortası Dağılımı.....	136

Tablo 5.6: Nakliyat Sigortacılarıyla İlgilenen Bazı Şirketlere Ait Pazar Payları.....	138
Tablo 5.7: Su Araçları Sorumluluk Sigortası Hakkında Pazar Payı.....	141
Tablo 5.8: Su Araçları Sorumluluk Sigortası Hakkında İşlem Sigorta Şirkelerinin 2017-2021 Yıllarında Prim Değişim Oranları.....	143
Tablo 6.1: Deniz Taşımacılığı SWOT Analizi.....	161



GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1.1: Ana Gemi Tipine Göre Dünya Deniz Filosu.....	13
Grafik 1.2: İntifa Hakkı Sahipliği Bölgesine Göre Filo Pazarı.....	14
Grafik 1.3: Dünyadaki Gemilerin Bayrak Ülkeleri.....	15
Grafik 1.4: Denizyolu Taşımacılığı Deniz Ticaretinin Hasılaya Oranı ve Dünya Gayri Safi Yurtiçi Hasılası.....	16
Grafik 1.5: 2012-2021 Yılları Arasında Türkiye’deki Yük Taşımacılığı.....	38
Grafik 1.6: Türkiye’deki 2012-2021 Yılları Arası Kargo Tipine Göre Yük Elleçleme.....	72
Grafik 5.1: Su Araçları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları.....	131
Grafik 5.2: Su Araçları Sorumluluk Sigortaları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları.....	132
Grafik 5.3: Nakliyat Sigortaları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları.....	133
Grafik 5.4: Türk P&I’nın Su Araçları Kümülatif Prim Üretimi Pazar Payı Dağılım Grafiği.....	135
Grafik 5.5: Türk P&I Sigorta A.Ş. 2017-2021 Yılları Arasında Su Araçları Sorumluluk Sigortası Dağılımı.....	136
Grafik 5.6: Bazı Sigorta Şirketlerinin Nakliyatla İlgili Pazar Payı.....	137
Grafik 5.7: Su Araçları Hakkında Şirketlerin Pazar Payları Grafiği.....	139
Grafik 5.8: Nakliyat Sigortaları Hakkında Şirketlerin Pazar Payı Grafiği.....	140
Grafik 5.9: Su Araçları Sorumluluk Sigortası Hakkında Kümülatif Prim Üretimi Değişim Grafiği.....	142
Grafik 5.10: Yurtiçi/Yurtdışı Prim Üretimi (TL).....	144
Grafik 5.11: Tekne Sorumluluk Sigortası Yurtiçi/Yurtdışı Prim Üretimi (TL).....	145
Grafik 5.12: Nakliyat Sigortaları Prim Üretimi (TL).....	146
Grafik 5.13: Yangın ve Doğal Afet Hakkında Yapılan Sigortalar (TL).....	147
Grafik 5.14: Devlet Destekli Su Ürünleri Hakkında Sigorta (TL).....	148
Grafik 5.15: Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası (TL).....	149
Grafik 5.16: Çevre Kirliliği Mali Sorumluluk Sigortası (TL).....	150
Grafik 5.17: Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sigortası (TL).....	151

Grafik 5.18: Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sigortaları (TL).....	151
Grafik 5.19: Cari Yıl Geçmiş Yıl Kümülatif Prim Üretimi Gelişim Karşılaştırması.....	153
Grafik 5.20: 2017-2021 Türkiye’deki Sigorta Şirketlerinin Prim Üretimi.....	154



KISALTMALAR LİSTESİ

- AB: Avrupa Birliği
- ABD: Amerika Birleşik Devletleri
- BIMCO: Baltic and International Maritime Council (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi)
- BM: Birleşmiş Milletler
- CDI: Chemical Distribution Institute (Kimyasal Dağıtım Enstitüsü)
- CLIA: Cruise Lines International Association (Uluslararası Kurvaziye Hatları Birliği)
- CMI: Comité Maritime International (Uluslararası Denizcilik Komitesi)
- CO₂: Karbondioksit
- COLREG: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Denizde Çatışmaların Önlenmesine İlişkin Uluslararası Düzenlemeler Sözleşmesi)
- DGM: Denizcilik Genel Müdürlüğü
- DPT: Devlet Planlama Teşkilatı
- DTO: Deniz Ticaret Odası
- DWT: Deadweight Tonnage (Ölü Ağırlık Ton)
- EMSA: European Maritime Safety Agency (Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı)
- ETA: The European Tugowners' Association (Avrupa Römorkör Sahipleri Birliği)
- GDP: Gross Domestic Product (Gayri Safi Yurtiçi Hasılası)
- GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System (Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi)
- GT: Gross Tonnage (Gros Ton)
- GTS: Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi
- IACS: International Association of Classification Societies (Uluslararası Klaslama İşbirliği Topluluğu)
- IAEA: International Atomic Energy Agency (Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı)
- IAEA: International Atomic Energy Agency (Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı)
- ICC: The International Chamber of Commerce (Uluslararası Ticaret Odası)
- ICS: International Chamber of Shipping (Uluslararası Deniz Ticaret Odası)
- IGP&C: The International Group of P&I Clubs (Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu)
- ILO: International Labour Organisation (Uluslararası Çalışma Örgütü)
- IMAT: Integrated Maritime Autonomous System (Entegre Deniz Otonom Sistemi)

IMB: International Maritime Bureau (Uluslararası Denizcilik Bürosu)

IMO: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)

INTERTANKO: International Association of Tanker Owners (Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği)

INTERVENTION: International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (Petrol Kirliliği Kazalarında Açık Denizlere Müdahaleye İlişkin Uluslararası Sözleşme)

IOPC Funds: The International Oil Pollution Compensation Funds (Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları)

IRU: World Road Transportation Union (Uluslararası Nakliyat Birliği)

ISM Code: The International Safety Management Code (Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu)

ISO: International Organization for Standardization (Uluslararası Standard Örgütü)

ISU: International Salvage Union (Uluslararası Kurtarma Birliği)

IUA: International Underwriters Association of London (Londra Uluslararası Sigortacılar Birliği)

IUMI: International Union of Marine Insurance (Uluslararası Denizcilik Sigortacıları Birliği)

LCTC: Large Car Truck Carriers (Büyük Araba Kamyon Gemisi)

LOAD LINE: International Convention on Load Lines (Yük Hatları Sözleşmesi)

LPG: Likit Petrol Gazı

MARPOL: International Convention For The Prevention of Marine Pollution From Ships (Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesi)

MEB: T.C. Milli Eğitim Bakanlığı

MLC: Maritime Labour Convention (Deniz Çalışma Sözleşmesi)

NHHC: Naval History and Heritage Command (Deniz Tarihi ve Mirası Komutanlığı)

OBO: Ore-Bulk-Oil (Cevher-Dökme-Petrol)

OCIMF: The Oil Companies International Marine Forum (Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu)

ÖİB: Özerk İdari Bölge

P&I: Protection and Indemnity Insurance (Koruma ve Tazminat Sigortası)

PCTC: Pure Car Truck Carriers (Standart Araç Taşıyıcılar)

REX: Registered Exporter (Kayıtlı İhracatçı)

SIGTTO: Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (Uluslararası Gaz Tankeri ve Terminal Operatörleri Derneği)

SOLAS: Safety of Life at Sea (Denizde Can Güvenliğine)

SSGSK: Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu

STCW: International Convention on Standarts of Tranining, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkında Sözleşme)

SWOT: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler (GZFT))

TB: Ticaret Bakanlığı

TBK: Türk Borçlar Kanunu

TIR: Transport Internationaux Routiers (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı)

TL: Türk Lirası

TMMOB: Türk Mühendis ve Mimarlar Odası Birliği

TOBB: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

TONNAGE: International Convention on Tonnage Measurements of Ships (Gemilerin Tonaj Ölçümleri Sözleşmesi)

TSB: Türkiye Sigortacılar Birliği

TTK: Türk Ticaret Kanunu

TÜBİTAK: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurulu

UAB: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

UDHB: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı)

UTİKAD: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

vb.: Ve Benzeri

WHO: Dünya Sağlık Örgütü

WSC: World Shipping Council (Dünya Denizcilik Konseyi)

WTN: World Today News (Bugünün Dünya Haberleri)

ÖZET

Dünya yüzenin üçte ikisi sularla kaplıdır. Bu durum denizyolu taşımacılığının en eski ulaşım yolu olmasında önemli sebeplerinden biridir. Kıtalar arası köprüler olan gemiler, taşıdıkları devasa yüklerle insan ihtiyaçlarının karşılanmasına ve yapılması planlanan üretime katkı sağlamaktadır. Günümüzde denizyolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre daha ucuz olması, şirketler için ekonomik ve finansal olarak tercih edilebilir konumdadır. Dünya ticaretinin omurgası denizyolu taşımacılığı tarafından oluşturulmaktadır.

Kıtalar arası bir ulaşım türü olan denizyolu taşımacılığı açık denizlerde birçok riziko ile karşı karşıya gelebilmektedir. Hava muhalefeti, denizde haydutluk, teknik problemler, yangın, patlama, çatma, gemi adamlarının sağlık problemleri, doğal felaketler, limanda meydana gelebilecek olaylar, ticari ve finansal riskleri gibi birçok faktör söz konusu ulaşım sektörünü doğrudan ve dolaylı olarak etkileyebilmektedir. Denizyolu taşımacılığında taşınan emtianın, geminin, gemi adamlarının, çevrenin ve bunun gibi birçok bileşenin meydana gelebilecek risklere karşı korunabilmesi, aynı zamanda meydana gelen zararın tazmin edilebilmesi için sigorta ortaya çıkmıştır.

Ülkemiz üç tarafı denizlerle çevrili olması ve konumu itibarıyla kendi içinde büyük bir ticari potansiyeli barındırmaktadır. Asya ve Avrupa arasında olması da bu potansiyelin göstergesidir. Denizyolu taşımacılığı kendi bünyesinden birçok sektöre ayrılmış olup, Ülkemizin istihdamına katkı sağlamaktadır. Kurvaziye turizmi, Gemi inşaatı, gemi sökümü Ekoturizm gibi sektörler aklı ilk gelenlerdir. Denizyolu taşımacılığı yapısı gereği bünyesinde birçok risk barındırmaktadır. Denizyolu taşımacılığında faaliyet gösteren şirketler olası zararlardan kaçınabilmek için yük sigortaları, tekne ve makine teçhizat sigortaları, tekne yapım sigortaları ve sorumluluk sigortaları adı altında sigorta poliçelerine başvurabilmektedirler.

Bununla birlikte ülkemizde faaliyet gösteren birçok sigortacılık şirketi vardır. Sigortacılığın başlangıcı denizyolu taşımacılığından çıkmış olsada bugün deprem sigortası, taşıt sigortası, hayat sigortası gibi birçok alt bölümlere ayrılmış geniş bir alana sahiptir.

Bu çalışmamızda denizyolu taşımacılığı sektörünün durumu, riskleri, yasal düzenlemeleri ve sigorta ile ilgili bilgilere yer verilmiştir. Ülkemizde denizcilik alanında 2017-2021 yılları arasında yapılan sigortalarla ilgili değerlendirmeler yapılmıştır. Bu dönemde, Türkiye'deki sigortacılık sektörünün Dünya çapında kapanmalara sebep olan pandemi salgınından etkilendiği görülmüştür. Yalnız bu etkilenme uzun sürmemiş, Dünyanın

ihtiyacı olan malların nakli için taşımacılık hizmetine olan ihtiyaç dolayısıyla eski seviyesine çok hızlı bir şekilde dönmüştür.

Sigorta şirketleri, deniz kazalarında oluşan hasarları kapsayan poliçeler satın alan müşterilerine tazminat ödemektedirler. Ancak herhangi bir deniz kazası sonrası sigorta şirketlerinin ödediği tazminat oranı değişebilmektedir. Bununla birlikte deniz kazasının sigorta şirketlerince ayrıntılı olarak incelenmesi tazminat oranlarını değiştirebilmektedir. Türkiye sigorta sektörünün prim üretimi son dört yılda sürekli artış göstermiştir. Özellikle 2020 yılında salgın etkisiyle birlikte prim üretiminde önemli bir artış yaşanmıştır. Bu durum, sigorta sektörünün büyümesi ve gelişmesi açısından olumlu bir göstergesi olmuştur.

Anahtar kelimeler: Deniz, Taşımacılık, Sigorta, Riskler, Denizcilik



SUMMARY

RISK AND INSURANCE IN THE MARITIME INDUSTRY

Two-thirds of the Earth's surface is covered with water. This is one of the important reasons why maritime transportation is the oldest means of transportation. Ships, which are intercontinental bridges, contribute to meeting human needs and planned production with the huge loads they carry. Today, maritime transportation is cheaper than other types of transportation, making it economically and financially preferable for companies. The backbone of world trade is formed by maritime transport.

Maritime transportation, which is a type of intercontinental transportation, can face many risks on the high seas. Many factors such as adverse weather conditions, piracy at sea, technical problems, fire, explosion, crash, health problems of seafarers, natural disasters, events that may occur in the port, commercial and financial risks can directly and indirectly affect the transportation sector in question. Insurance has emerged in order to protect the goods carried in maritime transportation, the ship, the seafarers, the environment and many other components against the risks that may occur, and to compensate for the damage incurred.

Our country has a great commercial potential due to its location and being surrounded by seas on three sides. The fact that it is between Asia and Europe is an indication of this potential. Maritime transportation is divided into many sectors and contributes to the employment of our country. Sectors such as cruise tourism, shipbuilding, ship dismantling and ecotourism are the first ones that come to mind. Maritime transportation carries many risks due to its nature. Companies operating in maritime transportation can apply for insurance policies under the name of cargo insurance, hull and machinery equipment insurance, boat construction insurance and liability insurance in order to avoid possible damages.

However, there are many insurance companies operating in our country. Although the beginning of insurance was in maritime transportation, today it has a wide area divided into many subsections such as earthquake insurance, vehicle insurance and life insurance.

In this study, information about the situation, risks, legal regulations and insurance of the maritime transportation sector is included. Evaluations were made regarding the insurances made in the maritime field in our country between 2017 and 2021. During this

period, it was observed that the insurance sector in Turkey was affected by the pandemic outbreak, which caused closures around the world. However, this impact did not last long, and it returned to its previous level very quickly due to the need for transportation services to transport the goods needed by the world.

Insurance companies pay compensation to their customers who purchase policies covering damage caused by maritime accidents. However, after any maritime accident, the compensation rate paid by insurance companies may change. However, detailed examination of the maritime accident by insurance companies may change the compensation rates. Premium production of the Turkish insurance industry has increased continuously in the last four years. Especially in 2020, there was a significant increase in premium production due to the impact of the epidemic. This has been a positive indicator for the growth and development of the insurance industry.

Key Words: Sea, Transportation, Insurance, Risks, Maritime

TEŞEKKÜR

Bu tezi hazırlamamda desteğini eksik etmeyen Prof. Dr. Hüseyin ŞAŞI danışmanıma ve yardımlarını esirgemeyen Doç. Dr. Yaşar ÖZVAROL hocama sonsuz teşekkürlerimi sunarım.



ÖNSÖZ

İnsanoğlu her zaman su ile içi yaşamış ve toplu yerleşmeye su kenarlarında başlamıştır. Beslenmek amacıyla sallar yapmış ve balıkçılık yapmaya başlamasıyla su ile gerçek anlamda tanışmıştır. Büyük su parçaları olan denizlerin ötesini keşfetme merakıyla gemiler inşa etmiş ve denizyolu olarak ilk ilkel denizyolu taşımacılığını başlatmıştır. Denizin şimdi olduğu gibi taşımacılıkta eski zamanlarda daha riskli bir ortam olması sebebiyle insanların vakit geçirmek için bir araya geldikleri kahvehaneler, sigortacılığın ilkel sürümünü ortaya çıkarmıştır.

Bugün maliyet bakımından ucuz veya pahalı fark etmeksizin ağırlık bakımından devasa emtialar en ucuz bir şekilde denizyolu ile taşınabilmektedir. Büyük gemilerin inşası ve gelişmiş hava tahmin araçları sayesinde artık hava muhalefedinin olağandışı durumlar hariç olmak üzere günümüzde denizyolu taşımacılığının olağan riskler gittikçe azalmaktadır. Bununla birlikte coğrafi etmenlerle ve ani değişen hava hareketlerine bağlı olarak gemiler özellikle dar boğazlarda hâlâ karaya oturabilmektedir.

Geçmiş dönemlerde kargo gemilerini yağmalayarak geçimini sağlayan korsanlık faaliyeti, zamanla izinsiz gemilere caydırıcı etmen olarak güçlü devletler tarafından sahil güvenlik olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bugün gerçek anlamda korsanlık denilebilecek bir faaliyet olmasada deniz haydutluğu bazı ülke kıyılarında devam etmektedir. Genel olarak gelişmemiş, yoksul ve yolsuzluk seviyesinin yüksek olduğu ülkelerde yaşayan insanların bir geçim kaynağı olmuş ve meslek haline gelmiştir. Denizyolu taşımacılığında bu ve buna benzer kıyılardan geçerken ilgili ülkece tahsis edilen koruma faaliyeti ek maliyet unsuru olarak karşılaşılabilmekte ve navlun maliyetini de artırmaktadır.

Açık denizlerde karşılaşılabilecek risklerin yanında değişen vadelerle emtianın fiziksel olarak var olmamasına rağmen alım satımı yapılan finansal piyasalardaki fiyat değişiklikleri arz ve talep arasında bir risk teşkil edebilmektedir. Şirketlerin veya kişilerin doğrudan doğruya müdahale edip önleyemeyeceği bir risk olan finansal risk, tamamen ülkenin veya Dünyanın ekonomik konjektürleri doğrultusunda gelişmektedir. Mal ticareti yapan taraflar genellikle finansal risklerden korunmak amacıyla Spot ve Türev piyasa araçlarından faydalanmaktadır.

Dünyamızın büyük bir bölümünü kaplayan denizlerimiz ve denizyolu taşımacılığı ile ilgili ileride yapılacak çalışmalara katkı sağlaması amacıyla hazırlamış olduğumuz tezimizde

denizyolu taşımacılığına dair risklere ve bu risklerden kaçınabilmek için başvurulacak bir yol olan sigortacılık unsuruna değinilmiştir.

Birinci Bölümde denizcilik sektörünün genel durumuna ve tanımlamalara; İkinci Bölümde denizyolu taşımacılığının gemilerden sonraki en önemli unsuru olan limanlara, Üçüncü Bölümde denizde ve karada denizyolu taşımacılığını tehdit eden risklere, Dördüncü Bölümde sigortalamaya değinilmiştir. Son olarak Beşinci Bölümde denizyolu taşımacılığında ülkemizdeki sigorta şirketlerinin analizine değinilerek çalışmamız sonuçlandırılmıştır.



GİRİŞ

Dünya üzerindeki kara parçaları okyanuslarla çevrilmiştir. Kıtalar, büyük adalar olarak düşünülebilir. Kıtaları ve ülkeleri birbirinden ayıran denizler, denizyolu taşımacılığının ortaya çıkmasını ve gelişmesini sağlamıştır. Küresel ticarete en çok kullanılan ulaşım türü denizyolu olması tesadüf değildir. Çünkü Denizyolu taşımacılığı; diğer taşımacılık türlerinden olan kara, demir veya havayolu taşımacılığına kıyasla daha ucuz ve güvenlidir. Denizyolu taşımacılığı kat edeceği mesafeye kıyasla deniz aşırı veya kıyı bölgelerde kabotaj taşımacılığı olarak iki şekilde yapılmaktadır. Kıyı taşımacılığı ulusal ticaret ve yolcu taşımacılığında kullanılmaktadır (Tunalı ve Akarçay, 2018: 112).

Deniz ticareti, gelişen teknolojiyle beraber hızla ilerleme kaydetmektedir. Taşımacılıkta kullanılan diğer taşımacılık araçlarına göre daha hesaplıdır ve denizde uç durumlar haricinde daha güvenli bir taşımacılık türüdür. Bu sebeple deniz taşımacılığı gün geçtikçe taşımacılık alanında ilerleme kaydetmektedir. Artan gemi sayısı ve buna paralel olarak gemi trafiği artmıştır. Tek seferde daha fazla miktarlardaki yüklerin taşıyabilmek için teknoloji sayesinde gemi boyutları büyümektedir. Taşınacak yük ne kadar fazla ise maliyet de o kadar azaltılmaktadır. Denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık araçlarına göre doğayı daha az kirletmektedir. Birim yüke göre tüketilen enerjinin daha az olması denizyolu taşımacılığını daha çok tercih edilmesini katkı sağlamıştır (Küçük ve Topçu, 2012: 75).

Lojistik yönetimi, tüketicilerin ihtiyaç duyduğu eşyaları zamanında ve herhangi bir kırıma, döküme uğramaksızın belirlenmiş yere teslimi amaçlamaktadır. Nakliye diğer adıyla taşımacılık, bir hizmet olarak lojistikte önemli bir yer kaplamaktadır. Denizyolu taşımacılığı sektörü kıtaların konumu ve küresel ekonominin yön vermesiyle lojistik yönetiminde en çok kullanılan bir ulaştırma çeşidi olarak karşımıza çıkmaktadır. Denizyolu taşımacılığı sektörü Dünyanın doğası gereği sularla bölünmüş kara parçaları arasında köprüdür (Yorulmaz ve Birgün, 2016: 60).

Lojistik yönetimi, müşterilerin taleplerini karşılamak için emtiaları üretimi ve tüketimi arasında konumlanan taşıma hizmetlerin toplamı olarak kabul edilebilir. Lojistik yönetimi, sevkiyat, elleçleme, ambalajlama, saklama, yönlendirme, mal sayımı, sipariş yönetimi ve bilgi yönetimi gibi birçok süreci içinde barındırır. Lojistik faaliyetlerde limanlar, gemilerin barınması, diğer taşımacılık türleri bağlantısı ve artalanları ile ilgili faaliyetleri barındırmaktadır (Yılmaz, 2019: 66).

Denizyolu taşımacılığı faaliyetleri bilinen uygarlıkların ortaya çıkmasında ve uygarlıkların büyüüp gelişmesine tarih boyunca etkili olmuştur. Toplu yerleşimler su kenarlarına ve deniz sahillerine kurulmuştur. Güçlü gemilere sahip olan topluluklar hızlı gelişim sağlamışlardır. Denizyolu taşımacılığı yeni coğrafyaların keşfiyle yeni ticaret yollarını geliştirilmesine katkı sağlamıştır. Küresel ekonomik ticarete en çok denizyolu taşımacılığı kullanılmaktadır (Eryüzlü, 2019: 153).

Küreselleşen ticaretle, günümüzde üreticilerin faaliyetleri ülke sınırları dışına taşmaya başlamıştır. Üretimde kullanılan hammaddelerin ucuz ve kaliteli olarak yurtdışından temin edilebilmesi günümüz Dünyasının gerçeğidir. İthalat ve ihracatın artmasıyla başka ülkelerde üretilen ürün, aynı şekilde yurtdışındaki pazara sunulmaya başlamıştır. Ürünlerin bir yerden başka bir yere taşınması ihtiyacı lojistik faaliyetlerin gelişmesini sağlamıştır. Denizyolu taşımacılığı sektörünün iş akışı düzeni sağlayan lojistik sistemleri, işlevsel bakımdan üst düzeye çıkarması gerekmektedir (Gönel, 2007: 1).

Geçen 10 yıllık dönemde denizyolu taşımacılığı, ihracat ve ithalatta nakliye konularını kıymet ölçüsüne göre büyük bir paya sahip olmuştur (UTİKAD, 2021:4). Denizyolu taşımacılığı, 2018 yılında başlayan Covid-19 salgın hastalığıyla kesintiye uğramıştır. Bununla birlikte salgın süresince gıda, tıbbi malzeme, yakıt ve diğer temel malları denizyolu taşımacılığı sektörü vasıtasıyla ihtiyacı olan ülkelere taşınmıştır. Bu süreçte denizyolu taşımacılığı küresel tedarik zincirlerinin ve ticaretin devam etmesine yardımcı olmuştur (UNCTAD, 2021:109). 2020'de hacimler beklenenden daha az gerçekleşmiştir. 2020 yılı sonunda küresel tedarik zincirlerinde bir dönüşümün ve yeni deniz ticareti kalıplarının temellerini atmıştır (UNCTAD, 2021:5).

Ulaştırma kavramı bir yerden başka bir yere mal, can ve haber nakledilmesi olarak tanımlanmasıyla birlikte hem ekonomik hem sosyal bir meseledir (Saatçioğlu, 2006: 9). Ulaşımın sağlanması için harcanan enerjinin azaltılması ve çevreye duyarlı bir taşımacılık sağlanabilmesi için Avrupa Birliği (AB), Avrupa Yeşil Mutabakatı imzalamıştır. Böylece taşımacılık konusunda kombine taşımacılığın geliştirilmesini, akıllı ulaşım metotlarının geliştirilmesiyle emtia taşımacılığında gaz salınımı az araçların kullanılması amaçlanmaktadır (TB, 2021). Ülkemiz için, Avrupa Birliğine üyelik kapsamında öngörülen politikalara istinaden Avrupa Yeşil Mutabakatının uygulanması ve küresel ticarete uyarlamasına yönelik çalışmalar 2023 Türkiye Yüzyılı hedeflerine ulaşmasına yönelik ekonomik gelişim ve rekabette lider konuma gelebilmeyi amaç edinmektedir (TB, 2021).

Açık denizlerde seyir süren gemiler başta hava muhalefeti olmak üzere birçok riskle karşı karşıyadır. Şirketler, risk sermayesi kapsamında denizyolu taşımacılığında dijitalleşmeyi

geliştirme yolunda adımlar atmaktadırlar. Denizyolu taşımacılığı dijitalleşme ve teknolojik gelişim konusunda yatırım yapmak için görece genç ve aktif bir taşımacılık sektörüdür. Yenilikçi fikirler yatırım konusunda riskli olması yanında içinde ciddi potansiyel barındırmaktadır (Kamal, 2019: 630). Ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ile taşımacılık sistemleri arasında yakından ilişkilidir. Bütün gelişmiş ülkelerin taşımacılık sistemleri demir ve denizyolu taşımacılığı ağırlıktadır. Bunun yanında gelişmekte olan ülkelerinki ise kara yolu ağırlıklıdır (Şener, 1997: 11).

Denizyolu taşımacılığında özellikle yükte ağır, pahada hafif sayılabilecek dökme yükler diğer taşımacılık türlerinde taşınması için maliyet açısından makul değildir. Bu yüklerde denize kıyısı olmayan yerler için kara taşımacılığı yapılmak zorunda kalınmasına rağmen coğrafi olarak denize yakın olan yerlerde denizyolu taşımacılığı kullanılması daha ekonomiktir. Denize kıyısı olan ülkeler denizyolu taşımacılığında faaliyet göstermek istiyorsa liman sistemlerine sahip olması bir zorunluluktur. Transfer sisteminin önemli bir ayağı olan limanlar, deniz ve kara taşımacılığı arasındaki bağlantı noktasıdır. Limanlar artalanlarında diğer ulaşım türleri ile bağlantılı olması ulaşım ağını bir araya getirme özelliği gösterirler. Limanlar ulaşım ağı bağlantı noktası olması yanında yük elleçleme, ambar ve diğer depolama amaçları için kullanılabilmektedir (Hüseyinzade, 2006: 1).

Denizyolu taşımacılığında meydana gelebilecek kazalar geçmişten bugüne ciddi bir konudur. Denizde meydana gelen kazalarının incelenmesinin amacı, denizde seyir emniyetini geliştirebilmek ve oluşabilecek hataları önlemektir. Denizde meydana gelen kazalar sonucunda büyük maddi ve çevresel büyük zararlara sebep olabilir. Denizde meydana gelebilecek hasar olaylarının sebepleri çok çeşitlidir. Genel olarak denizde meydana gelen maddi kayıpların %80'i insandan kaynaklı hatalardan kaynaklanmaktadır (Olgaç, 2021: 102).

Denizyolu taşımacılığında meydana gelebilecek kazalara karşı önlem olarak sigorta sözleşmesinde, sigortacı taraf belirli bir prim karşılığında sigortalanan kimsenin parayla ölçülebilen menfaatine zarar riski gerçekleştiğinde tazminat ödemeyi taahhüt etmektedir. Sigortacılığın ortaya çıkışı çok eski tarihlere gitmektedir. Türk Hukukunda sigorta ve sigortacılık alanında acente ve brokerler aracı olmaktadır. Acente ve brokerler, sigortacı ile sigorta talebi olan şahısları buluşturan ve aralarında sigortacı adına sözleşme yapan kişiler sigorta aracılarıdır (Nas, 2008: 527)

Özellikle geçtiğimiz yıllarda yabancı sermaye sahipleri Türkiye'de sigorta alanında var olan potansiyeli görmüş ve buna yönelik Türkiye'de yatırımlar yapmaya başlamışlardır (Akın ve Ece, 2011: 92). Bununla birlikte Dünya ticaretindeki meydana gelen artışa paralel olarak denizyolu taşımacılığı artmaktadır. Denizyolu taşımacılığı sektörünün doğası itibarıyla

pek çok sorun sigortalamanın önemini ortaya koymaktadır. Zira nakliyeyi yapan taraf, farklı nedenlere bağlı olarak gerçekleşen hasarlardan tamamen mesul tutulması sigortanın ne kadar önemli olduğu göstermektedir. Taşıyanın sorumluluğunun genişletilmesi taşıma faaliyetinin riskini artırabilmektedir. Denizyolu taşımacılığında meydana gelen hasalar nakliyeyi yapan taraf sorumlu ise Türk Ticaret Kanunu'na (TTK) tabi olmaktadır (Türken, 2018: 2).

Bu tez çalışmasının amacı denizyolu taşımacılığı sektörü ve sektöre bağlı bileşenlerle ilgili bilgi vermek, denizde meydana gelebilecek risklerin ele alınması ve bu riskler karşısında kayıplara karşı teminat olan sigortacılık sektörünün incelenmesi ve değerlendirmesi yapılmıştır. Bununla birlikte denizyolu taşımacılığı ile ilgili olarak Türkiye'deki sigortalama ile ilgili analiz yapılarak bunların ekonomik, politik, sosyal gelişmeler ışığında son yıllarda (2017-2021 yılları arasında) şirketlerin prim değişimlerini açıklanmaya çalışılmıştır. Ayrıca, elde edilen veriler değerlendirilerek bazı sonuçlar ve değerlendirmeler ortaya konulmuştur.

Çalışmamızın Birinci Bölümünden deniz taşımacılığını sektörünün genel yapısı, deniz taşımacılığının avantajları ve dezavantajlarından, deniz taşımacılığı ile ilgili kavramlardan, denizyolu taşımacılığı ile taşınan yüklerden, denizyolu taşımacılığının sunduğu hizmetlerden bahsedilmiştir. İkinci Bölümde limanlardan, liman türlerinden, deniz taşımacılığından limanların işlevinden, limanlarının güvenliğinden bahsedilmiştir. Üçüncü bölümde, deniz sektöründeki risklerden bahsedilmiştir. Dördüncü bölümde deniz hukuku ve sigortalamadan, spot ve türev piyasalardan bahsedilmiştir. Beşinci bölümde deniz taşımacılığı ile ilgili ülkemizdeki sigortalama analiz edilmiş ve çalışmamız sonlandırılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜ VE GENEL YAPISI

1.1. Denizyolu Taşımacılığı Tanımı ve Yapısı

Denizyolu taşımacılığı doğası itibarıyla Uluslararası bir sektördür. Dünya ticaretinin lokomotifini denizyolu taşımacılığı sektörüdür (Yercan, 1996: 16). Uluslararası ticaretin bel kemiğini taşımacılık sektörü oluşturmaktadır. Taşımacılık türleri arasında büyük miktarlarda yük taşıyabilme yeteneğiyle Denizyolu taşımacılığı küresel ticarete en fazla yeğlenen bir nakliye çeşididir (Yüksel ve Çevik, 2006: 2). Bunun sebebi denizyolu taşımacılığının havayoluna kıyasla 22, karayoluna kıyasla 7 ve demiryoluna kıyasla yaklaşık 4 kat maliyeti az olmasıdır (Baki, 2004: 47).

Dünyada dolaşımda olan ürünlerin ağırlık bakımından yaklaşık %99'u ve değer bakımından yaklaşık %80'i denizyolu taşımacılığı sayesinde nakledilmektedir (Geçer, 2001: 1). Günümüz Dünyasında denizyolu taşımacılığı sektörü, küresel ticaretteki süratle istinaden gelişen teknolojiyi eş güdümlü biçimde kendine uyarlayarak yolcu ve emtia naklinde ilk sırada yer almaktadır. Bununla birlikte denizyolu taşımacılığı sektörü liman, gemi yapımı, turizm ve benzeri geniş bir yelpazeye sahip bir endüstri haline dönüşmüştür. Söz konusu endüstriye etki eden temel faktör küresel ticaretin gelişim yönüdür. Mevcut ve gelecekteki olası talebin karşılanabilmesiyle küresel ticaret şekillenmektedir. Dünya gayrisafi milli hasılasında gerçekleşen değişimler denizyolu taşımacılığında meydana gelecek ticareti etkileyebilmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2009: 92).

Küreselleşmenin sonucu olarak ülkelerin zorunlu etkileşimleri, aralarındaki alışverişi artırmıştır. Yapılan bu alışverişler sonucunda satın alınan emtiaları bir yerden başka bir yere nakledilmesi taşımacılığa olan ihtiyacı artırmıştır. Kapıdan kapıya taşımacılığın önem kazanmaya başlamasıyla beraber, tüm taşımacılık türlerinin birleşimi ile oluşan kombine taşımacılık kavramı sözlüğümüze girmiştir (Kol, 2010: 133).

Ulaşım, tüm gezegenin ve aynı zamanda her ülkenin dolaşım sistemidir (Puscaciu ve Puscaciu, 2018: 60). Taşımacılık maliyeti, karayolu taşımacılığına göre demiryolu taşımacılığında 10 kat ucuzdur. Karayolu taşımacılığına göre denizyolu taşımacılığında 15 kat daha uygundur (Şener, 1997: 11). Denizyolu taşımacılığı sektörünün temel aracı olan gemiler Dünya ticaretinin %80'inden fazlasını taşımaktadırlar. Bu taşımacılık metodu hammadde ve dökme malların taşınmasında en ucuz yoldur (Sun, 2021:3). Birleşmiş milletlerin (BM) bir

organı konumunda olan Birleşmiş Milletler (BM) Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın (UNCTAD) hazırladığı raporlar doğrultusunda ticari olarak kabul edilen gemiler 16 türe ayrılmıştır (Drewy, 2003: 93). UNCTAD verilerine göre denizcilik endüstrisi 2017'de Dünya genelinde 10,3 milyar ton yük taşımıştır. Bununla birlikte 1,5 milyon kişiye iş olanağı sunmuştur.

Gemiler yolcu taşıyan ve yük taşıyan diye iki gruba ayrılmaktadır. Yük taşıyan gemilerde kendi bünyesinde birçok gruba ayrılmaktadır. Petrol tankeri, gaz tankeri, kimyasal tankerler, kuru yük taşıyıcılar, soğutmalı taşıyıcılar, konteyner gemileri gibi örnekler verilebilir (Gekara ve Sampson, 2020: 1). Yük gemilerinin taşıma kapasitesi arttıkça uzmanlaşmaya gidilerek sadece tek bir amaca hizmet eden gemilere dönüşmektedirler (Akdoğan, 1988: 74).

Denizyolu taşımacılığı sektörü, aynı zamanda kargo lojistiği ve yönetimi olarak adlandırılmaktadır. Söz konusu sektör nakliye komisyoncularını, deniz acentelerini, deniz sürveyörlerini ve diğer ilgili destek hizmetlerini bünyesinde barındırmaktadır (Kujawa, 1996: 58). Denizyolu taşımacılığı sektöründe, lojistik operasyonların akıllı verilerle gerçek zamanlı olarak takip edilmesi gerekmektedir (Kuranga, Maslin ve Maarop, 2021: 3).

Ülkeler birbirleri arasındaki ekonomik ilişkileri geliştirmek ve yabancı sermayeyi kendi sınırları içine çekebilmek amacı gütmektedir. Ülkeler mevcut pazarlarını yabancı sermayeye açarak küreselleşmektedir. Böylece ülkeler arasında para, işçi, mal, hizmet aktarımı kolay hale gelmektedir. Küreselleşme, ülkelerin birbirleri arasındaki alışverişini geliştirerek ihracat ve ithalat hacmini artırmaktadır. Denizler Dünyada ticari süreçlerindeki önemli alanlardan biridir. Bu sebeple geniş bir alanı kapsayan denizyolu taşımacılığı sektörü; yolcu ve mal nakliyesi, deniz alanında eğitim, deniz turizmi, gemi yapımı, su ürünleri ve su altı madencilik faaliyetlerini de içine alarak gittikçe büyümektedir (Saygılı, 2012: 6).

Denizcilik faaliyetleri genel olarak aşağıdaki endüstri sektörlerine ayrılabilir ve bu faaliyetler:

- x Kargo lojistiği
- x Kargo elleçleme
- x Balıkçılık
- x Marinacılık
- x Destek hizmetleri (Kujawa, 1996: 97).

Belirli bir uzmanlık alanına göre teknik donanımlara sahip ve sadece bu amaca özgülenmiş araştırma gemileri bu listeye ayrıca eklenebilir. Deniz altında maden cevheri veya petrol araması yapan gemiler, deniz altında devam eden fay hatlarında meydana gelen

depremleri ve depremin deniz ekosistemine yaptığı etkileri izleyen gemiler, bununla birlikte denizdeki canlı türlerini araştıran gemiler ve askeri amaçlara hizmet eden gemiler bilimsel yönü ağır basması sebebiyle araştırma gemileri olarak görev yapmaktadırlar. Araştırma gemilerinin sigortası araştırmaya ihtiyaç duyan kurum tarafından yapılır.

Denizyolu taşımacılığında faaliyet gösteren nakliye şirketleri, nakliye rotası seçme tercihleri okyanuslar arası konteyner taşımacılığında çok önemli bir rol oynamaktadır. Konteyner taşımacılığında birçok şirket, müşterinin istek ve ihtiyaçlarına bağlı olarak en karlı teklife yönelmeye çalışmaktadır. Denizde rota belirlemek için farklı varyantlara bakılmaktadır. Müşterilerin gereksinimlerine göre bir nakliye rotası oluşturmak müşterilerce denizyolu taşımacılığının tercih edilmesi açısından önemlidir (David vd. 2021: 1). Denizyolu taşımacılığı sektörü, küresel ekonominin ana arteridir. Akdeniz üzerinde küresel denizyolu taşımacılığının yaklaşık %15'i gerçekleşmektedir (Randone vd. 2019: 2064).

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) gelecekte denizyolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin dijitalleşme yönünde adımlar atması, şirket içi iletişimi geliştirmek adına organizasyon yapısını değiştirmesi, rekabete yönelik daha verimli adımlar atması önem arz edeceğini belirtmiştir. Dijitalleşme sayesinde hard kopya olarak tabir edilen somut evraklar tarih olacak ve denizcilik sektöründe yeni bir çağ başlayacağı tahmin edilmektedir. Bu yüzden şirketler gelişen teknolojiyi takip etmesi ve fırsatlara hazırlıklı olması gerekmektedir (UTİKAD, 2021: 25).

1.2. Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Özellikleri

Denizyolu taşımacılığı, Uluslararası ticaretin gerçekleşmesine en önemli katkı sağlayan taşımacılık türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Gelişen teknoloji ile birlikte denizyolu taşımacılığı sektörü kendi ekosistemini yaratmaktadır. Üretilen mal ve hizmetlerin tüketim noktalarına ulaşabilmesi için taşıma sistemlerine ihtiyaç duymaktadır. Taşıma sistemlerinden bir olan denizyolu taşımacılığı üretici ve tüketici arasında bağlantıyı kurmaktadır. Dünyada denizyolu taşımacılığı, kıtalar arası bir otoban konumundadır (Kızılgut, 2016: 5).

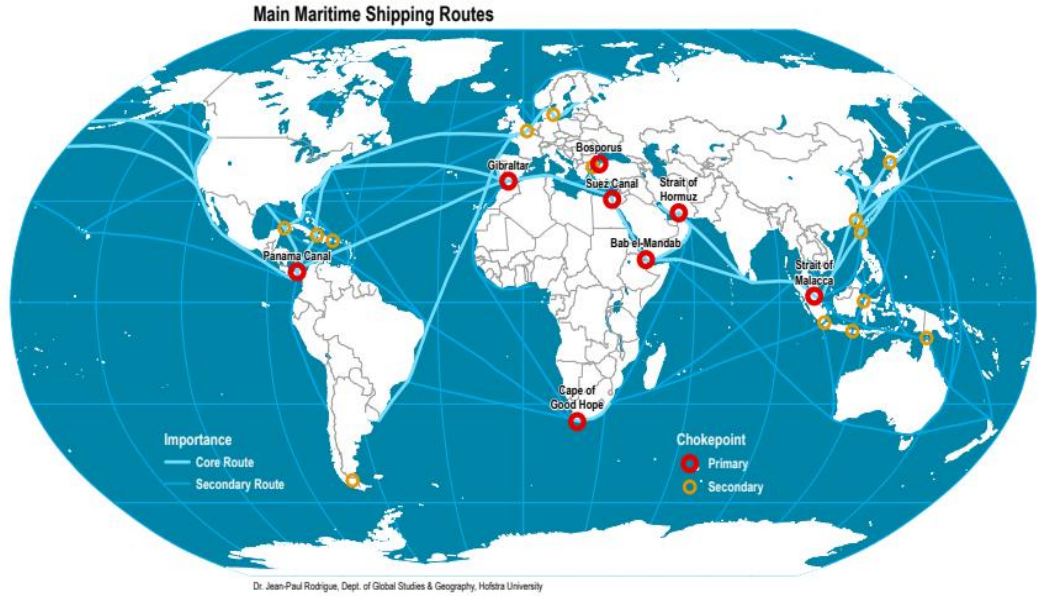
Denizyolu taşımacılığı sektörünün hizmet kalitesini; malların sağlam yüklenmesi, taşınması ve teslimini içermektedir. Bir firmanın kaliteli hizmet sunabilmesi için girdi, hizmet süreci ve çıktı konusunda belirli standartlara sahip olması gerekmektedir (Puscaciu ve Puscaciu, 2018: 69). Denizyolu taşımacılığı sektörünün sahip olduğu güç, bir ülkenin ekonomisi hakkında bilgi vermektedir. Deniz kıyısına sahip ülkeler, denizyolu taşımacılığı

sektörüyle küresel ticaretteki varlıklarını şekillendirmektedir (Balık, Aksay ve Şenbursa, 2015: 49).

Denizyolu taşımacılığı çevreye olumsuz etkileri mevcuttur. Gemiler yüklerini taşıırken Karbondioksit salınımı yapmaktadırlar. Kuru yük gemileri, konteyner gemileri ve petrol tankerleri Karbondioksit salınımı yüksektir. Bu yüzden denizde rota belirlenirken optimum rotanın belirlenmesi sefer süresinin azaltılmasının yanında Karbondioksit salınımı düşürebilmektedir. Denizyolu taşımacılığı sektöründe klasik rotalar yerine yeni rotalar belirlenmesi gerekmektedir (Mersin, 2016: 48).

Denizyolu taşımacılığının bir kalemi olan konteyner gemilerinin gelişimiyle konteynerlerde taşınan yük hacminin artmıştır. Bu artış denizyolu taşımacılığın etkinliğini, sürdürülebilirliğini ve deniz ekosistemini etkileyebilmektedir. Dünya ekonomisinin genel büyüme eğilimindedir. Ekonomik büyüme gelecekte denizyoluyla konteyner taşımacılığının gelişmeye devam edeceğini göstermektedir (David vd. 2021: 20). 1992 yılında sürdürülebilirlik kavramı, Rio de Janeiro'da Dünyanın ilk Dünya zirvesinde ortaya çıkmıştır. Sürdürülebilirlik ekolojisi endüstriler, hükümetler ve Uluslararası kuruluşlar tarafından yaygın olarak uygulanmaya başlamıştır (Lee, Kwon, ve Ruan 2019: 6). Denizyolu taşımacılığı birden fazla karşıt faktörün çevresel performansını etkilediğini göstermektedir (Seithe vd. 2020: 17).

Denizyolu taşımacılığı sektöründe rotalar kıtaların konumuna, boğazlara, iç denizlere, buzullara, politik ve terör olaylarına göre değişiklik göstermektedir. Dünya üzerinde gemiler tarafından kullanılan ana rotalar resimde gösterilmektedir. Yapay kanallardan olan Panama ve Süveyş Kanalı denizyolu taşımacılığını maliyet ve zaman kazancı sağlayan kanallardır. Yine doğal kanal olan boğazlar denizyolu taşımacılığının ana rotaları içinde bulunmaktadır. İstanbul ve Çanakkale Boğazı özellikle Rusya'nın güney yarım küreye açılabilmesi için en uygun rotadır. Cebeli Tarık Boğazı Akdeniz Ülkelerinin Atlas Okyanus'una açılabilmesi için bir kapıdır. Ortadoğu'nun Hint Okyanusu'na açılan kapısı Hürmüz Boğazı ve Bab El Mendep Boğazıdır. Malaka Boğazı ise, Uzak Doğu'nun denizyolu taşımacılığında en uygun rotalardan biridir (Resim 1).



Resim 1.2: Denizyolu Taşımacılığındaki Ana Rotalar (Rodrigue, 2020)

Konumu itibarıyla üç tarafı denizlerle çevrili bir yarım ada ülkesi olan Türkiye Asya ve Avrupa arasında karasal olarak bir köprü görünümündedir. Denizyolu taşımacılığı sektörünün etkili şekilde kullanılmasıyla Afrika ve Kuzey Ülkeleri arasında en kısa bağlantı olabilecek bir avantaja sahiptir (UTİKAD, 2021: 114).

Küresel ısınmanın sonucu olarak yaz mevsiminde Kuzey Kutbundaki buzulların erimesi hızlanmıştır. Buzul kütlelerinin ortadan kalkmaya başlamasıyla Kuzey Kutbunda denizyolu taşımacılığı rotalarının geliştirilmesi için senaryolar üzerinde çalışılmaya başlanmıştır. Bu rota Dünyanın şekli dolayısıyla Amerika, Avrupa ve Asya arasındaki geçişi kısaltabileceği görülmektedir. Bu rota yolu kısaltmasının yanında gemi mürettebatı ve yolcu güvenliği Kuzey Kutbun üzerindeki geçişinde tehlikeli olabilecektir. Ayrıca çevresel bakımdan bâkir deniz ortamının kirlenmesi olasılığını artırabilecektir (Diallo, 2016: 1).

Paydaşlar ve politika yapıcılar denizyolu taşımacılığı ağı belirlenmesinde Küresel pazarların yerleri ve gemi trafiğinin rahat olduğu rotalar önem kazanmaktadır (Yu vd. 2019: 17). Avrupa'da denizyolu taşımacılığı sektöründe teslim süreleri, şirketin stratejik kararlarını verme konusunda etkilidir. Avrupa'da denizyolu taşımacılığı sektörünün ağ rotasıyla birkaç haftadan birkaç aya kadar teslim süreleri olabilmektedir (Meissner, Klein ve Ionita, 2017: 6401).

Denizyolu taşımacılığı sektörü bazı avantajlara ve dezavantajlara sahiptir. Sektörünün yapısı ve doğasının doğal sonucu olarak çevre kirliliği, hava muhalefeti, deniz haydutluğu gibi yükün güvenli taşınmasını etkileyebilecek bazı riskleri içinde barındırmaktadır. Bu risklere rağmen avantajları dezavantajlarından daha fazladır (Tunalı ve Akarçay, 2018: 112).

Denizyolu taşımacılığı sektöründe yenilikçi yaklaşımlar gerçekleştirmek için sektördeki rekabet, denizyolu taşımacılığı ile ilgili devlet politikalarının durumu ve mevcut teknoloji göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Denizyolu taşımacılığı sektörü ile ilgili firmalar motive eden en önemli faktörün iç piyasada rekabet ettikleri şirketlerin çalışmalarıdır. Küresel piyasada var olabilme ve düşük maliyetle yüksek kazanç sağlayabilme arzusu yenilikçilik gerekli kılmaktadır (Uyar, 2019: 62).

1950'lerde Dünyada yapılmakta olan denizyolu taşımacılığı hacmi 500 milyon ton iken, günümüzde bu oran yaklaşık 9 milyar tona varmıştır. Küresel pazardaki nakliyenin yaklaşık %75'i denizler vasıtasıyla geri kalanı ise diğer taşımacılık türleri ile yapılmaktadır. Dünya ticaretinin yaklaşık 11 trilyon doları denizyoluyla gerçekleştirilmektedir. Yükte hafif pahada ağır yükler konteyner ile taşınmaya başlanmıştır. Bu yüklerin yüksek olan sigorta bedelleri konteynerlerin kullanılmasıyla düşürülmeye çalışılmaktadır (Yaman, 2016: 57).

1.3. Denizyolu Taşımacılığının Lojistik Sektöründeki Yeri

Denizyolu taşımacılığı gemi inşa, acente, klas kuruluşları, limanlar gibi birçok sektörü bir araya getiren bir süreçtir. Denizyolu taşımacılığı tam anlamıyla yüklerin deniz üzerinden gemiler aracılığıyla limanlar arası bir nakliyyeyi ifade etmektedir (Kol, 2010: 4). İletişim ve ulaşım araçlarının gelişimi ile birlikte ülkeler gereksinim duydukları malları küresel pazardan temin etmeye başlaması taşımacılığın gittikçe artma sebepleri arasındadır. Gelişen teknoloji işletmeleri Uluslararası işlemlerini kolaylaştırmış ve gereksinim duydukları mallar uygun fiyatlarla diğer ülkelerden temin etmeye başlamışlardır. İşletmeler için Dünya eşyaların temininde küçük bir köy ve ürettikleri mallarının satışı içinse büyük bir pazar olmuştur (Ertuğrul, 2010: 1).

Ülke hudutlardan geçişler ülkeler arası yapılan ticaret antlaşmalarıyla serbestleşmeye başlamıştır. Bu ülkeler arası ticari sınırların ortadan kalkması Dünya'yı küçük bir köy haline getirmiştir. Ekonomik açıdan ümranlı ülkeler Uluslararası ticaretten elde ettikleri gelirlerini artırmaya çalışırken; gelişmekte olan ülkeler ihracat ve ithalat arasındaki dengeyi sağlamaya çaba göstermektedir. Üretilen ürünlerin bir yerden başka bir yere nakli başlı başına ekonomik sektör olarak ortaya çıkmıştır. Ekonomik açıdan büyüyen ve gelişen Dünyada ticaret ekonomisine ayak uydurabilecek taşıma yolları gittikçe çeşitlenmektedir (Atıcı, 2019: 3). Bilimsel ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak bugün sürdürülebilir kalkınmanın ilk adımı olarak sürdürülebilir denizyolu taşımacılığı gibi kavramlarla günümüzde karşılaşılmaktadır (Prasetyawan vd. 2019: 3). Bununla birlikte tüm Dünyadaki denizyolu taşımacılığı sektörü

artan ticari talebe bağı olarak yeni teknolojiyi daha hızlı benimsemek zorundadır (Kuranga, Maslin ve Maarop, 2021: 9).

Denizyolu taşımacılığı sektöründe kullanılan gemilerde tonajlar ağırlık ve hacim tonajı ifade edilmektedir (Akten, 1955: 41). Aşağıdaki Tablo 1’de Denizyolu taşımacılığı sektöründe Dünya’da kullanılan türlerine göre gemi sayılarını göstermektedir. Uluslararası ticarete kullanılmakta olan gemiler, 2019 sonunda sayı olarak yaklaşık 57 bine ulaşmıştır (DTO, 2021: 40). 1987’den 2021 yılları arasında gemiler türlere ayrılmaksızın toplamı 1.829.113’e ulaşmıştır. 2000 yılında 63.296 tane olan konteyner gemisi, 2021 yılında 281.440 sayıya ulaşarak yaklaşık 5 kat artış göstermiştir.

Tablo 1.1: Yıllara Göre Uluslararası Ticarete Kullanılan Gemi Türleri İtibariyle Sayıları (1987-2021) (Deniz Sektörü Raporu, DTO, 2021)

Yıllar	Tanker	Dökme Yük	Konteyner	Kuru Yük	Yolcu	Toplam	Toplam Değişim
1987	257.233	223.186	21.105	108.174	3.445	613.143	-
1988	256.925	222.258	22.212	105.545	3.478	610.418	-0,4%
1989	261.168	223.212	23.735	103.355	3.589	615.059	0,8%
1990	264.875	228.601	25.026	100.622	3.620	622.744	1,2%
1991	273.342	236.574	26.992	101.966	3.774	642.648	3,2%
1992	282.211	240.590	29.595	100.840	3.875	657.111	2,3%
1993	287.141	237.423	31.578	102.430	3.980	662.552	0,8%
1994	294.425	238.432	33.964	103.721	4.193	674.735	1,8%
1995	292.801	245.787	38.851	100.020	4.342	681.801	1,0%
1996	296.695	257.355	43.234	100.414	4.646	702.344	3,0%
1997	303.417	265.993	48.250	100.028	4.877	722.565	2,9%
1998	309.314	275.949	55.068	98.338	4.940	743.609	2,9%
1999	313.950	271.568	60.709	99.484	5.079	750.790	1,0%
2000	321.626	271.682	63.296	100.061	5.245	761.910	1,5%
2001	327.455	278.084	68.715	99.174	5.330	778.758	2,2%
2002	330.718	291.175	76.131	96.128	5.611	799.763	2,7%
2003	333.176	296.855	83.744	96.754	5.856	816.385	2,1%
2004	347.453	301.617	90.214	95.187	5.884	840.355	2,9%
2005	368.399	319.167	99.190	95.346	5.933	888.035	5,7%
2006	387.707	341.720	111.663	97.417	5.991	944.498	6,4%
2007	411.319	363.646	128.174	100.322	6.062	1.009.523	6,9%
2008	439.291	386.650	144.552	102.784	6.062	1.079.339	6,9%
2009	463.287	414.431	161.945	106.820	6.062	1.152.545	6,8%
2010	501.573	451.223	169.514	105.781	6.062	1.234.153	7,1%
2011	523.608	528.126	183.722	107.049	6.062	1.348.567	9,3%
2012	547.390	605.757	196.885	105.284	6.442	1.461.758	8,4%
2013	555.181	666.861	206.409	104.531	6.282	1.539.264	5,3%
2014	567.933	705.826	216.275	107.983	6.358	1.604.375	4,2%
2015	579.205	738.612	227.674	109.139	6.378	1.661.008	3,5%
2016	600.130	752.936	244.186	112.306	6.530	1.716.088	3,3%
2017	636.364	771.086	245.555	112.773	6.659	1.772.437	3,3%
2018	668.696	791.691	252.692	113.626	6.842	1.833.547	3,4%
2019	680.185	813.197	265.094	116.035	7.078	1.881.589	2,6%
2020	524.750	849.314	274.659	118.583	7.325	1.774.631	-5,7%
2021	538.819	881.717	281.440	119.665	7.472	1.829.113	3,1%

Yine Tablo 1'e baktığımızda, 2008-2012 Dünya Ekonomik Krizine rağmen gemi sayılarındaki artış durmamıştır. 2018 yılında ortaya çıkan Covid-19 salgını dolayısıyla Dünya genelinde ilan edilen zorunlu kapanmalar, birçok ekonomik sektörü etkilediği gibi denizyolu taşımacılığını da etkilemiştir. Denizyolu taşımacılığında kullanılan gemi artış oranı 2020 yılında -%5,7 olarak vuku bulmuştur. 2019-2020 yılları arasında sadece tanker gemi sayılarında bir azalış görülmüştür.

Uluslararası rekabet denizyolu taşımacılığında yoğun olarak hissedilmektedir. Denizyolu taşımacılığı sektörü sanayinin hammaddesini oluşturan yükleri düşük maliyetlerle taşıyabilmesi sektörü gözde alanlardan biri haline getirmiştir (Kamış, 2019: 13). Uluslararası ticarete maliyetler önemli bir kalemdir. Denizyolu taşımacılığı sektöründe maliyet geminin yüküne, ağırlığına göre değişmektedir. Yükün fazla olması yakıt maliyetini artırmaktadır (Mersin, 2022: 7). Denizyolu taşımacılığı sektöründe maliyetler üzerindeki ticaret dengesizliği etkisi, maliyetleri azaltabilecek diğer faktörler aktif olarak kullanılabilir. Bu maliyetleri hafifletilebilir. Örneğin, ölçek ekonomileri oluşturmak için kargo hacimlerini artırmak, denizyolu taşımacılığı maliyetlerini düşürmeye yardımcı olabilir (UNCTAD, 2021: 74).

Denizyolu taşımacılığı, özellikle Uluslararası taşımacılık denildiği zaman en çok tercih edilen taşımacılık türlerinin başında gelmektedir. Bunun sebebi ise denizyolu taşımacılığı sektörünün diğer taşımacılık sektörleri ile karşılaştırıldığı zaman daha ucuz olmasıdır (Mersin, 2022: 2). Denizyolu taşımacılığı sektörü yapısı itibariyle küreselleşmenin öncüsü olarak ifade edilebilir. Küreselleşmeye açılan bir kapı olması ve doğası itibariyle rizikosu yüksek bir taşımacılık türü olması sebebiyle denizyolu taşımacılığı sektörü alanına Uluslararası birçok standart ve düzenleme getirilmiştir. Denizyolu taşımacılığı sektörü farklı milletlerden birçok gemi adamının aynı gemide çalışması nedeniyle Uluslararası bir çalışma ortamı sunmaktadır (Gekara ve Sampson, 2020: 2). Bununla birlikte çalışma ortamının oldukça çetin olması sebebiyle denizcilikle ilgili mesleklerde çalışan kadın sayısı daha azdır (Dragomir ve Popa, 2018: 5).

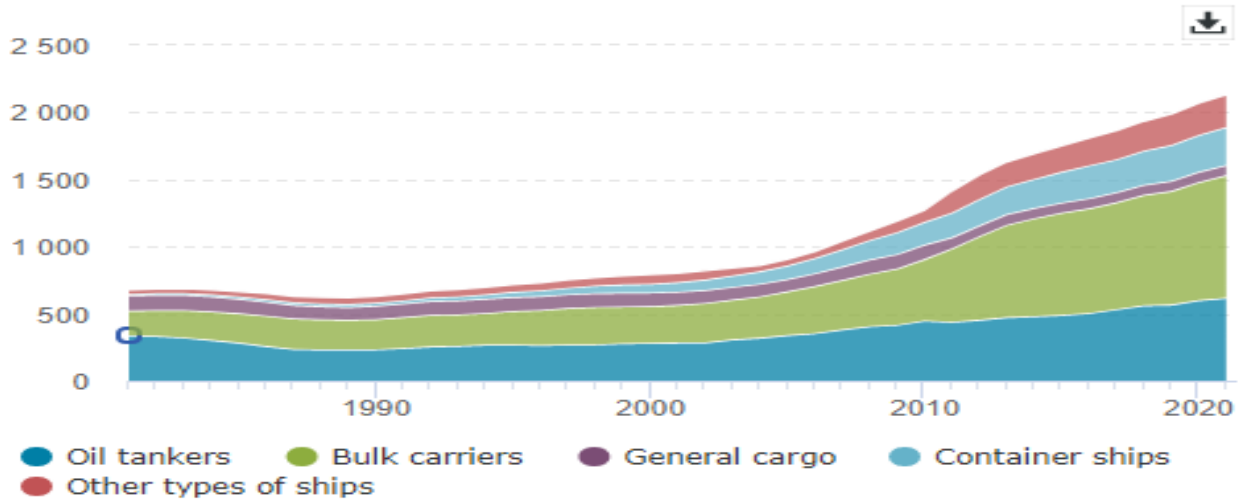
Uluslararası denizyolu taşımacılığı sektöründe günden güne gemilerin boyutlarında ve üretkenliklerinde değişiklikler olmaktadır. Özellikle emtia tesliminde önem arz eden gemilerin transit süreleri azalmıştır (Beauchemin, 1982: 72). Denizyolu taşımacılığı sektörü ve lojistik sektörünün dinamik doğası gereği ekonomik koşullardaki bir değişiklikte tepkisel olarak denizyolu taşımacılığı sektöründe değişimler yaşanmaktadır (Alexahina, 2020:4). Özellikle Küresel Dünya ticareti dengesizliklerinin azaltılması için gemilerin ve konteynerlerin uygun şekilde konumlandırılmasına ihtiyaç duymaktadır (Aliajini, 2016: 1).

Küresel dengesizlik, limanlar arasında boş konteynerlerin küresel olarak yeniden konumlandırılmasına ihtiyaç duymaktadır. Yapılacak olan yeniden konumlandırma işlemleri ihracatçı, ithalatçı, ardiye, boş ve dolu konteynerlerin planlanması ile ilgili karmaşık bir süreci içermektedir (Aliajini, 2016: 19).

Denizyolu taşımacılığı sektörü şirketlerin uzmanlık alanları göre yapılır ve denizyolu taşımacılığı sektörü sahip oldukları gemi türlerine göre sınıflandırılmaktadır. Denizyolu taşımacılığı sektöründeki hizmetler 5 genel kategoride sınıflandırılmaktadır. Yolcu, genel kargo, intermodal, dökme yük gemileri ve tankerler olarak sıralanmaktadır. Genel sınıflandırma kategorilerin her birinde, gemiler belirli bir amaca göre kendi içinde ayrılmaktadır. Örneğin, Tankerler; asfalt tankerleri, kimyasal tankerler, kükürt tankerleri ve ham tankerleri olarak gemilerinin uzmanlık alanına göre ayrılabilir (Yorulmaz, 2009: 59)

Ana gemi tipine göre Dünya'daki gemi Deniz Filosu (1980-2020) yıllarındaki değişim oranları (Milyon DWT) Grafik 1'de verilmiştir. UNCTAD'ın 2021 yılı raporunda denizyolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren gemileri uzmanlık alanına göre 5 kategoride göstermiştir. Petrol Tankerleri, Dökme Yük Taşıyıcı Gemiler, Genel Kargo Gemileri, Konteyner Gemiler ve Diğer gemi türleri olarak sayılabilir. Dökme yük gemileri ve petrol gemileri 1980'lerden 2020 yılına kadar sayı ve ağırlık olarak daha büyük bir alana sahip olmuştur. Konteyner gemileri yıllar geçtikçe sayıları ve ağırlıkları artış eğilimindedir.

(Millions of dead-weight tons)



Source: UNCTADstat (UNCTAD, 2021); Clarksons Research.

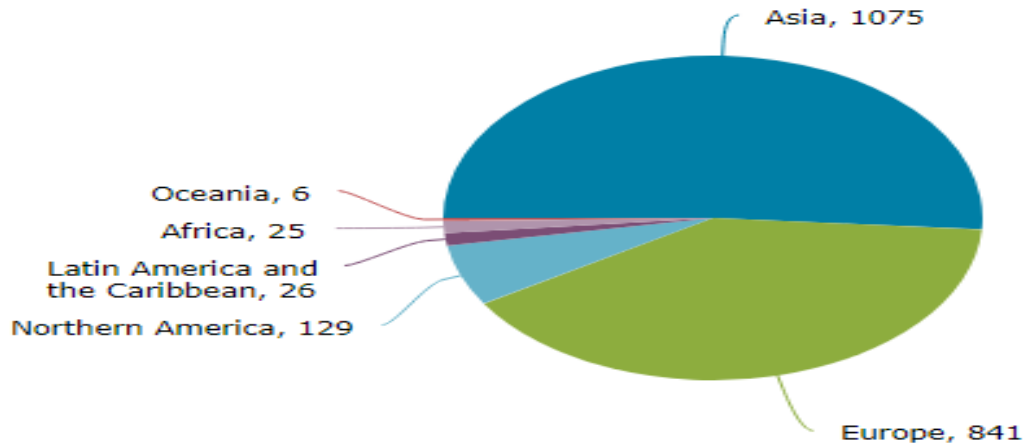
Note: Commercial ships of 100 gt and above. Beginning-of-year figures.

Grafik 1.1: Ana Gemi Tipine Göre Dünya Deniz Filosu (UNCTAD, 2021)

Ocak 2021'de Dünya filosu, bir önceki yıla göre 63 milyon DWT artarak 2,1 milyar DWT taşıma kapasitesine ulaşmıştır. Son yıllarda tonaj, genel kargo taşıyıcıları hariç tüm bölümlerde önemli ölçüde artmıştır. Dökme yük gemileri özellikle hızlı bir artış kaydetmiştir. 2011-2021 yılları arasında toplam taşıma kapasitesi içindeki payları %39'dan %43'e yükselmiştir. Petrol tankerlerinin payı %31'den %29'a ve genel kargodaki pay ise %6'dan %4'e gerilemiştir (UNCTAD, 2021).

Dünya'daki Filo Pazarının İntifa (kullanım) Sahipliği coğrafi bölgelere göre dağılımı Grafik 2'de verilmiştir. Gemilerin kullanım hakkı sahibine göre en çok pay Asya ve Avrupa ülkelerinde bulunmaktadır. Asya ve Avrupa sonrası Kuzey Amerika 129 milyon DWT ile 3. sırayı almıştır. En az ise 25 milyon DWT ile Afrika Ülkeleridir. Kara parçası olarak en büyük kıta olmasına rağmen denizyolu taşımacılığı sektöründe en az payı Afrika alması bölgenin gelişmemiş ülkelerin ağırlıkta olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte Güney Amerika Ülkeleri de DWT olarak 26 milyon ton ile Afrika'yı takip etmektedir. Grafik 2'de Uluslararası denizyolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren ülkelerin kıtasal olarak dağılımında Asya Ülkeleri pastadan en büyük payı aldığı görülmektedir.

(Millions of dead-weight tons)



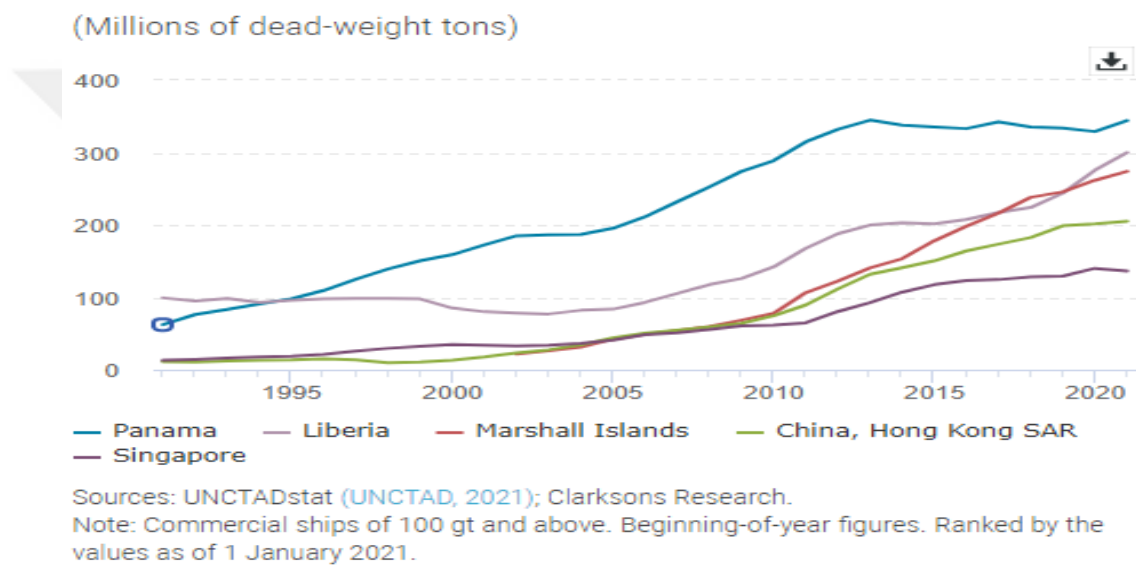
Sources: UNCTADstat (UNCTAD, 2021); Clarksons Research.

Note: Commercial ships of 1000 gt and above; beginning-of-year figures.

Grafik 1.2: İntifa Hakkı Sahipliği Bölgesine Göre Filo Pazarı (UNCTAD, 2021).

Grafik 2'de görüldüğü üzere Ocak 2021 itibariyle, ilk 5 gemi sahibi ülkeler, Dünya filosu tonajının %52'sini oluşturmaktadır. Yunanistan %18'lik bir pazar payına sahipken Çin %12, Japonya %11, Singapur %7 ve Hong Kong %5'lik paya sahiptir. Dünya tonajının yarısı Asya şirketlerine ait olduğu görülmektedir. Avrupa'dan gelen sahipler %40'ını ve Kuzey Amerika'dan gelen sahipler %6'sını oluşturmaktadır. Afrika'dan, Latin Amerika'dan ve Karayipler'den gelen şirketler %1'in biraz üzerinde bir paya sahiptir. %1'in hemen altında ise Okyanusya bulunmaktadır (UNCTAD, 2021).

Grafik 3'te Dünyadaki gemilerin kayıtlı oldukları Bayrak Ülkeleri verilmiştir. Buna göre ilk Ülkeler Panama, Liberya, Marşal adaları, Çin, Hong Kong, Singapur şeklinde olmuştur. Dünya üzerinde denizyolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren gemilerin bayrak sahipliği olarak kullanım hakkından farklı olarak en çok bayrak sahipliği yapan ülkenin bir Latin Amerika ülkesi olan Panama olduğu görülmektedir. 1990'lar Liberya'nın liderliğinde olan bayrak sahipliği olan ülke olarak Panama 1995'te liderliği almıştır. Panama, Liberya, Marshall Adaları, Çin ve Singapur gibi ülkelerin bayrak sahibi olarak ortaya çıkmasında bu devletlerin uygulamış olduğu vergi politikaları etkilidir. Daha fazla vergi vermek istemeyen armatör sahipleri gemilerini vergi cennetlerine kayıt ettirmesi kullanım hakkı sahipliğinden farklı bir grafik ortaya koyduğu görülmektedir (Grafik 3).



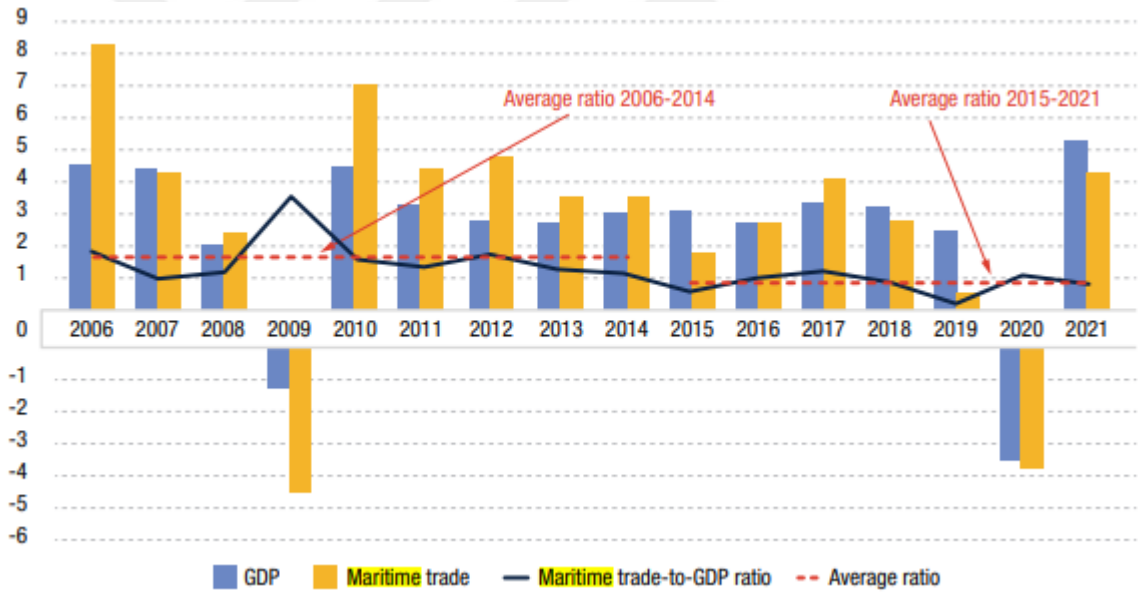
Grafik 1.3: Dünyadaki Gemilerin Bayrak Ülkeleri (UNCTAD, 2021)

Birçok ticari gemi, gemi sahibinin uyruğundan başka bir bayrak altında kayıtlıdır. Örneğin, 2021 yılının başında, Japon kuruluşlarının sahip olduğu tüm gemilerin yarısından fazlası Panama bayrağı altına kayıt altına alınmıştır. Yunanistan menşeli şirketlerin sahip olduğu gemilerin %25'i Liberya'da ve %22'si Marshall Adaları'nda kayıt altına alınmıştır. Hong Kong Özerk İdari Bölgesi (HÖİB) ve Singapur sırasıyla 4. ve 5. sırada yer almıştır. Bu 5 ülke arasında, Marshall Adaları, son on yılda gemi kayıtlarda en fazla artışı kaydetmiştir (UNCTAD, 2021).

2015 yılında Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi (BIMCO) iş gücü raporuna göre denizcilik sektörüne en çok gemici ihraç eden ülke Filipinler olmuştur. Durumun bu şekilde olması Filipin ekonomisine büyük katkı sağlamıştır. 2018 yılında Filipinli gemi adamları evlerine 6.14 milyon dolar para göndermiştir (Gekara ve Sampson, 2020: 9). Çin ekonomisi son 30 yılda büyük bir gelişim göstermiştir. Bu gelişimde Çinli gemi adamlarının Dünya işgücüne katkısının payı vardır (Gekara ve Sampson, 2020: 23).

UNCTAD'ın “2021 Deniz Taşımacılığının Özeti” Raporunda, Covid-19 salgını sebebiyle denizcilik sektörünün ilk zamanlarda olumsuz olarak etkilenmiş olsa da meydana gelen azalmanın öngörülen kadar aşırı olmadığına dikkat çekilmiştir. Pandeminin ilk dönemlerindeki azalma 2020 yılının haziran ayından itibaren tekrar eski hacmini kazanmaya başlamış ve ilerleyen dönemlerde yaklaşık 4,5’lik bir artış gerçekleştirmiştir (UNCTAD, 2021).

Grafik 4’te 2006-2021 yılları arasında denizyolu taşımacılığı sektörünün küresel ticarete katkısı ve tüm Dünya’nın üretmiş olduğu Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GDP) karşılaştırılmıştır. 2009 yılında meydana gelen küresel kriz hem GDP hem denizyolu taşımacılığı sektöründe azalma görülmüştür. Bununla birlikte Covid-19 pandemisi salgını etkilerini 2020 yılında gösterdiği üzerinde görülmektedir (Grafik 4). Denizyolu taşımacılığı sektörü ile GDP paralel bir seyir izlemesi Dünya ticaretinin denizyolu taşımacılığı sektörüne olan bağımlılığını göstermektedir.



Grafik 1.4: Denizyolu Taşımacılığı Deniz Ticaretinin Hasılaya Oranı ve Dünya Gayri Safi Yurtiçi Hasılası (UNCTAD, 2021).

2018 yılında Dünyaya çok hızlı yayılan Covid-19 salgını Çin’in Vuhan şehirde ortaya çıkmıştır. Pandemi toplumsal yaşamı ve ekonomik hayatı kökünden etkilemiştir. Çalışma ve okul hayatının teknoloji sayesinde uzaktan bir şekilde gerçekleştirilebileceğini göstermiştir. Denizyolu taşımacılığı da pandemiden etkilenerek 2009 yılından sonra meydana gelen en büyük düşüşe neden olmuştur (DTO, 2021: 7).

1.3.1. Denizyolu Taşımacılığının Avantajlı Yönleri

Denizyolu taşımacılığının bazı avantajlı yönlerini belirtmek gerekirse;

- x Büyük miktarda yüklerin taşınmasına olanak sağlar.
- x Diğer taşımacılık türlerine göre maliyeti düşüktür.
- x Kıtalar arası deniz aşırı ülkeler arasında köprüdür.
- x Uluslararası siyasi sorunlardan diğer taşıma türlerine göre daha az etkilenir.
- x Limanlarda ve gemilerde çalışan istihdamına olumlu katkı sağlar (Görçün, 2009: 21).

Denizyolu taşımacılığı üretim maliyetlerinin düşmesine katkı sağladığı söylenebilir. Devasa yüklerin süratli ve güvenilir halde taşınabilmesi denizyolu taşımacılığıyla mümkün olabilmektedir. Denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinin altyapı maliyeti ile karşılaştırılınca akaryakıt ve döviz yönünden tasarruf sağlamaktadır. Bununla birlikte taşınan birim yük başına salınan Karbondioksit Emisyonu diğer taşımacılık türlerinden daha azdır (Çelikkaya, 2012: 77).

1.3.2. Denizyolu Taşımacılığının Dezavantajlı Yönleri

Denizyolu taşımacılığının avantajlarının yanında birçok dezavantajlı yönleri vardır. Dezavantajlı yönlerini şu şekilde sıralanabilir;

- x Üretim ve tüketim yerleriyle limanlar arasında diğer taşımacılık türlerine ihtiyaç duyulmaktadır,
- x Gemi inşası ve bakımı büyük yatırım maliyetleri gerektirdiğinden piyasaya giriş zordur,
- x Diğer taşımacılık türlerine göre yavaş bir taşımacılık türüdür,
- x Limanlarda bekleme süreleri fazladır (Görçün, 2009: 2).

1.4. Denizyolu Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi

Denizyolu taşımacılığı doğumu ilk olarak insanların su kenarlarında toplu yerleşmesiyle başlamaktadır. Eski dönem insanları, çevresindeki sulara balıkçılık amacıyla sallarla karalardan uzaklaşmaya başlamıştır. Ancak kendini taşıyabilecek sallardan daha büyük cisimleri taşıyabilen gemilerin inşa edilmesiyle denizyolu taşımacılığı sektörünün ortaya çıkış adımı atılmıştır. Antik dönemde İskandinav, Yunanistan, Mısır, Roma ve Bizans denizciliği öne çıkmıştır. Fenikeli ve Kartacalılar Akdeniz dışına çıkabilen ilk denizci milletler olmuştur (Kol, 2010: 6).

Asya'nın ürettiği kıymetli eşyaların dönemin en işlek yolu olan İpek Yolu'na ek olarak denizyolu taşımacılığı sayesinde Avrupa'ya taşınabilmiştir. Akdeniz'de önemli lojistik merkez limanlarından Mısır'da İskenderiye ve Anadolu'da İstanbul öne çıkmıştır. Bununla birlikte Trabzon limanı İpek Yolu'nun denizdeki devamı olarak kullanılmıştır. Roma Dönemindeki ticaret rotaları Osmanlı ve Bizans Dönemi'nde de popülerliğini korumuştur (Çancı ve Güngören, 2013: 203).

Doğu ile Batı arasında Antik Çağ'ın en önemli ticaret yolu İpek Yolu olmuştur. Karadeniz, Doğu Akdeniz, Anadolu'nun kıyılarına kadar uzanan İpek Yolu sayesinde Uzak Doğu'dan çıkan mallar Avrupa'ya ulaşmıştır. Tütsü Yolu adında başka bir ticaret yolu kara ve deniz ticaretini birbirine bağlamıştır. Tütsü Yolu, Akdeniz limanlarından Mısır'a; Mısır'dan Hindistan'a ve daha ötesine kadar uzanmaktadır. Mısır'dan yapılan tahıl ticareti ilk deniz filolarını ortaya çıkarmıştır. Özellikle Nil nehri denizyolu taşımacılığında önemli bir role sahip olmuştur (Kiriş, 2020: 15).

XIII. yüzyıla kadar denizyolu taşımacılığı vasıtasıyla yapılan ticaret ilkel gemilerle kıyıdan kıyıya yapılabiliştir. Gemileri hareket ettirmek için insan gücü kullanılmıştır. İnsanlar rüzgâra hükmetme becerisini daha sonralar kazanmıştır. Sefer süreleri doğal olarak uzun zamanlar almıştır. Denizde kalma süresi gemide çalışan işçilerin fazlalığı sebebiyle yiyecek ve içecek sıkıntısından ancak on beş günle sınırlı olmuştur (Çancı ve Güngören, 2013: 203).

Bilim ve teknolojinin ilerlemesi, gemilerin devasa boyutları almasıyla denizyolu taşımacılığı sektörü gelişmeye başlamıştır. II. Dünya Savaşı sonrası sanayide kullanılan tehlikeli maddelere olan ihtiyaç artmıştır. Tehlikeli maddelerin taşınmasında denizyolu taşımacılığının önemli bir yere sahip olmuştur. Tehlikeli yüklerin en başında fosil yakıtlardan olan petrol ve petrol ürünleri gelmektedir (Ünal, 2011: 1).

Günümüz teknolojisi, Dünya çapında denizyolu taşımacılığı sektöründeki denizcilikle ilgili uygulamaları derinden etkileye başlamıştır. Büyük kuruluşların işlerinin önemli kısımlarını yönetmek için Bulut tabanlı Kurumsal Kaynak Planlaması gibi modern teknolojiyi kullanımı artırmıştır (Kuranga, Maslin ve Maarop, 2021: 1). Gelişen teknoloji ile beraber denizyolu taşımacılığı sektöründe blok zinciri teknolojisinin yavaş kabulü zaman zaman gündeme gelmektedir. Denizyolu taşımacılığı sektörünün kapsadığı alanlar bakımından yüksek uygulama maliyeti gibi zorluklara rağmen blok zincir teknolojisi, ilgili tüm paydaşlar arasındaki bilgi alışverişini iyileştirmek için kesin bir potansiyele sahip olduğu aşîkârdır (Jovic vd., 2020: 1).

Denizyolu taşımacılığı sektörü, teknoloji ve yeniliklerle birlikte dijitalleşen dokümantasyon, otomasyon, teknolojik liman ve gemilere yönelik günümüz trendlerindendir. Teknolojinin ilerlemesiyle denizyolu taşımacılığında insan olmadan işleyen gemilerle ilgili hem teknik hem de hukuksal anlamda altyapı çalışmaları yapılmaktadır (Nalbant, 2021: 420). Artan yakıt fiyatları ve emisyon düzenlemelerinin karşılanması gibi nedenlerle büyük ticari gemilerde pil teknolojisini kullanacak sistemler geliştirilmektedir (Chin, Yan-Jie, ve Mohan, 2022: 1). Denizyolu taşımacılığı ile yapılabilen tarımsal ürünlerin nakledilmesi Kuzey Buz Denizi'nin erimesi sebebiyle Kutup Bölgeleri'nden yapılabileceği tahmin edilmektedir (Fışkın ve Zorba, 2016: 266).

Denizyolu taşımacılığı sektörü son 10 yılda önemli ölçüde değişmiştir. Özellikle, Denizde Can Güvenliği (SOLAS) bünyesine Küresel Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS) dâhil edilmiştir (Billard, 2019: 1). Amerika Birleşik Devletleri (ABD) zengin bir ticari nakliye geçmişine sahip olmuştur. Tarihte, Amerikan yapımı ve işletilen gemiler rakipsiz olduğu bilinmektedir. Amerikan yapımı gemilerin dönem şartlarına göre güvenilir ve verimli olması bu süreçte etken olmuştur. Ama teknolojik ilerleme ve ekonomik koşullar değişmesiyle, ABD ticarete rekabet gücünü zamanla kaybetmeye başlamıştır (NHHC, 2017).

Gemiler bugün durmaksızın Dünyanın her yerine emtiaları taşımaktadır. Gelecekte denizcilik sektörünün daha da büyüyeceği tahmin edilmektedir. Bununla birlikte denizcilik sektörünün doğaya daha duyarlı gemiler inşa ederek maliyetleri minimuma indirilmiş sürdürülebilir bir taşıma türü olacağı düşünülmektedir (Ceylan, 2020: 15).

1.5. Deniz Taşımacılığının Bazı Temel Kavramları

1.5.1. Gemi Kavramı

Gemi; Dünya okyanuslarının, denizlerin ve diğer derin suların üzerinde dolaşmaya elverişli bir araçtır. Balıkçılık, taşıma, turizm, savunma gibi birçok alandan uzmanlık alanına göre inşa edilmiş deniz araçları kullanılmaktadır (Tüzen, 2004: 92). Türk Dil Kurumu sözlüğünde gemi kavramı insan ve yük taşımaya yarayan ve su üzerinde hareket eden araç olarak tanımlanmıştır (TDK, 2022).

Yük tiplerine göre farklı tiplerde ve kapasitelerde geliştirilen gemiler, denizyolu taşımacılığının en temel unsurudur. Denizyolu taşımacılığı sektöründe iş akışı yöntemlerinin farklılaşmasının temel nedeni taşımaya özgülendikleri yüklerin farklılıklarından kaynaklanmaktadır. Denizyolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren şirketler, işlerinde farklılık yaratabilmek için yükler üzerine uzmanlaşma yoluna gitmektedir. Genel olarak

denizyolu vasıtasıyla taşınan yük tipleri, yüklerin fiziksel şartlarına göre çeşitlendirilmektedir. Su araçlarının genel kabul görmüş uzmanlaşma çeşitleri, ticaret gemileri, endüstriyel gemiler, savaş gemileri ve servis gemileridir (Gönel, 2007: 22).

TTK'nin beşinci kitabı deniz ticaretini konu almaktadır. TTK madde 931'e göre; Gemi kavramı kendiliğinden hareket etmesine bakılmaksızın suda yüzmeye niteliğine sahip özgülendiği amaca göre suda hareket eden araç gemi sayılmaktadır. Suda yüzen araçtan iktisadi bir kazanç sağlanıyorsa kimin adı ve hesabına kullanıldığı fark etmeksizin ticaret gemisi olarak kabul edilmektedir (TTK, 2011). 2018 yılında yayımlanan Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği gemi, özgül ağırlığı ve kullanım amacına bakılmaksızın makine gücü ile hareket eden araç olarak tanımlanmıştır (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği, 2018).

SOLAS sözleşmesinde geminin genel bir tanımı yapılmamakla birlikte gemi türlerinin tanımlarını yapmıştır. Buna göre "Birinci Bölüm Genel Hükümler Kural 2" tanımlardaki "f" ile "l" harf sıralarındaki tanımlar genel hatlarıyla aşağıdaki şekilde ifade edilmektedir

- x 12'den fazla insan taşıyan gemi yolcu gemisidir. Yükü yolcu olmayan gemi yük gemisidir.
- x Tanker, yanıcı özellikteki akışkan malları taşımak için inşa edilmiş gemidir.
- x Deniz canlılarını yakalamak için kullanılan gemiye Balıkçı gemisi denir.
- x Gücünü nükleer bir kaynaktan alan gemi Nükleer gemi olarak ifade edilir.
- x 1980 yılından sonra yapılan gemiler Yeni gemi olarak kabul edilmektedir.
- x Yeni gemi olmayan gemiler, Mevcut gemi olarak kabul edilmektedir (SOLAS 1974).

Dünya üzerinde ticareti yapılan malların yaklaşık %90'ı gemilerle taşınmaktadır. Bununla birlikte taşınan malların %70'inden fazlası konteynerle taşınmaktadır (Vance, Fileman ve De Mora, 2020: 1). Bugün Dünya üzerinde aktif olarak faaliyet gösteren ticaret filosuna dair gemi türleri oranları aşağıdaki tabloda verilmiştir Dökme ve sıvı yük taşımaya yönelik uzmanlaşmış gemiler, dünya ticaretine daha çok kullanıldığı oransal olarak Tablo 2'de görülmektedir. Sıvı yük gemileri %39 oranında iken, Dökme yük gemileri %38 oranındadır. Dünya ticareti hacminde dökme ve sıvı yükler ağırlıkta olduğu görülebilir (Tablo 2).

Tablo 1.2: Dünya Deniz Ticaret Filosu Gemi Türleri Oranları (Görçün, 2009: 22)

DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU ORANLARI			
Dökme Yük Gemileri	Sıvı Yük Gemileri	Kombine Gemiler	Diğer Gemiler
38%	39%	2%	21%

Gemi, su üzerinde rahatlıkla hareket edebilen bir araçtır. Gemiler genel olarak belirli bir amaca hizmet etmesi için inşa edilmektedir. Bu amaçlar ticari veya özel amaçlar olabilir. Ticari olmayan gemiler askeri, turizm veya akademik amaçla kullanılmaktadır. Ticari olanlar ise yük ve yolcu taşımak için kullanılmaktadır (Yorulmaz, 2009: 12).

Gemiler faaliyet alanlarına ve seyir yapacağı rotadaki geçitlere uygun olarak inşa edilmektedir. Dünya üzerinde çeşitli amaçlarla kullanılan gemi tipleri Tablo 3'te genel olarak gösterilmektedir. Gemiler inşa edilirken geminin kullanılacak olduğu rotalar önemlidir. Geminin boyutları kullanabileceği su kanallarına göre ad almaktadır.



Tablo 1.3: Gemi Tipleri (Kantharia, 2023)

GEMİ TİPLERİ	
Konteyner Gemileri	Panamax
	Suezmax
	Post-Panamax
	Post-Suezmax
	Post-Malaccamax
Kuru Yük Gemileri	Konvansiyonel Kuru Yük Gemileri
	Dışlı Kuru Yük Gemileri
	Dışsız Kuru Yük Gemileri
	Kendinden Boşaltılmalı Kuru Yük Gemileri
	Lakers
	BİBO
Tanker Gemileri	VLCC
	ULCC
	Panamax
	Aframax
	Suexmax
	Capesize
	Handymax
	Lighters
	Handy
Roll-on Roll-Off Ships	Sadece Araba Taşıyıcı Ro-Ro Gemileri (PCC- Pure Car Carrier)
	Sadece Araba ve Kamyon Taşıyıcı Ro-Ro Gemileri (PCTC-Pure Car and Truck)
	Konteyner + Ro-Ro Gemileri (ConRo- Container Vessel + Ro-Ro)
	Genel Kargo + Ro-Ro Gemileri (GenRo- General Cargo + Ro-Ro)
	RoPax
	Tamamen RoRo Gemileri
Yolcu Gemileri	Feribotlar
	Kurvaziyer Gemileri
Offshore Gemileri	Tedarik Gemisi
	Boru Döşeyiciler
	Vinç Mavnaları
	Yarı Dalgıç Sondaj Makineleri
	Sondaj Gemileri
	Konaklama Mavnaları
	Üretim Platformları
	Yüzer Depolama Birimi
	Yüzer Üretim ve Depoma Birimi
	Çapa Elleçleme Gemileri
	Dalış Gemileri
Balıkçı Gemileri	Troller
	Fabrika Gemileri
Uzman Gemiler	Römorkör
	Kılavuz Gemiler
	Kablo Döşeyiciler
	Araştırma Gemileri
	Kurtarma Gemileri
	Deniz Feneri Gemileri
	Mavna Taşıyıcılar
	Kereste Taşıyıcılar
	Hayvan Taşıyıcılar
	Buzkıran Gemiler
Yüksek Hızlı Gemiler	Hidrofil
	Dalga gelici
Tarak Gemisi (Dredger)	Mekanik Tarak Gemileri
	Hidrolik Tarak Gemileri

1.5.1.1. Ticaret Gemilerinin Genel Yapısı

Ticaret gemisi, ticari amaçlarla kullanılmak üzere tasarlanmış kargo gemisidir. Bu kargo gemileri yük gemileri ve hizmet gemileri olarak iki ana hatta ayrılmaktadır. TTK Deniz Ticareti ile ilgili beşinci kitabında ticaret gemisini; su üzerinde ticari fayda edinme niyetiyle inşa edilen ve bu uğurda kullanılan her su aracı kimin için çalıştığına bakılmaksızın ticari gemi sayılmaktadır (TTK, 2011). Ticaret gemileri genel olarak kullanılacağı denize göre inşa edilir. Okyanuslarda hacim ve tonaj bakımında büyük gemiler kullanılırken, kanal ve dar boğazlardan geçebilmek için kanalın veya boğazın genişliğine göre gemiler inşa edilmektedir. Geçebileceği kanal adıyla adlandırılır. Örneğin Panamax, Suezmax gibi.

Dökme, konteyner ve tanker denizyolu taşımacılığı sektöründe büyük bir akış dinamiğine sahiptir (Yu vd. 2019: 17). Kargo trafiğinin en yoğun olduğu ülkeler Avrupa, Asya-Pasifik Bölgesi ve Rusya arasında görülmektedir. Bu eğilim, emtia borsasında bir artışa ve bunun sonucunda kıtalararası kargo trafiğinin hacminin büyümesini sağlamıştır (Belyaev vd. 2020: 1598).

Klas kuruluşları denizde yüzen araçlar her türlü araç için inşa aşamasından başlayarak çeşitli teknik standartlara uygulamaktadır (Türk Loydu, 2006: 311). Can ve malların emniyetli şekilde nakil edilebilmesi gemilerin belirli aralıklarla denetimini zorunlu kılmaktadır. Bunun için fribord markaları gemilerin bordalarına işaretlenmiştir. Geminin taşıyacağı yük miktarına, içinde bulunan mevsime ve olası rotadaki suyun türüne göre belirli sınırları gösteren işaretlerdir. Bu sınırları uygulamak 80 gros tondan büyük her ticaret gemisi için zorunludur (İncediken, 1990: 62).

1.5.1.2. Gemi Tonajları

Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfınca yayımlanan “Gemici Dili” sözlüğünde “Tonaj” geminin iç alanının hesaplanması ile bulunan yükleme yapılacak yerin hacmini ifade etmektedir (Zaloğlu, 1988: 373). Gemilerin ağırlık ölçü birimi olan tonaj geminin kapasitesi hakkında bilgi vermektedir. Tonaj, ağırlık veya hacim ölçümü ile belirtilen kapasitesidir. İngiliz ölçü biriminde 1 ton, 2240 pounda karşılık gelmektedir (Denizcilik Bilgileri, 2018). Tonaj, bir geminin kargo taşıma kapasitesi ölçü birimidir.

Genellikle ticari nakliye ücretlerini değerlendirmek için kolay bir hesaplama sunmaktadır ve bu yönde kullanılmaktadır. Modern denizcilik kullanımında tonaj, özellikle bir geminin hacminin veya kargo hacminin hesaplanmasına atıfta bulunmaktadır (Jones ve Stone, 2018: 379).

Gros Tonaj (GT) bir geminin kapasitesini brüt olarak ifade etmektedir. Sicile kayıtlı tonajdan (GRT) farklılık arz etmektedir (TONNAGE, 1969). GT geminin deplasman tonajı ile ilgilidir ve Deplasman, gemicilik dilinde yüzen bir cismin taşıdığı suyun miktarı anlamına gelir. Cismin suyun altında kalan kısmının hacmi ile suyun öz kütlesinin çarpımı olarak hesaplanmaktadır (Hayler, 2003).

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından 1969'da kabul edilen Gemi Tonajlarını Ölçme Hakkında Uluslararası Sözleşme, evrensel bir tonaj ölçüm sistemini uygulamaya koymaya yönelik bir girişimdir. Sözleşmenin amacı liman ve diğer harçların gemi tonajına göre tahsil sağlamak ve gemilere makul ekonomik güvenceler tesis etmektir. Sözleşme, geleneksel olarak kullanılan kayıtlı gros tonaj ve net kayıtlı tonaj terimlerinden gros tonaj (GT) ve net tonaj (NT) terimlerine aynı zamanda geçiş sağlamıştır (TONNAGE, 1969). Tonilato, geminin ayırt edici niteliklerini ve teknik bilginleri gösteren bir belgedir (Gemi ve Su Araçlarının Tonilatoları Ölçme Yönetmeliği, 2009).

Tonaj ağırlık tonajı ve hacim tonajı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

1. Ağırlık Tonajları

Ölü ağırlık tonajı “DWT” olarak ifade edilmektedir. İngilizce “Deadweight Tonnage” olarak ifade edilen tonaj Türkçeye ölü ağırlık tonajı olarak çevrilmektedir. Bu ağırlık birimi geminin maksimum ne kadar ağırlık taşıyabileceğinin bir ölçüsüdür. DWT; kargo, yakıt, tatlı su, balast suyu, erzak, yolcu ve mürettebat ağırlıklarının toplamı içermektedir (McNicholas, 2011: 30).

2. Hacim Tonajları

Brüt tonaj (GT), bir geminin tüm kapalı alanlarının gövde çerçevesinin dışına ölçülen hacmidir. Brüt tonaj, bir gemiyi personel, güvenlik ve diğer yasal gereklilikleri belirlemek amacıyla derecelendirmek için kullanılır. Brüt tonaj, m³ cinsinden gösterilmektedir (Gemi ve Su Araçlarının Tonilatoları Ölçme Yönetmeliği, 2009).

Net tonaj (NT), geminin kargo mahallerinin toplam kalıp hacminden matematiksel bir formül kullanılarak hesaplanan boyutsuz bir indekstir. Net tonaj, liman vergilerini hesaplamak için kullanılmaktadır (Turpin ve McEwen, 1980).

1.5.2. Klas Kuruluşları ve Sigorta Markası

Klas kuruluşlarının ortaya çıkmasının temelinde gemi sigortalama işleri ile uğraşan kişilerin bu konudaki girişimleri yatmaktadır. Küresel ticaretin % 90'ı Denizyolu vasıtasıyla yapılması sebebiyle gemilerin güvenli ve emniyetli bir sefer yapılabilmesi için denetim

zorunluluktur. Gemilerin sefer esnasında ve limanlarda karşılaşılabilecekleri riskleri göz önüne alınarak sigorta şirketleri sigortalama konu gemi için prim oranını belirlemektedir. Yatırım maliyeti yüksek bir sektör olan denizyolu taşımacılığı sektöründe gemi sigortacıların sermaye değerini korumak yolunda, denetime verdikleri değerle ilgili girişim daha iyi anlaşılmaktadır (Kaya, 2013: 3).

Klas kuruluşları, denizcilik sektörünün dedektifleri görülür ve bağımsız olarak görev yapmaktadırlar. Klaslama yapan kuruluşlar genellikle Loyd olarak adlandırılmaktadır. Geminin inşasının Uluslararası ve ulusal kurallara göre yapılıp yapılmadığının denetimi klaslar tarafından yapılmaktadır. Klas denetçilerine ‘Sörveyör’ denmektedir. Teknik olarak uygunluk ve dayanıklılık, çevre kirliliği, emniyet, sağlık ilgili konularında denetim yapmaktadırlar (IACS, 2022).

Gemiler yola çıkmaya elverişli olduğuna dair gerekli denetim loydlar tarafında yerine getirilir. Loydlar aynı zamanda gemileri sigortalanması ile ilgili işlemler yapmaktadır. Aşağıdaki tabloda gemilerin denetimini gerçekleştiren Uluslararası loyd kuruluşların adları ve kuruluş tarihleri verilmiştir. İngiliz Loydu en eski loyddur. Denizyolu taşımacılığı ile ilgili ilk sigortacılık faaliyetini ortaya çıkaran kuruluştur.

Lloyd's Register (İngiliz Loydu), denizyolu taşımacılığı sektörü için mühendislik ve teknoloji konusunda uzmanlaşmış küresel bir profesyonel hizmetler şirketi olmuştur. 260 yıldan beri gemilerin güvenliğini artırmak için kurulmuş olan Dünyanın ilk denizcilik sınıflandırma kuruluşudur (Lloyd's Register, 1970). Türk Loydu; Mühendis ve Mimarlar Odası Birliği tarafından 1962 yılında kurulmuştur. Ticaret Odaları, Sigorta Şirketleri, Sanayi Odaları Türk Loydu'nun paydaşlardır. Gemilerin muayenesini, denetimini ve yola çıkmaya elverişliliğini teftiş etmektedir (Türk Loydu, 1962).

Bazı Uluslararası Klaslama kuruluşlarının merkezi ve kuruluş tarihleri, kuruluş tarihi ve merkezleri Tablo 4'te gösterilmiştir. Loyd sicili gemilerin sigortalanması ve denetimi ile ilgili 1970 yılında kurulmuş ilk Klaslama kuruluşudur. Yıllara geçtikçe ülkeler kende klaslama kuruluşlarını kurmuştur. Türkiye'de 1962 yılında Türk Loydu kurulmuştur.

Tablo 1.4: Klaslama Kuruluşları (IACS, 2022)

Klas Kuruluş Adı	Kuruluş Tarihi	Merkez
Loyd Sicili	1760	Londra
Veritas Bürosu	1828	Paris
Amerikan Deniz Bürosu	1861	Cenova
Rusya Denizcilik Sicili	1913	Sankt Peterburg
Yunan Denizcilik Sicili	1919	Pire
Polonya Denizcilik Sicili	1936	Gdansk
Hırvatistan Denizcilik Sicili	1949	Spilt
Bulgaristan Denizcilik Sicili	1950	Varna
Çin Klaslama Topluluğu	1956	Pekin
Kore Denizcilik Sicili	1960	Busan
Türk Loydu (TL)	1962	İstanbul
Viyetnam Denizcilik Sicili	1964	Hanoi
Arnavutluk Denizcilik Sicili	1970	Dıraç
Portekiz Uluslararası Gemicilik Kaydı	1973	Lizbon
Hindistan Denizcilik Sicili	1975	Mumbai
Asya Klaslama Topluluğu	1980	Tahran
Brezilya Denizcilik Sicili	1982	La Habana
Malezya Gemi Klaslama	1994	Shah Alam
Kıstak Denizcilik Bürosu	1996	Suriye
Ukrayna Denizcilik Sicili	1998	Kiev
Denizlerarası Sertifikasyon Hizmetleri	2005	Panama
İran Klaslama Topluluğu	2007	Tahran
Akdeniz Denizcilik Sicili	2012	Büyük Britanya
Malezya Uluslararası Klaslama	2008	Kuala Lumpur

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017 yılında Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri Ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge'yi yayımlamıştır. Bu yönergeye göre Türkiye'nin kabul ettiği Kulüpler ve P&I kuruluşları sigorta şu şekildedir (UAB, 2017).

Türk Loydu haricinde Türkiye Cumhuriyeti'nin gemi denetimlerine ve sigortaya ilişkin olarak P&I şirketleri birinci grup ve ikinci grup olarak kabul edilmiştir.

Birinci Grup;

2. Amerikan Vapur Sahipleri Karşılıklı Koruma ve Tazminat Derneği A.Ş.
3. Britanya Buharlı Gemi Birliği Ltd.
- 4-a. Güvence Gardı
- 4-b. Bermuda Gardı P&I Ltd.

5. Japonya Gemi Sahipleri Karşılıklı Koruma ve Tazminat Derneği
6. Londra Buharlı Gemi Sahipleri Karşılıklı Sigorta Birliği Ltd.
7. Kuzey İngiltere Koruma ve Tazminat Derneği
8. Armatörler Karşılıklı Koruma ve Tazminat Derneği
9. Gjensidig Güvence Gardı
- 10-a. İrlanda Standart Kulübü
- 10-b. Asya Standart Standart Kulüp Ltd.
- 10-c. Asya Standart Kulübü Ltd.
- 11-a. Buharlı Gemiler Karşılıklı Garanti Birliği Ltd.
- 11-b. Bermuda Buharlı Gemiler Karşılıklı Garanti Birliği Ltd.
12. İsveç Kulübü
- 13-a. Bermuda Birleşik Krallık Karşılıklı Buharlı Gemiler Güvence Birliği Ltd.
- 13-b. Avrupa Birleşik Krallık Karşılıklı Buharlı Gemi Güvence Birliği Ltd.
14. Batı İngiltere Gemi Sahipleri Karşılıklı Sigorta Birliği

İkinci grup

15. Navigatörler Uluslararası P&I Navigators International P&I
16. Navigatörler P&I
17. Norveç Kulübü
18. Amlin Denizcilik
19. Lodestar Denizcilik Ltd.
20. Hollanda Kulübü
21. Aurora
22. Thomas Miller Uzmanlık
23. İngiliz Denizcilik
24. Hidor
25. Kore Kulübü (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2017).

Yönergede Birinci Grup olarak ifade edilen kulüp ve şirketler, Uluslararası P&I Kulüplerini ifade etmektedir. Yönergede ikinci gruptakiler kredi derecelendirmeleri A (negatif) ve üzeri kuruluşlardır. P&I'lar tarafından yapılan sigorta geminin sahibinin, gemiyi kiralayanın ve gemiyi işletenin risklerden korumak için yapılmaktadır. Bununla birlikte Yönerge tarafların sorumluluklarını belirlenmektedir (Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilen P&I Kulüpleri Ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge, 2017).

1.5.3. Ticaret Gemisinin Kimlik Bilgileri ve Belgesi

Türk Ticaret Kanunu'na göre gemiler taşınır eşya sayılmaktadır. Herhangi bir sicile kayıtlı olması taşınır olma niteliğini etkilememektedir. Gemi inşa sonrası ilk sahibi gemiye yeni doğan bir çocuğa verilir gibi istediği adı vermekte özgürdür. Yalnız gemiye verilen ad, diğer gemilerle karışıklığa sebep olmaması için dikkatli olmalıdır. Bu ad bakanlıktan alınan izinle değiştirilir. Gemin her iki tarafına ve arkasına adı kolayca silinmeyecek ve rahatça okunabilecek şekilde yazılmalıdır (TTK, 2011).

Türk bayrağı Türkiye'nin gemi siciline kayıtlı gemiler tarafından çekilmesi zorunludur. Bununla birlikte kanuna göre bir geminin Türk gemisi sayılabilmesi için sahibinin Türk olması gerekmektedir. Geminin paydaşlarında Türk vatandaşı olan hisse oranı fazla ise yine Türk gemisi sayılmaktadır. Şirketlerin sahip olduğu gemiler için de durum aynıdır. Eğer Şirket hisselerinin ağırlığı Türk vatandaşında ise şirkete kayıtlı gemi Türk gemisidir. Bununla birlikte Deniz ticaretine özgü bir olan donatma iştiraki ortaklarının çoğu Türk olması halinde geminin Türk gemisi sayılacağı kanunda belirtilmiştir (TTK, 2011).

Gemi tasdiknamesi, bir geminin adını, bağlama limanını, ölçme belgesindeki yazılı bilgileri, menşeyini, sahip veya sahiplerinin ad ve unvanlarını ile pay miktarlarını gösteren ayrıca bayrak çekme hakkını ifade eden belgedir (Zaloğlu, 1988:159). Gemi tasdiknamesi, bir geminin Türk Bayrağı çekilip çekemeyeceğini gösteren bir belgedir. Bu belge gemide bulunması gereken zorunlu evraklar arasındadır. Belge düzenlendikten sonra geçerlilik süresi bir yıldır. Ancak on sekiz gros tondan küçük olan gemiler söz konusu belgeye ihtiyaç duymaksızın Türk Bayrağı çekebilirler (TTK, 2011).

Türkiye dışında başka bir ülke bir gemi Türk Bayrağı çekmek isterse Bayrak Şahadetnamesi almak zorundadır. Bu belgeyi yurtdışında alabilmek için Türk Konsolosluklarına başvurmaları gerekmektedir. Bayrak Şahadetnamesi alınmasıyla birlikte Türk Bayrağı çekmeye hak kazanır. Gemi tasdiknamesi yerine geçen Bayrak Şahadetnamesinin geçerlilik süresi alındıktan sonra sadece bir yıldır (TTK, 2011).

1.5.3.1. Gemiye Ait Belgeler

Gemilerin denizde yola almaya elverişliliği, deniz hukuku için önemli konulardan biridir. Denizyolu taşımacılığı sektörünü çeşitli sebeplerle etkileyebilmektedir. Örnek verecek olursak, navlun sigortası, emtiaların taşınması, emtiaların içerikleri, gemi inşasına dair sözleşmeler, yasal mevzuat gereği zorunlu evraklar, kira sözleşmesi tesir eden alanlar sayılabilir (Nalbant, 2021:420).

1. Yolcu Gemisi Güvenlik Sertifikaları

Yolcu gemileri için geminin hizmete girmesinden önce ilk sörvey yapılmaktadır. Denetim anlamına gelen, geminin yola elverişliliğinin ve emniyetli bir seyir izleyebileceğini gösteren bu sörvey geminin tüm makine ve donanımını içerisine almaktadır. Acil durum malzemeleri, geminin elektrik sistemi, iletişim araçları, navigasyon cihazları gibi geminin güvenli bir şekilde seyrini temin edecek her türlü teçhizat bu denetimin kapsamına girmektedir. Eğer geminin tüm zaruri ihtiyaçları tam ise bu sertifika tesis edilmektedir (SOLAS, 1974: 28).

2. Yük Gemisi Emniyet Sertifikaları

Yük gemisi için geminin hizmete girmesinden önce, bir ilk sörvey yapılmaktadır. Yineleme sörveyi 5 yıl içinde yapılmak zorundadır. Gemide acil durum malzemeleri, yangına müdahale araçları, gemi iletişim araçları, gemiyi acil durumda terk edebilmek için teçhizat, navigasyon cihazları gibi geminin emniyetli ve güvenli seyrini gerçekleştirmesini sağlayacak araçların denetimi yapılır. Başlangıç sörveyi; yangın söndürme sistemleri ve teçhizatı, radyo montesi ile ilişkili hususlar hariç can kurtarma teçhizatı ve düzenlemelerinin, gemide monteli seyrüsefer teçhizatı ve pilotların alınmasına mahsus donanımlarını kapsamaktadır. Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nün uygulanabilen kuralları ile öngörülen yeterliliklerde olduklarının teyidi bu sörveyler kapsamında yapılmaktadır (SOLAS, 1974: 29).

3. Yük Gemisi Teçhizatı Emniyet Sertifikaları

Yük gemilerindeki cihazlara ait sertifikaların geçerlilik süresi ancak 1 yıldır. Yıllık olarak yenilenmek zorundadır. Yangına müdahale araçları, iletişim araçları, acil durumda gemiden kurtulmak için gerekli teçhizat, geminin seyir rotasını gösteren aletler, geminin ışıkları gibi güvenli bir seyir için gerekli olan her türlü cihaz ve alet denetime girmektedir. Olması gereken teçhizatı bir eksiklik olmaması halinde bu sertifikayı almaya hak kazanmaktadır (SOLAS, 1974: 29).

4. Yük Gemisi Telsiz Emniyet Sertifikaları

Söz konusu sertifikaya yönelik denetim her yıl Ekim başı ve Mart sonu günleri içinde yapılmaktadır. Her yıl tekrarlanır. Telsizlerin çalışıp çalışmadığının denetimi sonrası sertifika yenilenmektedir (SOLAS, 1974: 30).

1.5.3.2. Yüke Ait Belgeler

Denizyolu taşımacılığında yüke ait belgeler aşağıda detaylandırılmıştır.

1. Okyanus Konşimentosu (Marin-Ocean Bill of Lading)

Okyanus Konşimentosu Denizyolu ile taşınacak emtiaya ait her türlü bilgiyi içeren belgedir. Bu belgede göndericinin ve alıcının bilgileri mevcuttur. Alıcı mülkiyet hakkını bu belge ile ispat etmektedir. Aynı zamanda yükün alıcıya teslim edilebilmesi için ibrazı zorunlu bir belgedir. Kıymetli evrak niteliğindedir (Arıman ve Erol, 2023: 108)

Okyanus Konşimentosu; yüke niteliğini, yükün miktarını, mevcut halini, yükün menşei ve varış yerini gösterir. Fatura veya makbuz gibi görülmesine rağmen niteliği itibarıyla yükün teslimi için zaruri bir evraktır (Devlin ve Hotinli, 2011: 240)

2. Taşıma sözleşmesi

Bir sözleşmeye bağlı olarak mal veya yolcu bir yerden başka bir yere nakliyesinin gerçekleştirilmesini sağlayan aracıya taşıyıcı denmektedir. Taşımacılık ile ilgili işler Türk Ticaret Kanununa göre ticari faaliyet sayılmaktadır (TTK, 2011).

Taşımaya dair senet sözleşmeyi yapan tarafların istemi üzerine düzenlenmektedir. 3 kopya olarak temin edilir ve imzalanır. Gönderen yükün taşıyıcıya tesliminin ispatına yönelik taşıyıcıdan da imza talep edebilir. 3 nüshanın bir gönderende, biri taşıyıcıda ve son olarak biri alıcıdan kalmaktadır (TTK, 2011).

Taşıma senedinin geçerli olabilmesi için bazı kayıtları bünyesinde içermek zorundadır. Bunlar şu şekilde sıralanabilir.

- a) Senedin tertip tarih ve yeri, Düzenlenme yeri ve tarihi,
- b) Gönderici ad, soyad veya ticari unvan ve işyeri adresi,
- c) Taşıyıcı ad, soyad veya ticari unvan ve işyeri adresi,
- d) Emtianın alınacağı tarih ve yer,
- e) Alıcının ad, soyad veya ticari unvan ve işyeri adresi,
- f) Zaruri hallerde haberleşme yeri,
- g) Emtianın menşei amblemi, paketleme şekli ve emtianın özelliğine dair kanun ve yönetmeliklerde belirlenmiş tanımlayıcı işaretler,
- h) Emtianın sayısı,
- i) Emtianın ağırlığı,
- j) Beklenen ulaşım zamanı,
- k) Navluna dair taşıma ücretinin kim tarafından karşılanacağı,
- l) Kapıda ödemede kayıtlarında ödenecek miktar,
- m) Emtianın gümrük ile ilgili işlemleri ile ilgili yönergeler,

n) Taşımanın yapılacağı şekil ve araç türü ile ilgi kayıtlar tarafların istemleri halinde konulabilir (TTK, 2011).

3. ATR Dolaşım Belgesi

Gümrük Birliği ile ilgili sözleşmesi dâhilinde Türkiye ve Avrupa Birliği (AB) arasında malların dolaşım ve ticareti serbestçe yapılabileceğini, bunula birlikte sözleşmeye taraf olmayan üçüncü ülkeler ile AB'nin belirlediği standartlar doğrultusunda gümrük uygulamaları yapılması ön görülmektedir (Bakanlar Kurulu, 2006).

Türkiye ve AB arasında yapılan sözleşmeye taraf olan ülkeler şu şekildedir: Avusturya, Belçika, Çekya, Danimarka, Finlandiya, Hollanda, Fransa, Estonya, Almanya, İrlanda, İsveç, Kıbrıs, Litvanya, İspanya, Polonya, Slovakya, Lüksemburg, Letonya, İtalya, Malta, Slovenya, Yunanistan'dır (Bakanlar Kurulu, 2006).

İngiltere Parlamentosu, Avrupa Birliği'nden (AB) ayrılma kararı almıştır. İngiltere perakende sektörü, İngiltere'nin Avrupa birliğinden çıkışını temsil eden kelime olan BREXIT sonrası AB ile ticaret anlaşması yapılmaması durumunda tüketici fiyatlarının artacağı konusunda uyarıda bulunmuştur.

İngiltere AB'den 2020 yılı Ocak ayında ayrılmış olup, AB ile İngiltere arasında ticaret anlaşması yapılması planlanmış İngiltere hükümeti AB ile bir anlaşmaya varılamaması durumunda 1 Ocak 2021'den itibaren geçerli olacak yeni gümrük vergilerini açıklamıştır. Bu kapsamda, AB'den ithal edilen gıdaların %85'ine %5'in üzerinde gümrük vergisi uygulanacak ve AB'den ithal edilen gıdalar için ortalama gümrük vergisi % 20'nin üzerinde olacağı belirtilmiştir (TB, 2020).

4. EUR Dolaşım Sertifikası (EUR.1 Movement Certificate / Invoice Declaration)

EUR Dolaşım Sertifikası, Uluslararası emtia trafiğinde kullanılan bir formdur. EUR.1 özellikle Avrupa Birliği Ortaklık Anlaşması kapsamında iki ve çok taraflı dış ticarete bir menşei belgesi olarak tanımlanmaktadır (Güneş, 2015: 141). Bu sertifikanın amacı AB ülkesi olmayan ülkelerle AB arasında ticaretin sağlanabilmesidir (Şahin, 2003: 50).

EUR Dolaşım Sertifikası gümrükleme sırasında ibraz edilmek zorundadır. 2001 yılından sonra kayıtlı ihracatçılar tarafından düzenlenen faturalar bu kapsamda değerlendirilecektir (Cebeci ve Yılmaz, 2013:203) Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi (GTS) Kayıtlı ihracatçılar bilgi sistemi sayesinde AB muhasebe sistemine uyum sağlanmak amaçlanmaktadır. Türkiye'de bu uygulama Ticaret Bakanlığı tarafından yönetilmektedir.

Formalite ve evrak işlerinin azaltılmasıyla ticarete dair işlemlerin kolaylaştırılması hedeflenmektedir (Dağdemir, 2015: 121).

5. Menşei Şahadetnamesi (Certificate of Origin)

Menşei Şahadetnamesi, Uluslararası ticaret işlemlerinde yaygın olarak kullanılan ve ürünün belirli bir ülke menşeli olarak kabul edilmek için belirli kıstasları karşıladığını doğrulayan bir belgedir. Menşei Şahadetnamesi ihracatçı veya üretici tarafından hazırlanmaktadır. Ürünün giriş için uygunluğunu ve tercihli muamele hakkını doğrulamak için genellikle ithalatçı ülkenin gümrük idaresine sunulmaktadır. Dünya çapında geçerli Menşei Şahadetnamesini Uluslararası Ticaret Odası (UTO) tarafından verilmektedir (Aslan, 2022: 138).

1.5.4. Gemi Adamlarına Ait Belgeler

STCW olarak kısaltılan gemi adamlarının sertifikalandırılma standartları IMO bünyesinde yayımlanmıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde (IMO) yayımlanmıştır. Denizde çalışma koşulları ve gemi adamlarının emniyeti için bu standartlar 1978 yılında denizcilik gündemine girmiştir. 1995 yılında güncel halini almıştır (Wei, 2013: 40).

STCW Sözleşmesi bölümleri

Bölüm I: Genel Esaslar

Bölüm II: Kaptan ve güverte

Bölüm III: Motor

Bölüm IV: Radyo iletişim ve radyo operatörleri

Bölüm V: Belirli gemi türlerindeki personele özel eğitim

Bölüm VI: İş güvenliği, Acil durumlarda hayatta kalma ve tıbbi yardım

Bölüm VII: Almaşık sertifikasyon

Bölüm VIII: Vardiya (IMO, 1978).

Ülkemizce, bazı ülkelerin gemi adamları sertifikaları tanınmıştır. Bu ülkeler; Azerbaycan, Bulgaristan, Çin, Danimarka, Gürcistan, İran, İtalya, Malezya, Malta, Norveç, Oman, Katar, Romanya, Rusya, Singapur, Tayland, Hollanda, İngiltere, Ukrayna'dır (IMO,1978)

Bununla birlikte bir gemiye çıkabilmek için gemi adamlarından istenen yeterlilik belgeleri şöyledir;

x Gemi Adamı Cüzdanı,

- x Yola Elverişlilik Belgesi (Certificate of Seagoing),
- x Sağlık Patentesi (Bill of Health) (MEB, 2016: 32).

1.5.5. Gemi Adamları ve Kaptanlar

Gemi adamları olarak ifade edilen kişiler; gemi üzerinde çalışan tüm işçileri kapsamaktadır (TTK, 2011). Kaptan, geminin ve işçilerin üzerinde tam bir yetkiye sahiptir Geminin sevk, idare ve yönetiminden sorumludur (Alhan, 2023: 560). Kaptan, geminin en sorumlu kişisi olarak diğer ülkelerde hem ülkenin hem de şirketin temsilcisidir (Yorulmaz ve Yanık, 2021: 55).

Donatma iştiraki tarafından Kaptan gemiye atanır. Kaptanlık sınavına girebilmek için şartlarda belirtilen süreler boyunca denizde hizmet etmek gerekmektedir. Süreç sonrası kaptanlığa yeterli olduğuna dair belge tahsis edilir. Türk bayraklı gemilerde çalışan kaptanların Türk vatandaşı olmaları şarttır (MEB, 2016:3).

1. Kaptanın Görev, Yetki ve Sorumlulukları

Kaptanın gemiyi bir noktadan başka bir noktaya güvenli bir şekilde sevk edebilmesi için gemide birçok sorumluluk vardır. Bu sorumluluklar kısaca şöyle sıralanabilir;

- x Gemiye emniyetli ve güvenli şekilde idare etmek,
- x Yükleme işlerini yönlendirme,
- x Ekibi yönetmek,
- x Yük ve çalışanın zarar görmemesini gözetmek,
- x Geminin ülkelere göre yeterlilik durumunu ve gümrük işlerini takip etmek (Alhan, 2023: 563).

Kaptanın ayrıca TTK'de gösterilen mesuliyetleri bulunmaktadır. Bunlar şu şekilde sıralanabilir;

- x Kaptanın emir verme yetkisi gemideki insan ve yük üzerindeki emir yetkisi,
- x Gemideki şahıslar üzerinde disiplin yetkisi,
- x Kaptanın gemide kovuşturma yapma yetkisi,
- x Kaptan özlük işlerindeki fonksiyonu,
- x Jurnal tutma.

Kaptanın Özel hukuk kapsamındaki görevi ise sözleşmede belirtilen görevleri yerine getirmektir (MEB, 2016: 5).

2. Gemi Adamlarının Eğitim ve Belgelendirilmesi

Denizde seyir yapacak her gemi, kanun ve yönetmeliklerde belirtilen minimum sayıda gemi adamının gemide bulunması gerekmektedir. Gemi adamları alanında uzman olduğunu aldığı sertifika ve belgelerle ispat eder (MEB, 2015: 31). Gemide çalışacak kişilerden beş sertifika talep edilir. Bunlar; ilk yardım, denizde can kurtarma, yangın söndürme, acil durum malzeme kullanımı ve çalışan güvenliği sorumluluk sertifikasıdır (Bilici, 2012: 19).

1.6. Denizyoluyla Taşınan Yük Çeşitleri

Denizyolu taşımacılığı doğası gereği büyük bir organizasyondur. İçinde özellikle denizyolu taşıma ağı ve bu ağın modellemesini barındıran büyük ve karmaşık bir sistemdir (Jurdana, Krylov ve Yamnenko, 2020: 2). Küresel ticarete denizyolu taşımacılığının önemi yadsınamaz. Bununla birlikte denizyolu taşımacılığı çok çeşitli faktörlerle etkilenebilmektedir. Tarım ürünlerinin hasat zamanı, ülkeler arası gerginlik, doğal veya yapay geçitlerdeki yoğunluklar, dünya çapında ekonomideki dalgalanmalar, piyasadaki talebin tercihleri gibi etkenler örnek olarak verilebilir (Bölükbaşı, 2009: 2).

1. Dökme Yükler

Yaş veya kuru olabilen tarımsal ürünler, gübreler, petrol ürünleri veya madenler bu kategoride bulunmaktadır. Bahse konu yükleri taşımak için özel olarak tasarlanmış gemiler kullanılmaktadır. Aynı zamanda birçok değişik yükü taşıyabilecek çok görevli gemiler de inşa edilmiştir. Bu gemilere OBO adı verilmektedir. (TAM, 1939).

2017'de tüm sınıflardan yaklaşık 90.000 ticari gemi rapor edilmiştir. Toplam küresel tonajı 1,86 trilyon DWT (Deadweight Tonnage)'dir. Bu ticari gemilerin yaklaşık %43'ü dökme yük gemileridir (Vance, Fileman ve De Mora, 2020: 5).

2. Karışık Yükler

Karışık yükler, kırkambar yükleri olarak adlandırılmaktadır. Çok farklı emtiaları içinde barındırabilmektedir. Elektronik makine ve eşyalar, inşaatta kullanılan malzemeler, tarımda kullanılan gübreler ve değişik kimyasallar örnek verilebilir (Yorulmaz, 2009: 40).

3. Dondurulmuş Yükler

Dondurulmuş yükler, çabuk bozulabilir kargoların taşınması için kullanılan ısı kontrollü olarak taşınan yüklerdir. Et, süt ve süt ürünleri, sebzeler, meyveler, aşılarda ilaçlar, ilaç sanayinde kullanılan ürünler, tıbbi ve eczacılık malzemeleri, sağlık sektörü için numune taze kan ve canlı organ gibi ürünlerin taşınması ve nakliyesi sırasında, ürünün kalitesinin ve

niteliğinin bozulmaması önem taşımaktadır. Bu sebeple, bu tip yüklerin lojistik operasyonlarında ekstra bir hassasiyet gösterilmesi gerekmektedir. Bu tür yüklerin nakliyesi sırasında bozulabilir kargo etiketi kullanılmaktadır (Durak ve Ünverdi, 2014: 20).

4. Konteyner Yükleri

Belirli standartlarda hazırlanan ve gemilere yüklemeye elverişli demirden kutulara konteyner olarak adlandırılmıştır. Yeniden kullanılabilir ve emtianın emniyetli bir şekilde sevkini sağlar. Konteyner farklı taşımacılık türleri arasında kolayca geçiş yapabilmektedir. Uluslararası standartlara sahip taşımacılık sistemi içinde verimli, güvenli ve hasarsız bir şekilde malzeme taşınması için üretilen, yeniden kullanılabilir çelik kutulardır. Konteyner, içindeki malzeme boşaltılmaksızın farklı taşımacılık şekilleriyle taşınabilmektedir. Konteyner Uluslararası Standart Örgütü (ISO) tarafından 6346 standardıyla belirlenmiştir. Konteynerler farklı hacim ve büyüklüklerde alabilmektedir. Bugün Dünya üzerinde 17 milyon konteyner kullanılmaktadır. Konteyner ölçü birimi TEU'dur (Tunalı ve Akarçay, 2022: 104).

Konteyner taşımacılığını kapıdan kapıya taşımacılığın popüler olmaya başlamasıyla diğer taşımacılık türlerine kolaylıkla uyum sağlayan konteynerlerin kullanması gelecekte daha artacağı tahmin edilmektedir. Emtiaları dış çevreden çelik zırhlarla ayıran konteyner güvenli bir taşıma yolu olduğu için yeğlenmektedir (Çelik ve Başarıcı, 2021: 138).

1.7. Denizyolu Taşımacılığında Hizmet Türleri

Denizyolu taşımacılığı sektöründe taşınan emtianın fiziksel farklılıklarına göre çeşitli hizmet türleri ortaya çıkmıştır. Denizyolu taşımacılığı kabotaj sınırlarında yapılmasına veya Uluslararası denizlerde yapılmasına göre ve taşınan yüke göre gemilerde farklılıklar olabilmektedir (Atıcı, 2019: 29). Günümüzde yüklerin kapıdan kapıya taşıma hizmeti yaygınlaşmıştır. Kombine taşıma, intermodal taşıma, multimodal taşıma gibi taşıma şekilleri ile en az 2 değişik taşıma sistemi kullanılarak mallar satıcıdan alıcıya ulaştırılabilmektedir (Yorulmaz, Deniz ve Akten, 2010: 257).

Farklı taşımacılık türleri arasında hizmet eden taşıma terminalleri kurulmaya başlanmıştır. Bu terminaller "Hub" olarak adlandırılmaktadır. Kara, demir, hava, deniz arasında aktarma rolü oynamaktadırlar. Teknolojik ilerlemeler ve teslim türlerinin değişmeye başlamasıyla gün geçtikçe kullanımı artmaktadır (Çancı ve Güngören, 2013: 212). Çok modlu taşımacılık için en önemli konulardan birisi de en uygun aktarma istasyonlarına ulaşımında en kısa yolun belirlenebilmesidir (Cansız ve Ünsalan, 2020: 12).

Denizyolu taşımacılığı sektöründeki şirketler, düzenleme eksikliği, güvenlik ve mahremiyet sorunları gibi günümüzün gerçeği olan teknolojinin yasadışı kullanımından kaynaklanan risklerle karşı karşıya gelmeye başlamıştır (Jovic vd., 2020:2).

1.7.1. Sefer Bölgelerine Göre Deniz Taşımacılığı

Dünyanın %70’lik kısmını denizlerle kaplı olması, denizyolu taşımacılığının karalar arasında ulaşım imkânı sağlaması bakımından önemi anlaşılmaktadır. Her ülke kabotaj taşımacılığı ile ilgili özel yasal sınırlamalar düzenlemişlerdir. Denizyolu taşımacılığı güzergâhları kanallar hariç Uluslararası geçişler için ücretsizdir (Çancı ve Güngören, 2013:201).

1.7.1.1. İç taşımacılık

İç taşımacılık, denize kıyısı olan veya kendi sınırları içinde su üzerinde ulaşım yapmaya elverişli nehirlerle sahip olan ülkelerin kendi karasularında ticaret ve yük taşımacılığı yapabilmesi ifade etmek için kullanılan bir kavramdır (Fidan, 2014: 61).

1.7.1.2. Kabotaj hakkı

Kabotaj, devletin denizlerdeki sınırlarında vatandaşlarına tanıdığı ticaret yapabilme hakkıdır. Kabotaj hakkı Lozan anlaşmasıyla elde edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına ve Türk ekonomisine büyük katkıları olan bir haktır. Bu hak öncesinde yabancı sermaye kıyı ve limanları ele geçirmiş ve devletin ekonomisini olumsuz yönde etkilemiştir. Yabancılar tarafından tanınan bu ayrıcalıklar Lozan Anlaşması’yla birlikte tarih olmuştur (MEB, 2015: 11).

Ülkemizin kendi limanlarında yüklenip yine kendi limana boşaltan taşımacılık türüne kabotaj taşımacılığı olarak tanımlanmaktadır. Altıncı 5 Yıllık Kalkınma Planı ülkemizin hızlı bir şekilde kalkınmasını sağlayacak ve Uluslararası ticarette kazanımlar elde edecek bir ulaşım ağının oluşturulması amaçlanmıştır. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında rekabetçi ve ihraç edilebilir hizmetlerin Uluslararası pazarlarda sunulması amaçlanmıştır. Sekizinci 5 Yıllık Kalkınma Planında ise denizlerdeki ekonomik potansiyelin artması ve Uluslararası alanda ülkemizin denizlerdeki çıkarlarını korumaya yönlendirmiştir (DPT, 2001: 19).

1 Temmuz 1926’da Kabotaj Kanunu kabul edilmiştir. Türkiye’nin ekonomik geleceği açısından bir mihenk taşı olmuştur. Bu tarih aynı zamanda bayram olarak Türkiye’de kutlanmaktadır (Fidan, 2014: 62). Ülkemiz bugünkü deniz ticaret filomuzun ilk sermayesi kabotaj sayesinde ortaya çıkmıştır. Limanlarımız millileşmiş, Türk vatandaşları hakiki

anlamda denizle tanışmıştır. Türk denizciliği sağlam temeller üzerine oturmuştur (Şener, 2006: 4).

Türkiye, coğrafi konum olarak yarımadadır. Kıyıdaki illerimizin toplam illere oranı yaklaşık %40'tır. Bu konumu deniz taşımacılığıyla ilgili Türkiye'deki toplam taşımacılığı oranı %4'tür (Atıcı, 2019: 60).

1.7.1.3. Dış Taşımacılık

Uluslararası ticaret 17.yüzyıldan itibaren gittikçe hacmini artırmıştır. Ülkeler arasındaki ticaret yarışı ekonomik bir kural haline gelmiştir. Deniz taşımacılığı bu Uluslararası ticaretin önemli bir ayağı olmuştur (Nalbant, 2021: 419).

Dünya ticaretinin %86'sı denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Sadece Avrupa bu ticaretin %75'ini bünyesinde bulundurmaktadır. Türkiye olarak bizde denizyolu taşımacılığını tercih etmekteyiz. Bunun sebebi hem ucuz hem de güvenli olmasıdır. İhracatta kullanılan taşımacılık türü yaklaşık %88 oranında denizyolu taşımacılığıdır (Kışman ve Aydın, 2020: 25).

1.7.1.4. Transit Taşımacılık

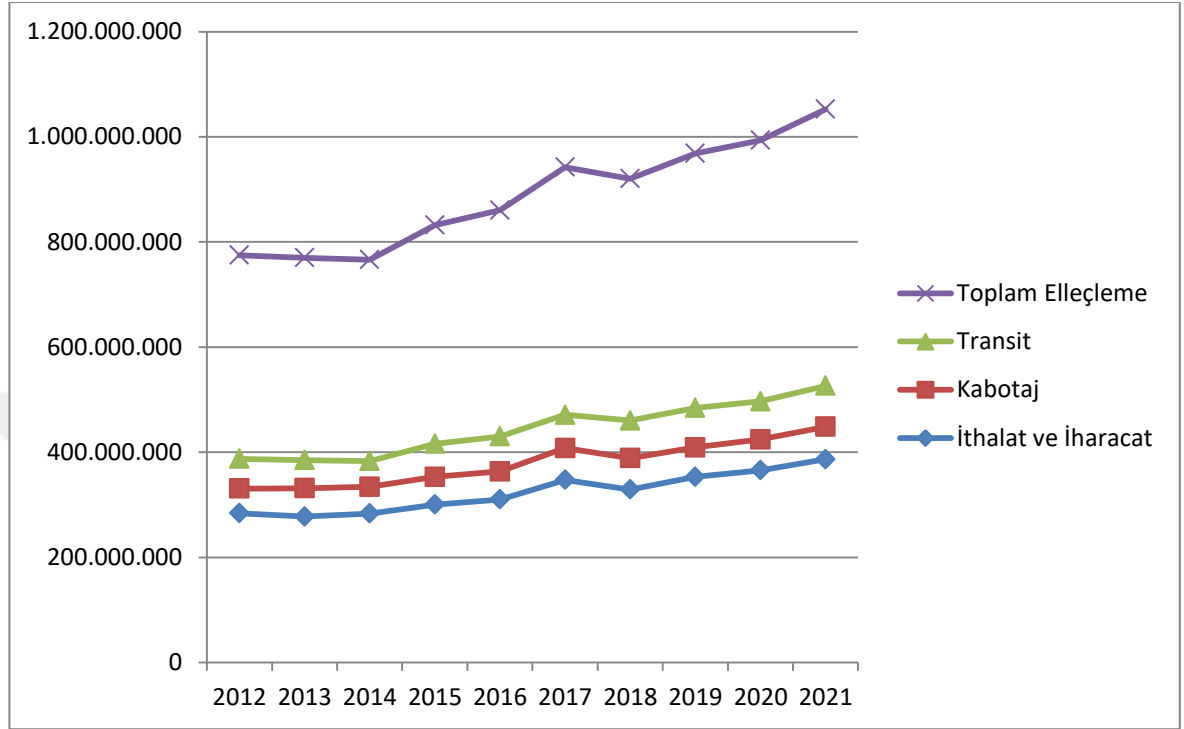
Transit taşımacılık, herhangi bir çıkış ülkesinden başlayarak farklı bir ülke toprakları üzerinde geçilmesi sonrasında varış ülkesine ulaşılması ile sonlanan taşımacılık olarak ifade edilmektedir. Emtianın veya yolcunun çıkış ve varış ülkeleri arasında farklı bir ülke üzerinden geçerek ulaşım yapılmasıyla transit taşımacılık gerçekleşmiş olur (Baral ve Gürsoy, 2019: 223).

“TIR” kelime kökeni olarak Fransızca kökenli bir kelimedir. Uluslararası kara yolu taşımacılığı anlamına gelmektedir. “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı” olarak çevrilmiştir. Denizyolu ile yapılması planlanan taşımacılığın başlangıç ve son noktasında kullanılması doğal bir zorunluluktur. Kara yolunun dezavantajı pahalı olması ve kazalara daha açık olmasıdır (Erdoğan, 1989: 222).

1.7.2. Yük ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşımacılığı

Yapılan hizmetin farklılaşması denizyolu taşımacılığını birçok alt dalda ayrılmasına neden olmuştur. Söz konusu hizmet türlerine göre taşımacılık çeşitleri aşağıda başlıklarda açıklanmıştır. Bununla birlikte ülkemizde 2012-2021 arası gerçekleşen yük taşımacılığı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının verileri ışığında tablo haline getirilmiştir. Denizyolu taşımacılığı sektöründe toplam elleçleme artış seyri izlemiştir. 2021 yılında 526.306.784 ton

ile son 10 yılın en yüksek elleçleme miktarına ulaşmıştır. Transit ve Kabotajda yine on yılda yukarı yönlü artış olduğu görülmektedir. Türkiye'nin on yılda ithalat ve ihracatının arttığı görülmektedir. 2018 yılında Covid-19 salgınının ortaya çıkmasıyla biraz azalma görülse dahi ithalat ve ihracattaki artış eğilimi seyrini yukarı yönlü sürdürmüştür.



Grafik 1.5: 2012-2021 Yılları Arasında Türkiye'deki Yük Taşımacılığı (UAB, 2022)

1. Kuru Yük Taşımacılığı

Kuru yük taşımacılığı denizyolu taşımacılığı sektörünün en geniş paya sahip yük çeşididir. Kuru yük taşımacılığı, Dünya denizyolu taşımacılığında ticaret filosu içinde son 30 yılda en geniş paya sahip olmuştur (Şendur, 2015: 3). Kuru yük taşımacılığı talebi ve tahmini ile ilgili mevcut makroekonomik değişkenlerin öne çıktığı görülmektedir (Solak Fıskın ve Cerit, 2020: 98).

Tahıl, kömür vb. kuru halde olan miktarca fazla olan yükler kendilerine özel yapılan gemilerdeki taşımacılıktır (UAB, 2022) Örneğin kömür taşımacılığının tamamına yakınının deniz üzerinden yapılmaktadır. Kömür taşımacılığı toplam deniz ticaret hacmi her geçen yıl artmaktadır (Duru, 2006: 80).

2. Sıvı Yük Taşımacılığı

Sıvı yük taşımacılığı, doğası gereği sıvı hâlde bulunan yanıcı, parlayıcı, oksitleyici türdeki tehlikeli maddelerin nakledildiği taşımacılık türüdür. Sıvı haldeki emtialar taşınacak olan yükün niteliğine has tasarlanmış gemiler nakledilir. Genellikle tanker olarak adlandırılır.

Özellikle petrol türevleri, benzin, tiner, mazot gibi yanıcı sıvıların taşınmasında, bu maddelere özgü üretilmiş tankerler kullanılmaktadır (Banar, Özkan ve Görçün, 2018: 37). Tanker gemiler yalnızca kendilerine tanımlanmış yüklerin naklinde kullanılmaktadır (Özdemir, 2009: 10).

Tehlikeli madde kategorisinde sayılan sekiz bin üstü kimyasal tanımlanmıştır. Bununla birlikte en çok sıvı yük olarak petrol vb. ürünler taşınmaktadır. Dünya enerji ihtiyacının karşılanabilmesi açısından bu durum pek şaşırtıcı değildir. Gazlar da belirli bir basınç altında sıvılaşabilmektedir. Gazlar da sıvı yük taşımacılığına has gemilerde taşınmaktadır. Herhangi bir kazada çevreye ve insanlığa ciddi zararları olabilecek bu yüklerin taşınması uzmanlık gerektirmektedir (Zorba, 2009: 15).

Radyoaktif maddelerin İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra kullanımında büyük artış olmuştur. Bu maddelerin güvenli şekilde taşınmasını sağlayacak küresel ölçekte kuralların oluşturulmasına ihtiyaç duyulmuştur. BM'nin alt kuruluşu olan Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı (IAEA) bu konuda görevlidir. 1961'de "Radyoaktif Maddelerin Güvenli Taşınması İçin Kurallar" bildirgesini geliştirmiştir. IMO denizyoluyla taşınacak nükleer maddelerin taşınmasına yönelik BM'nin altı kuruluşu olan Atom Ajansı kurallarını takip etmektedir. Atıklar variller içinde taşınır ve varillerin kapasitesi iki yüz litredir (Kızgut, 2016: 38).

3. Konteyner Taşımacılığı

İlk amaca yönelik deniz taşımacılığı konteynerlerinin ne zaman ve nerede olduğu sorusu ancak, son yirmi yıllık bilimde gerçekten odak noktası haline gelmiştir (Martin, 2021: 16). Konteyner taşımacılığı McLean tarafından yüklerin nasıl daha efektif şekilde taşınabileceğine dair bir fikir olarak ortaya çıkmıştır. Haboken limanında gemi yükleme ve boşaltma işlerinin kolaylaştırmak adına bu düşüncüyü geliştirmiştir. Bu fikir 1956 yılında Newark limanından yapılan ilk denemeye başarıya ulaşınca bugün denizyolu taşımacılığında en popüler taşıma türü olan konteyner taşımacılığını doğmuştur (Ateş, Karadeniz ve Esmer, 2010: 85).

Azalan maliyet ve navlun ücreti ile birlikte 1956 yılında konteynerlerin hayatımıza girmesiyle denizyolu taşımacılığı düzenli bir şekilde yükseliş kaydetmiştir. Maxton adlı 60 konteynerlik gemiden sonra ilk defa okyanuslara açılış 1966'da olmuştur. Dökme yük haricindeki yüklerin yaklaşık %90'ı konteynerler ile taşınmaktadır. Ticaret hacminin artmasıyla birlikte konteynerleri taşıyabilmek için daha büyük gemiler inşa edilmiş ve edilmektedir. Yüksek teknolojiyle donatılmış konteyner terminalleri de gemilerin büyüklüğüne istinaden inşa edilmek zorundadır (Demirlioğlu, 2008:4).

Günümüzde Dünya ticaretinde artışla birlikte üçüncü kuşak olarak tabir edilen limanlar inşa edilmektedir. İntermodal taşımaya uygun olan bu limanlarda konteynerler büyük önem taşımaktadır (Balık, Aksay ve Şenbursa, 2015: 58). Yirminci yüzyıl Dünya siyasetini değiştirmiştir. Bilimsel ve teknolojik gelişim ön plana alınmıştır. Gelişen teknoloji ile birlikte denizyolu taşımacılığı da büyük ilerlemeler kaydetmiştir. Gemilerin taşıma kapasitesi, motor gücü, hızı, kat ettiği mil artmıştır (Nomer, 2014: 3).

Tedarik zincirlerinin Uluslararası boyuta taşınmasıyla denizyolu vasıtasıyla taşınan konteynerlere ihtiyacı artırmıştır. Konteynerler ticarete konu olan yüklerin yaklaşık %90'ı sırtlamaktadır (Dereli ve Daş, 2013: 881). Yük taşımacılığı için konteynerlerin kullanılması filo büyüklüğü ve yönetimi, mülkiyet kararları, konteyner kiralama ve boş konteynerlerin yeniden konumlandırılması gibi bazı planlama kararları gerektirmektedir (Aliajni, 2016:1). Diğer taşıma türlerine kıyasla daha düşük taşıma maliyetleri ile konteyner taşımacılığı giderek artmaktadır (David vd., 2021:3).

4. Ro – Ro Taşımacılığı

Ro-Ro taşımacılığı, bu taşımacılığa özgü geliştirilmiş gemiler vasıtasıyla yapılmaktadır. Ro-Ro gemileri kara yolunda kullanılan yük araçlarını kendi üzerinde taşıyabilmek için tasarlanmış devasa gemilerdir. Roll on-Roll off kelimelerinin kısaltılmasından oluşmaktadır. Yaklaşık 100 yıllık bir geçmişe sahiptir. Nehirleri geçmek için tasarlanan Ro-Ro gemileri bugün okyanusları üzerinde köprü olmuştur (Unal, Arslan ve Arıcan: 2022: 61).

Son on yılda, küresel gemi filosu, kapasite ve boyut olarak önemli ölçüde artmaktadır. Denizyolu üzerinden araç taşımacılığı göz önüne alındığında, uzunluk 200 m'nin altında standart araç taşıyıcıları (PCTC (Pure Car Truck Carriers)) hava akımı, hava çekişi ve geleneksel bir genel olarak iyi bilinen sınırlamalara sahiptir. Ancak, son yıllarda bazı büyük Ro-Ro kargo gemileri inşa edilmiştir. Bu yeni tür gemiye genellikle Büyük Araba Kamyon Gemisi (LCTC (Large Car Truck Carriers)) denmektedir. Tüm yenilikçi gemi tasarımlarda olduğu gibi tasarımcılar ve operatörler için bir meydan okumayı temsil ettiği söylenebilir. LCTC gemileri, başarı elde etmek için tasarım yöntemlerinde bir iyileştirme gerektirmektedir (Degan vd., 2021: 1).

5. Kurvaziyer Taşımacılığı

Kurvaziyerler büyük su üstünde yüzen büyük otellerdir. Restoranlar, özel odalar, gazinolar, eğlence mekânları, havuz vb. bir misafirin ihtiyaç duyabileceği tüm olanakları

üzerinden barındıran yeni nesil eğlence, gezi ve turizm aracıdır (Üçışık ve Kadioğlu, 2001: 86). 1942 yılında Prof. Dr. Walter Hunziker; turizmi, yabancıların para kazanma amacına dayanmayan, devamlı olarak ikamet etme amacı gütmeyen konaklamalarından ve bir yere seyahatlerinden doğan olayların tümü olarak tanımlamıştır (KTO, 2011: 4).

Dünya turizm sektörü ve denizyolu taşımacılık sektöründe kurvaziyer turizmi hızlı gelişmiştir. Kurvaziyer gemilerine özgü limanlar inşa edilmesiyle hem bölge halkına hem de denizyolu taşımacılığı sektörüne iktisadi katkı sağlamaktadır. Günümüzde kurvaziyer turizme hizmet eden yolcu gemisi kapasiteleri artan talebe orantılı olarak sayıları artmaktadır (Akyüz, 2007: 79). Denizyoluyla yolcu taşıma sözleşmesinde yabancılık unsuru olması halinde doğabilecek uyuşmazlıklarda Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuk Hakkında Kanun tatbik edilmektedir (Erdoğan, 2017: 540).

Uluslararası Kurvaziyer Hatları Birliği (CLIA), Küresel Kurvaziyer topluluğunun birleşik gücünü ve lider otoritesini sağlayan Dünyanın en büyük kurvaziyer endüstrisi ticaret birliğidir. Kuruluş, üyeleri, bağlı kuruluşları ve ortakları adına, güvenli, sağlıklı ve sürdürülebilir bir yolcu gemisi ortamını teşvik eden politika ve uygulamaları desteklemektedir. Aynı zaman bu birlik her yıl gemi seyahati yapan 30 milyondan fazla yolcu için olumlu seyahat deneyimlerini teşvik etmektedir (CLIA, 2022).

Kurvaziyer gemileri için belirlenen rotalar turistlerin karar verme süreçlerini etkileyen unsurlardan biridir (Polizzi ve Oliveri, 2017: 287). Küresel ısınmaya bağlı olarak gelişmeye başlayan Kutup turizmi, Arktik ve Antarktika deniz trafiğindeki artışla yeni bir turistik rota olmaktadır. Antarktika Kutbu için turizm daha yeni yeni söz konusu olmaya başlamıştır. Antarktika'ya gelen turistler doğaya karşı duyarlı olmak için eko turizm değerlerinin benimsemektedir (Diallo, 2016: 5).

6. Karma Taşımacılık

Karma taşımacılık deyince hemen akla Multimodal, İntermodal ve Kombine gibi kavramlar gelmektedir. İşlevsel olarak birbirine çok yakın olsalar da anlamları tam olarak aynı değildir.

Multimodal taşıma: Yüklerin taşıma süreci boyunca birden fazla taşıma şekli kullanmasıdır, ancak taşıma şekilleri arasında bir uyum bulunmak zorunda değildir.

İntermodal taşıma: Ana taşıma deniz veya demir yoludur. Yükler farklı taşıma araçlara aktararak taşınır.

Kombine taşımacılık: İntermodal taşımacılıktaki gibi ana taşımanın denizyolu veya demiryolu ile gerçekleştirilmektedir. Taşımanın başlangıç ve bitiş aşamalarında ise karayolu kullanılmaktadır (Demirlioğlu, 2008: 45).

Karma taşımacılık aynı zamanda yüke has gemilerin boşta kalmasını azaltmak adına türetilmiştir. Farklı yük tek bir gemide taşınabilmesi için yeni nesil gemiler inşa edilmektedir. Bu tür taşımaya da karma taşımacılık adı verilmektedir (Yorulmaz, 2009: 62).

7. Balıkçılık

Son 20 yılda teknolojik gelişimde büyük bir ilerleme kaydedilmesiyle balıkçı gemileride günümüzün modern endüstriyel fabrikalar haline gelmiştir. Modern açık denizlerde balık rotaları üzerinde yüzen troller etkin bir fabrikadır. Avlanan deniz ürünleri gemiler üzerinde işlenmektedir ve derin dondurucularla muhafaza edilerek bozulması önlenmektedir. Modern bir trol teknesinin 80 kişiye varan mürettebatı olabilir ve 2 ay boyunca denizde kalabilmektedir (Kujawa, 1996: 126).

Balıkçılık aynı zaman bilimsel araştırmaların hareketlendirmektedir. Balıkçılık aynı zamanda balıkçılıkta kullanılan avcılık malzemelerinin ve ülkelerde su ürünleri şirketlerinin geliştirilmesine katkıda bulunmaktadır. Balıkçılıktaki bilimsel ve teknolojik gelişmeler profesyonel organizasyonların yapılandırılmasına, genel olarak ülkede balıkçılık uzmanlığının güçlendirilmesini sağlamaktadır (Andrier vd. 2020:7).

Karasuları, kıyı devletinin topraklarının suları altında kalan kara topraklarının tamamlayıcısı olarak tanımlanmaktadır (Tsidji, 1982: 47). Akdeniz’e kıyısı olan illerde balıkçılık yapılmaktadır. Deniz balıkçılığı ile hem bölge halkı ekonomisine hemde kıyısı olmayan iller arasında ticarete konu olarak ülke ekonomisine olumlu yönde etki etmektedir (Sağlam ve Karadal, 2016: 158).

8. Araştırma Gemileri,

Deniz araştırmalarının en önemli bileşenlerinden biri araştırma gemileridir. Denizlerin ve deniz kaynakları hakkındaki bilgiler araştırma gemileri sayesinde toplanmaktadır. Araştırma çalışmaları başta Üniversiteler olmak üzere Bakanlıklar ve özel şirketlerce yürütülmektedir. Çalışmaların türüne göre araştırma gemilerinin donanımları değişmektedir (Danışman ve Yalçın, 2012: 87).

Denizdeki doğal kaynakların işlenmesi gelişen teknolojiyle beraber günümüzün gerçeği olmuştur. Denizlerde yapılacak araştırmalar ortak kıyı ülkeleri arasında bazı gerginliklere sebep olabilmektedir. Bu noktada Uluslararası olarak kabul görmüş kıta

sahanlığı uygulaması kullanılmaktadır. Yunanistan ve Türkiye arasında Ege Denizi araştırma gemilerin çalışması konusunda günümüzde dahi hala sorunlar bulunmaktadır. (Maden, Topal ve Usluer, 2023: 38). Bunula birlikte zorlu hava şartlarına sahip Antarktika kıtasındaki yapılmakta olan çalışmalar araştırma gemileri sayesinde mümkün olmaktadır (Özcan vd. 2022: 25).

Ticari, askeri, ulaşım amacına hizmet eden denizler su canlılarının yuvasıdır. Ülkemizde denizde yapılan araştırmalar gün geçtikçe artmaktadır. Araştırma gemileri sayesinde denizlerle ilgili birçok bilgiye ulaşılmaktadır. İhtiyaca yönelik teknik araçlarla donatılan araştırma gemileri denizin derinliklerinden elde ettikleri bilgiyi teknolojinin yardımıyla anında paylaşabilmektedir. Araştırma gemileri yüzen bir laboratuvarıdır. Kullanım amaçlarına göre ad alabildikleri gibi Uluslararası düzeyde R/V ön adını kullanmaktadırlar (Yalçın ve Danışman, 2012: 77).

Tablo 5'te Türkiye'de Askeri ve Akademik konularda faaliyet gösteren araştırma gemileri verilmiştir. Bu listeye Sondaj ve Sismik araştırmalarda kullanılan Kanuni Sondaj Gemisi, Fatih Sondaj Gemisi, Yavuz Sondaj Gemisi, Hayrettin Paşa ve Oruç Reis Sismik Araştırma gemileri eklenebilir. Aşağıdaki tabloda araştırma gemilerinin teknik özellikleri verilmiştir. Tablo 5'te 40,47 metrelik boyu ile en uzun geminin R/V Bilim-2 olduğu görülebilir. En kısa Araştırma Geminin boyu ise 10 metredir.

Tablo 1.5: Türkiye'deki Araştırma Gemileri ve Teknik Özellikleri (Danışman ve Yalçın, 2012)

Geminin Adı	İnşa tarihi	Tam boy(m)	Genişlik (m)	Draft (m)	Gros ton GT	Materyal	Su (ton)	Yakıt (ton)	Hız (knot)	Kişi sayısı	Denizde kalma (gün)	Ana makine gücü(HP)	Isıtma - soğutma sistemi	Çamaşır makinesi
TCG Çeşme	1965	87	14,6	4,6	2900	Sac			15	101			+	+
R/V Alemdar-2	1966	63,4	11	5,9	906	Sac	80	300	13	39	30	5000	+	+
R/V Bilim-2	1983	40,47	9,41	3,97	421	Sac	54	100	11,5	29	45	1045	+	+
TCG Çubuklu	1986	40,47	9,58	4,2	650	Sac			11,5	44		1000	+	+
R/V K.Piri Reis	1978	36	8,1	2,8	300	Sac	23	45	9	21	20	610	+	+
R/V Yunus-S	1994	32	6,8	3,3	202	Sac	20	25	10	23	10	510	+	-
R/V Arar	1951	31,27	6,5	3,2	173,68	Sac	12	31,5	10	24	17	375	+	+
R/V Sürat Araştırma-1	1984	28,2	9,44	1,4	154	Sac	18	20	12	16	20	720	+	+
R/V Akdeniz Su	2006	28	8,5	2,6	167	Sac	12	16	10	17	10	1000	+	-
R/V Egesüf	1984	27	7,6	1,85	98	Sac	6	10	11	22	5	550	+	-
R/V Denar-1	1986	24,5	6,5	2,7	130	Sac	6	10	10	13	4	700	-	-
R/V Seydi Ali Reis	2012	22,2	7,5	2,4	135	Sac	5	11	13	16	10	530	+	+
TCG Mesaha-1	1994	21,28	5,07	1,33	47	Sac			10	15		2000	+	+
TCG Mesaha-2	1994	21,28	5,07	1,33	47	Sac			10	15		2000	+	+
R/V MTA Selen	2010	20	5,6	3,3	91,08	Sac	8	7,8	9	9	4	380	+	+
R/V M. Kemal-1	1998	19,86	5,52	1,84	62,95	Sac	4	4	12	7	3		+	-
R/V Bilim-1	1991	16,1	5,1	1	33,78	Ahşap	0,5	0,6	6,5	8	4	185		
R/V Lamas-1	1981	16	5	1,5	28	Ahşap	1	3	12	7	7	237	+	-
R/V Araştırma-1	1988	10,5	4	0,8	20	Ahşap	1	1	8	6	1	86	-	-
R/V Gözlem	2009	10,3	3,4	1	20	Ahşap	0,2	0,22	8	12	2	87	-	-
R/V Yakamoz		10	2,5	0,7	20	Ahşap	0,2	0,25	10	10	2	125	-	-

1.7.3. İşletme Şekillerine Göre Deniz Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı birçok faktörün bileşiminden meydana geldiği için vakit, süre yol, emtianın özellikleri vb. gibi birçok etkenle mücadele etmektedir. Denizyolu taşımacılık düzenli hat üzerinde veya düzensiz hat olarak iki ayrılabilir (Erol ve Dursun, 2015: 154). Maliyetler her sektörde olduğu gibi denizyolu taşımacılığında da önemlidir. Bu yüzden hat tercihi yapan firmalar; müşteri taleplerinin sıklığını, yükün miktarını, yolun uzunluğunu, personelin yeterliliğini dikkate alarak karar vermek zorundadır (Saban ve Gügerçin, 2009: 2).

1.7.3.1. Düzensiz Hat Taşımacılığı

Düzensiz seferde belirli bir rota, zaman gibi faktörler bulunmamaktadır. Gemilerin, önceden belirlenmiş sabit rotaları bulunmamaktadır. Mevcut duruma göre tam kapasiteyle taşımacılık yapabilecekleri rotaları seçebilirler. Düzensiz hat taşımacılığı yapan şirket maliyetlerini gözetir. Her liman onun için potansiyel bir iş imkânı doğurur (Saban ve Gügerçin, 2009: 3).

Düzensiz hat taşımacılığında ister tek limana, istenirse işin hacmine göre birçok limana sefer gerçekleştirilebilir. Yük ve taşıma ile ilgili sorumluluklar sözleşme ile belirlenir. Gemi brokerları bu hat taşımacılığında aktif görev üstlenir (Öztürkoğlu ve Çalışkan, 2016: 32).

1.7.3.2. Düzenli Hat Taşımacılığı

Düzenli hat taşımacılığı adı üstün belirli bir zamana riayet edilerek düzenli olarak limanlar arası yapılan sabit tarifeli seferlerdir. Düzenli hat taşımacılığında devamlı müşterilere özel indirimler yapılabilir. Bununla birlikte genellikle belirli bir mal için sabit fiyatlarla taşımacılık yapılmaktadır. Düzenli hat taşımacılığında işin doğası gereği yüksek genel giderleri vardır. Bunun sebebi; gemi kapasitesi kullanılsa da kullanılsa da düzenli bir hizmet sağlanmaktadır. Düzensiz hat taşımacılığı ile kıyaslandığı zaman işletmeyi aynı ticaret yolları üzerinde faaliyet gösteren diğer armatörlerin son birim maliyeti fiyatlandırmasına karşı savunmasız bırakmaktadır (Akman Bıyık ve Tanyeri, 2018: 131).

Düzenli hat taşımacılığında müşteri memnuniyeti ve devamı önemlidir. Boş sefer gerçekleştirmemek adına müşteri taleplerine maksimum cevap verirler (Sezer ve Saatçioğlu, 2008: 38).

1.8. Denizyolu Taşımacılığı Sektörünün Genel Durumu ve İlgili Kuruluşları

Denizyolu taşımacılığı sektör faaliyetlerinin kökenleri kürek ve yelkenle başlamıştır. İnsanoğlu denizlerden faydalanmaya başlaması ilk olarak besin bulma amacını taşımıştır. Daha sonraları deniz ötesini keşfetme, ticaret yapma ve ülke savunması gibi amaçlarla denizyolu taşımacılığı gelişmiştir. Yelken gemiciliğindeki en önemli aşama Amerika kıtasının keşfiyle gerçekleşmiştir. Sanayi devrimiyle birlikte makineler dönemi başlamış ve denizyolu taşımacılığını ileri seviyeye taşımıştır (Karadoğan, 2007: 283).

TÜBİTAK tarafından gerçekleştirilen Ulaştırma ve Turizm Panelinde küresel ticaret denizyolu taşımacılığının omurgası üzerinden yürümekte olduğu belirtmiştir. Devasa yükleri taşıyabilme ve diğer taşıma türlerine göre maliyet avantajı sağlama yönünden sanayi sektöründe en çok tercih edilen taşımacılığın deniz üzerinden yapılması şaşırtıcı değildir (TÜBİTAK, 2003: 8). Denizyolu taşımacılığı, denize kıyısı olan her Ülkeye ticaret payından alabilme imkânı sağlamaktadır. Bu sebeple kıyı ülkelerin denizyolu taşımacılığına gerekli yatırım, teşvik gibi adımlar atmaları ülkenin iktisadi gelişimi açısından olumlu olabilmektedir (Develi, 2021: 1657).

Dünya Denizcilik Konseyi küresel ticarete denizyoluna dair sekiz rota tanımlamıştır. Rota seçimi konusu ilk bakışta taşıyanın sorumluluğundadır. Rotalar kıtalar arasında en güvenli ve denizyolu açısında kısa olan güzergâhlar olarak belirlenmiştir. Maliyet önemli bir faktör olması sebebiyle lojistik operatörleri, dış ticaret firmaları rota belirlenmesinde söz sahibi olabilmektedir (Akbayırlı, 2022: 62).

Türkiye'nin denizyolu taşımacılığında kullanılan en aktif liman İstanbul'da bulunmaktadır. İstanbul limanı genel olarak ithalatta kullanılmaktadır. İzmir limanı ise Türkiye'nin ekonomisine en çok katkıdan bulunan bir faaliyet olan ihracat ayağını gerçekleştirmektedir. 73 tane tersane ve 21 tane geri dönüşüm tesisi Türkiye'de faal halde bulunmaktadır (Deniz, 2016: 146).

1923'te yaklaşık 35.000 ton olan Türkiye denizyolu taşımacılığı 1929'da yaklaşık 6 kat artarak 200.000 bin tona ulaşmıştır. 1929 Dünya ekonomik buhranın Ülkemiz'deki olağan sonucu olan Devletçilik politikası otuzlu yıllarda etkili şekilde uygulanmıştır. Buna rağmen denizyolu taşımacılığın önemli bir atılım gerçekleştirilememiştir. Yalnız denizcilik sektörü farklı oluşumlar denenmesine rağmen, istenen duruma ulaşamamıştır. 1933 ve 1939 yılları arasında inşa edilebilen gemilerin toplam taşıma kapasitesi yaklaşık 33.000 ton olmuştur. Gemilerin toplam ağırlığı ise 32.256 tonilatoya ulaşmıştır (Kopar, 2016: 486).

Ülkemizde denizyolu taşımacılığı 2006'dan sonra gelişmeye başlamıştır. Bugün ülkemiz ticaretinin %50'si denizyolu ile yapılmaktadır (Balık, Aksay ve Şenbursa, 2015: 52).

Denizcilik Genel Müdürlüğünün hazırladığı Deniz Ticareti istatistiklerine göre 2021 yılında limanlarda elleçlenen malların miktarı 2019'a göre %6 artmıştır ve yaklaşık 527 milyon ton olmuştur (DGM, 2021: 1).

1.8.1. Denizyolu Taşımacılığı Sektöründe İlgili Taraflar ve Kuruluşlar

Denizcilik sektörü Uluslararası yapısıyla birçok tarafları ve kuruluşu bir araya getirmektedir. Denizyolu taşımacılığında temelde amaç malların üretildiği yerden tüketildiği yere hasarsız şekilde taşınmasıdır. Bunu yaparken aynı zamanda denizlerin ve çevrenin korunması önem arz etmektedir (Yorulmaz, 2009: 74).

1.8.1.1. Denizyolu Taşımacılığı Sektöründe Taraflar

Donatma İştiraki

Donatma iştiraki, Alman Ticaret Kanunu'ndan Türk Ticaret Kanunu (TTK)'muza geçmiş deniz ticaretine özgü bir şirket tipidir (Özbay, 2008: 157). Kanunda donatma iştiraki bir tacir gibi kabul edilmiştir. Donatma İştiraki ticaret unvanı olarak geminin adını veya birinin ad, soyadı içermelidir. Kısaltma yapılamaz. Unvanda aynı zamanda donatma iştirakine ile ilgi tabir bulunur. Donatma iştirakinde Türk vatandaşlarının hissesi fazla ise o gemi Türk gemisidir. Ortaklar paylarını devretmekte özgürdür. Devir işlemi sicile kaydedilmek zorundadır (TTK, 2011).

Donatan, gemiyi ticari faaliyetlerde kullanan gemi sahibine kanunda verilen addır. Sahibi olmadığı bir gemiyi olmayan bir gemiyi sahibiymiş gibi ticari bir amaçla kullanan kişi donatan sayılır. Üçüncü kişilere karşı herhangi bir durumda sorumlu olur. Ortak sayısına bakılmaksızın yaptıkları sözleşme gereği gemiyi ticari amaçlarla kullanılmaya başlayanlar ortaklar donatma iştirakini kurmuş olur. Gemiye bir müdür atanabilir. Hisse sahibi olmayan bir şahıs müdür olarak atanacaksa ortaklar oybirliğine varmalıdır. Gemi müdürü, geminin tüm kazanç, gider ve işlemlerinden sorumludur. Anlaşmalar yapar, sözleşmeleri imzalar ve sigorta işlemlerini görür (TTK, 2011).

Taşıtan

Taraflar arasında yapılan sözleşmeyle emtiayı taşımaya konu eden kişidir. Taşıma işlemini gerçekleştirecek gemi kiralama yoluyla elde edilebilir (Nas, 2008: 127). Türk Ticaret Kanunu'nda navlunun borçlusu taşıtan kabul edilmektedir. Eşyayı taşıtan ve eşyanın taşıma işlemini gerçekleştirecek olan taraf arasındaki yasal münasebetler yapılan sözleşmeye dayalı olmaktadır. Emtianı taşıtan tarafı, geminin başına gelebilecek hasar ve zarardan sorumlu

değildir. Taşıtan taraf, yalnızca varış limanında meydana gelebilecek gecikmeden doğan maliyetlerden sorumlu olmaktadır. Taşıtan, sözleşmeden gemi yola çıkmadan vazgeçebilir aksi halde sözleşme ile bağlıdır (TTK, 2011).

Fesih hakkının kullanılmasıyla eşya gemiden indirilir. Eğer sözleşme Çarter ise veya Kırkambar sözleşmesi ise fesih hakkı kullanılamaz. Taşıtan emtianın gemiden indirilirken meydana gelecek her türlü maliyetten sorumludur. Sefer mücbir sebepleri halinde başlayamaz veya seferine devam edemezse taşıtan sözleşmeden dönebilir. Bununla birlikte yükünü gemiden indirebilir. Yalnız maliyet kendisine aittir (TTK, 2011).

Acente

Bir işletmeye bağlı konumda olmadan yapılan sözleşme ile tacir adına işlem yapan ve kendine meslek edinen kişiye acente denmektedir (TTK, 2011). İngiltere hukuk sistemine sahip ülkelerde acente başkası adına ve hesabına işlem yapma yetkisine haiz kişiyi ifade etmektedir. İşlem yapma yetkisiz yazılı veya sözlü verilebilir. Acente işlerini yapan kişinin tacir olmasına gerek yoktur (Cengiz, 2011: 141).

Kişiler ve kurumlar açısından rekabetin yoğun bir şekilde yaşandığı sigorta sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin karlılıklarını arttırıp maliyetlerini azaltabilmeleri için pazarlama faaliyetleri önem arz eder. Sigorta sektöründe pazarlama ağırlıklı olarak acenteler aracılığıyla gerçekleştirilmektedirler (Akpınar, 2017: 46).

Simsar

Simsar, kişiler arasında anlaşmanın yapılmasına imkân hazırlayan ve bu konuda aracılık faaliyeti yürüten kimsedir. Taraflar arasında sözleşme yapılırsa simsar da ücrete hak kazanır. Yabancı çevre, dil güçlüğü gibi sebeplerle bu isteğini gerçekleştirmede zorluk çeken tüccarlara simsarlar aracılık yapmaktadır (Gül, 2016: 2796). Simsarlar tarafları bir araya getirir ve sözleşmeye yapılmasına yönelik ortam hazırlamaktadır (Yıldız, 2016: 3046).

Simsarlık Sözleşmesi, Borçlar Kanunu'nda sözleşme yapmak isteyen kişileri bir araya getiren ve tarafların anlaşması halinde ücret hak kazanacağına dair sözleşmeyi ifade etmektedir. Simsar, ancak yaptığı faaliyet sonucunda sözleşme kurulursa ücrete hak kazanır. Simsar, yaptığı işte dürüst olmak zorundadır. Yoksa ücret alma hakkını kaybetmektedir. Simsar, alacak haklarında beş yıllık zamanaşımı süresi bulunmaktadır (TBK, 2011).

Sevkiyatçı (Forvarder)

İngilizcede “Forwarder”, “Freight Forwarder” yada “International Freight Forwarder” olarak kullanılan kelimenin Türkçe karşılığı olarak ise “Taşıma İşleri Komisyoncusu” “taşıma işleri organizatörü”, “nakliye müteahhidi”, “nakliye yüklenicisi” ve “forvarder” gibi farklı terimler kullanılmaktadır. Forvarderlar Uluslararası ticareti kolaylaştırmaktadır (Baran ve Öz,

2017: 22). Forwarderlar, küresel ticaretin çoklu taşıma hizmet tedarikçileri olarak tanımlanabilir (Yıldız, Kayıran ve Türkdönmez, 2018: 2).

Forwarder, taşıma ve yük hareketleri ile ilgili bazı iş ve işlemleri yapanlara denilmektedir (Doğurucu, 2006: 1). Bir sözleşmeye bağlı olarak emtia, mal veya yolcu taşıma işlemini gerçekleştiren şahıs veya şirketler taşıyıcı olarak adlandırılmaktadır. Taşıma faaliyeti ticari iş olarak kabul edilmektedir (TTK, 2011).

Tarafların talep etmesi halinde taşıma senedi düzenlenebilir. Senet üç kopya olarak hazırlanmaktadır. Biri göndericide, biri taşıyıcıda ve son nüsha ise alıcıya tahsis edilir. Bir emtianın taşıyıcıya teslim edilmesi taşıma sözleşmesi yapıldığını ispat etmektedir (TTK, 2011)

Taşıma senedinde bulunması gereken kayıtlar sırayla aşağıdaki kayıtları içerir:

- a) Senedin düzenlendiği tarih ve yer,
- b) Gönderici ad, soyad veya işyeri adresi ve unvanı,
- c) Taşıma işlemini yapacak olanın ad, soyad veya işyeri adresi ve unvanı,
- d) Emtianın teslim tarihi ve yeri,
- e) Alıcının ad, soyad veya işyeri adres ve unvanı,
- f) Zorunlu hallerde haberleşme adresi,
- g) Emtiaya ait özellikler ve paketleme türü,
- h) Emtianın sayısı, işareti ve numarası,
- i) Eşyanın ağırlığı ve beyan miktarı,
- j) Taşımanın gerçekleşeceği zaman,
- k) Taşıma ücret ve giderleri,
- l) Ödemeli teslimde, ödenmesi istenen tutar,
- m) Gümrükle ilgili talimatlar (TTK, 2011).

İşletmelerin taşıma işini farklı bir şirketten alması üçüncü parti lojistik şeklinde anılmaktadır. Bu hizmetin sağlayanlardan biri Yük sevkiyatçılarıdır. Yük sevkiyatçıları emtianın alıcısına ulaşana kadar göndericinin tüm taleplerini yerine getirmektedir. Çünkü tüm işletmelerin varlıklarını devam ettirebilmeleri müşteri memnuniyetine bağlıdır (Eski ve Kaya, 2019: 305).

Yükleme Müteahhidi (Stevedore)

Stevedore kelimesi gemileri yükleyen ve yük istifleyen işçi anlamına gelmektedir. Gemilerin yüklenmesi ve boşaltılması için uygun teknikler ve bilgi gerektirir. Yükleme işçileri fiziksel ve zihinsel olarak güçlü olmak zorundadırlar. Emirleri dikkatle yerine getirebilmeleri özellikle tehlikeli maddelerin yükleme ve boşaltılmasında önem arz

etmektedir. Konteyner taşımacılığının başlamasından önce, gemilere yükleme ve boşaltma yapan adamlar, yükleri halatla bağlamak zorundaydılar. Bu düğüme ‘stevedore düğümü’ denmesi dolayısıyla bu kelime günümüzde yükleme müteahhidi olarak kullanılmaktadır (Pratama, 2018: 289),

Denizcilik ve liman endüstrileri, taşıyıcı ittifaklarının yeniden düzenlenmesi, gemilerin genişlemesi ve küresel belirsizlikteki artış nedeniyle hızlı çevresel değişimler geçirmektedir. Bu nedenle, konteyner terminallerinin sürdürülebilir işletimi, liman verimliliğinin yeni bir değerlendirmesini ve verimli işletimi geliştirmeye yönelik önlemleri gerektirmektedir (Jeh vd., 2022: 1).

Kılavuzluk ve Römorkör hizmeti

Römorkör, diğer deniz araçlarına nispeten, boyutsal olarak daha küçük ölçülerde inşa edilmiş motor gücü yüksek gemilerdir. Römorkörler yüksek makine gücü ile donatılmakta ve her türlü boyuttaki ticari gemileri, yolcu gemilerini, tankerleri, yüzer platformları, dubaları, petrol ve gaz platformlarını ve benzeri yüzer nesneleri, her türlü hava koşullarında itmekte ve çekmekte kullanılan deniz aracıdır (Eke, 2010: 1).

Römorkör ve Çapa Elleçleme Römorkörü gemileri açık denizlerde en yaygın kullanılan su araçlarıdır. Çapa Elleçleme Römorkörü gemileri özel amaçlı boru veya kablo döşeme gemilerinin doğru konumlandırılması ve malzeme tedarik gibi açık deniz faaliyetleri için hayati önem taşıyan operasyonlar yürütmektedir (Karakaş ve Kırmızı, 2019: 23). Bununla birlikte güvenli bir seyir için liman ve kanal gibi kısıtlı bir alanda gemi manevra simülatörü kullanılmaktadır. Römorkör ve römorkör kaptanının tecrübesi, yanaşma ve yanaşma çekme operasyonunda önem arz eder (I Putu ve Husodo, 2022: 1).

Teknik seyir hizmetine yardım eden römorkörler kıyıya yakın yerlerde, boğazlarda ve kanallarda manevra kabiliyeti kısıtlı gemilere emniyetli bir seyir sağlama için görev yapan gemilerdir. Römorkörle güçlü bir motor ve sağlam halatlarla donatılmaktadır. Halatlar yön verilecek gemiye uygun pozisyonlardan bağlanarak çekilebilir veya römorkörün gemiye yumuşak tamponlar sayesinde dokunarak itiş sağlanabilir. Römorkör hizmetinin verilmesi sırasında gemi manevra sorumluluğu gemi kaptanına ait olmasına rağmen, yerel bilgi ve tecrübesi nedeniyle manevranın kumandası çoğunlukla kılavuz kaptan sağlamaktadır. Kılavuz kaptan manevra talimatlarını römorkör kaptanına iletmek kaydıyla süreç ilerlemektedir (Nas, 2013: 59).

Tersaneler

Dünya ticaretinin önemli bir kısmını denizcilik sektörü tarafından yerine getirildiği için gemi inşaatı ile ilgili meslek alanlarını ve sanayisini geliştirmiştir. Deniz ticaretinin ve

savunma sanayinin önemli parçası olan gemi inşası, birçok sanayi ürününün, tersanelerde bir araya getirilerek birleştirilmesiyle ortaya çıkmaktadır. Tersane bölgeleri aynı zamanda teknoloji geliştirme ve yayma noktaları olarak işlev görür (Aliefendioğlu ve Sağır, 2015: 594).

Tersanelerinin yer seçimi konusunda en çok etkilendiği kon korunaklı bir deniz alanının varlığıdır. (Saya, 2020: 5) Günümüzde gemilerin inşası ve bakımları işlemleri çok karmaşık bir çalışma düzeni gerektiren bir süreçtir. Gemi inşa sektörünün çok daha yavaş ilerleyen, karmaşık ve çok disiplinli bir sektördür. Dünyada üzerinde şu an için 2500 civarında tersane bulunmaktadır. Bu sayı dikkate alındığında yapısı gereği bünyesinde çok fazla risk barındıran gemi inşa sektörünün insan sağlığı ve iş güvenliği açısından denetlenmesi önemlidir (Akın vd., 2020: 1).

Gemi İnşa Sanayinin geliştirildiği ülkelerde; gemi inşasına dayalı yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim oluşturmıştır. Ayrıca ülkeye döviz girdisi sağlayarak istihdama, bölgesel ticaretin gelişmesine yardımcı olur. Gemi inşasında, 3 Doğu Asya ekonomisi Çin, Kore ve Japonya olarak göze çarpmaktadır. 2018 yılında Çin 1626 adet sipariş ile 1. sırada, 626 adet ile Japonya 2. sırada Güney Kore ise 454 adet ile 3.sıradadır (Alnıpak ve Yorulmaz, 2019: 108) .

Türkiye’de Yalova-Altınova Tersaneler Bölgesinde 33 tane tersane olmak üzere toplam 83 faal tersane vardır. Yıllık 4,51 milyon DWT kapasiteyle çalışmaktadır. Denizcilik işletmeleri arasında üretim işletmeleri olarak yer alan tersane işletmelerindeki işlerin ağır olmasının yanında insan, deniz ve çevre açısından da riskli özelliklere sahiptir. Bu nedenle iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması ve devam ettirilmesi için iş etik ilkelerine, güven verici ve adaletli yönetsel uygulamalara ihtiyaç duyulmaktadır (Yorulmaz, 2021: 59).

1.8.2. Denizyolu Taşımacılığında Uluslararası Kuruluşlar

Denizyolu taşımacılığının güvenliği ile ilgili ilk Uluslararası girişim 1912 yılında meydana gelen ‘Titanik’ adlı geminin kazası ardından 1914 yılında yapılmıştır. Günümüze kadar bu konuda birçok kez düzenlemeye gidilmiş; kapsam ve detayları genişletilmiştir. BM tarafından standart bir emniyet ve güvenlik prosedürü oluşturmak adına 1948 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kurulması kararlaştırılmıştır. IMO, 1959 yılında ilk resmi oturumunu yapmıştır (Alan, 2010: 2).

1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation-IMO)

Denizde güvenliği artırmanın en iyi yolunun, tüm denizcilik ulusları tarafından izlenen Uluslararası düzenlemeler geliştirmek olduğu her zaman kabul edilmiştir. 19. yüzyılın ortalarından itibaren bu tür bir dizi anlaşma yürürlüğe girmiştir. Birkaç ülke, deniz güvenliğini daha etkin bir şekilde teşvik etmek için kalıcı bir Uluslararası kuruluşun kurulmasını önermiştir. Ancak bu umutların gerçekleşmesi Birleşmiş Milletler'in kuruluşuna kadar gerçekleşmemiştir. 1948'de Cenevre'deki Uluslararası bir konferans, IMO'yu resmi olarak kuran bir sözleşmeyi kabul etmiştir. Orijinal adı Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütü veya IMCO idi, ancak adı 1982'de IMO olarak değiştirilmiştir. IMO Sözleşmesi 1958'de yürürlüğe girdi ve yeni Örgüt ilk kez ertesi yıl toplanmıştır (IMO, 1982).

Sözleşmenin 1/a Maddesinde özetlendiği üzere, IMO, Uluslararası ticaretle uğraşan deniz taşımacılığını etkileyen her türlü teknik konulara ilişkin hükümet düzenlemeleri ve uygulamaları alanında Hükümetler arasında işbirliği sağlayabilmeyi amaçlamaktadır. Bununla birlikte IMO, denizlerin güvenliğini, yapılan seyrin verimliliğini, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesini ve yapılacak olan kontrollerle standartların genel olarak benimsenmesini teşvik etmektedir. Örgüt ayrıca, bu amaçlarla ilgili idari ve yasal konularla ilgilenmeye yetkilidir (IMO, 1982)

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Temel Organları:

- x Genel Kurul
- x Konsey
- x Sekreteryä
- x Komiteler
- x Deniz Güvenliği Komitesi
- x Deniz Çevresini Koruma Komitesi
- x Hukuk Komitesi
- x Teknik İşbirliği Komitesi
- x Kolaylaştırma Komitesi'dir (Ayan ve Baykal, 2014: 277).

Gemilerin denize elverişlilik ölçüsü başta IMO sözleşmeleri olarak adlandırılan Load line 1966, SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, STCW 78 ve ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü) 147 sözleşmelerine uygunluğu tespit edilerek yapılmaktadır (Aydın, 1998: 104).

2. Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (Safe Of Life At Sea – SOLAS)

SOLAS Sözleşmesi, genellikle ticari gemilerin güvenliğine ilişkin tüm Uluslararası anlaşmaların en önemlisi olarak kabul edilir. İlk sürüm, Titanik felaketine tepki olarak

1914'te, ikincisi 1929'da, üçüncüsü 1948'de ve dördüncüsü 1960'ta kabul edilmiştir. 1974 sürümü, mutabık kalınan sayıda Taraftan değişikliğe itiraz gelmedikçe, bu tarihten önce belirli bir tarihte bir değişikliğin yürürlüğe girmesini öngören zımni kabul prosedürünü içermiştir. Sonuç olarak, 1974 Sözleşmesi birçok kez güncellenmiş ve değiştirilmiştir. Bugün yürürlükte olan Sözleşme, bazen değiştirilmiş şekliyle SOLAS, 1974 olarak anılmaktadır (SOLAS, 1974).

Sözleşme ile taraf devletler denizdeki gemilerin, malların ve gemideki insanların canlarının güvenliğinin artırılması amaçlanmıştır. Gemilerin bu sözleşmeyi ve eklerini uymaları zorunlu kılınmıştır. SOLAS sözleşmesinin asıl amacı ticaret gemilerinin emniyetini sağlamak için Uluslararası işbirliği yapmaktır (MEB, 2015: 3).

SOLAS sözleşmesi 12 bölümden oluşmaktadır. Sözleşmenin bölümleri şu başlıklardan oluşmaktadır:

- x I Kısım: Genel Hükümler
- x II Kısım 1: İnşaat Bölmeleri, Stabilite, Makine ve Elektrik Donanımları
- x III Kısım 2: İnşaat Yangından Korunma, Yangın İhbar ve Söndürme
- x III Kısım: Can Kurtarma Araçları ve Donanımları
- x IV Kısım: Telsiz Haberleşmesi
- x V Kısım: Seyir Güvenliği
- x VI Kısım: Yüklerin Taşınması
- x VII Kısım: Tehlikeli Yüklerin Taşınması
- x VIII Kısım: Nükleer Gemiler
- x XI Kısım: Gemilerin Güvenli Yönetimi
- x X Kısım: Yüksek Süratli Teknelerin Güvenlik Önlemleri
- x XI Kısım 1: Deniz Emniyeti Özel Önlemleri
- x XI Kısım 2: Deniz Güvenliği Özel Önlemleri
- x XII Kısım: Dökme Yük Gemilerine İlave Güvenlik Önlemleri (SOLAS, 1974)

3. Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesi (International Convention For The Prevention of Marine Pollution From Ships – MARPOL)

MARPOL, Deniz canlılarını ve ekosistemini insan kaynaklı kirlenmeden korumak için IMO tarafından yayımlanmış Uluslararası bir sözleşmedir. MARPOL Sözleşmesi 1973'te kabul edilmiştir. 1978 Protokolü, 1976-1977 yıllarında meydana gelen bir dizi tanker kazası sonrasında kabul edilmiştir ve 1983'te yürürlüğe girmiştir. 1997'de Sözleşmeyi değiştirmek

için bir Protokol kabul edilmiştir. 2005'te yürürlüğe giren yeni bir 'Ek 6' eklenmiştir. MARPOL yıllar içinde yapılan değişikliklerle zamanın gereklerine göre güncellenmeye devam edecektir (MARPOL, 1973).

Ek IV, gemilerin pis su deşarjının kontrolü için donanım ve sistemler, kanalizasyon için liman kabul tesislerinin sağlanması ve araştırma ve belgelendirme gereklilikleri dâhil olmak üzere, gemilerden denize pis su deşarjına ilişkin bir dizi düzenlemeyi içermektedir (Şahin, Bilgili ve Vardar, 2020: 48).

MARPOL ek başlıkları şu şekilde sıralanabilir:

- x Ek 1 Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Yönetmelik,
- x Ek 2 Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Kirliliğin Kontrolü Yönetmeliği,
- x Ek 3 Ambalajlı Olarak Denizyoluyla Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi,
- x Ek 4 Gemilerden Kanalizasyon Kaynaklı Kirliliğin Önlenmesi,
- x Ek 5 Gemilerden Gelen Çöplerin Kirlenmesinin Önlenmesi,
- x Ek 6 Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi (MARPOL, 1973).

Gemilerden denizin kirlenmesine neden olan olaylara örnek vermek gerekirse;

- x Denize kirli ambar sularının boşaltılması,
- x Denize çöp atılması çöp ve katı atıkların atılması,
- x Güverte temizlenirken atık suyu denize verilmesi,
- x Gemi boyama işleri,
- x Mutfak, banyo, tuvalet gibi yerlerindeki kirli suların denize boşaltılması,
- x Güvertedeki pisliklerin denize taşınması,
- x Gemide yaşanacak yakıt sızıntısı,
- x Gemideki makinelerin arızalanması sonucu hidrolik yağ boşalması (MEB, 2015: 31).

4. Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkında Sözleşme (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers- STCW)

STCW Konvansiyonu (1978); denizciler için Uluslararası düzeyde eğitim, sertifikalandırma ve vardiya tutma ile ilgili temel gereklilikleri belirleyen ilk sözleşme olmuştur. Bu sözleşme öncesinde subayların ve tayfaların eğitim, sertifikalandırma ve vardiya tutma standartları farklı devletler tarafından ayrı ayrı belirlenmekteydi. Bunun sonucu olarak

denizcilik endüstrileri arasında standartlar ve prosedürleri çok çeşitli olmuştur. Bu Sözleşmeyle, ülkelerin karşılamak veya aşmak zorunda olduğu denizciler için eğitim, sertifikalandırma ve vardiya ile ilgili asgari standartları belirlenmiştir. 1995 değişiklikleri 1 Şubat 1997'de yürürlüğe girmiştir. Revizyonun en önemli özelliklerinden biri, teknik ekin daha önce olduğu gibi bölümlere ayrılan düzenlemelere bölünmesi ve birçok teknik düzenlemenin aktarıldığı yeni bir STCW kodu olmuştur. Kuralların A Kısım zorunlu olarak belirlenmiştir. Kuralların B Kısım ise sadece tavsiye niteliği içermektedir (STCW, 1978).

Kabul edilen değişiklikler arasında, Sözleşme ve Kuralların her bir bölümünde aşağıdakiler de dâhil olmak üzere bir dizi önemli değişiklik bulunmaktadır:

- x Yeterlilik sertifikalarıyla bağlantılı hileli uygulamaları önlemek ve değerlendirme sürecini güçlendirmek için iyileştirilmiş önlemler (Tarafların Sözleşmeye uyumunun izlenmesi),
- x Çalışma ve dinlenme saatleri ile ilgili gözden geçirilmiş gereklilikler, uyuşturucu ve alkol kötüye kullanımının önlenmesine yönelik yeni gereklilikler, ayrıca denizciler için tıbbi uygunluk standartlarına ilişkin güncellenmiş standartlar,
- x Yetenekli denizciler için yeni sertifika gereksinimleri,
- x Elektronik çizelgeler ve bilgi sistemleri gibi modern teknolojiye eğitimle ilgili yeni gereksinimler,
- x Deniz çevresi bilinci eğitimi, liderlik ve ekip çalışması eğitimi için yeni gereksinimler,
- x Elektro-teknik görevliler için yeni eğitim ve sertifika gereksinimleri,
- x Sıvılaştırılmış gaz tankerlerinde görev yapan personel için yeni gereksinimler dâhil olmak üzere her tür tankerde görev yapan personel için yeterlilik gereksinimlerinin güncellenmesi,
- x Güvenlik eğitimi için yeni gereksinimlerin yanı sıra, gemilerinin korsanlar tarafından saldırıya uğraması durumunda denizcilerin uygun şekilde eğitilmelerini sağlamaya yönelik hükümler,
- x Uzaktan eğitim ve web tabanlı öğrenme dâhil olmak üzere modern eğitim yöntemlerinin tanıtılması,
- x Kutup sularında faaliyet gösteren gemilerde görev yapan personel için yeni eğitim kılavuzu,

- X Dinamik Konumlandırma Sistemlerini çalıştıran personel için yeni eğitim kılavuzu (STCW, 1978).

STCW sertifikalarının 2 temel amaca sahiptir. Her sertifika ilgili eğitimin alındığının resmî bir kanıtıdır. Birinci amacı gemilerde acil durumlarda gemi adamlarının mevcut tehlike karşısında nasıl hareket edeceklerine dair alacakları eğitimleri gemilere çıkmadan almasını temin etmektir. İkinci amacı ise gemi adamlarının çalışacakları gemi tipini, gemide yapılan yük işlemlerini ve çalışacakları gemide taşınan yük cinslerinin varsa tehlike teşkil eden özelliklerini ve alınması gereken emniyet tedbirlerini kapsayan eğitimleri gemiye çıkmadan önce almalarını sağlamaktır (MEB, 2015: 24).

5. Yük Hatları Sözleşmesi (International Convention on Load Lines - LOAD LINE)

Bir geminin yüklenebileceği draftaki sınırlamaların, geminin güvenliğine önemli bir katkı sağlamaktadır. Bu sınırlar, dış hava geçirmez ve su geçirmez bütünlüğün yanı sıra Sözleşmenin temel amacını oluşturan fribordlar şeklinde verilmiştir. 1930'da kabul edilen ilk Uluslararası Yükleme Hatları Sözleşmesi, yedek yüzdürme ilkesine dayanmıştır, ama o zamanlar fribordun da yeterli dengeyi sağlaması ve aşırı yükleme nedeniyle gemi gövdesinde aşırı stresten kaçınması gerektiği kabul edilmiştir. IMO tarafından kabul edilen 1966 Yükleme Hatları konvansiyonunda, Yönetmelikler, farklı bölgelerde ve farklı mevsimlerde mevcut olan potansiyel tehlikeleri dikkate almaktadır. Teknik ek, kapılar, boşaltma limanları, ambar ağızları ve diğer öğelerle ilgili birkaç ek güvenlik önlemi içermektedir. Bu önlemlerin temel amacı, fribord güvertesi altındaki gemi teknelerinin su geçirmez bütünlüğünü sağlamaktır (LOAD LINES, 1966).

Sözleşme 3 ek içermektedir:

- x Ek I dört Bölüme ayrılmıştır: Bölüm I – Genel, Bölüm II - Fribord tahsis şartları, Bölüm III - Serbest Tahtalar, Bölüm IV - Kereste fribordları tahsis edilen gemiler için özel gereksinimler.
- x Ek II Bölgeleri, alanları ve mevsimsel dönemleri kapsar.
- x Ek III, Uluslararası Yükleme Sınırı Sertifikası dâhil sertifikaları içerir (LOAD LINES, 1966).

6. Gemilerin Tonaj Ölçümleri Sözleşmesi (International Convention on Tonnage Measurements of Ships- TONNAGE)

TONNAGE sözleşmesi 1969'da IMO tarafından kabul edilmiştir. TONNAGE sözleşmesi evrensel bir tonaj ölçüm sistemi uygulamaya yönelik ilk başarılı girişim olmuştur. Daha önce ticari gemilerin tonajını hesaplamak için çeşitli sistemler kullanılmıştır. Her ne kadar hepsi 1854'te British Board of Trade'den George Moorsom tarafından geliştirilen yönteme geri dönse de aralarında önemli farklılıklar vardır. Bu sözleşme, her ikisi de bağımsız olarak hesaplanan brüt ve net tonajları sağlar. Gros Tonaj ve Net Tonaj, bu sözleşmeyle, geleneksel olarak kullanılan Gros Tonaj (GRT) ve Net Register Ton (NRT) terimlerinden Gros Tonaj (GT) ve Net Tonaj (NT) terimlerine geçilmiştir (TONNAGE, 1969).

7. Petrol Kirliliği Kazalarında Açık Denizlere Müdahaleye İlişkin Uluslararası Sözleşme (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties-INTERVENTION)

INTERVENTION Sözleşmesi; bir kıyı devletinin, bir deniz kazasının ardından, petrol kirliliğinden veya petrol tehdidinden kaynaklanan kıyı şeridine veya ilgili çıkarlarına yönelik tehlikeyi önlemek, azaltmak veya ortadan kaldırmak için açık denizlerde gerekli olabilecek önlemleri alma hakkının belirlenmesini amaç edinmektedir. Bununla birlikte, kıyı devleti, özellikle ilgili gemi veya gemilerin bayrak devleti veya devletleri, söz konusu gemilerin veya yüklerin sahiplerini de kapsayarak koşulların izin verdiği durumlarda, bu amaç için atanan bağımsız uzmanlar gerekli istişarelerden sonra gerekli olan önlemleri almaya yetkilidir. INTERVENTION Sözleşmesi, bir devletin sahip olduğu veya işlettiği ve devletin ticari olmayan hizmetlerinde kullanılan savaş gemileri veya diğer gemiler hariç tüm açık deniz gemilerine uygulanmaktadır 1973 Protokolü, 1983'te yürürlüğe girmiştir (INTERVENTION,1969).

Gemilerin denizleri ve limanları kirlilemesi Ulusal Ve Uluslararası bir problem haline gelmiştir. Ülkemizde deniz kirliliği ile mücadelede yetersizlikler bulunmaktadır. Kirliliği önleme ve kirlilikle mücadelede önemli faktörlerden biri, atık tesislerinin yapılması ve işletilmesi gerekmektedir. 2003 yılından sonra deniz emniyetinin sağlanması konusunda Avrupa Birliği ile uyum sürecine girilmiştir. Uluslararası anlaşmalarla uyum sağlamak için gerekli mevzuatın oluşturulması ve caydırıcı cezaların kirliliğin önleme konusunda etkili olması beklenmektedir (Özdemir, 2012: 383)

8. Denizde Çatışmaların Önlenmesine İlişkin Uluslararası Düzenlemeler Sözleşmesi (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea-COLREG)

1972 COLREG Sözleşmesi, 1960 SOLAS Sözleşmesi ile aynı zamanda kabul edilmiştir. COLREG, 1960 Çarpışma Yönetmeliklerini güncellemek ve değiştirmek için tasarlanmıştır. COLREG'in en önemli yeniliklerden biri, trafik ayırma şemalarına yer verilmiş olmasıdır. COLREG güvenli hızın, çarpışma riskinin ve trafik ayırma düzenlerinde veya yakınında faaliyet gösteren gemilerin davranışlarının belirlenmesinde rehberlik etmektedir. Bu tür ilk trafik ayırma şeması 1967'de Dover Boğazı'nda kurulmuştur. İlk başta gönüllülük esasına göre çalıştırılmıştır, ancak 1971'de IMO Meclisi, tüm trafik ayırma şemalarına uyulmasının zorunlu hale getirilmesini ve COLREG'lerin zorunlu hale getirilmesini belirten bir karar kabul etmiştir (COLREG, 1972).

COLREG'ler 6 bölüme ayrılmış 41 kural içermektedir,

- x Bölüm A – Genel,
- x Bölüm B - Direksiyon ve Yelken,
- x Bölüm C - Işıklar ve Şekiller,
- x Bölüm D - Ses ve Işık sinyalleri,
- x Bölüm E – Muafiyetler,
- x Bölüm F - Sözleşme hükümlerine uygunluğun doğrulanması. Ayrıca ışıklar, şekiller ve bunların konumlandırılmasıyla ilgili teknik gereksinimleri içeren dört Ek vardır; sesli sinyal cihazları; balıkçı gemileri için yakın mesafede çalışırken ek sinyaller ve Uluslararası tehlike sinyalleridir (COLREG, 1972).

9. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping– ICS)

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (UDTO), Dünyanın ulusal armatör birliklerini ve Dünya ticaret filosunun %80'inden fazlasını temsil eden armatörler ve operatörler için küresel ticaret birliğidir. UDTO'nun yaklaşık 40 ülkeden üyesi var. UDTO, denizcilik endüstrisinde en iyi uygulamaların geliştirilmesini, tanıtılmasını ve uygulanmasını sağlamak için 1921'de kurulmuştur. Uluslararası denizcilik endüstrisinin ortak sesi olarak UDTO, armatör pozisyonlarını Uluslararası düzenleyicilere ifade etmektedir. UDTO, Londra merkezli Uluslararası, bağımsız, kar amacı gütmeyen bir ticaret birliğidir (ICS, 2022)

10. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi (Baltic and International Maritime Council- BIMCO)

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi (BIMCO) , ‘nakliyenin pratik sesi’ olarak kendini tanımlamaktadır. Vizyon olarak küresel denizcilik endüstrisine liderlik sağlamak için güvenilir seçilmiş ortak olmayı hedeflemektedir. Üyelerinin işlerini korumayı ve değer katmak için uzman bilgisi ve pratik tavsiyeler sağlayarak denizcilikteki küresel gelişmelerin ön saflarında yer almayı kendine görev edinmiş bir komitedir. Ticareti kolaylaştırmayı hedefler ve 1905'ten beri Dünya ticaretinin kolaylaştırılmasına yardımcı olmaktadır (BIMCO, 2022).

11. Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (International Association of Tanker Owners – INTERTANKO)

Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (INTERTANKO), 1970 yılından bu yana bağımsız tanker sahiplerinin sesi olarak hizmet vermektedir. Üyelerinin çıkarlarını ulusal, bölgesel ve Uluslararası düzeyde temsil eden bir ticaret birliği olarak hizmet etmektedir. Organizasyon, çevreye duyarlı, verimli ve güvenli bir taşıma hizmeti sunarak küresel ağa enerji sağlamaya kendini adayan bir deniz taşımacılığı sektörü oluşabilmesini savunmaktadır. INTERTANKO Dünya çapında tanker sahiplerini ve operatörlerini etkileyen çok çeşitli operasyonel, teknik, yasal ve ticari konularda aktif olarak çalışmaktadır. Tanker endüstrisi için gerekli olan bilgileri ve en iyi uygulamaları geliştirmek ve yaymak için Üyeleri ve diğer endüstri paydaşları ile düzenli ve doğrudan iletişim kurmaktadır (INTERTANKO, 2022).

INTERTANKO Üyelerine, tüm önemli endüstri forumlarında büyük, saygın bir endüstri kuruluşu tarafından temsil edilmeyi, rehberlik ve tavsiyeye kolay erişimin yanı sıra, ortak üyeler ve diğer endüstri paydaşlarından oluşan geniş ağ aracılığıyla diğer Üyeler ve endüstri meslektaşları ile ağ oluşturma fırsatları elde etmeyi sağlamaktır. INTERTANKO, Üye tarafından işletilen, doğrudan girişli bir kuruluş olduğundan, gücü, Üyeler için hemen ilgili ve faydalı olan politikalar geliştirmeye çalışmaktadır (INTERTANKO, 2022).

INTERTANKO dört stratejiyi kendine hedef olarak belirlemiştir,

1. Tanker endüstrisinin tüm sektörlerinde, sahipler ve operatörler ile örnek teşkil eden en iyi uygulamaları geliştirmek ve teşvik etmek,
2. Kilit paydaşlar üzerinde olumlu ve proaktif bir etki olmak, politikalar ve pozisyonlar geliştirmek, birleşik bir endüstri sesini uyumlu hale getirmek ve politika ve karar alıcılarla ilişki kurmak,

3. Tanker endüstrisinin profilini çıkarmak ve tanıtmak, rolünü, stratejik önemini ve sosyal değerini iletmek,
4. Özelleştirilmiş tavsiye, yardım ve bilgiye erişim ile Üyelere temel hizmetler sağlamak ve üyeler ile diğer paydaşlar arasında iletişim ve iletişimi sağlamaktır (INTERTANKO, 2022).

12. Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu (The Oil Companies International Marine Forum (OCIMF))

Petrol Şirketleri Uluslararası Deniz Forumu (OCIMF), ham petrol, petrol ürünleri, petrokimya ve gaz sevkiyatı ve terminallenmesiyle ilgilenen petrol şirketlerinin gönüllü birliğidir. OCIMF, 1967'deki Torrey Kanyonu olayından sonra, özellikle petrol kaynaklı olmak üzere deniz kirliliğine ilişkin artan kamuoyu endişesine gerekçe olarak Nisan 1970'de kurulmuştur. O zamandan bu yana geçen 50 yılda, OCIMF, küresel denizcilik için güvenlik konusunda önde gelen bir otorite haline gelmiştir. Denizcilik sektöründe ve bugün Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (IMO) 111 üye şirket ve danışmanlık statüsüne sahiptir (OCIMF, 2022).

OCIMF, tankerlerin, mavnaların ve açık deniz gemilerinin tasarımı, inşası ve işletiminde, bunların içine kara, kara ve açık deniz terminalleri ile ara yüzleri dâhil olmak üzere en iyi uygulamaları teşvik ederek yalnızca insanlara ve çevreye zarar verilmesini önlemeye odaklanmaktadır. OCIMF, İnsanlara veya çevreye zarar vermeyen küresel bir deniz endüstrisi hedefini gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Denizcilik endüstrisinin güvenlik ve çevresel performansını artıran yayınlar, savunuculuk ve programlar oluşturma konusundaki uzmanlıklarından yararlanmak için üyelerini ve dış paydaşlarını bir araya getirmek için bağımsız bir forum sağlayarak yapmaktadır (OCIMF, 2022).

13. Kimyasal Dağıtım Enstitüsü (Chemical Distribution Institute - CDI)

Kimyasal Dağıtım Enstitüsü (CDI), Hollanda yasalarına göre olarak kurulmuş bir kimya endüstrisi kuruluşudur. Kar amacı gütmeyen bir kuruluş olarak faaliyet göstermektedir. CDI, katılımcı kimya şirketleri tarafından aday gösterilen yedi kişiden oluşan bir yönetim kurulu tarafından yönetilmektedir. Yönetim kurulu politika oluşturur ve vakfın genel işlerinden sorumludur. Bireysel yürütme kurulları, denizcilik, terminaller ve deniz paketli kargo programları için günlük faaliyetleri yöneten personeli denetlemek ve yönlendirmek üzere seçilmektedir (CDI, 2022).

CDI hedeflerini şu şekilde sıralanabilir;

- x Kimya endüstrisi için denizyolu taşımacılığı ve depolamasının emniyet, güvenlik ve kalite performansını sürekli iyileştirmek,
- x Endüstri ve eğitim merkezleri ile işbirliği yaparak, denizyolu taşımacılığı ve kimyasal ürünlerin depolanmasında endüstrinin en iyi uygulamalarının geliştirilmesine öncülük etmek,
- x Denizyolu taşımacılığı ve kimyasal ürünlerin depolanması için sektördeki en iyi uygulamalar ve Uluslararası mevzuat hakkında müşterilere ve paydaşlara bilgi ve tavsiye sağlamak,
- x Mevcut ve gelecekteki Uluslararası mevzuatı izlemek ve kimya endüstrisinden yasa koyuculara deneyim, bilgi ve tavsiye sağlamak,
- x Kimya şirketlerine risk değerlendirmesi için uygun maliyetli sistemler sağlamak, böylece Sorumlu Bakım ve Dağıtım Yönetimi Uygulaması Kurallarına bağlılıklarına yardımcı olmak,
- x Kimya şirketlerinin güvenle kullanabileceği tek bir güvenilir ve tutarlı denetim verisi seti sağlamaktır (CDI, 2022).

14. Uluslararası Gaz Tankeri ve Terminal Operatörleri Derneği (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators - SIGTTO)

Sıvılaştırılmış gazın güvenli taşınması ve elleçlenmesi konusunda halkın güveni, gazın Dünya enerji kaynaklarının önemli bir bileşeni olarak kabul edilmektedir. SIGTTO'da yer alan tüm taraflar, sıvılaştırılmış gaz için Uluslararası nakliye zincirinin teknik bütünlüğünü ve operasyonel güvenliğini sağlama konusunda tek bir ortak çıkara sahip olmak zorunda olduğu belirtmektedir. Bunun sebebi Dünyanın bir yerinde sektöre olan güven kaybı, başka bir yerde güveni sarsacak ve bir bütün olarak sektörün itibarını tehdit edebilecektir (SIGTTO, 2022).

SIGTTO güven sağlama konusunda aktif olarak çalışmaktadır. 1978'de bu alanda önde gelen birkaç şirket, bu ortak çıkarı kabul ederek, o sırada ortaya çıkan sıvılaştırılmış doğal gaz işletmeleri için bir standartlar ve en iyi uygulamalar çerçevesini oluşturmaya başlamıştır. Uluslararası Gaz Tankeri ve Terminal İşletmecileri Derneği (SIGTTO), tüm endüstri katılımcılarının deneyimlerini paylaşabileceği, ortak sorunları ele alabileceği ve en iyi uygulamalar ile kabul edilebilir standartlar için üzerinde anlaşmaya varılan kıstaslar türetebileceği Uluslararası bir organizasyon olarak kurulmuştur. SIGTTO, bugün Dünyanın neredeyse tüm LNG işini ve küresel LPG işinin yarısından fazlasını temsil etmektedir. 1982 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (IMO) gözlemci statüsü verilen dernek, şimdi

sıvılaştırılmış gaz nakliyesi ve terminal endüstrilerinin yetkili sesi olarak kabul edilmektedir (SIGTTO, 2022).

15. Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları (The International Oil Pollution Compensation Funds - IOPC Funds)

Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonları, Üye Devletlerde tankerlerden kaynaklanan kalıcı petrol sızıntılarından kaynaklanan petrol kirliliği hasarı için mali tazminat sağlamaktadır. IOPC Fonlarının tarihi, 1967'de Sicilya Adaları yakınlarında karaya oturarak İngiltere ve Fransa kıyılarını kirleten Torrey Kanyonu'ndan çıkan petrol sızıntısıyla başlamıştır. Bu olay, özellikle böyle bir sızıntı durumunda sorumluluk ve tazminat konusunda Uluslararası bir anlaşmanın olmaması gibi bir takım ciddi eksiklikleri ortaya koymuştur. Uluslararası toplumu, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) himayesi altında, petrol kirliliği mağdurları için bir tazminat rejimi kurmaya yönlendirmiştir. Kuruluşlarından bu yana, IOPC Fonları tüm Dünyada farklı büyüklüklerde 150 olaya dâhil olmuştur (IOPC Funds, 2022).

IOPC Fonları, deniz taşımacılığı yoluyla belirli türde petrol alan kuruluşlar tarafından ödenen katkı payları ile finanse edilmektedir. Bu katkılar, ilgili takvim yılında alınan petrol miktarına dayalıdır ve Fonların idare masrafları ile birlikte beklenen talepleri kapsamaktadır. Kuruluşlarından bu yana, 1992 Fonu ve önceki 1971 Fonu, tüm Dünyada farklı büyüklüklerde 150 olaya karışmıştır. Vakaların büyük çoğunluğunda, tüm talepler mahkeme dışında çözülmüştür (IOPC Funds, 2022).

16. Uluslararası Denizcilik Sigortacıları Birliği (International Union of Marine Insurance (IUMI))

Uluslararası Deniz Sigortacıları Birliği (IUMI), üyeleri tarafından ve üyeleri için yönetilen profesyonel bir kuruluştur. IUMI, ulusal ve Uluslararası deniz sigortacılarını temsil etmektedir ve Dünya çapındaki denizyolu taşımacılığı sigortası endüstrisini ilgilendiren konuları dikkate almaktadır. IUMI, denizcilik ve nakliye sigortası Dünyasında benzersiz bir konuma sahip olmuştur. Görüş olarak küresel denizyolu taşımacılığı sigortacılığının etkili ve güvenilir sesi olmayı benimsemiştir (IUMI, 2022).

IUMI'nin yapmakta olduğu aktiviteler şöyle sıralanabilir;

- x IUMI, deniz sigortacılarının ortak çıkarlarını tartışmak ve fikir alışverişinde bulunmak için bir forum sağlar,
- x IUMI, üyelerinin çıkarlarını korur ve geliştirir,

- x IUMI, deniz sigortası ve reasürans konularında görüş ve fikir alışverişinde bulunmak için Dünya çapında bir iletişim ağına sahiptir ve bunlar daha sonra denizcilik endüstrisi, sörveyörler ve hukuk sektörü de dâhil olmak üzere tüm ilgili taraflara dağıtılır,
- x IUMI, üyelerinin çıkarlarını Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve diğer uzman kuruluşlar gibi kuruluşlarla savunmak için lobi yapar (IUMI, 2022).

17. Londra Uluslararası Sigortacılar Birliği (International Underwriters Association of London – IUA)

Londra Uluslararası Sigortacılık Birliği (IUA), Londra'da Uluslararası ve toptan sigorta ve reasürans (ikili sigorta) kapsamı sağlayan şirketlerin temsili organıdır. IUA kendine Londra sigorta şirketleri için en uygun ticaret ortamını sağlamayı görev edinmiştir. IUA, 31 Aralık 1998'de Londra Uluslararası Sigorta ve Reasürans Piyasası Birliği ve Londra Sigortacılar Enstitüsü'nün birleşmesiyle kurulmuştur. Bu birlik, Londra şirket sigorta piyasasının denizcilik ve denizcilik dışı sektörleri için temsili organları bir araya getirmiştir (IUA, 2022).

2019'da IUA, Londra şirket pazarını temsil etmenin 20. yılını kutlamıştır. IUA Hedef olarak kendine şunları benimsemiştir:

- x Dijitalleştirme ve otomasyonun modernleştirici bir gündemini yönlendirerek iş süreçlerini dönüşümünde IUA, ACORD veri standartlarını kullanarak modern süreçlerin ve elektronik ara yüzlerin tasarımını ve uygulanmasını teşvik ederek pazar modernleştirme girişimlerinin ön saflarında yer almak ve yerleştirmeden tazminat taleplerine, muhasebe ve uzlaşmaya kadar daha verimli bir pazaryeri sağlamak,
- x Yenilikçi sigortacılık ve hasar yönetimi için bilgi ve uzmanlık sağlayın Sigorta yaşam döngüsü boyunca en iyi uygulamaları desteklemek için IUA tarafından kapsamlı bir pazar grupları yelpazesi yönetmek,
- x Kamu politikası ve düzenleme konularında üyeleri temsil etmek Mevzuat, düzenleme ve uyum yükümlülükleri sürekli değişmek. IUA, hem Birleşik Krallık'ta hem de Uluslararası düzeyde yetkilileri izleyerek ve gerektiği şekilde yanıt vererek üyelere yardımcı olmak (IUA, 2022).

18. Uluslararası Kurtarma Birliği (International Salvage Union - ISU)

Uluslararası Kurtarma Birliği (ISU), hayat kurtaran, çevreyi koruyan, riski azaltan ve kayıpları azaltan denizcilik hizmetleri sunarak Dünya ticaretini kolaylaştırmaya çalışan bir birliktir. Üyeleri tarafından yüksek çalışma ve davranış standartlarını teşvik etmektedir. Deniz çevresinin korunması da dâhil olmak üzere üyelerinin hizmetlerinin değerini ve faydasını gözetmektedir. ISU, üyelerinin çıkarlarını temsil etmek için armatörler, sigortacılar ve diğer kilit paydaşlarla iletişim kurar. Deniz hizmetlerinin sunulmasını ve denizde güvenliği geliştirmek için hükümetler arası, hükümetler ve sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte çalışmaya özen göstermektedir (ISU, 2024).

ISU, 30'dan fazla ülkeden yaklaşık 55 deniz kurtarma şirketine üyedir. ISU üyeliği, kurtarma operasyonlarında ana yüklenici olarak geçmişe sahip şirketler içindir. Üyeler, profesyonel kurtarıcı ile ilgili yüksek düzeyde bir uzmanlık sergilemeli ve faaliyetlerini etik ve ISU Davranış Kuralları doğrultusunda yürütmektedir. ISU'nun ortak üyeliği, P&I Kulüpleri, diğer deniz sigortacıları, deniz hukuku firmaları, deniz danışmanlıkları, ulusal müdahale kuruluşları, temizlik uzmanları ve diğerleri dâhil olmak üzere kurtarma ile ilgilenen kuruluşlar ve profesyoneller içindir. ISU'nun 80'den fazla Bağlı ve Ortak Üyesi vardır. Bağlı üyeler tipik olarak diğer benzer deniz ticaret birlikleridir (ISU, 2024).

ISU, Başkan, Başkan Yardımcısı ve üye şirketlerden seçilen en fazla on kişiden oluşan bir İcra Komitesi tarafından yönetilmektedir. Üyelik ve Yürütme Komitesi, genel sekreter, hukuk danışmanı, iletişim danışmanı ve finans/yönetim yardımcısından oluşan bir sekreteryaya tarafından desteklenir. ISU Sekreterliği Londra'da yerleşiktir. Her yıl tüm tam üyelerin davet edildiği bir Genel Kurul yapılmaktadır. ISU İcra Komitesi üç ayda bir toplanmaktadır (ISU, 2024).

19. Avrupa Römorkör Sahipleri Birliği (The European Tugowners' Association - ETA)

Avrupa Römorkör Sahipleri Birliği (ETA) amacı, Avrupa kıyı limanlarına ve kıyı liman bölgelerine uğrayan römorkörlere hizmet veren gemi sahiplerinin ve işletmecilerinin çıkarlarını birleştirmek ve teşvik etmek olan bir kuruluştur. ETA kendine biçtiği amaçları şöyle ifade etmektedir,

- x Römorkör sektörünün sesi olmak,
- x Üyeler için bir bilgi kaynağı sunmak,
- x Sektörün profilini yükseltmenin bir yolu olmak,
- x Bilgilendirilmiş bir teknik ve profesyonel bilgi kaynağı olmak,

- x ETA üyeleri ve denizcilik sektörünün diğer dernekleri arasında bir bağlantı kurmak (ETA, 2022).

20. Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu (The International Group of P&I Clubs – (IGP&C))

Uluslararası P&I Kulübü, Dünya okyanus tonajının yaklaşık %90'ı için deniz sorumluluk sigortası sağlamaktadır. Grup yapısı sayesinde, üye Kulüpler, bireysel olarak rekabet ederken, büyük zarar risklerini aralarında paylaşmaktadırlar. Ayrıca armatörlerin yükümlülükleri ve bu tür yükümlülüklerin sigorta ve reasüransları ile ilgili konularda ilgili bilgi ve uzmanlıklarını paylaşmaktadırlar. Her Grup Kulübü bağımsız, kar amacı gütmeyen bir karşılıklı sigorta birliğidir. Gemi sahibi ve gemi kiracısı üyelerine gemilerin kullanımı ve işletilmesinden doğan üçüncü şahıs yükümlülüklerine karşı teminat sağlamaktadır. Her Kulübün sahibi armatör ve gemi kiralayan üyelere aittir ve faaliyetleri ve faaliyetleri, üyeler arasından seçilen bir yönetim kurulu veya komite tarafından denetlenmektedir. Kulüplerin günlük operasyonları, kendi Kulüp yönetim kurulu/komitesi tarafından atanan ve onlara rapor veren "kurum içi" veya dışarıdan profesyonel yöneticiler tarafından yürütülmektedir (IGP&C, 2022).

Kulüpler, mürettebatın, yolcuların ve gemideki diğer kişilerin can kaybı ve kişisel yaralanması, kargo kaybı ve hasarı, petrol ve diğer tehlikeli maddelerden kaynaklanan kirlilik, enkaz kaldırma, çarpışma ve mal hasarı dâhil olmak üzere çok çeşitli yükümlülükleri kapsamaktadır. Kulüpler ayrıca üyelerine hasarların ele alınması, yasal konularda tavsiye ve kayıpların önlenmesi dâhil olmak üzere geniş bir hizmet yelpazesi sunmaktadır. Deniz kazalarına müdahale ve yönetimin koordinasyonunda düzenli olarak lider bir rol oynamaktadır (IGP&C, 2022).

Grup, 13 üye Kulübün tüzel kişiliği olmayan bir derneği olarak düzenlenmiştir ve Grup Kulübü yöneticilerinden birinden üç yıllık bir rotasyonla seçilen kıdemli bir Kulüp yöneticisi temsilcisi tarafından yönetilmektedir. Grubun iç yönetimi ve dış katılımı ve temsili, Londra Şehri'nde bulunan ve Grup İcra Kurulu Başkanı başkanlığındaki Grup sekreterliği tarafından koordine edilir. Grubun günlük çalışmaları, armatörleri, işletmecileri ve kiracıları etkileyen çok çeşitli yasal, düzenleyici, teknik ve sigorta konularını ele alan çok sayıda alt komite ve çalışma grubu aracılığıyla yürütülmektedir. Grup'un 3 temel işlevi vardır: hasar paylaşımı ve reasürans, bilgi paylaşımı için forum ve temsildir (IGP&C, 2022).

21. Londra Loydu (Lloyd of London)

Lloyd's Dünyanın önde gelen sigorta ve reasürans pazarıdır. Lloyd's, piyasanın sigortacıları ve brokerlerinin toplu zekâsı ve risk paylaşımı uzmanlığı sayesinde daha cesur bir Dünya yaratılmasına yardımcı olmaktadır. Lloyd's pazarı, riski tahmin etmek ve anlamak için liderlik ve iç görü ile küresel çapta müşteriler için ilgili, yeni ve yenilikçi sigorta biçimleri geliştirmeye yönelik bilgi sağlamaktadır. Lloyd'sun en önemli şeyi koruduğuna dair güvene dayanan güvenilir, kalıcı bir ortaklık vaat etmektedir, ihtiyaç zamanlarında insanların, işletmelerin ve toplulukların toparlanmasına yardımcı olmayı kendine görev edinmiştir (Londra Loydu, 2022).

Lloyd'sa, ortak bir amacı olan Dünyanın önde gelen sigorta ve reasürans pazarı olmak; toplumun riskini anlamak ve paylaşmaktır. Dünyanın her yerindeki müşterilerine, iş ortaklarına ve topluluklarına birlikte daha sürdürülebilir, esnek ve kapsayıcı bir gelecek inşa etmeyi amaçlamaktadır (Londra Loydu, 2022).

1650'lerde Thames Nehri kıyısındaki bir kahve dükkânında Londra Loydu kurulmuştur. İlk olarak 1652'de İngiltere'ye ithal edilen kahve, hızla profesyonel sınıfların moda içeceği olmuştur. Büyük Londra Yangını şehrin büyük kısmını yok ettiği için kahve dükkânları popüler mekânlar olmuştur. 1688'de Lloyd'un kahvehanesi nakliye bilgileri konusunda uzmanlaşmış ve denizaşırı seferler için sigorta uygulamasına başlamıştır (Londra Loydu, 2022).

1734'te Lloyd kahvehanesi her gemideki kargo bilgileri ve korsanların aktif olduğu yerler hakkında haberler yayınlamaya başlamıştır. 1764'te Lloyd'sun sigortaladığı zayıf, sızdıran ve sıkıntılı bir gemi olan Mills Fırkateynin sefere çıkması sonrası, seferini sızdırmadan dolayı St. Kitts'e yanaşması Sigorta tarihinin en önemli davalarından birini neden oldu ve İngiliz Deniz Sigortası Kanunun kurulması ile sonuçlanmıştır. 1771 yılında hızlı kar ve spekülasyon risklerinden arınarak Yeni Lloyd kurulmuştur (Londra Loydu, 2022).

1827'de Lloyd'sun kurmuş olduğu tepe sinyal istasyonları sayesinde gemiden kıyıya doğrudan haberleşme sağlanmıştır. 1871'de Lloyd'sa ilk kez yasal bir şirket haline dönüşmüştür. Deniz dışı politikaları Lloyd'sa tanıtan Cuthbert Heath hırsızlık, kasırga ve deprem politikalarını yazmıştır. 1911'de havacılık sigortası poliçesi Lloyd'sa yazılmıştır. Titanik Lloyd'a 1 milyon sterline sigortalanmıştır. 1912'de Titanik'in batması sonrası bir ay içinde Lloyd tüm tazminat taleplerinin tamamını ödemiştir. 1965'te Lloyd "Intelsat 1" adlı uydunun fırlatma öncesi fiziksel hasarını kapsayan ilk uzay uydu sigortasını sağlamıştır. 1999 Asya pazarına açıldı ve bölgesel sigorta platformlarının en büyüğü haline gelmiştir (Londra Loydu, 2022).

2016'da Lloyd'un Londra pazarını modernleştirme amacının bir parçası olarak Elektronik Yerleştirme Platformu piyasaya sürülmüştür. 2001'de 11 Eylül terör saldırısı sonrası Lloyd'un sendikaları saldırıdan etkilenen işletmelere tazminat ödemiştir. 2010 yılında Meksika Körfezin'deki Deepwater Horizon petrol sondaj kulesinin patlaması ve ortaya çıkan petrol sızıntısı dolayısıyla 600 milyon dolardan fazla ödeme yapmıştır. 2015'te ilk Orta Doğu Ofisi Dubai'de açılmıştır. 2018'de sigorta inovasyonunu gerçekleştirmek adına Lloyd Lab hizmete girmiştir. 2020'de uzun vadeli kültürel değişim ve daha kapsayıcı Pazar elde etme yolunda yeni hedefler ortaya koymuştur. Küresel salgına yanıt olarak hayır kurumlarına 15 milyon sterlin bağışlamıştır (Londra Loydu, 2022).

1.9. Ülkemizdeki Deniz Taşımacılığın Durumu

Türkler Orta Asya'dan göç etmelerinden başlayarak denizcilikle ilgili faaliyetlerde bulunmuşlardır. Türkistan coğrafyasında dönem ve coğrafi şartlar dolayısıyla askerî deniz kuvveti kurmamış, sadece ticari ve ulaşım amacıyla sallar, sandallar ve ufak tekneler kullanmıştır. Hazar Denizi çevresinde yerleşmiş olan ve buraya adını veren Hazarlar olmuştur. Selçuklular'da bu gelişim sürecine ilk olarak yelkenli ve kürekli teknelerle başlamıştır ve filolar inşa edip adalara ve kıyılara akınlar düzenlemişlerdir (Karadoğan, 2007: 283).

Türklerde asıl olarak denizcilik faaliyeti Selçuklular döneminde başlamıştır. Bazı adaları fethedebilmek için donanmaya ihtiyaç duyulmuştur. Bu sayede tersaneler inşa edilmiştir. Selçukluların ardından Aydınoğulları denize çıkışı Umur Bey zamanında gerçekleşmiştir. Osmanlı denizcilik konusunda güçlü bir imparatorluk olmuştur. Osmanlı donanması Avrupa'nın tüm donanmasını tek başına yok edebilecek güce sahip olmuştur. Avrupa'nın sipariş ettikleri savaş ve ticaret gemileri de Osmanlılar tarafından yapılmıştır (Fidan, 2014: 63).

Selçuklular döneminde Sinop, Alanya ve İzmir tersaneleri inşa edilmiştir. Antalya'nın 1207 yılında Selçuklular tarafından denize açılma imkânı yaratmıştır. Osmanlı İmparatorluğu kuruluş yıllarında Rumeli'ye geçip Çanakkale Boğazı sahillerine kesin olarak yerleşmeye başlamıştır. Fatih Sultan Mehmet, İstanbul Haliç Tersanesi'nin temelleri atmıştır. Osmanlı donanmasında kürekli ve yelkenli olmak üzere iki tür gemi bulunmaktaydı. 18. yüzyıl sonunda Osmanlı'da denizcilik ve donanmayla ilgili ilk eğitim kurumu Hendesehane açılmıştır. Türkiye kıyılarında ilk buharlı gemi 1828 yılında görülmüştür (Turan, 2014: 27).

Selçuklulardan itibaren Türklerin başkent olarak seçtikleri şehirler, coğrafi ve iklim olarak uygun ve ekonomik potansiyeli yüksek ticari yollar üzerinde bulunmuştur.18

İstanbul'un başkent olmasıyla, Osmanlıların imparatorluk olma yolundaki önemli adımlarından birini atmıştır. Denizyolu taşımacılığının geçmişi tarım kadar eskiye dayanmaktadır ve antik dönemlere kadar gitmektedir. İstanbul tarihi boyunca Asya ile Avrupa, Karadeniz ile Akdeniz arasında geçiş noktası olan bir liman kenti olmuştur. İmparatorluk başkentinin mal ve hizmet ihtiyacı Karadeniz ve Akdeniz'den yoğun gemi trafiği ile sağlanmıştır. Uluslararası ticarette Galata, iç ticarette Haliç kıyıları ticari antrepolar olmuştur (Aktaş, 2020: 7).

Osmanlı İmparatorluğu yabancılara verilen kapitülasyonlar ekonomiyi olumsuz etkilemiştir. Bu olumsuzluk etkisi denizyolu taşımacılığı sektöründe hissedilmiştir. İç deniz olan Marmara Deniz'inde dahi yabancı bayraklı gemiler çoğunlukta olmuştur. Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'na güçsüz bir donanma ve zayıf bir ticaret filosuyla sahip olarak katılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun dış ticaretle ilgili deniz taşımacılığı yabancılara denetiminde olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet Türkiye'sine ancak 34.902 tonluk bir filo miras kalabilmiştir (Kopar, 2016: 467).

Cumhuriyeti ilanından sonra deniz ulaşımında korumacılık ön plana çıkmıştır. Yabancı şirketlere işletme imtiyazı kaldırılmış, kabotaj işletmeciliği ulusallaştırılmıştır. Kabotaj sayesinde ilk yıllardan itibaren özel ve kamu kesim gemilerinin tonajları hızla yükselmiştir. 1932 yılında filomuzun yaşlı gemilerden meydana gelmesi sebebiyle yabancı ülkelerin limanlarına girişte sorunlarla karşılaşmıştır. 1933'te Devlet Deniz Yolları kurularak filonun modernleşmesinde devlet kamu yatırımına başlamıştır (Kol, 2010: 13)

Ege bölgesinin coğrafyanın karakteristik özelliklerinden biri dağların denize göre uzanış şeklidir. Osmanlı da bir iç deniz olan Karadeniz'de coğrafi sebeplerle yerleşim alanları kıyıda toplanırken, Ege'de iç kısımlara dağılabilmıştır. Karadeniz'in Osmanlı iç denizi haline gelmesi ile Uluslararası ticaretin Akdeniz'e kaymıştır. Karadeniz kapalı deniz olması 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam etmiştir. Osmanlı döneminde ülke içi deniz taşımacılığında ve İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılanmasında Karadeniz limanları Ege limanlarından daha yoğun kullanılmıştır (Bıyıklı, 2020: 3).

Osmanlı döneminde yapılan sözleşmeler sonrası Batılı devletlerin Akdeniz'de örgütlenmelerine zemin hazırlanmıştır. Akdeniz'de ticari bir örgütlenme yoluna gitmişlerdir. Konsolosluklar vasıtasıyla bu örgütlenme tesis edilmiştir. 18. Yüzyılda Osmanlı egemenliğindeki Akdeniz'in doğusunda deniz ticareti adına limanlarda konsoloslar görevlendirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin Rusya ile büyük bir mücadele içerisine girdiği 1768-1774 savaşı esnasında Rus donanmasının Baltık Denizi'nden hareketle Akdeniz'e girmesi ve burada faaliyetlere başlaması Akdeniz'deki dengeleri değiştirmiştir. Akdeniz'deki Osmanlı

donanmasının tamamına yakınının Çeşme’de yok edilmiş olması ve Rus donanmasının Osmanlı kıyılarında serbestçe hareket edebilir hale gelmesi Osmanlı ticaretini durma noktasına getirmiştir (Oral, 2018: 113).

Anadolu’da Türkler üç tarafı denizlerle çevrili olan bir coğrafyada hüküm sürmüşlerdir. Böylece kendilerine özgü denizcilik çeşitleri oluşturmuşlardır. Bu dönem içerisinde birçok ünlü denizci gelip geçmiştir (Çetinkaya, 2021: 143). Türkiye, 8333 km’lik kıyı şeridi uzunluğu ve 4500 deniz miline sahip üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada üzerinde bulunmaktadır. Avrupa ve Asya kıtaları arasında doğal bir köprüdür. Stratejik ve jeopolitik konumu itibarıyla Türkiye çok önemli bir konumdadır. Türkiye’nin coğrafi konumu Dünya ekonomisi için önemini ortaya koymaktadır (Nomer, 2014: 8). Türkiye Dünya üzerinde jeopolitik ve coğrafi durumu lojistik açısından önemli bir konumdadır. Sahip olduğu insan gücü ve dolayısıyla düşük maliyet yapısıyla lojistik açıdan rakip ülkelerle yarışabilmektedir. Ülkemizin jeopolitik ve coğrafi açıdan her türlü taşıma türüne elverişli olması sebebiyle dış ticaret işlemleri farklı taşıma türlerini rahatlıkla kullanabilmektedir (Acar, 2021: 536).

Akdeniz Dünyanın en büyük iç denizidir. Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı okyanuslara bağlanmaktadır. Bu yüzden Dünyanın başlıca ticaret bölgelerinden bir tanesidir Sahil ülkelerinin aralarında ülkeler arasında olumlu bir iletişim olması Dünya ticareti açısından önemlidir. Liman altyapıları farklı gemi türüne hizmet sağlayacak şekilde geliştirilmekte, denizyolu hatları kombine taşıma bağlantılarıyla desteklenmektedir (Saygılı, 2012: 41). Deniz taşımacılığı firmalarının İstanbul’da yoğunlaşmıştır. Pazarlara, müşterilere ve iş ortaklarına yakınlık, gemi inşa sanayinin büyük ölçüde İstanbul’da konuşlanmış olması bu yoğunlaşmanın sebebidir. Güçlü ulaşım ağı ve iletişim altyapısının gelişmişliği, yaşam kalitesinin yüksekliği gibi avantajlar İstanbul’u deniz taşımacılığında merkez yapmıştır (Karahan ve Kıvrıl, 2018: 78).

Ülkemizde toplam ihracat ve ithalatının yarısından fazlasının denizyolu ile yapılmaktadır (Eryüzlü, 2019: 160). Orta Doğu, Türk Cumhuriyetleri ve Avrupa arasında doğal bir köprü olan Türkiye kendisini Transit ticarete geliştirmeye çalışmaktadır. Türkiye’nin pek çok ülke için kara, denizyolu, havayolu ve boru hattı için geçiş yolu olmasından dolayı lojistik önemi gittikçe artmaktadır (UTİKAD, 2021: 27). Ülkemizde toplam ihracat ve ithalatının yarısından fazlasının denizyolu ile yapılmaktadır (Eryüzlü, 2019: 160).

Türkiye’de yolcu taşımacılığın %95’i karayolu ile %4’ü demiryolu ile ve sadece %1 kadarı denizyolu ile yapılmaktadır. Yük taşımacılığının ise %90’ı karayolları ve %10’u ise

demir ve deniz yolları ile yapılmaktadır (Şener, 1997: 11). Ülkemiz Dünya genelinde deniz taşımacılığında 21. sırada bulunmaktadır. Bununla birlikte yapılan analizler, Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı alanında potansiyel olarak iyileştirilebilir. Ülkemiz kendi denizcilik tarihinden kaynaklı oluşturacağı hedefler doğrultusunda günümüz şartlarına uygun olarak denizyolu taşımacılığında ilerlemesi kaçınılmazdır (Alp, 2020: 90).

Türkiye'nin kıyı uzunluğu 8400 km'den fazladır. Avrupa ve Asya arasında bulunan konumuyla Doğu-Batı arasındaki ticaret güzergâhının ortasındadır. Ülkemizde dış ticaretimizin geliştirilmesi, ekonomimizin Dünyaya açılarak rekabetçi bir konum elde etmesi ve ekonomik hedeflere ulaşılabilmesi açısından denizcilik sektörü büyük öneme sahiptir. Etkin denetim ve eğitimler sayesinde Paris Memorandumu Liman Devleti denetimlerinde Türk Bayraklı gemiler kara listeden beyaz listeye ulaşmıştır (Şendur, 2015: 13).

Türkiye'nin 2011 ve 2021 yılları arasında olan dönemde denizyolu ile taşınan ithalat yüklerinin değer bazında payı 2019 yılına kadar %60'larda seyretmiştir. İhracatta ise denizyolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2021 yılının sonunda %60,01 olarak gerçekleşmiştir (UTİKAD, 2021: 6). Dünyada deniz taşımacılığında kullanılan gemi sahipliğinde Türkiye 2021 yılında 21. Sırada yer almıştır. İlk üç ülke ise Japonya, Yunanistan ve Çin'dir (UNCTAD, 2021: 35).

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verileri temel alınarak hazırlanan 2013-2020 tarihleri arasında ülkemizdeki ithalat ve ihracatın taşımacılık türlerine göre oranları verilmiştir. Tablo 5 incelendiği zaman ihracat ve ithalatla en çok denizyolu taşımacılığı kullanıldığını görülmektedir. 2013 yılında %54,61 olan ihracat oranı, 2021 yılında %59,37 olarak gerçekleşmiştir. İthalat oranı ise 2013 yılında %56,14 iken, 2021 yılında %57,98 oranında gerçekleşmiştir. Covid-19 salgının başladığı yıl olan 2018 yılında ihracatta denizyolu taşımacılığı %61,41 ile en yüksek orana sahip olmasına rağmen salgının etkileri izleyen yıllarda hissettirdiği görülmektedir. 2020 yılında ithalat %65,98 oranında gerçekleşmiştir.

Tablo 1.6: Türkiye'nin 2013-2020 Yılları Arasında Farklı Taşıma Türlerine Göre İthalat ve İhracat Oranları (%) (TÜİK,2022)

	DENİZYOLU		DEMİRYOLU		KARAYOLU		HAVAYOLU		DİĞER	
YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT
2013	54,61	56,14	0,61	0,68	35,79	16,69	8,17	12,56	0,79	13,91
2014	53,39	58,84	0,57	0,49	36,71	16,15	8,64	9,91	0,67	14,59
2015	52,82	59,38	0,57	0,67	34,4	17,71	11,52	9,43	0,67	12,78
2016	53,07	59,85	0,44	0,87	32,81	18,15	11,86	11,42	0,65	9,68
2017	56,76	58,05	0,42	0,54	30,99	16,91	10,46	14,42	1,34	10,05
2018	61,41	59,15	0,42	0,56	29,47	16,62	7,97	12,44	0,71	10,91
2019	60,33	53,7	0,53	0,68	30,11	17,67	8,21	13,9	0,79	14,03
2020	59,48	65,98	0,75	0,97	31,31	19,07	7,5	17,88	0,93	9,74
2021	59,37	57,98	0,73	1,06	30,52	18,01	8,31	9,6	1,05	13,33

2017 yılında denizyolu ile ithalatı yapılan 1 kg ağırlığındaki yükün değeri 0,66 ABD Doları iken 2021 yılı sonunda bu rakam 0,74 ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. Denizyolu ihracat taşımalarında ise 2017 yılında 1 kg ağırlığındaki yükün ortalama değeri 1,03 ABD Doları iken 2021 yılında 0,92 ABD Doları olarak gerçekleşmiştir (UTİKAD, 2021: 45).

Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan istatistikler kapsamında 2015-2022 yılları arasındaki ton bazında elleçlenmiş yük miktarı, TEU bazında konteyner, kurvaziyer ile taşınan yolcu sayısı, Ro-Ro gemilerle taşınan araç sayısı ile ilgili veriler verilmiştir. 2015 yılında 416 milyon ton olan yük elleçleme, 2022 yılında yaklaşık 543 milyon tona ulaşmıştır. Bu bize yurtdışı ticaret hacminin arttığını göstermektedir. Pandemi en çok kurvaziyer yolcu taşımacılığını etkilemiştir. 2020 yılında sade 1824 yolcu Türkiye'yi ziyaret etmiştir. Bununla birlikte salgın sebebiyle kapanmanın ardından 2022 yılında 1 milyon kurvaziyer gemilerini kullanan turistleri ülkemiz ağırlamıştır (Tablo 6).

Tablo 1.7: 2015-2022 Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yük/ Konteyner/ Kurvaziyer/ Ro-Ro İstatistikleri (UAB, 2022)

Türkiye Limanlarda Elleçlenen Yük/Konteyner/Kurvaziyer/ Ro-Ro İstatistikleri				
Yıllar	Yük Elleçleme (TON)	Konteyner (TEU)	Kurvaziyer (Yolcu)	Ro-Ro (Araç)
2022	542.610.283	12.366.382	1.010.767	2.330.406
2021	526.306.784	12.591.470	45.362	2.092.480
2020	496.642.652	11.626.650	1.824	1.939.863
2019	484.168.412	11.591.838	300.896	591.734
2018	460.153.560	10.843.998	213.771	583.560
2017	471.173.896	10.010.536	306.485	542.301
2016	430.201.162	8.761.974	626.840	472.350
2015	416.036.695	8.146.398	1.888.522	484.108

Kabotaj bir ülkenin kendi karasularında ve kendi limanları arasında gemi işletme ve her türlü liman hizmetlerini kendi kontrolünde bulundurma hakkıdır. Fransızcadan dilimize giren Kabotaj kelimesi Türk Dil Kurumu (TDK) sözlüğünde “Bir ülkenin iskele veya limanları arasında gemi işletme işi” olarak tanımlanmıştır (TDK, 2022).

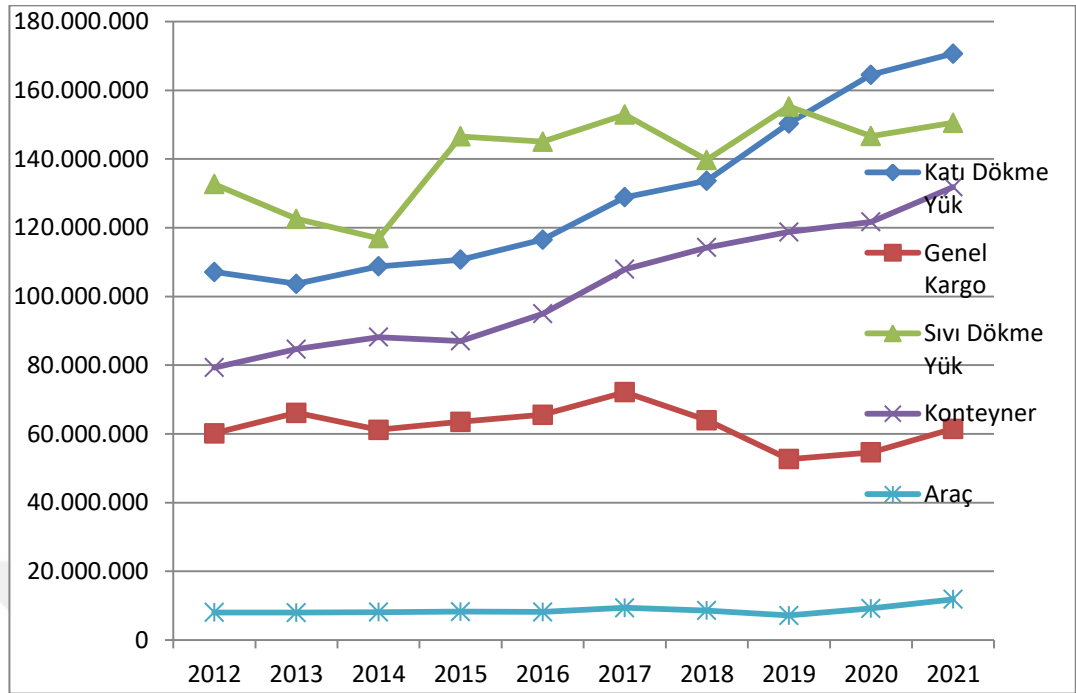
Tablo 7 incelendiği zaman denizyolu taşımacılığı en çok ithalatta kullanıldığı görülmektedir. Yıllara göre ihracat 2015 yılında 92.153.622 ton iken 2022 yılında yaklaşık %50’lik bir artışla 150.172.902 tona ulaşmıştır. Kabotaj ve Transit yükleme/boşaltma 2015-2022 yılları arasında artış göstermiştir. 2018 yılında ortaya çıkan pandemiden denizyolu taşımacılığı ile yapılan ithalat, ihracat, transit ve kabotaj elleçlemelerinin etkilendiği görülmektedir. 2019 yılında tekrar denizyolu taşımacılığında artış eğilimi devam etmiştir

Tablo 1.8: Denizyolu taşımacılığı 2015-2022 İhracat-İthalat, Kabotaj, Transit Yük Elleçlemeleri (TON) (UAB, 2022)

2015-2022 İhracat-İthalat, Kabotaj, Transit Yük Elleçlemeleri (TON)						
Yıllar	İhracat	Kabotaj Yükleme	Transit Yükleme	İthalat	Kabotaj Boşaltma	Transit Boşaltma
2022	150.172.902	34.027.952	65.949.720	243.917.119	33.473.324	15.069.266
2021	153.763.658	31.184.349	62.603.531	232.633.060	30.716.773	15.405.413
2020	138.902.823	29.763.556	60.490.257	226.539.473	29.033.828	11.912.715
2019	131.676.578	28.251.017	64.960.731	221.404.812	27.861.707	10.013.567
2018	110.424.635	29.550.554	63.081.077	218.544.820	30.005.291	8.547.183
2017	113.692.068	29.898.010	55.544.396	233.656.024	30.498.069	7.885.329
2016	94.805.120	26.249.991	61.436.179	215.132.519	27.050.225	5.527.128
2015	92.152.622	25.894.384	58.597.204	208.326.308	26.578.284	4.487.893

Osmanlı İmparatorluğu zamanında Batılı Devletlere verilen Kapitülasyonlar sebebiyle kabotaj hakkı yoktu. Ancak 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Antlaşması uyarınca kapitülasyonlar kaldırılmıştır. Böylece Türkiye Kabotaj hakkına kavuşmuştur. Gerekli düzenlemeler yapıldıktan sonra 19 Nisan 1926 tarihinde çıkarılan 815 sayılı yasaya göre Türkiye limanları arasında sadece Türk teknelerinin hizmet görmesi zorunluluğu getirilmiştir. Yasa aynı yıl 1 Temmuz’da yürürlüğe girmiştir. 1935 yılından itibaren 1 Temmuz “Kabotaj Bayramı” olarak kutlanmaya başlanmıştır (Çetinkaya, 2021: 143).

Grafik 6’da görüldüğü gibi Araç taşıması genel olarak sabit bir seyir izlerken Genel Kargo ve Sıvı Dökme Kargo yıllara göre dalgalanma göstermiştir. Katı Dökme Yük ve Konteyner taşımacılığı her yıl artış eğiliminde olmuştur. Grafikten anlaşılabileceği üzere genel kargo yükleri genellikle istikrarlı bir seyir izlerken; konteyner, katı ve sıvı yük taşımacılığında yıllara göre artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Türkiye’nin dış ticaret hacminin yıllara göre artmakta olduğu yorumu yapılabilir.



Grafik 1.6: Türkiye'deki 2012-2021 Yılları Arası Kargo Tipine Göre Yük Elleçleme (DGM, 2022)

Türkiye açısından, denizyolu taşımacılığı sektörü gelişimi Gayri Safi Yurt İçi Hâsıla (GSYİH) düzeyiyle uyumludur. 21. yüzyılda ülkelerin sanayi ötesi toplum özelliğine bürünmesiyle şekillenen bir gelişmişlik düzeyi, hizmet sektörünün ekonomi içerisindeki ağırlığının artışı zorunlu kılmaktadır. Bu kapsamda deniz ticaret filomuzun güçlendirilmesinin stratejik önem arz etmektedir. Deniz ticaret filonun güçlendirilmesi maliyeti yüksektir. Denizcilik sektöründeki gelişim ekonomik istikrarı için önemlidir (Çiftçi, 2012: 6).

İKİNCİ BÖLÜM

LİMANLAR VE FONKSİYONLARI

2.1. Limanların Tanımı

Limanlar, denizyolu taşımacılığının ana unsurlarından biridir. Limanlar Uluslararası ticaretin gelişimine paralel olarak gelişim ve değişim göstermektedirler. Limanlar taşımacılık türleri arasında geçiş noktaları olduğu söylenebilir. Bunun yanında limanlar depolama, aktarma, endüstriyel ve ticari işlem bölgeleri olarak rol oynamaktadır. Ayrıca limanlar tek başına özelleşmiş bir hizmet üreten ve sunan merkezler olmuşlardır (Ertuğrul, 2010: 4).

Denizyolu taşımacılığında temel öğeleri esasen gemi ve limanlardır. Gemilerde olduğu gibi limanlar da taşınan emtianın niteliğine göre çeşitli yapı ve özellik göstermektedirler. Günümüzde Dünya üzerinde sadece çok az sayıda liman Ultra Post Panamax tipinde yükleme vinçleriyle hizmet verebilmektedir. Bu limanlara ana liman diye adlandırılmaktadır. Üçüncü kuşak limanların gelişiminde Dünya ticaretindeki küreselleşme ve modlar arası taşıma ve dolayısıyla konteynerleşme etkili olmuştur (Ateş, Karadeniz ve Esmer, 2010: 86).

Limanlar, farklı yüklerin bir araya gelip elleçlendikleri transfer noktalarıdır. Geçmiş dönemde limanlar ancak ana işlemleri, yani bindirme ve indirme işlemlerinin ilkel yöntemlerle gerçekleştirmektedir. Limanlar, Perakende ticaretin en yoğun olduğu alanlar olarak kullanılmıştır. Tarihsel süreçte ticaret ağırlıklı olarak, limanların kentle olan ilişkileri farklı boyutlarda olmuştur. Liman ve kent birbiriyle etkileşim içindedir ve birbirine bağımlıdır. Denizcilik sektörünün gelişmesiyle limanların içinde bulunduğu kent değişim gösterecektir (Hüseyinzade, 2006: 13).

Limanlar gemilere yükleme boşaltma hizmetlerinin verildiği, yüklerin istiflenip depolandığı, lojistik hizmetlerinin sunulduğu yerlerdir. Limanlar ülke ekonomisine döviz girişi olanak veren, aynı zamanda istihdam yaratılmasına katkı sağlayan yerlerdir. Limanlar küresel tedarik zincirinin önemli halkalarından biri olarak görülmektedir. Günümüz Limanları katma değerli hizmetlerin verilmesiyle lojistik üs haline dönüşmüştür (Sanrı, 2021: 5).

Türk limanları kullanmak isteyen tüm deniz araçlarının demir atma, iskeleye yanaşma, yük ve yolcu indirme-bindirme işlemleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı olarak çalışan Liman Başkanlıklarınca yapılmaktadır. Gemilerin limana geliş bildirimleri yürürlükte olan mevzuat gereğince Liman Başkanlıklarına yapılmaktadır (Kamış, 2019: 52). Uluslararası ticarete limanlar önemli alanlardır. Mal ve yolcuların aktarımını, yüklerin elleçlenmesi ve

depolanması gibi birçok işlevleri yerine getirir. Limanlar güvenliği amaç edinerek iktisadi işlevi yerine getiren, tüm donanım ve altyapıya sahip olan hizmet kuruluşlarıdır (Çelik ve Başarıcı, 2021: 138).

Gemilerin denizde sığınabilecekleri, yaşayabilecekleri alanlardır. Aynı zamanda yükler için yükleme boşaltma, yolcular için indirme bindirme yapılan fiziksel ortamı sağlar. Bunlarla ilgili altyapılar, açık kapalı mekânlar ve tesisler limanla birlikte inşa edilir. Gemi, yük ve yolculara yönelik hizmetlerle, kontrol ve güvenlik işlemleri için gereken yerleşik birim ve örgütleri içermektedir (Hüseyinzade, 2006: 15). Dünya ticaretinin artışla beraber ülkeler limanlarını zamanın ihtiyaçlarını takip etmeye, teknolojilerinin güncellenmesini sağlayarak liman altyapılarına önem vermeye başlamıştır (Çelik ve Başarıcı, 2021: 136). Limanların emniyet ve risk değerlendirmelerinin yapılması için emniyet yönetim sisteminin kurulması önemlidir. Bu sayede limanlar işlevlerinin emniyetli, verimli ve çevreye duyarlı olarak yerine getirir (Kuleyin, 2005: 80).

Türkiye’de limancılık, limanların küçük hali olan iskelecilik olarak başlamıştır. İskeleciliğin geçmişi 1850’li yıllara kadar uzanmaktadır. Bu yıllarda yolcu taşımacılığı yapabilmek için İstanbul’da Şirketi Hayriye iskeleleri yapılmıştır. Gemilerin yaşayabileceği rıhtımlar 1892–1900 yılları arasında yapılmıştır. Türkiye, limanlara gerçek anlamda yatırımlar 1950’li yıllarda yapılmaya başlanmıştır. 1976 yılında “Liman Hizmetleri Tarifesi” ile farklı işleticilere ait limanlarda verilen liman hizmetlerinde ücret birliğine gidilmesi sağlanmıştır (Kabal, 2007: 7). Deniz taşımacılık filosundaki büyümeye karşın Türk ve yabancı limanlar arasında taşınan malların %50’sine yakını yabancı sermayeli şirketler tarafından taşınmıştır (Şener, 1997: 17).

Anadolu Selçuklular döneminde Anadolu’da Uluslararası mal ve hizmet giriş ve çıkış noktaları olarak lojistik merkez niteliğindeki liman kentlerinin iki temel rol üstlendiği görülmüştür. Birincisi stratejik niteliklerine dayalı olarak askeri harekâtın ve ticari taşımacılığının merkezleri olmasıdır. Nitekim Akdeniz kıyısındaki Antalya, Alanya ile Karadeniz kıyısındaki Sinop kentlerinin fethi sonrasında burçların, surların inşa edilmesi denizaşırı askeri harekât ve lojistik destek merkezi olduğuna işaret etmektedir.

İkincisi ise, Uluslararası ekonomik ilişkilere dayanan ulaşım ve dış ticaret merkezleri niteliğindeki mübadele ve gümrük merkezleri işlevi görmeleridir (Özcan, 2017: 140). İulianus-Sophia-Kontoskalion Limanı İstanbul’un Güney kısmındaki en erken limanlardan biri olarak kabul edilmektedir. Bu Limanın bulunduğu daha erken döneme ait bir iskelenin bulunduğu doğal bir koyun genişletilmesi ve düzenlenmesi biçiminde İmparator İulianus zamanında, onun adıyla anılarak yapıldığı tahmin edilmektedir (Çetinkaya, 2010: 30).

Dünyanın en işlek limanları gösterilmektedir. 2016-2020 yılları arasında en çok faaliyet gösteren liman Şangay olmuştur (Tablo 9). Tablodan görüleceği üzere Çin Limanları ağırlıkta olduğu için Çin mallarına olan Dünyadaki talebin çok olduğu tahmini yapılabilir. Aynı zamanda İhracat ve ithalatla Çin'in denizyolu taşımacılığına önem verdiğini göstermektedir. Avrupa limanlarından sadece Rotterdam en işlek 10 liman olarak listeye girebilmiştir.

Tablo 2.1: 2016-2020 Yılları Arasında En Çok Yükleme Yapan 10 Liman (WSC, 2022)

Sıra	Liman	2016 Hacmi (Milyon TEU)	2017 Hacmi (Milyon TEU)	2018 Hacmi (Milyon TEU)	2019 Hacmi (Milyon TEU)	2020 Hacmi (Milyon TEU)
1	Shanghai, Çin	37,13	40,23	42,01	43,3	43,5
2	Singapur	30,9	33,67	36,6	37,2	36,6
3	Ningbo-Zhoushan, Çin	21,6	24,61	26,35	27,49	28,72
4	Shenzhen, Çin	23,97	25,21	27,74	25,77	26,55
5	Guangzhou Harbor, Çin	18,85	20,37	21,87	23,23	23,19
6	Busan, Güney Kore	19,85	20,49	21,66	21,99	21,59
7	Qingdao, Çin	18,01	18,3	18,26	21,01	22
8	Hong Kong, Çin	19,81	20,76	19,6	18,3	17,95
9	Tianjin, Çin	14,49	15,07	16	17,3	18,35
10	Rotterdam, Hollanda	12,38	13,73	14,51	14,82	14,35

Liman işletmecileri, kapsamlı güvenlik ve çevre yönetiminin yanı sıra operasyon verimliliği için artan bir taleple karşı karşıyadır. Seyir güvenliğini, çevre korumayı ve can kurtarma ve acil durumların koordinasyonunu artırmak için liman başkanlığı gözetiminde gemi trafik yönetim sistemi uygulanmaktadır (Kadir vd., 2022: 1).

1990'lı yıllarla birlikte yeşil liman kavramı, Avrupa'nın önde gelen limanlarının çevre konusunda işbirliğini ve limanlar arsında verilerin ilgilileri ile paylaşımını geliştirmek amacıyla "Ecoports" adında bir platform kurmuştur. Kendine özgü metotlarla limanlardaki çevresel riskleri belirleme ve uzman tavsiyeleri sağlama konularında diğer Avrupa limanlarını da desteklemesiyle "Yeşil Liman" kavramı ortaya çıkmıştır. Limanların gelişiminde sosyal, ekonomik ve çevresel hususlar arasındaki dengeyi sağlayarak sürdürülebilir gelişme amaçlanmaktadır. Ekonomik açıdan limana yapılan yatırımın geri dönüşümü ancak liman alanının etkin kullanımı ve performansını maksimize etmesiyle mümkündür. Sürdürülebilir bir liman için çevresel performans ve çevre yönetimi dikkate alınmalıdır (Yılmaz, 2019: 69).

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO); 2050'ye kadar Endüstriyi karbondan arındırman için, Küresel ticaret hacminin %2,6'sını oluşturan nakliye Karbondioksit Emisyonlarını azaltmayı ve enerji çözümleri geliştirmeyi hedeflemektedir. Genel olarak

Hidrojenin yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılmasında hayati bir rol oynamaktadır. Bununla birlikte, Hidrojenin depolama ve dağıtımı ile ilgili mevcut sorunları günümüze teknolojisiyle uygulanmasını engellemektedir (Ayvalı, Edman Tsang ve Tim, 2021: 275).

Deniz Çevresini Koruma Komitesi, 2020 yılında itibaren gemilerde Kükürt içeriği en fazla %0,5 olan yakıtların kullanımına başlanacağını bildirmiştir, Bu kararı gerçekleştirmek adına 1 Mart 2020 tarihinden itibaren gemilerde kükürt içeriği %0,5'i aşan yakıtların gemide yakıt olarak taşınmasını yasaklanmıştır. Söz konusu sülfür düzenlemesinin uygunluğunun, Dünya genelinde denetim yapılmaya başlanmıştır (DTO, 2022). Düşük sülfürlü yakıt uygulamasının devreye alınması denizyolu navlun miktarında artışa sebep olmuştur (UTİKAD, 2021: 16). Sürdürülebilir bir denizcilik sektörü için gemi ve liman kaynaklı çevresel riskleri azaltmak ve gelecek nesillere yaşanabilir bir Dünya bırakmak amacıyla “Yeşil Liman” kavramı gündemimize girmeye başlamıştır (Sanrı, 2021: 51).

Avrupa Komisyonu, 2021 yılında lojistik sektörü ve diğer sektörleri küresel anlamda etkileyecek düzenlemeler açıklanmıştır. Örneğin, “Fit for 55” düzenlemesi AB’nin Emisyon Ticareti Sistemi’nin sıkılaştırılarak deniz ve kara ulaşımına yansıtılmasını amaçlamaktadır. Bununla birlikte Sınırlı Karbon düzenlemesiyle yenilenebilir enerji kullanımının artırılması hedeflenmektedir. Böylelikle daha fazla enerji verimliliği, Düşük emisyonlu ulaşım türleri ve daha fazla enerji verimliliği elde etmek gibi temalar ön plana çıkmıştır. AB motorlu araçlarda fosil yakıt kullanımına 2035 itibarıyla son verilmesi, vergilendirme politikalarının Avrupa Yeşil Mutabakatı hedefleriyle uyumlu hâle getirilmesi gibi birçok önlemin uygulamaya alınması konusunda harekete geçmiştir (UTİKAD, 2021: 24).

Çevresel bozulmalara karşı hassas olan kıyılarda doğası gereği inşa edilen limanların, olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla yasal düzenlemeler ve gönüllü yürütülen çalışmalar yapılmaktadır. Taşımacılık endüstrisi Karbon salımı kaynakları arasında olup denizyolu taşımacılığı aynı zamanda kıyıları ve nehirleri etkileyen bir iş alanıdır. Limanlardaki öncelikli çevre sorunlarına bakıldığında ilk sırada hava kirliliği ve enerji tüketimi gelmektedir. Yeşil Liman, limanlarda gemi kaynaklı kirliliğin azaltılması ve daha temiz yakıt kullanılmasını teşvik etmektedir. Türkiye’de T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Türk limanları için Yeşil Liman Projesi başlatılmıştır (Koşar Danışman ve Özalp, 2016: 102).

Denizyolu taşımacılığı için standartları belirleyen 174 üye ülkeden oluşan özel bir BM ajansı olan IMO'ya göre, Küresel emisyonların yaklaşık %3'ü yılda yaklaşık 1 milyar Metrik ton Karbondioksit yaymaktadır. Nakliyecilik bir ülke olsaydı, Japonya ve Almanya arasındaki ticaret, küresel karbondioksit (CO₂) emisyonlarına altıncı en büyük katkı sağlayıcısı olacaktı. Dahası, gemilerin emisyonlarının yaklaşık %70'i 250 mil (400 kilometre) arazi içinde

meydana gelmektedir. Bu durum özellikle liman kentleri için hava kalitesi üzerinde bir etkisi vardır (Sun, 2021: 3).

Türkiye dış ticaretini %90'dan fazlasının denizyolu taşımacılığı ile sağlanmaktadır. Bu ticaretin %25'inde Süveyş Kanalı kullanılmaktadır. Bu kapsamda İzmir Limanı yapılmakta olan ticarete Akdeniz'deki en büyük on limanı arasında yer almaktadır (Gün, 2007: 16).

2.2. Limanların Sınıflandırılması

Günümüzde küresel ısınma sorunu çevreyi doğrudan etkilemektedir. Küresel ısınma ile başlayan iklim değişikliği etkileri Kuzey Buz Denizi'nde 1970'lerde ortaya çıkıp günümüze kadar gelmiştir. Dünya ticaretinde mevcut rotaların alternatiflerin bulunması önemlidir. Kuzey Denizyolu Kuzeybatı Avrupa ile Uzak Doğu Limanları arasında mesafe ve zaman açısından avantaj sağladığı belirtilmektedir. Kuzey Denizyolunun efektif şekilde kullanılmasıyla Avrupa ile Asya arasında deniz ticareti ile uğraşan ülkeleri etkileneceği söylenebilir (Sevgili ve Türkistanlı, 2019: 2).

Limanlar, Dökme Yük Limanı, İntermodal Yönlü Liman, Konteyner Liman, Yat Limanı olmak üzere çeşitli türleri vardır.

2.2.1. Dökme Yük Limanı

Dökme kargo limanları hammaddelerin homojen bir şekilde transferinde rol oynamaktadır. Dökme kargo limanları, farklı hammadde tedarikçilerinden toplanan kargoları birleştirilmektedir. Son olarak, tipik bir limanda hem Kuru dökme yük hemde genel Kargo terminali bulunabilir. Böylece sürecin tedarik ile dağıtım aşamalarında yer alabilmektedir (Denктаş Şakar ve Uzun, 2021: 151). Örneğin Zonguldak Limanı, Ülkemizin Karadeniz kıyısında kömür sevkiyatı yapılabilmesi için inşa edilmiş bir limandır (Karadeniz ve Çelikoğlu, 2011: 174).

2.2.2. İntermodal Yönlü Liman

Limanların intermodal ağlarının artırılması liman yönetiminin, terminal işletim şirketlerinin ve denizcilik hat işletmecilerinin temel hedefidir. Ticaret ve ulaşım sektöründeki gelişmeler liman sistemleri de değiştirmektedir. İntermodal Hinterlant bağlantılarının önemimin artmasıyla birlikte rekabetçi pozisyonlarını güçlendirmek için liman otoriteleri hinterlantlarının gelişimine öncelik vermişlerdir. Geleneksel limanlar sadece yük elleçleme ve depolama faaliyetleri yürütmektedir. Değişen müşteri ihtiyaçları sebebiyle limanlar hizmet ve

altyapılarını geliştirmeye başlamışlardır. Sürdürülebilir bir rekabet oluşturmak ve müşterilerine çeşitli hizmetler sunmak için katma değer yaratan hizmetler sunabilmek limanlar için önemli hale gelmiştir. Böylece kara operasyonlarına da odaklanmış olan “İntermodal Liman” kavramı ortaya çıkmıştır. İntermodal liman, deniz veya su yollarının diğer taşımacılık türleri (Karayolu, Demiryolu, Havayolu) ile birleştirildiği yer olarak tanımlanabilir (Çavuşoğlu ve Denктаş Şakar, 2015: 43).

2.2.3. Konteyner Limanları

Konteyner limanları, konteynerin hayatımıza girmesiyle birlikte liman kavramının alt başlıklarından birine dönüşmüş ve konteyner limanları inşa edilmeye başlanmıştır. Bünyesinde çeşitli yapılar, kavramlar ve özellikler barındırmaktadır. Bu liman yük taşımacılığı yapılan standart kaplara ‘konteyner’ adı verilir (Çelik ve Başarıcı, 2021:138). Fransızca “container” kelimesinden dilimize geçen konteyner kelimesi Türk Dil Kurumu sözlüğünde ‘taşımalık’ olarak tanımlamıştır (TDK, 2022).

Konteyner limanlarında konteyner kaplarının nakli için, geniş stoklama alanlarına ihtiyaç duymaktadır. Terminal içinde konteynerler sürekli hareket halinde olması için uygun donanımlara ve iyi eğitilmiş çalışanlara ihtiyaç vardır (Çelik ve Başarıcı, 2021: 140). Salgın öncesi yük gemisi fazlası varken salgın sonrası deniz yoluna olan talep ve taşıma için kullanılan konteynerlerin Dünyanın belli başlı limanlarında birikmiş olması küresel tedarik zincirinin dengeye ulaşmasında engel teşkil etmiştir (UTİCAD, 2021: 15).

2.2.4. Yat Limanı

İnsanın bilinmeyen keşfetme arzusu insanlık tarihini şekillendirmiştir. Dünyayı tanımak, yeni şeyler keşfetmek insanları seyahat etmeye yönlendirir. İnsanoğlunun bu arzusunu tatmini için yatlar son yıllarda oldukça gözde olmuştur. İnsanlar yatlar vasıtasıyla koyları görme fırsatına ve buralarda çeşitli aktivitelerde bulunma imkânına sahip olmaktadır. Yat turizminin iki ana maddeye ihtiyaç duymaktadır. Bunlardan çeşitli özel amaçlara hizmet eden motorlu bir tekne, ikincisi teknelerin barınacağı su ve yakıt alacağı, gıda maddeleri satın alacağı, gerektiğinde karaya çıkarılacağı, özel vinçlerle donatılmış yat limanıdır (Sezer, 2013: 105).

Yat, yarış veya gezi amacına hizmet eden, hem yelkenli hem de motorlu küçük teknedir. Kelime köken olarak Felemenkçeden gelmiştir. Yat limanları düzenli yolcu ulaşımı sağlamak yerine gezi, dinlenme ve spor amacıyla inşa edilen teknelerin konaklama ve korunma alanıdır. Aynı zamanda liman çevresine kurulan alışveriş merkezleri, kafeler ve

restoranlar sayesinde ekonomiye katkısı büyüktür Ülkemiz kıyıları yat turizmi açısından oldukça elverişlidir (Güner, 2011: 201).

2.3. Limanların İşlevi

Denizyolu taşımacılığının tarihi çok eskilere dayanmaktadır. Limanlar sayesinde yükler sahiplerine ulaşmıştır. Limanlar gemileri havanın ve denizin olumsuz etkenlerinden korumakla kalmaz, aynı zamanda katma değerli hizmetlerin verildiği lojistik merkezi olma özelliğine sahiptir (Sanrı, 2021: 52). Uluslararası ticaretin ögelerinden biri olan limanlar, mal ve yolcuların aktarımının sağlandığı yerlerdir. Yüklerin elleçlenmesi ve depolanması gibi işlevleri yerine getirir. Gerekli donanım ve altyapıya sahip hizmet kuruluşlarıdır. Ticari faaliyetlerin hızlı ve kesintisiz sürdürülmesi için önemli yapılardır. Limanlar, gemi operasyonlarını takip eder ve gemilere enerji tedariki sağlar. Dünya üzerinde ticaretin hızla artışı ile denizcilik sektöründe modern ve büyük kapasiteli gemiler, eski gemilerin yerini almaktadır. Böyle modern gemilerin yapısı ve donanımıyla uygun limanlara ihtiyaç duyulmaktadır (Çelik ve Başarıcı, 2021: 138).

Ekonomik ve Sosyal-Ekonomik gelişiminin sürdürülebilir kalkınma düzeyinde devam edebilmesi için lojistik sektörü önemle Ülkemizde büyümekte ve gelişmektedir. Türkiye, Doğu-Batı eksenli ana ticari rotalara yakın olması sayesinde transit yük taşımacılığı konusunda önemli potansiyele sahiptir. Ancak mevcut rotalarda faaliyet gösteren büyük ölçekli liman alt yapısının yetersizliği transit yük trafiğinden istenilen payı alamamasına sebep olmaktadır. Transit ticaretini etkileyen önemli bir etken, limanlarda demiryolu bağlantısının olmasıdır. Limanların kapasitelerini artırmak için karayolu ve demiryolu bağlantı projelerinin yapılması gerekmektedir (Tatar, Özer ve Kartal, 2019: 149).

Ayrıca, Limanlar istihdam olanağı sağlamaktadır ve bölge halkının işsizlik sorununa çare olabilmektedir. Limanların inşa edildikleri yerlere yakın çevrede yapılanma başlamaktadır. Böylece limanların etrafındaki arazilerin değerleri yükselmesine sebep olmaktadır. İnşa edilecek yeni tesisler ayrıca yeni iş olanağı yaratabilecektir (Bahar Bengi, 2015: 87).

Ticari seferlerle yük taşınmasında deniz taşıtının yüklerini emniyetle taşıması için suya en fazla batabileceği seviyeyi gösteren Uluslararası standartta kabul edilmiştir. Geminin can ve mal güvenliği sebebiyle taşıyabileceği yük, yakıt, su gibi geminin faaliyetinin devamı için elzem malzemelerle birlikte toplam tonajının resmî merciler tarafından kontrolü her seyrüsefer için uygulanmaktadır. Bu düz hat yaz mevsiminde yükleme sınır çizgisini gösterir. Yükleme yapan bir gemi yapacağı seyrüsefer bölgesine mevsimine göre belirlenen yükleme

çizgisine kadar yük alabilir. Gemi kaptanı belgede yazılı olan yükleme sınırını aştığı takdirde, Liman Başkanlığı tarafından yapılacak fiziki bir kontrolde aşırı yükleme tespit edilmesi halinde geminin sefere çıkışına izin verilemez (Suluvman, 2017: 20).

2020'de, iş hacminin yaklaşık üçte ikisi ile Asya, konteyner limanı trafiği için küresel merkez konumunu korumuştur. Avrupa, 2020'de ikinci en büyük konteyner limanı elleçleme bölgesi olmuştur. Geriye kalan payları birlikte Kuzey Amerika %7,5, Latin Amerika ve Karayipler %7,2, Afrika %4,0 ve Okyanusya %1,6 oluşturmuştur (UNCTAD, 2021: 17).

2.4. Liman Tesisi Güvenliği

Uluslararası Denizcilik örgütün yayınlamış olduğu Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu 14.2'de bütün liman tesislerinde aşağıda sıralanan çalışmaların yapılmasını belirtmektedir:

1. Limanlardaki güvenlik görevlerinin proaktif çalışması,
2. Limana alanına kontrollü giriş,
3. Demirleme ve yanaşma yeri de dâhil olarak bir bütün olarak tesisinin kontrolü
4. Sadece yetkili personelin girişi,
5. Yüklerin denetimi,
6. Gemi erzaklarının denetimi,
7. Etkin güvenlik iletişiminin sağlanmasıdır. (IMO, 2002: 22).

Dünya üzerindeki limanlar incelendiği zaman işlem hacmi büyük olan limanların 7 tanesi Çin'de olduğu görülmektedir (Tablo 10). Bu durum Çin'in Dünya ticaretinde büyük bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Düsseldorf, Hamburg ve Amsterdam, Avrupa'nın en büyük limanları arasında sayılmaktadır. Ancak Asya'daki konteyner limanlarıyla karşılaştırıldığında küçük kaldığı görülmektedir.

Tablo 2.2: 2021 Yılı Dünyada En Çok Konteyner Elleçleyen Limanlar (WTN, 2022)

Sıra	Liman	Ülke	İşlem Hacmi (Milyon TEU)
1	Şanghay	Çin	43,3
2	Singapur	Singapur	36,8
3	Ningbo-Zoushan	Çin	28,7

4	Shenzhen	Çin	26,5
5	Guangzhou	Çin	23,2
6	Qingdao	Çin	22
7	Busan	Güney Kore	21,8
8	Tianjın	Çin	18,3
9	Hong Kong	Çin Özel İdari Bölgesi	18
10	Los Angeles	ABD	17,3
11	Rotterdam	Hollanda	14,4

Değişen çevre koşullarıyla birlikte geleneksel liman işletmeciliği anlayışı, yerini rekabet gücünü arttırmayı hedefleyen bir anlayışa bırakmıştır. Liman için en mühim faktörler hizmetin niteliği, kalitesi, limanın yeri, limanın sahip olduğu donanımlar, diğer ulaşım ağlarına bağlantısı, limandaki yükleme, boşaltma, elleçleme süresi olarak sıralanabilir (Solak Fışkın, Akgül ve Karataş Çetin, 2016: 16).

Liman Devleti Denetimleri, geminin ve donanımın durumunun Uluslararası düzenlemelere uygun olduğunu ve geminin bu kurallara uygun olarak işletildiğini denetlemek için yapılan Ulusal limanlarda yabancı gemilerin denetlenmesidir. Denetimler, ülke otoritesi tarafından Uluslararası mevzuata uygun olarak gerçekleştirilir. Liman Devleti Denetimleri, emniyet, güvenlik ve çevre açısından standart altı deniz taşımacılığı ile mücadelede önemli bir role sahiptir. Denetimlerdeki hedef, standart altı çalışan gemileri belirleyerek, deniz taşımacılığının Uluslararası kurallara uygun olarak çalışmasını temin etmektir (Türk Loydu, 1962).

Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı kapsamında limanlarda yapılan denetimler sonucunda Türk bayraklı gemiler 2008 yılından beri beyaz listede yer almaya başlamıştır. 2000 yılı itibarı ile Türk bayraklı gemiler kara listede yer almaktaydı. Denetim ve Eğitim Seferberliği ile 2006 ve 2007 yıllarında gri listeye yükselmiştir. Türk gemileri 2008'de beyaz listeye yükselmeye hak kazanmıştır (UTİKAD, 2021: 118). Liman Devleti tarafından gemilerin kontrolüne ilişkin "Paris Mutabakat Muhtırası" Uluslararası anlaşma olup, 1982'de 14 ülke arasında imzalanmıştır. Bugün 27 ülkeyi anlaşmayı imzalamıştır. Bu anlaşma deniz güvenliğini, gemi daha iyi kontrol yoluyla liman güvenliğini geliştirmeyi amaçlamaktadır (Bayrak, 2021: 1625).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ RİSKLER

3.1. Denizcilik Sektöründeki Riskler ve Tanımları

Denizde meydana gelen kazalarının incelenmesi, denizde emniyetinin küresel bir şekilde sağlanabilmesi için önemlidir. Kazaların nedenlerinin tespiti, gerçekleşmesi olası kazaların sonuçlarının tahmini konusunda kaza analizleri yol gösterici bir rehberdir. Deniz kazaları, olay yaşandıktan sonra rapor edilmesi ve kayıt altına alınması analizlerin etkililiğini artırmaktadır. Denizcilik sektörü açısından deniz kaza riskinin gözlemlenebilmesi için güçlü bir temel oluşturulması gerekmektedir (Olgaç, 2021: 107).

Yönetmelikte Deniz kazası: Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve;

- x Bir insanın ölümü, yaralanması,
- x Bir insanın gemi üzerindeyken kaybolması,
- x Geminin batması, kaybolması, kayıp sayılması veya kaza ile bağlantılı olarak geminin terk edilmesi,
- x Geminin maddi zarara uğraması,
- x Geminin manevradan kabiliyetini kaybetmesi,
- x Geminin karaya oturması,
- x Geminin kıyı veya açık deniz yapısına veya başka bir gemiye çatması veya başka bir gemiyle çatışması,
- x Gemi veya gemilerde meydana gelen hasardan kaynaklı ciddi çevre kirliliği oluşması,
- x Geminin Türkiye karasularında ve iç sularında kurulu bulunan su ürünleri yetiştiricilik tesislerine çarpması ile sonuçlanan bir olay veya olaylar silsilesi, olarak tanımlanmıştır (UAB, 2019).

Kaza nerede, ne zaman ve ne şekilde gerçekleşeceği öngörülemeyen olaylar tehdidi olarak adlandırılmaktadır. Denizyolu taşımacılığında gerçekleşmesi olası tehditler iki gruba ayrılmaktadır. İçsel tehditler ve dışsal tehditler. İçsel tehditler şirketlerin kendi bünyelerinde ve kendi hataları sonucunda gerçekleşen tehditlerdir. Bunlarını dışında kalan doğaya bağlı olarak gelişenler ise dışsal tehditlerdir (Akkartal, 2021: 213).

Uluslararası denizyolu taşımacılığı doğal risklerin başında deprem sonrası meydana gelen dev dalgalar, fırtına gibi doğal afetler yapıyı son derece hassas bir duruma getirmektedir. Özellikle rutubete karşı duyarlı olan elektronik ürünler dev dalgalar, fırtına gibi olumsuz hava koşullarından son derece fazla etkilenmektedirler (Akkartal, 2021: 20145). Karadeniz'i ve Ege Denizlerini Marmara Denizi'ne bağlayan Uluslararası deniz taşımacılığının en önemli güzergâhlarından biri olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları önemli trafik yoğunluğu yaşamaktadır. Boğazdaki akıntı, darlık ve keskin dönüşler sebebiyle kazalara yaşanma olasılığı artmaktadır (Kahraman, 1999: 135).

Gemiyi, yükü veya herhangi bir şeyi tehlikeye sokan durum deniz seferi ile ilgili doğa olayları ve diğer olaylar tarafından belirlenir. Denizin tehlikelerinin çoğu zaman doğal olaylardan kaynaklanmaktadır. Şiddetli rüzgâr ve dalgalar en çok karşılaşılan durumlardan biridir. Denizyolu taşımacılığı sektöründeki ana risk kaynaklarının aşağıdaki şekilde oluşturduğu görülmektedir;

- x Fırtına,
- x Batık,
- x Gemide patlamalar,
- x Çarpışmalar (diğer gemilerle olanlar dâhil),
- x Arıza,
- x Yaklaşma,
- x Denize eşya atma,
- x Yangın,
- x Hırsızlık,
- x Yanlış manevralardır (Florin vd., 2020: 2).

Günümüz denizyolu taşımacılığının sorunsuz işleyişi ve güvenli bir deniz seyrüseferi çok sayıda deniz riski tarafından tehdit edilmektedir (Primorac, 2019: 37). Deniz taşımacılığının risk yönetim açısından analizi bakıldığında bünyesinde birçok faktör barındırdığı için, denizcilik faaliyetinin doğası gereği riskli bir sektör olduğu vurgulanmaktadır (Florin vd. 2020: 1). Örneğin deniz altında yapılan çapa sürüklemeye, denizaltı boru hatlarının yapısal bütünlüğü için büyük bir tehdit içermektedir (Zhuang vd. 2021: 1).

Denizyolu taşımacılığı, hem rutin operasyonlar sırasında hemde tesadüfi olaylar yoluyla deniz ortamını etkilemektedir (Randone vd. 2019: 266). Literatürde, "insan hatası" terimi altında, yapısal ve mühendislik tasarımlarındaki hatalar, bilişsel ve bilişsel olmayan tasarımlar dâhil olmak üzere kazalar için birçok farklı açıklama sunmaktadır

(Dominguez-Péry vd. 2021: 27). Deniz kazalarının %71'i insan hatasından kaynaklanmaktadır (Mikulić Kasum ve Jugović, 2017: 165). İnsan hatası, insan eylemlerinin sonucudur. Günlük hayatta olabilecek gerçek bir eylemdir. Kaza kasıtlı veya ihmâl sebebiyle olabilir. Yorgunluk, iletişim ve teknik yetersizlik olmak üzere insan hatasının üç faktörü kazaların meydana gelmesine en büyük katkıyı sağlamaktadır (Ishak vd., 2019: 17).

Deniz kazalarında 2001-2015 döneminde Çanakkale Boğazı'nda meydana gelen karaya oturma ile ilgili kazaların %63,2'si insan hatası nedeniyle gerçekleştiği bildirilmiştir (Ece, Tok ve Temiz, 2020: 22).

Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı'nın (2015) raporuna göre denizcilik sektöründeki kayıp ve kazaların sayısı giderek artmıştır (Mikulić Kasum ve Jugović, 2017: 164). 1970'lerin ortalarına kadar ticari denizcilik faaliyeti gelişmiştir. Bu durumun siyasi politik kısıtlamaların etkisi ile 1974-1975 arasında tersine çevrilmiş ve denizcilik endüstrisi petrol krizinin patlak vermesi ile petrol taşıyan gemilerde çalışanlar, işsiz kalmıştır (Kujawa, 1996: 10). Nakliye gemileri boyut olarak artmaya devam ettikçe, tek bir olay, örneğin 'Süper' tankerlerden dökülen petrol, deniz ekosistemleri, çevre ve yerel ekonomiler için feci şekilde sonuçlanan ve etkileri uzun vadeli olarak devam eden sonuçlara neden olmuştur (Dominguez-Péry vd., 2021: 1). Petrol sızıntısı, sığ sulardaki deniz omurgasızları için büyük bir tehdittir (Wang vd., 2022: 13). Güvenlik soruşturmalarının yürütülmesine ilişkin usul ve koşullar deniz zayıatları, aynı zamanda Sahil Güvenliği'nin rolünün altı çizilmektedir (Primorac, 2019: 42).

3.2. Batma ve Kaybolma

Denizde herhangi bir nedenden dolayı yaralanan gemilerin durumu 'Kazazede Olma' tabiriyle ifade edilmektedir. Gemilerin kazazede olma nedenleri çoğunlukla hava koşullarından kaynaklanmaktadır. Genellikle fırtına ve şiddetli rüzgâr, gemilerin yolculukları sırasında sulara gömülmesine neden olabilmektedir (Özdemir, 2006: 366).

TTK'de geminin zıya olmasıyla birlikte mülkiyet hakkı da sona erer. Sicile kayıtlı bir geminin batması, enkaz bırakmaksızın kaybolması, patlaması ve tahrip edilmiş olması gibi sebeplerden zayı olmasıyla gemi üzerindeki mülkiyet hakkı sona erecektir. Eğer gemiden geriye bir enkaz kalırsa, enkaz üzerinde sahibinin mülkiyet hakkı devam eder. Enkazın vereceği çevresel zararlardan ve enkazın kaldırılmasında sahibinin borçları devam edeceği kanunda belirtilmektedir (TTK, 2011).

Avrupa Deniz Güvenliği Ajansının (EMSA) verilerine göre 2012-2019 yılları arasında raporlanabilmiş Dünya genelinde toplam 215 gemi batmıştır. Yıllara ve gelişen teknolojiye rağmen batan gemi sayısı azalması beklenirken böyle bir durumun olmadığı Tablo 11’de görülmektedir. 2012-2019 yılları arasında gerçekleşen Suriye iç savaşı sonrası Avrupa’ya Ege Denizi üzerinden yapılan tehlikeli yolculuklar bu sayının artmasında etkili olmuştur.

Tablo 3.1: EMSA 2012-2019 Arasında Batan Gemi Sayısı (EMSA, 2022)

Yıllar	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Batan Gemi Sayısı	23	38	39	32	23	15	32	13

1990’ların başında küresel filo yılda 200’den fazla geminin kaybolduğu bildirilmekteydi. Denizcilik alanındaki gelişmelerle on dört yılda bu kayıp yılda yaklaşık 50 ila 75’e düşmüştür. Denizcilik sektörü bir önceki yıla kıyasla 65 rapor edilen toplam kayıp ile 2021’de uzun vadeli pozitif güvenlik eğilimini sürdürmüştür. Yıllık nakliye kayıpları 2012’den bu yana son on yılda %57 azalmıştır. Gemi kaybolma olaylarının sıklığı bakımından Güney Çin, Endonezya ve Filipinler ana küresel kayıp noktası olarak bilinmektedir (Allianz, 2022).

Tablo 12’de Dünyada 2011-2021 yılları arasında kaybolan gemilerin sayıları verilmiştir. Geminin battığı Arama-Kurtarma Birimlerince bilinen gemiler haricinde 2011-2021 yılları arasında akibeti belli olmayan gemi sayıları 2011 yılında 98 iken en çok geminin 2012 yılında 128 olarak kaydedilmiştir. 2013 yılında ise 111 olduğu görülmektedir. Gemilerin kaybolmasının altında birçok sebep olabilir. Genel olarak denizyolu taşımacılığındaki tüm riskler gemilerin kaybolma sebepleri olarak sıralanabilir.

Tablo 3.2: Dünya’daki 2011-2021 Arasından Kaybolan Gemiler (Allianz, 2022)

Yıllar	2011-2021 Arası Kaybolan Gemiler
2011	98
2012	128
2013	111
2014	90
2015	105
2016	99
2017	95
2018	53
2019	48
2020	49
2021	65

3.3. Karaya Oturma

Karaya oturma kazası normal olmayan koşullar dolayısıyla geminin alt kısmının sığ kara yüzeyine temas edip geminin hareket yeteneğinden yoksun kalmasıdır. İngilizce “stranding” kelimesinin Türkçe karşılığı geminin karaya oturması olarak ifade edilmektedir (Nas, 2011: 14). Karaya oturmaya nedenleri akıntı, coğrafi koşullar, hava olayları, insan hataları, makine bozulması, yangın olarak sıralanabilir (Kılıç ve Sanal 2015: 47).

İzmir Limanı, Türkiye’nin dış ticaretindeki önemli limanlardan biridir. Gemilerin yaklaşım ve limandan ayrılma manevraları seyir açısından tehlike arz eden zamanlardır. Özellikle Yenikale Mevkiinde karaya oturma kazaları meydana gelmektedir. Meydana gelebilecek kazada gemilerin yakıt tanklarından sızabilecek petrol türevleri ve kimyasal tankerlerden sızabilecek tehlikeli sıvı yükleri körfez açısından büyük bir felaket oluşturacaktır (Nas, 2011: 21).

2021 yılında “Ever Green” adlı gemi Süveyş Kanalı’nda karaya oturmuş ve tedarik zincirinde büyük bir aksama yaşanmıştır. Süveyş Kanalı gibi dar kanallarda bir hasar tazmin sistemi kurma fikrinin yasal durumunu gözden geçirilmiştir. Ever Green sahibi tarafından geminin karaya oturduktan sonra kurtarılması için ödenen masraflar hukuki ihtilaf konusu olmuştur. Gemi ve kargosu sırasıyla bir tekne sigortası poliçesi ve kargo sigortası poliçesi kapsamında sigorta ettirilmiştir. Bu nedenle gemi ve kargosu için zarar sigorta kapsamında olduğu için zarar minimumda olmuştur (Cha vd., 2021: 21).

Türk Boğazları kendine özgü su akıntısı, coğrafi şekil ve hava olayları bir arada olan doğal bir su yoludur. Türk Boğazlar Bölgesi; İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi kapsamaktadır. İstanbul Boğazı 31 kilometredir. İstanbul boğazının kıyıları arası ortalama genişliği 1500 metredir. En dar yeri 700 metredir ve 12 dönüş bulundurmaktadır. Çanakkale Boğazı ise 70 kilometre uzunluğundadır. En geniş mevki 2000 metredir. Çanakkale Boğazı’nın en dar yeri 1300 m olup, yüzeyindeki akıntı yaklaşık 7 knota ulaşabilmektedir (Turan, 2004: 68).

Ülkemiz Dünyanın deniz yolu taşımacılığı için en önemli geçitlerinden olan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına sahiptir. Ayrıca ülkemizin Süveyş Kanalı’na yakın konumda olması bir avantajdır. Deniz yolu taşımacılığı herhangi bir nedenle sektöre uğrar veya güvenliği sağlanamazsa küresel ekonomiye büyük zararları dokunabilmektedir. Türkiye’nin dış ticaretinin çoğu deniz yolu taşımacılığıyla yapıldığı dikkate alındığında, deniz yolu taşımacılığı sektöründe meydana gelebilecek herhangi bir aksaklık diğer taşımacılık türleri ile karşılanabilmesi mümkün değildir (Ayyıldız, 2007: 2).

3.4. Çatma

Gemi çarpışmasını önleme esas olarak, “Denizde Çarpışmaları Önleme Uluslararası Düzenlemeleri (COLREG)” kapsamındaki dönüş manevraları ile gerçekleştirilmektedir. COLREG, IMO tarafından 1972’de yayımlanan kurallar bütünüdür. Denizyolu taşımacılığında gemilerinin işletilmesi sırasında herhangi bir karşılaşma durumunda yol vermek ve çarpışmaları önlemek için belirlenen kaçış yönü kurallar bütünüdür. Gemilerin çarpışmadan kaçınma eylemi, esas olarak dümeni kullanarak manevra yaparak gerçekleştirilmektedir. Dönüş manevrasında uygulanan dümen açısı, dönüş dairesi referans alınarak belirlenmektedir (Jeong-Bin ve Park, 2021: 2).

Dar bir kanal veya geçit boyunca ilerleyen bir tekne, "Kendi sancak tarafında bulunan kanal veya geçidin dış sınırına, güvenli ve uygulanabilir olduğu kadar yakın" durmakla yükümlüdür. Aynı Kural, boyu 20 m’den kısa olan bir tekneyi veya bir yelkenli tekneyi, "Yalnızca dar bir kanal veya geçitte güvenli bir şekilde seyredebilen" bir teknenin geçişini engellemekle yükümlü kılmaktadır (COLREG, 1972). Büyük etkiyle sonuçlanabilecek bir çarpışma olasılığını daha etkili şekilde azaltmak Trafik izleme sistemini kullanmakla mümkündür. Böylece yaklaşık %71 ila %93 oranında gemi çarpışmalarını azaltmak mümkün olabilir. Ayrıca zorunlu römorkör yardımının uygulanması çarpışma riskini azaltacaktır (Sukma vd., 2022: 14).

Çatma olayında zarar yüksek meblağlara ulaşabilmektedir. Çatma sonucu; gemi üzerindeki zararlar, yük zararları, müşterek avarya, deniz ve kıyıların kirlenmesi, enkaz kaldırma gibi kulüp sigortası kapsamında birçok talebi bir arada ortaya çıkabilmektedir. Ancak çatma konusunda tekne sigortacıları sınırlı bir teminat sağlamaktadır (Pekşen, 2012: 23). Denizcilik sektörünü doğası gereği, kıyı hattı devletleri kirliliği önleme için çeşitli arayışlar içindedir (Gekara ve Sampson, 2020: 2).

3.5. Yangın ve Patlama

Taşınan tehlikeli malların taşınması, geçerli düzenlemelere uygun olmalıdır. Uluslararası Deniz Tehlikeli Mallar Kodu (IMDG Kodu), kargonun neden olduğu kazalardan kaynaklanan kayıpları önlemek için kullanılan bir kurallar bütünüdür. Denizyolu taşımacılığında yaygın kaza türlerinden birisi, yangınlar veya gemi patlamalarıdır. Kazalar nakliye veya ticaret için bir tehdittir. Çünkü güvenlik standartları sürekli olarak iyileştirilse dahi nakliye her zaman risklerle doludur. Yangınla mücadele konusunda gemi ekiplerinin bilgisi çok önemlidir (Zaman vd. 2022: 1).

Konteyner gemilerinin boyutu ve tasarımı son on yılda önemli ölçüde değişmiştir. Büyük konteyner gemilerinde güvertede 22-24 Sıra ve 8-11 Kat konteyner taşınması standart oluşturmuştur. Boyut ve konteyner taşıma kapasitesinin artması fayda sağlamanın yanı sıra bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Önemli sorunlardan biri kargo alanındaki yangınlar ve patlamalar meydana gelme olasılığı yüksektir. Artan gemi boyutu ve kapasitesi bir gemide daha fazla kutunun yoğunlaşmasına sebep olmaktadır. Bir gemide fazla sayıda konteyner yangın riskini artırmaktadır. Yangınlar ve patlamalar, en kötü senaryoda devasa konteyner gemilerinde 1-2 milyar Amerikan Dolarına ulaşabilen büyük kayıplara neden olmaktadır (Krmek, Kos, ve Brčić, 2022: 62).

IMDG Kodu, tehlikeli maddelerin güvenli bir şekilde taşınmasını geliştirmek ve uyumlu hale getirmek ve çevre kirliliğini önlemek amacıyla, Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınmasına Yönelik Uluslararası bir Kod olarak geliştirilmiştir. Kod, özellikle uyumsuz maddelerin ayrılmasına atıfta bulunarak, paketleme, konteyner trafiği ve istifleme gibi konuları kapsayan her bir madde, malzeme veya nesne için geçerli gereklilikleri ayrıntılı olarak ortaya koymaktadır (IMO, 1974).

ISM Kodu ise, gemilerin güvenli yönetimi, işletilmesi ve kirliliğin önlenmesi için Uluslararası bir standart sağlamaktadır. Buna göre, Gemi kaptanı deniz güvenliği ve deniz çevresinin korunması ile ilgili sorumluluklarını gerektiği gibi yerine getirirken, Çevreyi korumak için gerekli adımları atmak zorundadır. Yüksek güvenlik ve çevre koruma standartlarını elde etmek ve sürdürmek için gemilerde bulunanların ihtiyaçlarına cevap vermesini sağlamak için uygun yönetim organizasyonu gerektirmektedir (IMO, 1974).

3.6. Meteorolojik Olaylar

Kıyı deniz seviyeleri liman ve limanlardaki gelgit ölçer ağları tarafından izlenmektedir. Gelgit tahminleri liman operasyonları için önemli veri kaynağıdır. Bununla birlikte, farklı mekânsal ve zamansal ölçeklerde deniz seviyesi değişikliklerini anlamak için gelgit ölçer verilerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bunlardan bazıları oşinografi, hidrografi, meteoroloji, jeodezi veya sismoloji gibi bilim dalları ön plana çıkmaktadır (Pérez Gómez vd. 2022: 998).

Deniz seviyesindeki su seviyesi ve dalga büyüklüğü, sıklığı değişikliklerinin iyi bilinmesi ve değerlendirilmesi önemlidir. Kıyı planlaması için gelgitlere karşı erken uyarı sistemlerinin kurulması için gereklidir.

Deniz seviye değişimine bağlı tüm tehlikeler Akdeniz ve Karadeniz'de mevcuttur. Akdeniz ve Karadeniz mikro gelgit havzaları olduğundan deniz seviyesinin atmosferik olarak

tahrik edilen fırtına genellikle aşırı kıyı deniz seviyeleri oluşmasının en yaygın nedenidir. Rüzgârın neden olduğu dalgalar veya yoğun yağış bununla birlikte artan nehir deşarjı ile birleştiğinde, bir fırtına dalgası sırasındaki sel riskleri, yıkıcı sel olaylarına yol açabilmektedir (Pérez Gómez vd. 2022: 998).

2021 yılında Dünya denizyolu ticaretin en yoğun rotasından biri olarak kabul edilen Mısır'daki Süveyş Kanalı'nın güneyin kısmında Japon menşeli “Ever Green” adlı konteyner gemisinin kanala dik pozisyonda karaya oturmuştur. Yaklaşık bir hafta boyunca kanal gemi trafiğine kapanmak durumunda kalmıştır. Kaza sonrası yapılan incelemelerde görüş mesafesini azaltan kum fırtınası ve kötü hava koşulları kazanın meydana gelmesine zemin hazırladığı tespit edilmiştir (UTİKAD, 2021: 18).

3.7. Gemi Adamlarının Davranışları

Gemi adamları uzun çalışma saatleri sebebiyle kalitesiz bir uyku düzenine sahiptirler. Vardiyalar arasındaki yetersiz dinlenme süreleri, düzensiz beslenme, gece çalışma durumları, aşırı çalışma yükü, gürültü ve titreşim, denizcilerin meslekleri gereği olağandır (Keskin vd., 2020: 4346). Gemi, denizciler için hem çalışma alanı hem de yaşam alanıdır. Gemilerde istihdam edilen kişiler gemi adamı olarak isimlendirilir. Gemi adamları görevlerini gemi üzerinde, 4-6 ay gibi uzun süreler boyunca, aile ve sosyal yaşamdan uzakta yerine getirmektedir. Doğası gereği iş yerinin izole bir ortamda bulunması sebebiyle gemi adamları üzerinde verim düşüklüğünü beraberinde getirmektedir (Demir ve Çolak Gürkan, 2020: 3).

İş kazası, işyerinde veya işin yürütülmesi esnasında meydana gelen, ölümle sonuçlanan veya vücut bütünlüğünü bozan olayı ifade etmektedir (İş sağlığı ve Güvenliği Kanunu, 2012). İş kazası sonucunda ölüm, meslek hastalığı ve bir takım yaralanmalara ve maddi kayıplar neden olabilmektedir. Sanayi Devrimi sonrasında sosyal güvenliğe olan ihtiyaç artmıştır. Bunun sonucunda ilk sosyal güvenlik uygulaması iş kazaları ve meslek hastalıkları sigortası, sosyal risklerin zararlarını tazmin etmek amacıyla, Almanya'da yürürlüğe girmiştir. Almanya sosyal sigortalar sistemi zaman içinde diğer Avrupa ülkeleri tarafından model olmuştur (Özgürer, 2022: 132).

Dünya genelinde 97 üyeye sahip Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) Dünya'daki Gros Tonajlı gemilerin %90'ından fazlasındaki denizcilerin koşullarını düzenlemekten sorumludur. “MLC, 2006” Sözleşme, 20 Ağustos 2013'te ILO genel merkezinin bulunduğu Cenevre'de yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşme gemilerdeki tüm denizciler için asgari çalışma ve yaşam standartlarını belirlemiştir (ILO, 2006).

Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA) verilerine göre, kişilerin yaralanmalarına sebep olan kaza sebepleri ile 2014-2019 yılları arasındaki meydana gelen yaralanma sayıları aşağıdaki tablo 12’de verilmiştir. Tablo 12’de görüleceği üzere fiziksel stres altındaki yaralanma sayıları fiziksel stres olmayan durumlardan daha fazladır. Fiziksel stres vardiya saatlerinde daha fazla olmaktadır. Gemide kayarak düşme olayları en fazla yaralanma sebepleri olduğu görülmektedir. Yıllara göre kişisel kazaların azalma eğiliminde olmaması gemi adamlarının ne kadar dikkatli olursa olsunlar, kişiler gemide yaralanma olasılıkları var olduğunu göstermektedir.

Tablo 3.3: Dünya’da 2014-2019 Kişilerin Yaralanma Sebepleri ve Meydana Gelen Olaylar (EMSA, 2022)

Kişilerin Yaralanma Sebepleri								
Yıllar	Fiziksel Stres Altında	Fiziksel Stres Olmaksızın	Üzerine Eşya Düşmesi	Buhar Püskürmesi/ Sıvı Bulaşması	Elektrik Çarpması	Makine Kontrolünü Kaybetme	Kayarak Düşme	Diğer Sebepler
2014	68	237	110	56	21	227	544	115
2015	62	289	102	68	23	224	552	156
2016	84	281	76	48	21	195	555	189
2017	87	216	80	35	10	237	591	201
2018	131	221	80	43	14	194	537	165
2019	103	267	69	37	7	135	437	182

Ölüm, yaralanma ve kayıpla neticelenen kazaların azaltılması için, özellikle çatma ve alabora gibi deniz kazalarının azaltılmasına odaklanılması gerekmektedir. Amatör balıkçı veya denizci eğitimleri ile spor, eğlence amaçlı teknelere ve yolcu gemilerine yönelik denetimlerin etkinliğinin artırılması önem arz etmektedir (Yılmaz ve İlhan, 2018: 94). Gemi çalışanlarının öğrenim durumu, işe başlarken İş Sağlığı ve İş Güvenliği Eğitimi alması, çalıştığı işle ilgili yasa, tüzük ve yönetmelikler hakkında bilgi sahibi olması, çalıştığı gemide iş kazası riski yönünden iyi tanınması gibi durumları iyileştirilmesiyle birlikte Gemi adamlarının iş kazası risklerini azaltabilecektir (Yılmaz ve İlhan, 2018: 40).

3.8. Denize Mal Atma (Müşterek Avarya)

Müşterek Avarya deniz hukukunun en eski ve tarih boyunca en az değişime uğramış konularından bir tanesidir. Müşterek avaryanın en eski kaynağı Rodos Hukuku’dur. Gemiye hafifletmek için denize mal atıldığında, herkesin faydası için gerçekleştirilen eylem sonrası meydana gelen zararın müştereken tanzim edilmesini konu almıştır (Okay, 2011: 290).

Türk Dil Kurumu sözlüğüne göre “Avarya” kelimesinin İtalyanca “Avaria” kelimesinde gelmektedir. Avarya, bir deniz yolculuğunda geminin veya yükünün gördüğü zarar anlamına gelmektedir (TDK, 2022). Avaryalar, müşterek olur veya hususi olur. Eğer, olağanüstü zarar ve masrafın gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılması söz konusuysa “Müşterek Avarya” olarak söz edilir. Eğer yolculuk sırasındaki normal dışı zarar ve masraflar ilgililer arasında paylaştırılmazsa “Hususi Avarya”dan bahsedilir (Civir Engin, 2012: 508).

Türk Ticaret Kanununun 5 kısmındaki deniz kazaları bölümünde müşterek avarya şu şekilde tanımlanmıştır:

Ortak bir deniz yolculuğuna çıkmış olan gemiyi, gemi üzerinde yükü tehlikeye düşürecek bir tehditte korumak amacıyla olağanüstü bir fedakârlık mevcutsa müşterek avarya davranışı sergilenmiş sayılmaktadır. Oluşan tüm gider ve zararlar müşterek avarya olarak kabul edilir. Yük sahipleri, müşterek avarya garmesine girer. Müşterek avarya garmesine giren zarar ve giderler gemi, yük, navlun ve diğer eşya arasında paylaştırılır (TTK, 2011).

Taraflarca başka bir konu belirlenmemişse, müşterek avarya garmesi IMO’nun denizcilik komitesinin hazırladığı, York-Anvers Kurallarına tabidir. York-Anvers Kurallarının tercümesi Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılır. Orijinal metin ve tercüme Resmî Gazetede yayımlanmıştır (TTK, 2011).

Müşterek bir deniz serüveninde yer alan mülkiyeti tehlikeden korumak amacıyla ortak güvenlik için kasıtlı ve makul bir şekilde herhangi bir olağanüstü fedakârlık veya harcama yapıldığı zaman bir müşterek avarya eylemi söz konusudur. Gemileri ve varsa yüklerini ortak bir tehlikeden korumak için önlemler alındığında, York-Anvers kuralları uygulanmaktadır. Ortak bir deniz serüvenine katılan gemilerin bir limana veya sığınma yerine başvurmaları halinde, bu kurallar kapsamında gemilerin her biri için izinler verilebilir (CMI, 2022).

Müşterek avarya durumunda gelen zarar geldiği, yapılan masraf ve tehlikeden sonra kalan malların neler olduğunun tespiti yapılır. Daha sonra zarar ve masraflara kimin ne oranda katılacağına dispeç denmektedir. Zarar ve masrafların gemi, yük ve navlun arasında paylaşılmasına ilişkin yapılan hesaplar “Dispeç Raporu” adlı bir belgede tespit edilmektedir. Donatan gecikmeksizin dispeci yaptırmakla yükümlüdür; aksi halde ilgililerin her birine karşı sorumludur (Kula, 2019: 734).

3.9. Zorunlu Olarak Rotadan Sapma

Süveyş Kanalı, Uzak Doğu ile Avrupa ve İngiltere arasındaki kestirme işlevi gören denizyolu rotasıdır. Bununla birlikte bölgedeki deniz haydutluğu olayları, farklı rota

arayılarına sebep olmuştur. Aden Körfezi'nde yoğunlaşmaya başlayan deniz haydutluğu eylemleri bu rotayı kullanımı %30 oranında azalmasına sebep olmuştur. Rota değiştirmenin maliyeti şirketler toplamında bir yılda yaklaşık 3 milyar doları aşmasına rağmen, şirketler bu maliyeti göze alarak rotalarını değiştirmeyi yeğlemektedirler (Aydın vd., 2016: 64). Özellikle son zamanlarda Orta Doğu'da meydana gelen savaş ve çatışmalar nedeniyle Yemen'de bazı gruplar ABD'ye ait kargo gemilerine saldırılara başlamıştır. Bu sebepler rota değişikliği oranları artırmıştır.

Rota değişimi açık denizlerde kolaylıkla uygulanabilir. Kanal ve Boğazlarda ise rota değişimi yapmak oldukça zordur. Deniz taşımacılığında meydana gelebilecek bir çatışmadan kaçınmak amacıyla büyük rota değişimine gerek kalmayacak biçimde önceden önlem almak ve emniyetli bir hızda seyretmek önemlidir. Buna rağmen aniden ortaya çıkabilecek bir durumlarda, hemen ve uygun yönde rota değiştirmek için hazır olunması gerekmektedir (Yarkın, Baylan ve Yarkın, 1978: 35). Gemilerin emniyetli bir hızla seyir yaparak ve hava muhalefeti şartlarına göre göre rotalarını takip etmektedir. Gemiler, liman ve kanallarda güvenle manevra yapabilmeli ve kabul edilebilir mesafelerde durabilme kabiliyetine sahip olmalıdır (Uşar, 2007: 51).

3.10. Baratarya

Baratarya kelimesi İtalyanca kökenli olup, Türk Dil Kurumu sözlüğünde “Kaptanın, tayfaların, gemi sahibine, armatöre veya sigorta ortaklığına bilerek verdikleri zarar” olarak tanımlanmıştır (TDK, 2022). Baratarya denizyolu taşımacılığında karşılaşılabilecek risklerden biridir. Gemi adamlarının donatma iştirakine veya geminin kiracısına kasten zarar vermek için haksız hareketleri söz konusudur. Bu haksız hareketler suç niteliğindedir. Geminin gemi adamları tarafından kasıtlı olarak yakılması, batırılması ya da geminin ve yükün hileli bir şekilde satılması Baratarya örnekleri arasındadır (Aydemir, 2010: 42).

İngilizce “Barratry” olarak ifade edilen baratarya İngiliz hukukuna dayanmaktadır. Kaptan ve gemi adamlarının armatör veya gemi kiracısı zarar vermek amacıyla yapılan her türlü hileli hareketi kapsamaktadır. Baratarya, Tekne Sigortası kapsamında kabul edilmektedir. Baratarya oluşabilmesi için kaptan veya gemi adamlarınca gerçekleştirilen fiilden gemi malikinin veya kiracısının haberdar olmaması, fiilin hukuka aykırı bir hareket olması ve hareketin kasten işlenmesi gerekmektedir (Demir, 2001: 84).

3.11. Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu denizlerde barış ve güvenliği tehdit eden bir unsurlardan birisidir ve Uluslararası çapta bir sorundur. Son zamanlarda Somali açıkları, Aden Körfezi, Malaga Boğazı, Gine Körfezi gibi yüksek riskli olarak nitelendirilen bölgeler olarak belirlenmiştir. Bu bölgelerde deniz haydutluğu ve soygun yoğun olarak yaşanmaya başlamıştır. Deniz haydutluğu eskiden olduğu gibi bugün hâlâ devletlerce ortadan kaldırılmasına gayret edilmesi gereken suçlar arasındadır (Şahin, 2021: 34).

Deniz haydutluğunu yok etmek amacıyla İsrail’de 2010 yılında Windward adlı bir firma kurulmuştur. Windward, denizyolu taşımacılığı karşı gerçekleştirebilecek riskleri modellemeyi hedeflemektedir. Uyuşturucu ticaretini önlemeyi ve petrol kaçakçılığının engellemeyi amaç edinmektedir. Bununla birlikte ABD Hazine Bakanlığı Yabancı Varlıkları Kontrol Ofisi (OFAC), Avrupa Sınır ve Sahil Güvenlik Ajansı (Frontex), Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi yaptırımları delen gemileri tespit etmekte ve yasadışı olarak gemiden gemiye transfer aktivitelerini takip etmektedir (Kamal, 2019: 629).

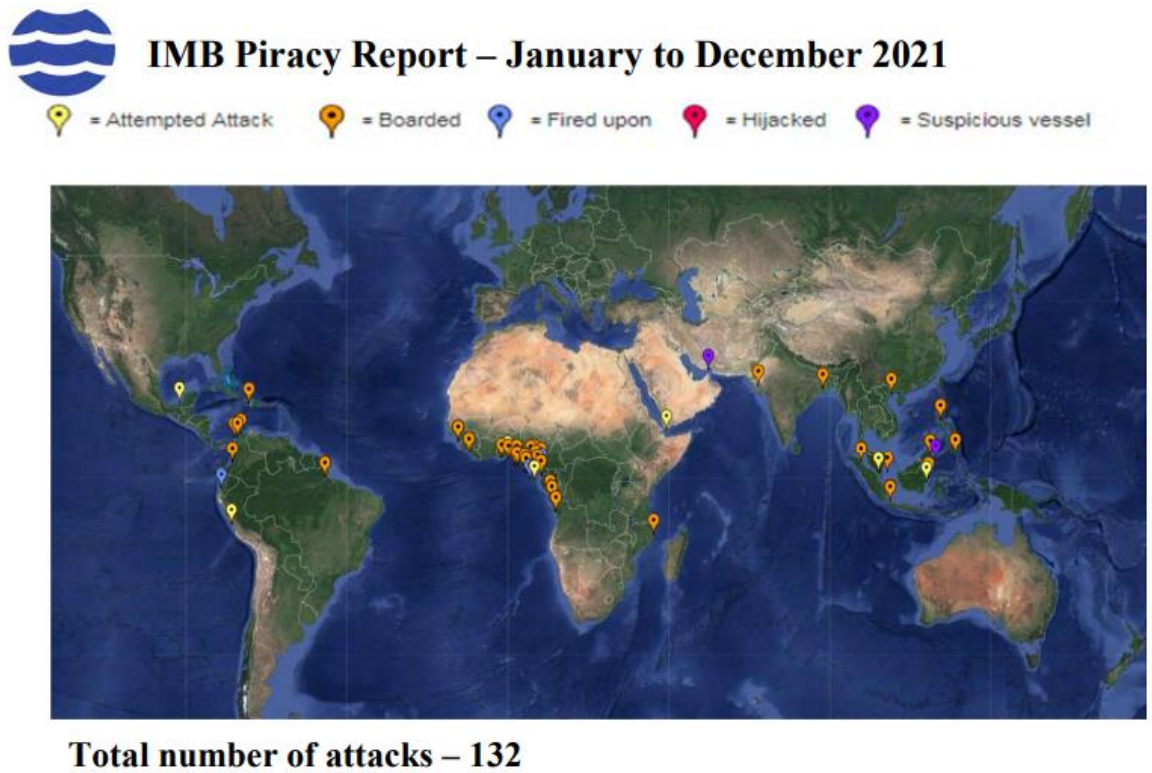
Antik çağlardan günümüze kadar “Denizin Riskleri” içerisinde hem korsanlık hem de terörizm yer almaktadır. Ayrıca, 21. Yüzyılda ticari gemilere saldıran ve soygun yapan korsanlar artık deniz hırsızları olarak tasvir edilmektedir (Florin vd. 2020: 2). Deniz güvenliği, terörizm ve yasadışı eylemlerin ortaya çıkardığı küresel bir sorundur. Bu nedenle küresel dikkat ve yalnızca ilgili Uluslararası kuruluşlar (Uluslararası Denizcilik Örgütü -IMO) tarafından sağlanabilecek çözümler gerektirmektedir (Galieriková, Materna ve Dávid, 2021: 211).

Deniz haydutları soygun faaliyetlerinde günümüz teknolojisini kullanmaya başlamış olması denizyolu taşımacılığına karşı yeni riskleri barındırmaktadır (Akkartal, 2021: 214). Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB), Uluslararası Ticaret Odası (ICC) bünyesinde denizde işlenen suçlara ve yanlış uygulamalara karşı odaklanan 1981 yılında kar amacı gütmeksizin çalışan bir kurumdur (IMB, 2022: 2).

Birleşmiş Milletler Denizcilik Kuralları Mutabakatı (UNCLOS); korsanlıkla ilgili eylemleri tanımlamak için bazı maddeler belirlemiştir. Buna göre, özel bir gemiyi veya uçağı özel amaçlar için yasa dışı hareketlerde bulunmak veya yağmalamak korsanlık olarak tanımlanmıştır. Bu hareketlere katılmak ve kasıtlı olarak yardımcı olmak da korsanlık suçu işlemiş sayılmaktadır (BM, 1945).

Dünya genelinde görülen Korsanlık raporu (2021) Resim 2’de görülmektedir. Dünya üzerinde görülen korsanlık faaliyetleri resim üzerinde sırasıyla gösterildiğı gibi saldırıya teşebbüs, gemiye çıkma, ateş açılma, gemiyi kaçırma ve şüpheli gemiler olarak sıralanmıştır.

Bu tip olayların yoğun olarak gerçekleştiği yerler resimde gösterilmektedir. Gemiye çıkma olayı en çok Afrika'nın batı kısımlarında görülmektedir. Bununla birlikte ada ülkeleri diye adlandırılan Malezya, Endonezya gibi Uzak Doğu Ülkelerinde gemiye çıkma olayları yaşanmıştır. Güney Amerika'da korsanlık olaylarının sıklaştığı görülmektedir. 2021 yılından toplam 132 saldırı olmuştur. Sarı işaret, saldırıya teşebbüsünü; Turuncu işaret, gemi bordasına çıkıldığını; Mavi işaret, ateş açıldığını; Kırmızı işaret, geminin kaçırıldığını; Mor işaret; şüpheli gemileri belirtmektedir.



Resim 3.11: 2021 Korsanlık Raporu (IMB, 2022).

Tablo 13'te Ocak 2017-Aralık 2021 arasında meydana gelen korsanlık vakalarının ülkelere göre dağılımı verilmiştir. Buna göre Endonezya, Malezya, Filipinler ve Singapur açıklarında korsanlık vakalarının yoğun olarak gerçekleştiği Güney Amerika kıtasında Kolombiya, Peru, Ekvador ve Haiti'de her yıl yalnız bir vaka gerçekleşmiştir. Afrika kıtasında en çok vaka gerçekleşen ülke kıyısı Nijerya olmuştur. Korsanlık vakalarının gerçekleştiği ülkeler genel ekonomik durumuna bakıldığı zaman yoksullukla mücadele eden büyük kitlelere sahip olduğu görülmektedir. Ekonomik ve sosyal bakımdan geri kalmış olan bu ülkelerde yaşayan insanlar korsanlık faaliyetlerini meslek haline getirmiş oldukları yorumu yapılabilir.

Tablo 3.4: Ocak 2017-Aralık 2021 Arasındaki Meydana Gelen Olayların Ülkelere Göre Dağılımı (IMB, 2022)

	Location	2017	2018	2019	2020	2021
S E ASIA	Indonesia	43	36	25	26	9
	Malacca Straits					1
	Malaysia	7	11	11	4	2
	Philippines	22	10	5	8	9
	Singapore Straits	4	3	12	23	35
	Thailand				1	
EAST ASIA	China	2	3	3		
	Vietnam	2	4	2	4	1
INDIAN SUB	Bangladesh	11	12		4	
CONTINENT	India	4	6	4	6	2
SOUTH AMERICA	Brazil		4	2	7	3
	Colombia	6	1	3	1	6
	Dominican Republic			1		
	Ecuador	2	4	3	5	4
	Guyana	1	2			
	Haiti	1	3	2	5	4
	Mexico			1	4	1
	Panama			1		
	Peru	2	4	10	8	18
	Venezuela	12	11	6		
AFRICA	Algeria			1		
	Angola	1			6	4
	Benin		5	3	11	2
	Cameroon		7	6		1
	Dem. Republic of Congo		1	1		1
	Dem. Rep. of Sao Tome & Principe	1		1	2	5
	Equatorial Guinea			2	3	2
	Gabon			1	2	4
	Ghana	1	10	3	9	5
	Guinea	2	3	2	5	3
	Gulf of Aden*	3	1			1
	Ivory Coast	1	1	1	3	
	Kenya	1		1		
	Liberia			2	2	1
	Morocco			2		
	Mozambique	2	2	3	4	1
	Nigeria	33	48	35	35	6
	Red Sea*	1				
	Senegal	1				
	Sierra Leone	4		1		
	Somalia*	5	2			
	The Congo	1	6	3	3	1
	Togo		1	3	3	
REST OF	Iraq				1	
WORLD	Oman	1				
	Yemen	3				
	Total at year end	180	201	162	195	132

All incidents with * above are attributed to Somali pirates

3.12. İşçi Sağlığı

Denizde çalışma insan gücü dâhil olmak üzere geminin işleyişini oluşturan unsurlarla ilgili olarak tamamen Uluslararası bir temelde küreselleşmiş bir sanayi sektörü haline gelmiştir. Bu nedenle birkaç ilgili Uluslararası kuruluşlar bu sanayi sektörüne önem vermişler ve benimsemişlerdir. Son zamanlarda deniz kazalarının denizcilik faaliyetleri ve buna bağlı ekonomik faaliyetler üzerindeki korkunç sonuçlarını en aza indirmeye çalışan normatif düzenlemeler yer almıştır. Uluslararası kuruluşlar tarafından ve özellikle Avrupa Birliği (AB)

tarafından yönetilen bu strateji adına deniz işçilerinin iş sağlığını ve güvenliğini benimseyen çalışmalar yapılmaktadır (Rodríguez vd. 2012: 117).

Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nda (SSGSK) 5510 sayılı Madde 13'e göre iş kazasının gerçekleşmiş sayılması için kazanın;

- x Çalışan işyerindeyken,
- x Yükümlü olduğu işi yaparken,
- x İşe gitmek üzere yoldayken,
- x Annenin çocuğuna süt vermek için ayrılan zamanlarda,
- x Çalışanların işyerine gidiş geliş sırasında servis aracındayken bedenlen, ruhen engelli hâle getiren olaylar olarak tanımlanmıştır (SSGSK, 2006).

Türkiye'de ilk kez denizcilerin sağlıklarının geliştirilmesi için Sağlık Bilimleri Üniversitesi'nde (İstanbul) Denizci Sağlığı Programı ile Deniz Tıbbı Araştırma ve Uygulama Merkezi kurulmuştur. Denizci Sağlığı Programı ilk mezunlarını 2019 yılında vermiştir (Açıkgöz, 2020: 2). Araştırmalar denizciler arasında aşırı kilolu ve obez olma eğiliminin arttığını göstermektedir. Bu durum diyetle taze gıda eksikliği, büyük tüketim şekerli çay, kahve ve içeceklerin miktarı, tuhaf çalışma saatleri ve benzersiz yaşam tarzları, fiziksel aktivite eksikliği gibi uygunsuz yaşam tarzları gibi sağlıksız yaşam tarzlarından kaynaklanabilir (Nittari vd., 2019: 5).

5510 Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu (SSGSK) Madde 16' ya göre iş kazası geçiren veya meslek hastalığına kapılan çalışanın hakları şunlardır:

- x Çalışana geçici iş görmezlik ödeneği verilir,
- x Çalışana sürekli iş göremezlik geliri bağlanır,
- x Ölen çalışanın mirasçılara gelir bağlanması,
- x Gelir bağlanmış olan kız çocuklarına evlenme ödeneği verilmesi,
- x Ölen sigortalı için cenaze ödeneği verilmesidir (SSGSK, 2006)

Denizyolu taşımacılığıyla taşınan yolcu ve yükün Dünya ticaretinin giderek gelişmesi sebebiyle tahmini olarak 2 milyon gemiadamı, ticaret gemilerinde ve 27 milyon insan, balıkçı gemilerinde çalışmaktadır. Bu yüzden gemi adamlarının sağlığına ve yaşam koşullarına dikkat edilmesi gerekmektedir. Tüm Dünya'da olduğu gibi Türkiye'nin de etkilendiği "Korona virüs salgını" Uluslararası denizyolu taşımacılığı ve ticari balıkçılık endüstrisinin ekonomi ve insan ihtiyaçlarının karşılanması açısından ne kadar kritik bir sektör olduğunu göstermiştir (Açıkgöz, 2021: 2).

SOLAS Denizde canlı kalabilme, can kurtarma ve emniyet ile ilgili konuları düzenleyen kuralları içeren Uluslararası sözleşmedir. Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu

SOLAS; Londra’da yapılan konferansla IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından 1974’te kabul edilmiş, 1980’de yürürlüğe girmiştir. SOLAS Denizde can güvenliği sağlamaya yönelik Uluslararası bir sözleşme olarak işçi sağlığı önemli bir konu olmaktadır (SOLAS, 1974).

3.13. Politik Sorunlar

Dünyanın enerji ihtiyacının büyük bölümünü petrol sayesinde karşılanmaktadır. Araçların yakıt ihtiyacından başlayarak, elektrik üretiminde lastik yapımında, yol yapımında kullanımı başta olmakta üzere birçok alanda petrol kullanılmaktadır. Bu sebeple Ham petrol fiyatları finansal ve ekonomik hayatta önemli bir yere sahiptir. Bununla birlikte ham petrol fiyatları politik gelişmelere karşı büyük duyarlılık göstermektedir (Taşdemir, Akman ve Çeşmeci; 2017: 27).

Ticari ve ekonomik faaliyetlerde ülkelerin sahip oldukları toprak parçalarının jeopolitik konumları devletlere Uluslararası kararlarda etkili olabilmek için doğal bir güç vermektedir (Harunoğulları, 2020: 181). Son zamanlardaki İsrail ve Filistin arasındaki savaşta Hamas’a destek vermek üzere Yemen’deki Husiler tarafından Babu’l Mendeb Boğazında ABD’ye ait ticari gemileri vurulmuştur. Yemen Babu’l Mendeb Boğazındaki coğrafi bakımdan üstünlüğünü ortaya koymuştur. Sonuç olarak bu durum denizyolu taşımacılığının politik olaylardan çok çabuk etkilenebileceğinin bir göstergesi olduğu söylenebilir.

Türkiye’deki 2012-2021 yılları arasında Türk Arama Kurtarma sahasında gerçekleşmiş deniz kazaları Denizcilik Genel Müdürlüğünce hazırlanan istatistiklere göre Tablo 14’de verilmiştir. 2012-2015 yılları arasında Türk Arama Kurtarma sahasında gerçekleşen kazalar azalma eğiliminde olduğu görülsede 2016 yılında kazalar büyük bir hızla artmıştır. En çok kaza 2021 olay yılında meydana gelmiştir. 2015 yılında denizde meydana gelen olayların artmasının sebebi Suriye iç karıklığı sonrası denizyolu ile ülkeden kaçmaya çalışan mültecilerin neden olduğu bilinmektedir. Bununla birlikte Suriye iç savaşı sonrası Türkiye’ye gelmiş olan mülteciler Avrupa’ya geçmek için Ege Denizi’nde tehlikeli yolculuklar yapması vakaların artışında etken olduğu düşünülmektedir.

Tablo 3.5: Türk Arama Kurtarma Sahasında 2012-2021 Yılları Arasında Meydana Gelen Kazalar
(UAB, 2022)

YILLAR	TÜRK ARAMA KURTARMA SAHASINDA 2012-2021 YILLARI ARASI MEYDANA GELEN DENİZ KAZALARI
2012	135
2013	105
2014	96
2015	68
2016	504
2017	209
2018	161
2019	485
2020	599
2021	690

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ HUKUKU VE SİGORTALAMA

4.1 Deniz Hukuku

İç Sular, Bitişik Bölge, Kıta Sahanelığı, Karasular ve Münhasır Ekonomik Bölge gibi alanlar Deniz Yetki Alanları içinde yer almaktadır. Devletler, deniz yetki alanları üzerinde egemenlik haklarını kullanırlar. Denize kıyısı olan devletlerinin denizlerden en iyi şekilde yararlanmak istemeleri nedeniyle, Ülkeler arasında deniz yetki alanlarının belirlenmesi sorununı doğurmaktadır. BM tarafından 1982 yılında yayımlanmış olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi deniz alanlarının belirlenmesini ve kaynaklarının kullanımını hakkında ele alan ilk metindir (Demir, 2020: 27).

Günümüzde, Küreselleşmeyle birlikte Dünya ticaretinde denizyolu taşımacılığının önemi giderek artmıştır. Denizcilik sektörü çalışma şartları bakımından zor ve riskli bir işler bütünüdür. Denizcilik sektöründe hizmet veren mesleklerin kendine özgü kuralları vardır. Denizcilik sektörüne ait meslekler kendine özgüdür. Bu nedenle denizcilikle ilgili hukuki bir metin olan, Deniz İş Hukuku düzenlemeleri yapmıştır. Deniz İş Hukuku kapsamında henüz bir sendikal örgütlemeye ilgili bir zemin yoktur (Cerev, 2021: 17).

Deniz Hukuku, günümüzde Ticaret Hukuku'nun bir alt dalı gibi görünsede, Deniz Hukuku daha eskilere dayanmaktadır (Beauchemin, 1982: 4). Türk Ticaret Kanunu 5. Kitabı Deniz Ticaretini konu almaktadır. Burada; Gemi tanımını, kimliğini, yola elverişli olma durumunu, bayrak kullanma haklarını ve gemi adamları ile ilgili ayrıntılı hükümleri ortaya koymaktadır.

Ülkemizdeki 6379 Sayılı Deniz İş Kanunu, deniz iş hukuku ile ilgili ilk düzenleme olmuştur. 1967 tarihinde eski kanunun eksikliklerini gidermek için, 854 Sayılı Deniz İş Kanunu yürürlüğe konmuştur (Moral ve Kişi, 2010: 22). 854 Sayılı Kanunu, 100 ve üzeri gros tonluk (GRT) gemilerde sözleşme ile çalışan gemi adamları için uygulanmaktadır (Deniz İş Kanunu, 1964).

Uluslararası Deniz Hukuku'nun temeli bir teamül hukuku olmasıdır. Geçmişten günümüze kadar uygulanmakta olan bu kuralların yazılı hale getirilmesi iki adımda gerçekleşmiştir. İlk adım, 1958 yılında kabul edilen Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleridir.

İkinci adım ise, 1982 yılında toplanan Deniz Hukuku Konferansı'dır (Kütükçü ve Kaya, 2016: 82). Birleşmiş Milletler III. Deniz Hukuku Konferansının çalışmasıyla ortaya çıkan sözleşme Jamaika'da 119 ülkenin temsilcilerince imzalanmasıyla, Uluslararası Deniz Hukukunda yeni bir sayfa açılmıştır (Turgay, 1984: 44).

Her bir devletin ulusal hukuk sistemine bağlı olmakla beraber taraf olduğu Milletlerarası sözleşmelerin mevcut hükümlerini dikkate alarak deniz kazaları ve olaylarının incelenmesinde bir ortak standarda ulaşılması önemli bir unsur olmaktadır (Demir, 2016: 882). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi taraf devletlerarasındaki uyuşmazlıkların giderilmesi için öngördüğü çözüm mekanizması zorunlu üçüncü taraf yöntemlerini benimsemesidir. Devletlerarasındaki uyuşmazlıkların barışçıl yollardan çözümünü öngörmektedir. Bunun gerçekleşmesi için bir takım hukuki ve siyasi kurum ve ilkeler geliştirmiştir (Akçapar, 1996: 20).

Türkiye'de denizyolu taşımacılığı ticareti hukukuyla ilgili düzenlenmiş olan ilk kanun, Kanunname-i Hümayun-u Ticaret-i Bahriye Kanunu'dur. Bu kanun zamanla gelişen Dünyanın gerekleri karşısında ihtiyaçları karşılamak bakımından yeterli gelmemeye başlamıştır. Cumhuriyet döneminde Alman Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ilişkin bölümleri tercüme edilmiştir. Ardından 1140 sayılı Deniz Ticaret Kanunu olarak yürürlüğe girmiştir. Bugün denizcilikte meydana gelen güncel gelişmeler ve Uluslararası alanda denizcilikle ilgili sözleşmeleri kapsayacak şekilde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanun, Deniz Ticaret Hukukunu da bünyesinde barındırarak 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Türken, 2018: 10).

4.2. Sigortalama

Milattan önce dahi günümüz anlamıyla sigortacılık diye kavram olmamasına rağmen, risk paylaşımını öngören Hammurabi Kanunları ortaya çıktığı görülmektedir. Çağımızın anlamlandığı şekilde sigortacılık 14'üncü yüzyılda İtalya'da ortaya çıkmıştır. Bugün sigortacılık, hızlı bir şekilde büyüyen ekonomi ve endüstrinin vazgeçilmez bir parçasıdır (Özel, 1988: 263)

Sigorta sektörü, yatırıma dönüştürülebilir fonların verimli alanlara aktarılabilmesi için elverişli bir faaliyet olarak görülmektedir. Sigortacılık sektörü, kurumsal tasarrufların oluşmasında ve sermaye piyasasında fon arzına katkı sağlamaktadır. Bu ülkenin ekonomik kalkınması açısından önemlidir. Sigorta faaliyeti gerçek kişilerin ve tüzel kişilerin hayatta karşılaşılabilecekleri maddi kayıplarla sonuçlanabilecek olaylardan kendilerini korumak ihtiyacının bir sonucudur (Karabulut, 2014: 95).

Türkçeye, İtalyanca “Sicurta” kelimesinden geçen sigorta kelimesi, insan hayatında gelecekte başına gelmesi muhtemel olan risklerin oluşturacağı maddi kayıpların karşılanmasını amaçlayan “Finansal Hizmet” olarak tanımlanmaktadır. Söz konusu bu hizmet bizzat kâr amacı güden özel firmalar tarafından yürütülmektedir. Günümüz sigortacılık kavramının kökleri çok eskiye gitmektedir. İlk ve en eski sigorta örnekleri denizyoluyla taşınan emtiaların kayıp ve hasara uğramasına karşın yapılmış olan uygulamadır. Türkiye geliştirmekte olan ülke olarak sigorta sektöründe nispeten daha geri kalmıştır (Yayla, 2019: 107).

Sigorta, tehlikenin gerçekleşmesi sonucunda meydana gelen zararın giderilmesine yönelik bir uygulanan sözleşme akdidir. Sigortacılık bu alanda faaliyet gösterenleri ifade etmektedir. Sigorta şirketleri, Acenteler vasıtasıyla sigorta hizmetlerini geniş bir müşteri kitlesine ulaşmasını sağlamaktadır. Bu kapsamda acenteler, sigorta şirketi ve üçüncü kişiler arasında aracılık faaliyetinden yaptıkları her sözleşme için ücrete hak kazanmaktadır (Aydın ve Balsever, 2018: 1020).

Sigorta şirketleri faaliyetleri gerçekleştirirken günümüzde çeşitli sorunlar ile karşılaşmaktadır. Bu sorunlardan insan kaynakları ve teknoloji ilgili sorunlar öne çıkmaktadır. Bir Finans kuruluşu olan Fitch Ratings (2018), sigortacılık sektöründe “Blok Zincir” ile ilgili bir rapor yayınlamıştır. Raporda blok zincirin geleceği, parlak yetenekleri sigorta sektörüne uyarlanması halinde sektörün daha verimli olacağını belirtmiştir. Bu teknoloji özellikle akıllı sözleşmelerle sigortacılık, yeni iş çözümleri geliştirebilecek ve kötü niyetlilere karşı güvenli ve korumalı olacaktır (Tunca ve Sezen, 2020: 14)

ABD’de 2008’de ortaya çıkan finansal kriz şiddetlenmiş ve Dünya geneline yayılmıştır. Avrupa ve Asya Ülkeleri gibi Türkiye de bu ekonomik krizden etkilenmiştir. Bu Küresel Kriz Türk sigortacılık sektörünü etkilemiştir. Bu sektörde faaliyet gösteren yöneticilerin büyük bir çoğunluğu küresel krizin kendi şirketlerini orta yada yüksek düzeyde etkilediğini belirtmiştir. Ancak, yöneticilerin büyük çoğunluğu aynı zamanda bu krizde Türk sigortacılık sektörünün küresel rakiplerine göre daha kârlı çıkardığını belirtmişlerdir (Akın ve Karaboğa, 2014:8).

Sigortalı eşya üzerinde zarar meydana gelirse sigorta şirketinin sigortalısına hasar bedelini ödemesini öngörmektedir. Zararı karşılamak zorunda olan sigorta şirketi zararın asıl sorumlusuna rücu eder. Sigorta şirketlerinin rücuen tazminat tahsilatı yapmaları, giderlerinin azalmasına, karlılıklarının artmasına katkı sağlamaktadır (Dursun, 2018: 184). Sigorta ile denizyolu taşımacılığı ticareti arasındaki sıkı ilişki vardır. Denizyolu taşımacılığının Dünya

ticaretindeki önemi göz önüne alındığında, deniz sigortalarının ticari hayat açısından çok önemli olduğu görülmektedir.

Denizyolu taşımacılığı piyasasını etkileyen faktörler, doğrudan navlun bedellerine yansıtılmaktadır. Navlun bedellerindeki değişimler zircirleme olarak ürünlerin fiyatını etkilemektedir. Bu bakımdan denizyolu taşımacılığındaki mali risklerin güvence altında alınması uzun vadede maliyetleri düşürebilmektedir (Biren, 2020: 50).

Denizyolu taşımacılığının doğası dolayısıyla geçmiş zamanlarda gecikme zararlarından kaynaklanan sorumluluklarla ilgili düzenlemeler yapılmamıştır. Gelişen teknoloji ve gemilerle birlikte seferler aksama olmaksızın devam edebilmektedirler. Özellikle Ro-Ro gemilerinin kapasiteleri ve süratleri arttığı görülmektedir. Günümüzde taşıyıcılar artan rekabet nedeniyle artık gecikme konusuna dikkat etmektedirler. Karma taşımaların gittikçe önem kazanmasıyla deniz, kara, hava ve demiryolu taşımacılığı birbirleriyle ahenk içinde olması gerekmektedir. Gecikme ile ilgili ilk düzenleme 1978 tarihli Hamburg Kurallarıdır (İlgın Çelik, 2008: 201).

Sigorta sözleşmesinin tarafları sözleşmenin yapılmasından önceki bir tarihi sözleşme başlangıcı olarak belirleyebilir. Bu durumda geçmişe etkili sigortadan söz edilebilir. Sözleşmenin geçerli olabilmesi için tarafların konu üzerinde anlaşmış olması gerekmektedir. Kanunumuz sözleşmenin geçerli olabilmesi için ayrıca, tarafların sigortalanan menfaat üzerinde rizikonun gerçekleştiğini veya gerçekleşmesinin imkânsız olduğunu bilmemeleri gerektiğini belirtmektedir. Sigortacı rizikonun gerçekleşmesinin imkânsız olduğunu biliyorsa yapılan sözleşme geçersiz olacaktır (Çapa, 2014: 360).

4.2.1. Sigortanın Tarihsel Gelişimi

Sigortacılığın başlangıç tarihi kesin olarak bilinmemektedir. Sigortacılık İtalyanlar tarafından Akdeniz’de başladığı tahmin edilmektedir. İlk sigortacılık benzeri oluşuma M.Ö. 4500 yıllarında Mısır’da rastlanmaktadır. Risk yönetimi, MÖ 3000 yıllarında Çinli tüccarlar tarafından malların teknelerinin batması sonucunda yok olması riskine karşı kullanmışlardır. Yine MÖ 3000 yıllarında, Babil’de tacirler tarafında ticaretin devamı adına risk seviyesine göre faiz oranına oranı belirlemeye başlamışlardır (Erginer, 2010: 43).

Deniz ticaretinin gelişmeye başlamasıyla Venedik, Floransa ve Cenova kentlerinde deniz sigortacılığı uygulamaları görülmüştür. Günümüzdeki sigorta kavramı 14. yüzyılda oluşmaya başlamıştır. O devirde deniz ticaretinde en ileride bulunan İtalya’da deniz sigortası kavramı günümüzdeki anlamıyla ilk defa ortaya çıktı. İlk sigorta poliçesi olarak kabul edilen

anlaşma İtalya'nın Cenova Limanı'ndan Mayorka'ya SantaClara adlı geminin yükünü temin etmek amacıyla düzenlenmiştir (Kayaköy Taş, 2015: 135).

İlk sigorta şirket 1424 yılında, yine Cenova'da kurulmuştur. Sigorta hakkında ilk yasal düzenleme 1435 yılında yayınlanan Barselona Fermanı olduğu bilinmektedir. Londra yangını sonrasında Kara sigortaları ortaya çıkmıştır. Bu yangın pek çok sigorta şirketinin yangına karşı sigorta sözleşmeleri düzenlemesine yol açmıştır. Bu sigorta gelişmelerini hayat sigortaları takip etmiştir (Tamer, 2017: 89).

En eski hukuklardan olan Babil ve Hamurabi kanunlarında Denizyolu taşımacılığı ile ilgi şöyle bir kanun konulmuştur. Bir kişi bir gemici ile onun teknesini kiralar ve onu mısır, giyecek, yağ, hurma gibi uygun şeylerle doldurursa; ancak gemicinin dikkatsizliğinden gemi batarsa ve taşıdıkları harap olursa o zaman gemici hem enkaz haline gelen gemiyi hem de içindekileri tazmin etmelidir (Saygılı, 2015: 19).

Çeşitli sebeplerle meydana gelen deniz kazaları yüksek maliyetli hasarları beraberinde getirmiştir. Bu kapsamda risk içeren denizyolu taşımacılığı, deniz ödücü sözleşmelerini hukuk Dünyasına kazandırmış, sonrasında sigortacılık olarak yeni bir sektöre dönüşmeye başlamıştır (Altınbaş, 2019: 27).

P&I, İngilizce “Protection” ve “Indemnity” kelimelerinden oluşmaktadır. Koruma ve Tazmin anlamına gelmektedir. Bir geminin maliki veya kiracısı olma sebebiyle üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklarına ve zorunlu masraflara ilişkin bir sigortadır. P&I kulübü, bu sigortayı yapan sigortacıların kendilerine verdikleri isimdir (Acar, 2007: 9).

İngiltere’de ortaya çıkan Kulüp sigortası, denizcilik sektörü açısından önemlidir. Bu sigorta türü, gemi sahiplerine ve kiralayanlara bazı teminatlar vermektedir. Bütün Dünyada yaygın olarak kullanılmakta olan Kulüp sigortaları, tekne sigortasının sağladığı teminatın dışında kalan ve denizde meydana gelebilecek risklere karşı doğmuştur. Yüksek maliyetli sorumluluğun karşılanması amacı ile gemi maliklerinin bir araya gelerek oluşturduğu hükümetler dışı, kâr amacı gütmeyen, işbirliği esasına dayanan, üyelerine denizde meydana gelen rizikolara karşı koruma ve tazmin sağlayan kuruluşlardır (Burucuoğlu, 2019: 2).

Bugün, Dünyanın en büyük kulüpleri IGPANDI adı altında Londra’da örgütlenmiştir. IGPANDI üyesi 13 P&I kulübünün sekiz tanesi İngiliz kulübüdür. Sabit primle üyelerine hizmet vermektedir. P&I pazarında İngiliz kulüpleri ve sigortacıları diğerlerine göre üstünlüğe sahiptir (Pekşen, 2012: 13).

4.2.2. Deniz Sigortaları ve Ticaret İlişkileri

TTK’de tazminatla ilgili davalardan doğan, başlıca tazminat türleri aşağıda belirtilmiştir.

- x Karayolları taşıma sözleşmesinden doğan tazminat
- x Deniz taşımacılığında doğan tazminat
- x Şirketlerle ilgili tazminatlar
- x İtirazın İptali davasından doğan tazminat
- x Menfi Tespit davasından doğan tazminattır (Dursun, 2018: 180).

Deniz Sigorta piyasasında bugüne kadar süregelen kuralları değiştiren 2011 tarihli İngiliz Yüksek Mahkeme kararının, deniz sigorta hukukunda ve Standart Enstitü klotlarında bazı etkiler yaratmıştır. Nitekim sigorta yaptıran, sigorta yapana karşı bahanesi emtialarının başına gelen hasarlardır. Bu kapsamda sigorta teminatlarının kapsamı genişletilmiştir. Her geminin ve gemiye ait yükün denizde seyrüsefer sırasında karşılaşılabileceği olağan denizdeki riskler, deniz tehlikeleri olarak değerlendirilmiştir (Uçar, 2018: 55).

Deniz sigortalarının çeşitli türleri bulunmaktadır. Bir geminin denizde ve limanda karşılaştığı riskleri asıl teminat altına alan sigorta türü, tekne ve makine sigortasıdır. Tekne ve makine sigortası, gemilerin tekne ve makinesinin karşılaşılabilecekleri zararları teminat altına almaktadır (Burucuoglu, 2019: 1).

Uluslararası ticarete kullanılan belgelerin delil, güvence, dispozisyon, devir ve finansman işlevi vardır. Bu belgelerde yer alan bilgiler, belgenin hukuki niteliğine göre farklı konularda delil aracı olarak kullanılabilir (Babayigit, 2010: 201).

Uluslararası ticarete kullanılan başlıca taşıma belgeleri şunlardır:

- x Konşimento (Deniz taşımacılığında),
 - x CMR sevk mektubu (Karayolu taşıma senedi),
 - x Havayolu yük senedi (Havayolu konşimentosu),
 - x CIM taşıma belgesi (hamule senedi, demiryolu),
 - x FIATA multimodal taşıma konşimentosu (Multimodal Transport Bill of Lading FBL),
 - x FIATA nakliyecisi teslim makbuzu (Forwarders Certificate of Receipt -FCR)
 - x FIATA nakliyecisi taşıma makbuzu (Forwarders Certificate of Transport – FCT)
- (Babayigit, 2010: 203).

4.2.3. Dünyada Deniz Sigortaları Tarihi

“Pretium periculi” kavramının ilk olarak antik Roma’da belirli bir riske karşı anlaşılan fiyat olarak kullanılmıştır. “Stipulatio” yine Antik Roma’da Sigorta güvencesi olarak kabul edilmiştir. Deniz sigortasının orijini, klasik dönemde “Pecunia Traiecticia” olarak ifade edilmiş ve bununla birlikte Iustinianus’un yıllarında “Fenus Nauticum” olarak kullanıldığı bilinmektedir. Bu kavramlar denizyolu taşımacılığı ticaretine dâhil olan tacire emtialarını finansal olarak karşılayabilmesi için verilen ödünç anlamına gelmektedir (Tamer, 2017: 85).

Edward Lloyd’un sahip olduğu kahvehanede toplanan denizcilik ticaretinin emtiaların riske karşı koruma adına tarafları ifade eden tüccar ve sigortacılar, navlun ve tekne risklerinde üzerlerine aldıkları sorumlulukları ve paylarını kâğıt üzerine yazarak altını imzalamışlardır. Böylece Lloyd deniz sigortacılık faaliyetleri başlamıştır. Alt alta yazıp imzalayarak riski üstlenen kişilere ileri dönemlerde “Underwrite” adı verilmiştir (Aydemir, 2010: 15).

Deniz sigortaları konusunda önemli belgeler İspanya’da Barselona kararnameleridir. Bu kararnamede geminin, yükün, deniz ödöncü sigortasında yükün ancak $\frac{3}{4}$ oranı değerle sigorta edilebileceğini belirtmektedir. İhtiyaçlara göre kararnameler yenilenmiştir. Barselona kararnamesi denizcilik sigortalarıyla ilgili bir yakın zamanların ilk mevzuatı olmuştur (Arseven, 1987: 423).

4.2.4. Türkiye’de Sigortanın Gelişimi

Sigortacılık ile ilgili faaliyetleri Türkiye’ye 19. Yüzyılda, Osmanlı ticaretinde kullanılmaya başlanmıştır. Kapitalizm öncesi kapalı bir ekonomik yapıya sahip olan Osmanlı ekonomisinin geçirdiğı en önemli değişik 19. yüzyılda Dünya ekonomisi ile bütünleşmeye başlamasıyla olmuştur. 1838 Balta limanı anlaşması bu süreci başlatmış ve serbest ticaret antlaşmaları Osmanlı dış ticaretini artmasına etkisi olmuştur. Bu gelişmeler 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra Osmanlı ülkesi sigortama ve sigortacılık faaliyetleri ile tanışmıştır (Baskıcı, 2002: 3). İlk Türk sigorta şirketi, gerçek anlamda Cumhuriyet döneminde kurulmuş ve sigorta ile ilgili kanunlar bu dönemde çıkarılmıştır (Arseven, 1987: 425).

Türkiye’ye sigorta sektörünün AB ülkelerine oranla daha az gelişmesinin sebebi henüz sigortacılıkla ilgili toplumda temel bir görüş kazanamamış olmasıdır (Akın ve Ece, 2011: 92). Avrupa Birliği ile uyum sürecinde sektörel bazında serbestleşme çalışmaları 1980’lerin sonlarına doğru yoğunlaşmaya başlamıştır (Akın ve Ece, 2011: 85).

4.2.5. Satış Sözleşmesi ve Satış Şekilleri

Satış, bir satıcı ile alıcı arasında yaptıkları sözleşme ile bir eşyanın mülkiyenin devrini ifade eder. Satıcı tarafı eşyayı teslim etme borcu, alıcı ise eşyanın bedelini ödeme borcu altına girmiş olur. Borçlar alıcı ve satıcı tarafından aynı zamanda yerine getirilir (TBK, 2011).

Kanunda, sözleşmede öngörülen veya durumun ihtiyaç duyduğu gereklerdeki haller haricinde satılan bir eşyanın yarar veya zararını, taşınır mallarda zilyetliğin devriyle, taşınmaz mallarda tescil anına kadar satıcı üstlenmektedir. Taşınır satışlarında, alıcının devralma konusunda temerrüde düşmesi halinde zilyetlik devredilmiş sayılır eşya üzerinden yarar veya zarara karşı sorumluluk alıcıya geçmiş olur. Satılan mal başka bir yerde teslim edilecekse, alıcı malı teslim alana kadar hasara karşı sorumluluk satıcı üzerindedir (TBK, 2011).

Taşınmaz mallar dışında kalan ve taşınır olarak kabul edilen malların satışı Türk Medenî Kanununca taşınır satışı olarak kabul edilmiştir. Taşınmaz bütününden ayrılan parçalar taşınır olarak kabul edilir. Bu ürünlerin satışı, taşınır satışlarıdır (TBK, 2011).

Satış sözleşmesinin kurulurken üçüncü bir kişi bir hakkı dolayısıyla, satılan eşyanın tamamını veya bir parçasını alıcının elinden alırsa satıcı, bu durumdan alıcıya karşı sorumlu tutulmaktadır. Alıcı, bahsi geçen durumda iyiniyetli olmalıdır. Eğer üçüncü kişinin eşya üzerindeki hakkını biliyorsa, meydana gelen olaydaki sorumluk alıcı üzerindedir. Üçüncü bir kişiye ait olan hakkın satıcı tarafından gizlenmesi durumunda satıcı üzerindeki sorumluluğu kaldırma konusunda yapılan anlaşma hükümsüzdür (TBK, 2011).

Satıcı kendisine sorumluluk yüklenemeyeceğini her zaman ispat etmekle birlikte, satılan eşyanın tamamı üçüncü kişi tarafından alıcının elinden alınmışsa, satış sözleşmesi sona ermiş olur ve alıcı satıcıdan şunları talep edebilir:

- x Alıcın eşya karşılığında satıcıya ödediği satış bedeli ve faizi,
- x Eşya üzerindeki üçüncü kişiden isteyemeyeceği giderleri,
- x Eşyaya konu yargılama giderleri ile yargılama dışındaki giderleri,
- x Eşyanın elinden alınması sebebiyle dorudan ilişkili uğradığı zararları,
- x Eşyanın elinden alınmasına konu diğer zararları karşılamakla sorumludur (TBK, 2011).

Alıcı ise satıcıya karşı eşyanın bedeli ödemek ve zamanında eşyayı teslim almaktan sorumludur. Aksine yerel bir örf, adet veya anlaşma olmaması halinde satın alınmış eşyayı hemen devralmak zorundadır (TBK, 2011).

Taksitle satış, alıcı satış bedelini belirli kısımlar halinde ödemeyi kabul etmişken, satıcı da eşyanın hemen teslimini öngören bir satış sözleşmesidir. Taksitle satış sözleşmesi,

yazılı olmalıdır yoksa geçerli bir sözleşme kurulmuş olmaz. Bir eşya, satıcının ticari faaliyetleri dolayısıyla satılması hâlinde, satış sözleşmesinde aşağıdaki hususlar içermektedir.

- x Tarafların adı ve adresleri,
- x Satışa konu eşya,
- x Eşyanın peşin satış bedeli,
- x Taksit dolayısıyla ödenmesi gereken ek bedel,
- x Toplam satış bedeli,
- x Alıcının üslendiği nakdi veya ayni diğer bütün edimler,
- x Taksit sayısı,
- x Alıcının yedi gün içinde sözleşmeden dönme hakkı,
- x Temerrüt veya vadenin ertelenmesi halinde ödenecek faiz,
- x Sözleşmenin yapıldığı yer ve tarihtir (TBK, 2011).

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ticari satış ve mal değişim ile ilgili olarak bazı hükümler koymuştur. Bu maddelere has hükümler saklı kalmak şartıyla, tacirler arasındaki satış ve mal değişimlerinde TBK hükümleri uygulanmaktadır. TTK'nin koyduğu hükümler şu şekildedir;

- x Malın cinsine göre kısmi teslim mümkünse ve alıcı malın bir kısmını almışsa sözleşmeden doğan hükümler yerine getirilmemesi halinde alıcı sadece teslim almadığı mallar üzerinde hakkını kullanabilir. Lakin kısmi teslim dolayısıyla alıcının beklediği fayda azalıyorsa alıcı sözleşmeyi feshedebilir.
- x Alıcı malı devralmakta temerrüde düşerse, satıcı mahkeme aracılığıyla malı sattırıp yapmış olduğu giderleri düşükten sonra kalan kısmı alıcının hesabına yatırır.
- x Malın ayıplı ise ve bu teslim anında açıksa alıcı bunu iki gün içinde satıcıya bildirir. Ayıp açık değilse sekiz gün içinde malı incelemek ve kusuru satıcıya bildirmek zorundadır (TTK, 2011).

Dünya ticaretinin kolaylaştırılması ve mal satış sözleşmelerinde kullanılan ifadelerde Uluslararası bir dil oluşturulması için Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından Incoterms oluşturulmuştur. Incoterms, malların mülkiyetinin geçirilmesi ile ilgili değildir. Taraflar arasındaki yanlış anlamaları ortadan kaldırmak, bununla birlikte alıcı ve satıcıların sorumlulukları belirlemek amacı gütmektedir. Incoterms'in Uluslararası ticarete kullanılmak adına geliştirmiş olduğu terimler Dünya çapında hükümetler tarafından kabul edilmektedir. Fiziki malların dışındaki işlerde kullanılmamaktadır. Uluslararası ticarete standart kurallar

bütünü olarak ilk ticari terimler kitabı 1936 yılında Incoterms adıyla yürürlüğe girmiştir. Bu kurallar, ticarete yaşanan gelişmelerle birlikte değişen ve çeşitlenen ihtiyaçlar üzerine 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 ve en son 2020 yılında revizyon getirilmiştir (Ceylan, 2020: 16).

4.2.5.1. Taşıma Sözleşmeleri

Yolcu ve eşya taşımaları, kanunlara ve taraflar arasındaki sözleşmelere uygun olarak yapılır. Yolcu taşımaları biletli veya bir taşıma sözleşmesine dayalı olarak yapılmak zorundadır. Eşya taşımaları ise taşıma senetli yapılmak zorundadır. Taşımacı, yolcu ve eşyanın emniyetli bir biçimde taşınmasından sorumludur. Yolcu ve gönderenler de taşımacının emniyet yönüyle aldığı tüm tedbirlere uymak zorundadırlar. Taşımacı, çevre kirliliğini önleme, çevre ve insan sağlığını koruma adına yürürlükte olan tüm mevzuat hükümlerine uymakla yükümlüdür (Karayolu Taşıma Kanunu, 2003).

Taşıyıcı, eşya veya yolcu taşıma işini bir sözleşmeye bağlı olarak üstüne almış kişidir. Eşya her türlü yükü kapsamaktadır. Taşıyıcı, yolcu veya eşyayı a noktasında b noktasına ulaştırmayı taahhüt eder. Eşyayı taşıtan veya yolcu ise bunun karşılığında bir bedel ödemekle yükümlüdür. Taşıma işleri kanunda ticari işletme faaliyeti olarak kabul edilmektedir (TTK, 2011).

Taşıma senedi, sözleşmeye taraf kişilerin istemi üzerine düzenlenir. Senet, üç orijinal nüsha olarak hazırlanmakta ve gönderen tarafından imzalanmaktadır. Gönderen, taşımayı gerçekleştirecek olan tarafın senedi imzalamasını talep edebilir. Taşıyıcı imzası ıslak imza, damga veya mühür şeklinde olabilir. Bir nüsha göndericide, bir nüsha taşıyıcıda kalır ve bir nüsha da eşyaya eşlik ederek alıcıya ulaşır. Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulmuş sayılır. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin olduğuna dair bir karinedir (TTK, 2011). Taşıma senedi üzerine atılan imzalar eşyayı teslim aldığına kanıt oluşturmaktadır. Eşyanı teslim alan tarafın eşya üzerinde hiçbir hasar veya zarar olmadığına dair hukuki karene oluşturur. (TTK, 2011).

Gönderen taşıma sözleşmesini her zaman dönebilmektedir. Gönderen sözleşmeyi feshetmesi halinde taşıyıcının eşyayı teslim almak için yaptığı masrafları tazmin etmek zorundadır. Bununla birlikte taşıyıcı ücretin üçte birini almaya hakkı vardır. Taşıyıcıdan kaynaklı bir sebep yüzünden sözleşme gönderici tarafında feshedilirse, taşıyıcının hakları düşmektedir (TTK, 2011).

Taşıma işleri komisyoncusu, taşıyıcı ile kendi adına sözleşme yapmaktadır. Bu sebeple komisyoncu, eşyayı taşıyan kişiye karşı müvekkilinin temsilcisi konumundadır. Müvekkil ile taşıma işleri komisyoncusu arasındaki ilişkiler komisyonculuk sözleşmesine tabidir. Taşıma işleri komisyoncusu ile taşıyıcı arasındaki ilişkiler ise taşıma sözleşmesi hükümlerine tabi olmaktadır (Akdeniz, 2019: 147).

4.2.5.2. Çarter Sözleşmesi

Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre ve bedel karşılığında gemisini kiracıya kullandırmasına dair sözleşmedir. Sözleşme ile gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine verilebilir (TTK, 2011). Gemi kira sözleşmesinin taraflarından her biri, masraflarını karşılamak kaydıyla, sözleşme şartlarını içerdiği gemi kira çarter partisi olarak adlandırılan bir gemi kira senedini kendisine verilmesini isteyebilir (TTK, 2011).

Sözleşmede taraflar, gemi kira sözleşmelerinin Türk Gemi Siciline veya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile şerhini isteyebilirler. Bu şerh, geminin ileriki dönemdeki sahiplerine, kiracının gemi kira sözleşmesindeki koşullar çerçevesinde, gemiyi kullanmasına izin vermek zorunluluğunu yüklemektedir (TTK, 2011).

Zaman çarteri sözleşmesi, bir geminin kiracısına belirli bir bedel karşılığında belirli bir süre için kullanma hakkı veren sözleşmedir. Geminin teknik bakımdan yöneten geminin zilyedi sayılmaktadır (TTK, 2011). Zaman çarteri sözleşmesi yapan taraflardan, giderlerini karşılayarak, sözleşme şartlarını gösteren bir zaman çarter partisi düzenlenmesini ve verilmesini talep edebilir (TTK, 2011).

Geminin, ticari yönetimi gemiyi kiralayana aittir. Kaptan, gemi kiracısının verdiği tüm emir ve talimatlara uymakla yükümlüdür (TTK, 2011). Gemi kiracısı, geminin ticari yönetimi dolayısıyla uğradığı zararlardan dolayı geminin sahibine karşı sorumludur. Kira sözleşmesi bitmesi halinde gemiyi sözleşmede belirlenen yerde teslim etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün ihlali hâlinde, kiracı, gecikilen her zaman dilimi için iki katı ücret ödemek zorundadır (TTK, 2011).

Denizyolu taşımacılığında tarafların iradelerini ortaya koyan ve navlun sözleşmelerinin bir türü olan zaman çarteri sözleşmesidir. Çarter sözleşmeleri türlerinden biri olarak sınıflandırılmaktadır. Konteyner, tanker, dökme yük gemilerinin işletilmelerinin tercih ettiği sözleşme şekillerindendir. Zaman Çarteri sözleşmesinin hukuki niteliğinin belirlenmesi Türk Hukukuyla birlikte, Alman ve Fransız hukukunda da, öğretide tartışılmaktadır (Muran, 2008: 2).

4.2.5.3. Kırkambar Sözleşmesi

Kırkambar sözleşmesinde eşyanı taşıtan taraf, taşıyıcıdan gelen çağrı üzerine eşyayı gemiye yükletmek zorundadır. Taşıtan tarafı yükletme konusunda gecikirse, taşıyıcı eşyayı beklemez. Taşıtan taraf eşyayı gemiye yükletmese dahi ücret ödemek zorundadır. Taşıyıcı ücret talebini yazılı şekilde teknik araçlara kullanarak bildirmek zorundadır. Aksi halde ücret hakkını kaybetmektedir (TTK, 2011).

Yüklemeden sonra taşıtan taraf tüm masrafları ödemek kaydıyla sözleşmeden dönebilir. Ancak gemiye yüklenen eşyanın tekrar indirilebilmesi ancak tüm eşya taşıtanların onayı ile mümkündür. Çünkü gemiye alınmış bir eşyayı boşaltmak büyük zaman kaybına ve seferin gecikmesine yol açmaktadır. Taşıyan, eşyanın gemiden indirilmesi için taşıyıcıdan rotasını değiştirmesini veya bir limana uğramasını isteyememektedir (TTK, 2011).

Her türlü navlun sözleşmesinde, taşıtan taraf eşya ile ilgili tüm belgeleri taşıyacak geminin sorumlusuna teslim etmek zorundadır. Belgelerin içeriğindeki beyanlardan taşıtan taraf sorumludur (TTK, 2011).

Kaptan, sözleşmede belirtilen yere eşyayı boşaltabilmek için demirlemek zorundadır. (TTK, 2011). Diğer durum ve şartlar hariç olmak üzere genel olarak eşyanın gemiden çıkartılması gideri taşıyıcı tarafa aittir, geri kalan boşaltma giderleri ise alıcı taraf ödemek zorundadır (TTK, 2011).

Boşaltmanın belli bir günde başlayacağı kararlaştırılmamışsa, taşıyıcı veya yetkili bir temsilcisi, eşyanın alıcısına bu konuda hazırlanması için bildirimde bulunur. Hazırlık bildirimi alıcı tarafa vardığı zaman hüküm doğurur. Bildirim yazılı veya sözlü olması gerektiğine dair bir şekil söz konusu değildir (TTK, 2011). Hazırlık bildirimi alıcısına ulaştığı gün boşaltma süresi işlemeye başlar, Boşaltma başlamış ise izleyen günden itibaren boşaltma süresi işlemeye başlar (TTK, 2011).

Eğer sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyıcı taraf, boşaltma süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenilen bu süreye “Sürastarya Süresi” denir. Bu süre 10 gündür. (TTK, 2011). Kırkambar sözleşmesinde eşyanın alıcısı bildirim üzerine gecikmeden eşyayı teslim almakla yükümlüdür. Alıcıya ulaşılamıyorsa bildirim, yerel teamül üzere ilan yoluyla yapılır (TTK, 2011).

4.2.5.4. Konşimento

Konşimento, bir taşıma sözleşmesinin varlığı ispat eden kıymetli evraktır. Eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığını göstermektedir. Alıcı tarafa eşya ancak bu belgenin ibrazı karşılığında teslim edilir. Gemiye henüz yüklenmeyen eşyanın taşıyıcı tarafından teslim

alınmışsa o eşya için “Tesellüm Konşimentosu” düzenlenebilir. Gemiye yüklenmesiyle birlikte taşıtan tarafından tesellüm konşimentosu geri verilerek yükleme konşimentosunu alır. Tesellüm konşimentosuna yüklemeye dair şerh düşülürse yükleme konşimentosu hükmünde olur. Konşimento, kaptan veya kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilci tarafından taşıyıcı ad ve hesabına düzenlenebilir (TTK, 2011).

Konşimento, nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir. Konşimentonun bütün kopyalarında aynı metni içermeli ve her nüshada kaç tane düzenlendiği gösterilmelidir. Yükleten, istem üzerine, konşimentonun kendisi tarafından imzalanan bir kopyayı taşıyana vermek zorundadır (TTK, 2011).

Ticaret Hukuku denizde mal taşınmasına ilişkin kısımdaki durumlar birçok farklılıklar barındırmaktadır. Bir nüshası günümüze kadar korunabilmiş olan en eski konşimento 1538 tarihlidir. En eski deniz sigorta poliçesi 1523 tarihlidir. Bu poliçe örneği ile bugünkü Lloyd poliçesi arasında kuvvetli bir benzerlik vardır. Konşimento ilk başlarda kısa ve sade düzenlenmekteydi. Sadece yapılacak işin yazılı olarak belirlenmesini içermekteydi (Devlin ve Hotinli, 2011: 240).

Bilgi teknolojilerindeki gelişmelerle, konşimentolar elektronik bir ortama taşınmaya başlamıştır. Konşimentoların kâğıt olarak düzenlenmesi, her yıl denizcilik ve taşımacılık sektörüne milyarlarca dolara maliyete sebep olmaktadır. Elektronik konşimentolar sayesinde ticarete kırtasiye masrafları azalmakta, asıl konşimentonun yüke yetişememesi gibi istenmeyen durumların önüne geçilmektedir. Elektronik konşimentolara ilişkin kurallar, ilk olarak Uluslararası Denizcilik Çalışma Grubu tarafından 1990 yılında düzenlenmiştir (Yıldız ve Baştuğ, 2018: 42).

Konşimentolar kredi kuruluşlarından kredi için teminat olarak verilebilmektedir (Babayiğit, 2010: 202). Konşimento kelimesi Türkçeye İtalyanca ‘Conoscimento’ kelimesinden girmiştir. Taşınması için gemiye teslim edilen bir eşyaya karşılık verilen makbuz, anlamına gelmektedir (TDK, 2022). Konşimento; deniz ticareti ile ilgili yük senedi olup; bu belge ile taşıyan bir yandan sevk için gönderenden eşyayı teslim aldığını beyanını ve sefer sonunda yükün alıcısına teslimini taahhüt etmektedir (Babayiğit, 2010: 204).

Konşimento, aşağıdaki kayıtları içermektedir:

- x Eşyanın genel olarak türü, niteliği, ağırlığı ve Uluslararası ayırt edici işaretleri,
- x Eşyanın mevcut hâl ve durumunu,
- x Taşıyıcı ad ve soyad veya işyeri merkez adresi ve unvanı,
- x Kaptanın ad ve soyadı,
- x Geminin adı ve tabiiyeti,

- x Yükleten ad ve soyad veya ticaret unvanını,
- x Eğer varsa alıcı adı ve soyadını veya ticaret unvanını,
- x Yükleme limanını ve eşyanın yükleme limanına teslim tarihi,
- x Boşaltma limanını veya buna ilişkin talimat alınacak yeri,
- x Düzenlenen yer ve tarihi,
- x Taşıyıcını veya temsilcisinin imzası,
- x Navlunun ücretini ödeyecek taraf ve miktarı,
- x Eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih ve süre,
- x Tarafların uygun gördüğü diğer kayıtları içermektedir (TTK, 2011).

Konşimentonun hamili, eşyayı teslim almaya yetkilidir. (TTK, 2011). Konşimento birden fazla düzenlenmesi sonucunda birden çok hamil aynı zamanda başvurursa Kaptan, bu istekleri reddeder. Eşya umumi ambara veya güvenli teslim eder. Hamillerine de bu konu hakkında bilgi verir Kaptan mevcut hareket tarzına ve sebeplerine dair resmî bir senet düzenletmeye yetkilidir (TTK, 2011).

Emre yazılı bir konşimento düzenlenmişse kaptan, yükletenin eşyanın geri verilmesi veya teslimi edilmesi konusunda talimatları ancak konşimentonun bütün nüshaları geri verilmesi şartıyla yerine getirmektedir. Kaptan bu hükme aykırı hareket ederse, taşıyıcı konşimentonun meşru hamiline karşı sorumlu olur. Konşimento emre yazılı değilse, konşimentonun hiçbir nüshası ibraz edilmese bile, eşya geri verilir veya teslim eder. Şu kadar ki, konşimentonun bütün nüshaları geri verilmemişse, taşıyıcı teslim alandan zararlara karşı teminat gösterilmesini isteyebilir (TTK, 2011).

Eşya, sadece konşimento nüshasına eşyanın teslim alındığına ilişkin şerh düşülmesi karşılığında teslim edilir (TTK, 2011). Taşıyıcı taraf ile konşimento hamili olan alıcı arasındaki hukuki ilişkilerde konşimento esas alınmaktadır. Taraflar navlun sözleşmesine bağlıdırlar. Konşimentoda, yolculuk Çarteri Sözleşmesi'ne gönderme varsa, konşimento devredilirken charter partinin bir sureti yeni hamiline ibraz edilmesi gerekmektedir (TTK, 2011).

Konşimentoyu taşıyıcı sıfatıyla imzalayan veya konşimento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi, taşıyıcı sayılır (TTK, 2011). Konşimento eşya dair tüm bilgileri içerir. Taşıyıcı konşimentoda belirtilen bilgilerin şüpheli olması halinde konşimentoya çekincesini koyabilir (TTK, 2011).

4.2.5.5. Sigorta Sözleşmesi-Poliçe

Sigorta poliçesi, sigortacının sorumluluğu primin veya ilk taksitinin ödenmesi ile başlamaktadır. Kara ve deniz taşımacılığında, sigortacı, sözleşmenin yapılmasıyla birlikte sorumlu olmaya başlayacağı Türk Ticaret Kanununda belirtilmiştir (TTK, 2011).

Sigorta sözleşmeleri önceden belirlenmiş koşulların gerçekleşmesi ile sona erer. Bu son erme biçimleri Türk Ticaret Kanunun çeşitli maddelerinde bahsedilmektedir. Türk Ticaret Kanunundaki sonalanma halleri şöyle sıralanabilir:

- x Sözleşmede belirlenen sürenin dolması,
- x Sözleşmenin karşılıklı olarak sonlandırılması,
- x Riskin gerçekleşmesi, sigorta menfaatinin ortadan kalkması,
- x Taraflardan biri fesih hakkını kullanması,
- x Sigorta ettirenin yükümlülüklerini yerine getirmemesi,
- x Aciz haline düşme ve sigortacının iflasıdır (Yıldız, Kayıran ve Türkkdönmez, 2018: 2).

6102 sayılı TTK’de poliçenin şekil şartları şu şekilde belirtilmiştir:

- x Senede poliçe kelimesinin yazılması,
- x Belirli bir bedelin ödenmesi hakkında kayıtsız ve şartsız havaleyi,
- x Ödeyecek olan kişinin adını,
- x Vadeyi,
- x Ödemenin yapılacağı yeri,
- x Kime ödenecek ise onun Adı,
- x Senedin keşide tarihi ve yeri,
- x Keşidecinin imzası içermektedir (TTK 2011).

4.2.6. Deniz Sigorta Çeşitleri

Bir riskin gerçekleşmemesi halinde kazanç sağlayacak kişiler, bu çıkırlarını mal sigortası ile sigortalayabilirler. Malın mevcut ayıbından dolayı doğan zarar sigorta kapsamında değildir. Bununla birlik bir mala yapılan sigorta karşılı elde edilen kazanç makul sınırlar içinde değilse sınır aşan kısmı sigorta kapsamına alınmamaktadır. Mal sigortası özelliğinde olan grup sigortalarında; ekstra mal giriş veya çıkışlarında değişiklik olsa dahi, sigorta sözleşmesi kapsamındadır (TTK, 2011).

Mal sigortaları başlığı altında yer alan Müşterek Sigorta ve Kısmî Sigorta deniz sigortası hakkındaki bölümde düzenlenmemiştir. Deniz sigortası hakkında kanunda hüküm

bulunmayan hâllerde mal sigortası hükümleri deniz sigortalarına da uygulanacağı yönünde genel bir düzenleme getirilmemiştir (Şamlı, 2005: 312).

Eski düzenlemede deniz ve kara sigortaları arasında farklılık bulunmaktaydı. Yeni düzenleme ile bu farklılık ortadan kaldırılmış ve zarar sigortalarına ilişkin hükümlerin denizyolu taşımacılığındaki riskler için de uygulanacağı hükmü getirilmiştir. Dolayısıyla TTK madde 1470 deniz sigortaları için de geçerlidir (Avcı, 2020: 95). Sigorta edilen menfaatin sahibinin değişmesi hâlinde, aksine sözleşme yoksa sigorta ilişkisi sona erer (TTK, 2011).

4.2.6.1. Yük Sigortaları

Bir eşyanın, malın, kıymetli evrakın veya navlunun, bir noktadan, başka bir noktaya nakledilirken taşıma esnasında başına gelebilecek her türlü zarar olasılığına karşı, zararı minimuma indirilebilmesi için Yük nakliyat sigortası devreye girmektedir (Tanık ve Özcan, 2021: 38):

Nakliye riskleri sorununun malların deniz taşımacılığının sigortası ile yakından ilişkilidir. Burada risk seviyesindeki önemli bir artış, ticari gemilerin navlun maliyetinde önemli değişikliklere yol açabilir. Risk değişikliklerindeki tehlikeli eğilimleri malların deniz taşımacılığı için sigorta maliyetini önemli ölçüde değiştirebilir. Örneğin Karadeniz-Azak Havzası'ndaki meydana gelen olaylar deniz taşımacılığının riskini artırmaktadır. Önemli dalgalanmaların olasılığı öngörülememektedir. Malların denizyoluyla taşınması sırasında risklerin büyüklüğü üzerindeki navlun maliyetindeki değişim oranını artıracaktır (Kotenko vd. 2022: 2).

4.2.6.2. Tekne ve Makine Teçhizat Sigortaları

Tekne ve Makine Teçhizat Sigortaları, sigortalı teknenin denizde meydana gelmesi, olası batma, yanma, infilak, karaya vurma, sığığa bindirme, oturma, fırtına, alabora olma, bir başka gemi veya tekne ile çatışma gibi risklerden dolayı oluşabilecek zarara karşı ilgililerine güvence sağlamaktadır. Ayrıca deniz araçlarının inşası ve denize indirilmeleri sırasında meydana gelmesi ihtimalindeki hasarlarda tekne sigortaları kapsamındadır. Tekne sigortasında teminat kapsamı Londra Sigortacılar Enstitüsü Tekne Klozları belirlemektedir. Gemi sahibi ve tekne üzerinde menfaati olanlar, menfaatlerini sigorta ettirebilirler. Tekne sigortaları sefer veya süre esaslı olarak yapılabilmektedir (Özdemir, 2009: 56).

Tekne Sigortalarının konusu kişinin malvarlığında bulunan veya üzerinde menfaat sahibi olduğu teknedir. Bu sebeple sigortanın niteliği, malvarlığı sigortasıdır. Teknenin

genelde deniz risklerine karşı korunması amaçlanmaktadır. Öngörülen zararın gerçekleşmesi halinde sigorta zararı karşılamaktadır. Tazminatın miktarı ve ölçüsü sigorta bedeline göre belirlenmektedir (Demir, 2001: 11).

Deniz, göl veya nehirlerde kullanılan herhangi bir hizmete özgülenmiş yüzen her türlü vasıta tekne olarak adlandırılmaktadır. Tekne bir yerden başka bir yere taşınabilse de hukuken taşınmaz olarak kabul edilmektedir. Gemilerin kaydedildikleri deftere “Gemi Sicili” denir. Tekne sigortaları; Tekne Sigortası, Yat Sigortası, Gemi İnşa Sigortası, Navlun ve Kira kaybı sigortası gibi bölümlere ayrılmaktadır (Erol ve Dursun, 2015: 153).

Türkiye’de ikamet eden kişiler, sigorta yaptırmak istedikleri çıkar ve menfaatlerini yine Türkiye’de işlem yapmakta olan bir sigorta şirketine başvurmaları gerekmektedir. Ancak Cumhurbaşkanlığı aşağıda belirtilen sigortaların yurt dışında yapılabileceğine dair sigorta kapsamını genişletebilmektedir. Bunlar;

- x İhracat ve ithalat konusu mallar için taşıma sigortası,
- x Yabancı kredi kaynaklı ulaşım araçlarının finansal kiralama boyunca yaptıracağı sigorta,
- x Gemi işletiminden kaynaklı sorumluluk sigortaları,
- x Yaşam sigortaları,
- x Kişilerin Yurtdışındayken yaptırdığı sigortalar bu kapsamdadır (Sigortacılık Kanunu, 2007)

Gemide meydana gelebilecek kazan patlaması, şaftın kırılması gibi zararlar sigortalı, donatma iştiraki veya gemiyi işletenin gemiye karşı ihmali davranışlarından kaynaklanmamalıdır. Dolayısıyla geminin periyodik bakım ve denetimi, süresinde ve gereği gibi yaptırmalıdır. Aksi halde sigortacı tekne veya makinedeki ayıbın neden olduğu zararları tazmin etmekle yükümlü değildir (Aydemir, 2010: 41).

Açık denizdeyken gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden korunmak amacıyla, makul bir hareket tarzıyla yapılan fedakârlık yükün denize atılması müşterek avaryadır. Bu kapsamdaki zararın masrafları gemi ve yük ilgilileri arasında dispeç raporlarına göre bölünmektedir. Dispeç raporu sonrası ortaya çıkan garame payları da tekne sigortası kapsamında bulunmaktadır (Pekşen, 2012: 30).

4.2.6.3. Navlun Sigortaları

Navlun, bir malın nakli veya bir geminin kiralanması için ödenen ücrettir. Denizyolu taşımacılığında meydana gelecek olası kayıptan, navlunun da etkilemesi olasıdır. Bu sebeple navlun sigortalarına ihtiyaç duyulmaktadır. Navlun, sefer başına sigorta ettirilebileceği gibi

belirli bir süre için de sigorta ettirilebilir. Geminin tamamını veya bir kısmının belli bir süre için kiralanması charter parti denmektedir. Ödenen parayada “Çarter Navlunu” adı verilmektedir (Kılıç, 2006: 36).

Taşıyıcı, sözleşmeye konu olan navlunun varış noktasına ulaşmaya kadar yükleme, taşıma ve boşaltmadan kaynaklı tüm aşamalarda kendisinden beklenen dikkat ve özeni göstermek zorundadır. Aksi takdirde meydana gelecek zarar, hasar veya menfaat kaybından sorumlu olmaktadır. (TTK, 2011). Gemi, yolculuk başlamadan önce mücbir bir sebep yüzünden navlun zarar görürse navlun sözleşmesi tazminat ödenmeksizin hükümsüz hale gelmektedir (TTK, 2011).

Navlun sigortasının konusu, denizyoluyla taşınan emtianın zayi olma olasılığına karşı yapılan ödemedir. İngiliz uygulamasında, gemi yüklü olsun veya olmasın, kirada olsun veya olmasın, geminin tam zayi halinde, navlunun tamamının ödenmesi öngörülmüştür. Navlun sigortalarında sigortalı, navlun üzerinde menfaati olan gemi sahibi veya gemi kiracısı gibi şahıslardır (İlağa, 1992: 29).

4.2.6.4. Sorumluluk Sigortaları

Sorumluluk sigortaları, müşterinin taşımaya konu mallarında meydana gelebilecek bir hasar veya kayba karşı taşıyıcı firmanın sorumluluğunu içermektedir. Taşıtan kişilerin taşıyıcıdan tazminat talep edebilmesi için malların müşteri kusurundan kaynaklı bir zarar oluşmamalıdır. Tazminat talebi, sadece nakliyecinin kusurundan kaynaklı bir zarar oluşması halinde mümkündür (Öztürk ve Öztürk, 2021: 41).

Emtiaların taşıma işini yüklenen şahıs veya firmalar, sözleşmede kendini sorumluluklarını ilgilendiren halleri sigorta altına alabilirler. Sigortalama sonrası emtia üzerinde meydana gelebilecek hasar veya eşyanın kaybolması teminat kapsamına girmiş olur. Denizyolu taşımacılığını tehdit eden her unsur sigorta kapsamına alınabilir (Kılıç, 2006: 36). Sorumluluk sigortasının konusu esas olarak meydana gelmesi olası rizikodur. Sigortanın konusuna göre çok çeşitli adlar alabilmektedir (Değirmenci, 2012: 307).

Türk Ticaret Kanunu madde 1483’de Sigortacıların diğer kanunlarda söz konusu olabilecek hükümler saklı kalmak kaydı ile faaliyet gösterdikleri alan kapsamında bulunan tüm durumların zorunlu sigortalarını yapmaktan kaçınamayacağını belirtmektedir (TTK, 2011). Mali sorumluluk sigortaları kapsamında P&I kulüpleri faaliyet göstermektedir. Koruma ve tazmin olmak üzere iki ayrılmakta olan bu sigorta, üçüncü şahıslara karşı doğabilecek masrafların sigorta ilkeleri kapsamında teminat altına alınmasını içermektedir (Erol, 2013: 45).

4.2.6.5. Tekne Yapım Sigortaları

Gemiler müşterilerin kullanım amacına ve ihtiyacına göre üretilmektedir. Müşteri ihtiyaçlarına göre gemi özelliklerinin belirlendiği için çok farklı özelliklerde ve çeşitte gemiler inşa edilebilmektedir. Dolayısıyla gemi inşası, geminin özelliklerine bağlı olarak üretim sürecinin şekillendiği sektördür. Üretim hacimleri nispeten düşüktür. Üretim genel olarak siparişe dayalıdır ve siparişin büyüklüğüne uygun tersanelerde üretim gerçekleştirilmektedir. Üretim yöntemleri açısından çelik gemi inşası yüksek yatırım maliyetleri gerekmektedir. İnşa süresinin uzun olması, zaman içerisindeki sektördeki dalgalanmaları finansal açıdan zarar görmemek adına tersane yöneticilerin takip etmesi yapması gerekmektedir (Sezen ve Kurultay, 2008: 3).

Gemi inşa ve denizcilik sektöründeki gelişen teknolojiler ile zamanı gereklerini takip eden çok amaçlı gemiler ile piyasa koşulları değişmektedir. Günümüzde ve önümüzdeki 5 yıl içerisinde armatörler ve denizcilik şirketleri sürdürülebilir bir üretim sahası ve çevreye duyarlı bir sektör inşa etmek için gemilerinde hibrit çözümlere geçeceklerini belirtmektedir. Yeni teknolojiye sahip gemilerin inşasına dair kazanılacak teknik bilgi ile tersanenin modern gemi siparişleri alabilmesine imkân sağlayacaktır (Balbaş ve Turan, 2019: 18).

Gemi inşa sanayisi; çok çeşitli sanayi kollarını içine alan bir sanayi ve üretim dalıdır. Makine imalat, boyama, elektrik ve elektronik, lastik ve plastik, demir ve çelik sanayisi gibi küçük veya büyük her endüstri ile birbirine bağlı sistemler bütünüdür. Yeni teknolojiler gemi inşa sanayisini değiştireceği gibi, mevcut içinde bulunduğu sanayi ekolojisininde hızla değiştirecektir. Gemi inşa sanayisi, deniz sanayi ve teknolojilerinin geliştirilmesinin yanı sıra, ülke kalkınmasına büyük katkısı olmaktadır. Türkiye'deki tersane sayısı 96'dır. Bununla beraber 46 adet gemi söküm tesisi bulunmaktadır. Türkiye'deki gemi inşa tesislerinin toplam kapasitesi 4.200.000 DWT'dir (Menteşe, İnce ve Özcan, 2017: 58).

Tersanelerde çalışan işçilerin meslek hastalığına karşı korunmasında sorumluluk işverene aittir. İşyerinde gürültü, sıcak vb. gibi ortam ölçümlerinin yapılması, işçilerin kendilerinin işin olumsuz koşullarından koruyabilecekleri koruyucu ekipmanlar temin edilmesi ve işçilerce kullanıldığını kontrolünden işveren sorumlu olmaktadır. Bununla birlikte işçilerin düzenli sağlık kontrollük yaptırılmalıdır. Bunlar işveren için maliyet olduğu kaygısı sebebiyle Türkiye'de faaliyette olan tersanelerde bu önlemler işverence gerektiği gibi almamaktadır (Yılmaz, 2014: 81).

4.2.7. Balıkçı Tekneleri Sigortaları

Balıkçılık, Denizcilik sektörünün kollarından biridir. İçinde bulunulan zamanın teknoloji ve bilimsel ilerlemesine göre karşılaşılan zorluklar değişmektedir. İnsan emeğinin ağırlıkta olduğu Balıkçılık endüstrisinde tehlikelere karşı sigorta yapılması önemlidir. Sigorta poliçelerinde gemi operatörlerinin karşılaşılabileceği risklerdeki sorumlulukları belirtilir. Türk P&I 5 milyon Dolar'dan başlayarak 1 milyar ABD dolarına kadar sorumluluk limiti taahhüt etmektedir. Sigorta şirketince teminat altına alınabilecek sorumluluklar şu şekilde sıralanabilir,

- x Balık ağı hasarları
- x Çarpışmalar
- x Yüzer veya Sabit eşya zararları
- x Yolcu ve gemi adamı yaralanma veya ölümleri
- x Rotadan sapmalar ile ilgili zararlar
- x Balıkçılıkla ilgili ceza, dava veya karantina masrafları
- x Kaçak yolcu, mülteci sorunları
- x Çekme veya enkaz kaldırma sorumlulukları
- x Korsanlık
- x Rota (TURKP&I, 2019).

4.2.8. Uluslararası Alım Satım İlişkilerinde Sigorta Yaptırma Yükümlülüğü

Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) küresel ticarete tarafların çıkar ve menfaatlerini korumak, taraflara yüklenecek sorumlulukları belirlemek adına ihracat ve ithalatta kullanılmak üzere Incoterms (International Commercial Terms) Kurallarını hazırlamıştır. Incoterms Kuralları, alıcı ve satıcı arasındaki ilişkiyi ayrıntılı şekilde düzenlemektedir. Malların üretim noktasından, tüketicinin kapısına kadar hangi sorumluluğun kimde olduğunu açık bir şekilde göstermektedir (Biren, 2020: 32).

4.2.9. Deniz Sigortalarında Poliçe Çeşitleri

Bir geminin sigorta kapsamında değerlendirilmesi için sigorta sözleşmesi (Poliçe) yapılması gerekmektedir. Deniz Sigorta poliçeleri, sefer, süre, filo, inşaat, flotan ve abonman gibi çeşitlere ayrılmaktadır (Gökay, 2020: 20).

4.2.9.1. Emtia Poliçeleri

Emtia Sigortası ile ilgili poliçeler, sefer poliçesi veya abonman sigorta sözleşmesi poliçesi şeklinde düzenlenmektedir. Sefer poliçesi, bir emtia taşıma sigortasıdır ve belirli bir taşımaya özgü olarak düzenlenmektedir (Özkan ve Karayazgan, 2016: 83). Emtia poliçesinde sigortacının sorumluluğu açıkça belirlenmelidir. Sigorta kapsamında olan emtiaya dair olası risklere karşı sigorta ne zaman, nerede, nasıl başlayacağı ve ne zaman nerede sona ereceğinin saptanması gerekmektedir (Mermer, 2005: 32).

4.2.9.2. Süre Poliçeleri

Zaman Çarteri Sözleşmesi, belirli bir ücret karşılığında gemiyi kiralayan tarafa gemiyi belirli sürelerde kullanması için bırakılmasına dair sözleşmedir (TTK, 2011). Zaman çarteri sözleşmesi yapıldığında taraflardan her biri, gerekli giderlerini karşılayarak, sözleşme şartlarının içeriğini belirten bir poliçenin verilmesini talep edebilir (TTK, 2011).

Kaptan, gemi kiracısının tüm emir ve talimatlarına uymakla zorunludur (TTK, 2011). Geminin makine, teçhizat, yakıt, yiyecek vb. tüm ihtiyaçlarından gemiyi kiralayan sorumludur ve giderlerine katlanır (TTK, 2011).

4.2.9.3. Filo Poliçeleri

Kurumsal Poliçeler, Filo Poliçeleri olarak adlandırılmaktadır. Filo poliçelerin pazarlık gücü, bireysel poliçelere göre çok daha yüksektir (Ünder, 2008: 36). Faiz oranı küresel filo ayarlama sürecini etkilemektedir. Faiz oranı; yük ve yeni gemi siparişinin miktarını pozitif yönde etkilemektedir. Bununla birlikte faiz oranlarının yeni siparişi ve söküme gönderilen gemi miktarı arasındaki etki negatif yönlüdür. Faiz oranlarının artışı borçlanmayı güçleştireceği için yeni gemi siparişi vermek güç bir hal alacaktır. Denizyolu taşımacılığı sektörünün sürdürülebilir bir maliyetlerle büyüebilmesi ve ekonomiye katkıda bulunabilmesi için yüksek faiz oranlarının negatif etkisinin çeşitli politikalarla sınırlandırılması gerekmektedir (Açık, Kesiktaş ve Başer, 2020: 66).

Ulaştırma işletmelerinin en büyük maliyet kalemini Gemi Filoları oluşturmaktadır. Uzun dönemli olarak gider azaltmaya odaklı, etkin bir filo yönetimi, işletme kârlarını yükselterek verimlilik artışı sağlayabilmektedir (Yıldız, 2008: 1).

4.2.9.4. İnşaat Poliçeleri

Gemi inşası, birbirinden farklı birçok makine ve teçhizatın işbirliği içinde çalışarak suda yüzebilecek bir aracın oluşturulması sürecidir. Farklı sanayi dallarının ürünlerinin

birleşimlerini içeren pek çok sanayi kolunun bir araya gelmesiyle gemi üretilmektedir. Tersaneler, gemilerin bir bakıma annesidir. Gemiler orada doğarlar. Tersaneler, farklı amaçlara özgü gemi ve su araçlarının inşası, bakım ile onarımına olanak sağlayan teknik ve sosyal altyapı tesisleridir (Daştan ve Erol, 2011: 61).

Türkiye Tersanelerinin Dünya’da tercih edilmesinin asıl nedeni, ucuz iş gücünün varlığı gösterilmektedir. İş gücünün gelecekte milli gelirde kişi başına düşen payı Türkiye’nin büyümesine paralel olarak artabilir. Bu artışın getireceği yüksek üretim maliyet kalemi, kârlılığı ve rekabeti olumsuz etkileyebilir. Proje yönetimi ve verimli üretimle kâr ve kazanç kaybının önüne geçilebilir (Akan, 2006: 157).

4.2.9.5. Flotan (Geçici) Poliçeler

Flotan Poliçeleri malın miktarının ve nakil vasıtasının bilinmediği hallerde kullanılmaktadır. Özellikle söz konusu poliçenin düzenlenmesi akreditif ile bağlantılı işlemlerde karşılaşılmaktadır. İşlemlerin hızlandırılması için bankaya bu poliçenin verilmesi gerekmektedir. Sigorta primi, nakle konu emtiaların miktarı ve nakilde kullanılacak geminin belli olması sonrası tahsil edilebilmektedir. Yükleme gerçekleştikten sonra bir Flotan Sigorta Poliçeleri, Kesin Sigorta Poliçelerine dönüşmektedir (Çalışkan, 2009: 41).

4.2.9.6. Abonman Poliçeler

Abonman; sigortacı ve müşteri arasında çerçeve bir sigorta sözleşmesidir. Sigorta kapsamına satıcının belirli bir sürede yapacağı tüm taşımaları kapsamı içine almaktadır. Abonman sözleşmesine dâhil bir taşımanın sigorta şirketine bildirilmesi ile sigorta konusu menfaat ve olası risk belirgin hale gelmekte ve sigorta şirketinin sorumluluğu o anda başlamaktadır. Bu bildirimin yapılmadığı zaman, Abonman Sözleşmesi içi boş bir çerçeve sözleşme olarak kalır. Ancak taraflar sigorta sözleşmesinde belirleyecekleri hükümle geç ihbar yapılması halinde sigorta teminatının başlayacağını öngörebilirler (Özkan ve Karayazgan, 2016: 83).

Abonman Sigorta Poliçesi, belli bir süre içinde nakliyesi gerçekleştirilecek mallar için yapılan sigorta kapsamının genel olarak hatlarının çizildiği bir sigorta poliçesidir. Dış ticaret firması genellikle senelik bir poliçeyi sigortacı ile imzalamaktadır. Çerçeve bir poliçe olması sebebiyle emtialarının hangi gemi ile taşınacağına ait bilgiler poliçede yer almamaktadır. Nakliye gerçekleşeceği zaman ek beyanlar ile bu bilgiler sigorta şirketine bildirilmektedir. Nakliye sürecinin ve gerekli ek bilgiler gecikme ile bildirilse dahi taşınan malın sigorta kapsamında değerlendirilmektedir (Çalışkan, 2009: 42).

4.2.10. Deniz Sigortalarının Sağladığı Teminatlara Ait Hasarlar

Sigorta sözleşmeleri sözleşmede ön görülen risk faktörlerinin meydana gelmesi halinde meydana gelen zararın karşılanması esasına dayanmaktadır. Denizcilik sigortalarında sigorta himayesi altına alınan menfaatler meydana gelen zarara karşı teminat sağlanmaktadır. Hangi riskler, hangi şekillerde meydana gelmesi halinde sigorta kapsamına gireceği sözleşmede belirlenmektedir (Biren, 2020: 10).

4.2.10.1. Ziya

Ziya, taşıyanın taşımak üzere teslim aldığı eşyanın hak sahibine teslim edememesi durumunu ifade eder. Teslim edememenin nedeni önem arz etmemektedir. Ziya, tam ve kısmi olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Tam ziya, malların yok olması, elden çıkması veya asli vasıflarının kaybolmasını ifade etmektedir. Tazminat bakımından yükün ekonomik kıymetini bütünüyle kaybetmesi tam ziya olarak kabul edilmektir. Kısmi Ziya ise taşıyanın, teslim aldığı eşyayı eksik teslim etmesini ifade etmektedir (Demirçivi Mineliler, 2007: 961).

Eşya sözleşmede bahsedilen teslim yerine ulaşması halinde gönderinin alıcısı, taşıyıcıdan sözleşme hükümlerini yerine getirmesi halinde eşyanın kendisine teslimini talep edebilir. Eşya taşıma sırasında hasar görmüş, kaybolmuş, ekonomik kıymeti azalmış veya geç teslim söz konusu olmuşsa sözleşmede belirtilen sorumlulukları taşıyıcıya karşı eşyanın göndericisi ileri sürebilir (TTK, 2011).

Eşya, taşıma süresini takiben geçen yirmi gün içinde herhangi bir teslimat gerçekleşmezse hak sahibi eşyanın zayi olduğunu sayabilir ve tazminat almaya hak kazanır. Sınır ötesi bir taşımada bu süreye 10 gün daha eklenmektedir. Yani süre 30 gündür. Eşya bulunması halinde hak sahibinin istemesi ve ödenmiş tazminatı geri ödemesi halinde eşya kendine teslim edilebilir. Hak sahibi eğer bu konuda bir talebi yoksa taşıyıcı eşyayı istediği şekilde tasarruf etmekte özgürdür (TTK, 2011).

Sicile kayıtlı bir gemi batır, kaybolur, enkazı olmaksızın patlar ve harap olursa gemi üzerindeki mülkiyet hakkı sona erer. Eğer enkaz mevcut ise bunun üzerindeki her türlü çevresel ve maddi sorumlulukla birlikte Mülkiyet Hakkı da devam eder (TTK, 2011). Kelime kökeni Rumca olan navlun, bir yerden başka yere nakledilmek için gemiye yüklenen eşyanın bütünü ifade etmektedir. Aynı zamanda taşıyıcının gemisine kabul ettiği yükün taşıma ücretini belirtir (TDK, 2022). Taşıyıcı tarafından, gemisinde taşınacak yük için istenen ücret; Gemi, sefere çıkmadan mücbir sebeplerle zayi olursa, taraflar birbirine tazminat ödemekte yükümlü değildir. Böyle bir durumda Navlun Sözleşmesi kendiliğinden hükümden düşer (TTK, 2011). Gemi, sefer başladıktan sonra mücbir sebepler zayi olursa, geminin

felakete sürüklenmeden önceki alacak ve borçlardan taraflar sorumludur. Kaza sonrası kurtarılan gemideki eşyalar başka bir limana boşaltılmak zorunda kalınmış ise, mesafe navlunu ödenmek zorundadır. Mesafe navlunu, kurtarılan eşyanın kurtarma limanındaki mevcut hal değerinden daha fazla olamaz (TTK, 2011).

Sözleşmede belirli bir eşyanın tamamının mücbir bir sebepten yok olması halinde sözleşme taraflar arasında tazminata vermekle sonuçlanmaksızın düşer. Lakin eşyanın yok oluş anına kadar gerçekleşen sorumluluk devam eder. Eşyanın bir kısmı mücbir sebeplerden dolayı zarar görmüş ise taşıtıcı navlunun sadece yarısını ödeyerek sözleşmeyi feshedebilir veya yeni bir mal yükletebilir. Gemi limandan ayrılması halinde tam navlun ücreti ödemek zorundadır (TTK, 2011).

4.2.10.2. Avarya

Müşterek Avarya, denizyolu taşımacılığında karşımıza çıkan ve gemilerin karşılaştıkları batma risklerine karşı yüklerini bilerek denize atarak muhtemel bir kazadan korunma amacı taşıyan, müşterek çıkarları hedefleyen bir hal durumudur. Müşterek avarya olması halinde malı yok olan ve malı hasar görmeden limana ulaşan taşıtıcılar arasında masraflara ortak katlanmayı hedeflemektedir (Algantürk Light, 2016: 207).

Denizde bir sefere başlayan geminin karşı karşıya kaldığı tehlike sonrası gemideki malların sahipleri arasında olağanüstü bir fedakârlığı katlanması gerekiyorsa müşterek avaryadan söz edilir. Müşterek avarya garamesine dâhil olan maliyetler gemi, navlun, yük ve diğer eşyalar arasında TTK uyarınca paylaştırılır. Müşterek avarya garamesi York-Anvers kuralları çerçevesinde belirlenir (TTK, 2011).

4.2.10.3. Kurtarma ve Yardım Masrafları

Kurtarma faaliyeti, denizde tehlikeyle karşılaşan bir geminin, yükünün ve gemi adamlarının mevcut tehlikeden kurtarılmasıdır. Kurtarma faaliyeti öncelikle kurtarmanın gemi ve gemideki eşyalar için yapılması gerekmektedir. Geminden herhangi bir şey kurtarılamasa dahi, çevre kirlenmesinin engellenmiş olması da faydalı bir sonuç olarak değerlendirilmektedir. Kurtarma faaliyeti sözleşmeye dayanabilmektedir. Kurtarma ücreti ya sözleşme ile belirlenir veya mahkeme ya da hakem tarafından konulabilir. Sözleşme olmayan hallerde, kurtarma faaliyeti için ödenecek ücret faaliyet sonrasında belirlenmektedir (Bozkurt Bozabalı, 2011: 171).

Trafiğe elverişli suda tehlikeyle karşılaşan su aracını veya su aracında bulunan eşyanın kurtarılması için yapılan faaliyettir. Kaptan, geminin kurtarılabilmesi için gemi sahibi

adına sözleşme yapabilir. Bu yetkinin içine mahkeme ve tahkimi belirlemek de girmektedir (TTK, 2011).

Kurtarma işlemini gerçekleştirenler aşağıda belirtilen maddelerden sorumludurlar, Bunlar;

- x Kurtarma faaliyetini özenle gerçekleştirmek,
- x Çevresel zararları önlemek için özenli olmak,
- x Gerekirse başkalarından yardım istemek,
- x Tehlikedeki geminin sahibi, kaptan veya eşyanın sahibi tarafından talep edilmesi halinde başka kurtaranların müdahalesini kabul etmekle, yükümlüdür (TTK, 2011).

Tehlike altındaki geminin sahibinin, kaptanın ve eşya maliklerinin kurtarıcıya karşı sorumlulukları şunlardır;

- x Kurtarma faaliyeti esnasında kurtarana yardımcı olmak,
- x Çevresel zararların önlenmesi için duyarlı olmak,
- x Emniyet altına alınmış olan aracı, eşyayı zamanında teslim almakla yükümlüdür (TTK, 2011)

Ülkemiz Lozan Antlaşması uyarınca Brüksel Kurtarma Milletlerarası Sözleşmesi dâhil olmayı taahhüt etmiştir. Bu sözleşmenin geçerli olabilmesi için kurtaran ve kurtarılan gemilerden birinin sözleşmeye taraf ülkeden olması gerekmektedir. Türkiye'nin sorumluluk alanlarında meydana gelecek bir kazada bu sözleşme uygulanacak olup sözleşmede yer almayan hususlarda Türk Ticaret Kanunu hükümleri esas alınmaktadır. Londra Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşmesi'ne Türkiye taraf olmamakla beraber bu sözleşmenin hükümleri Türk Ticaret Kanunu'nda yer almıştır (Hürman, 2012: 482).

4.2.10.4. Dava ve Emek Masrafları

Gemi sahibine, geminin kiracısına, geminin yönetici veya işleticisine karşı doğan alacaklara “Gemi Alacaklısı Hakkı” adı verilir, Bu alacaklar aşağıda sıralanmıştır;

- x Gemi adamlarına gemide çalışmaları dolayısıyla ödenecek ücretler, ulaşım giderleri, sigortalama ücretleri,
- x Geminin işletilmesi sırasında meydana gelen can kayıpları ve bedensel zararlar,
- x Kurtarma faaliyetinden kaynaklı ücretler,
- x Liman, kanal, karantina ve kılavuzluk için yapılan masraflar,
- x Müşterek avarya garame payı alacaklarıdır (TTK, 2011).

Deniz ticareti hukukunda kanunda öngörülen belirli alacaklardan birinin doğması ile birlikte gemi alacaklısı hakkı ortaya çıkar. Bu hak gemi ve navlun üzerindeki kanuni rehin hakkıdır. Gemi alacakları, geminin işletilmesiyle ilgili olarak ortaya çıkmaktadır. Bu hak sahibine icra ve iflas kanununda öncelikli alacak hakkına sahiptir (Özbay, 2008: 170).

4.2.10.5. Çatma

Gemiler seyir yaparken yürürlükteki mevcut mevzuat doğrultusunda seyir yapmak zorundadır. Tüm önlemlerin alınmasına rağmen deniz kazası yaşanabilmektedir. Bu kazalar sonucunda ölüm, yaralanma ve maddi hasarlarla karşılaşmaktadır. Bu kazaların önemli bir kısmını çatışma kazaları oluşturmaktadır. 2014 - 2020 yılları arasında 2003 çatışma kazası yaşanmıştır. Çatma iki veya daha fazla geminin doğrudan veya dolaylı olarak çarpışmasıyla oluşur (Gürel, Şenol ve Kum, 2022: 103).

Çanakkale Boğazı'nda, yoğun trafik sebebiyle çatma ve karaya oturma gibi kaza meydana gelebilmektedir. Çanakkale Boğazı'nda en fazla kaza türü karaya oturma/kıyıya çarpma daha sonra çatma olup, en fazla kazaya kuru yük gemileri daha sonra genel yük gemileri karışmaktadır (Ece, Tok ve Temiz, 2020: 2). İstanbul Boğazı'nda ticari yük gemisi kazalarında, kaza yapılan yerler sektör olarak ifade edilmiştir. Kaza yapılan yerler üç gruba ayrılmıştır. Kazanın meydana geldiği yer Kadıköy sektörü olduğunda kazaların %86 olasılıkla çatma sonucu meydana gelmiştir. Kandilli veya Marmara sektörlerindeki kazalar %48 olasılıkla çatma sonucu meydana gelmiştir. Türkeli sektöründe ise kazalar %36 olasılıkla çatma ile sonuçlanmıştır (Çakır ve Kamal, 2020: 16).

Eski Türk Ticaret Kanunu'nda çatmayı tanımlayan bir hüküm bulunmamaktaydı. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda, bu eksiklik giderilmiştir (Ersoy, 2012: 494). İki veya daha çok geminin çarpışması neticesinden gemilere ve gemilerde bulunan insanlar ve eşyalar üzerinde meydana gelen zararda tazminat uygulanabilir. Geminin, bir manevrayı yapmak veya yapmamak yahut seyir kurallarına uymamak suretiyle başka bir gemiye veya gemide bulunan insanlara veya eşyaya çatma olmaksızın zarar vermesi hâlinde de, çatma hakkındaki hükümler uygulanır (TTK, 2011).

4.3. Spot ve Türev Piyasalar

Dünyada gelişen rekabet ve finansal faaliyetlerin etkisiyle, ödeme sistemleri, tasarrufların şekil ve amacı değişebilmektedir. Finansal ilişkilerde, Spot işlemli piyasalar ve Vadeli işlem piyasalar işlem görmektedir (Polat, Kanmaz ve Vergi, 2019: 86). Küresel ticaret hayatında yatırımcı açısından alınacak her karar bir risk unsuru taşımaktadır. Spot piyasanın

taşıdığı riskin minimuma indirilebilmesi için genellikle türev piyasalar olarak adlandırılan vadeli işlem piyasaları kullanılmaktadır. Vadeli işlem piyasaları gelecekte meydana gelmesi muhtemel risk unsurunu azaltma özelliği taşıdığından yatırımcılara güven vermektedir (Mutlu ve Aktaş, 2021: 97).

Risk yönetimi, mevcut ve olası risklerin belirlenmesi, tanımlanması, ölçülebilir hale getirilmesi ile bu risklerin belirlenen sınırlar içinde tutulması için kullanılacak araçların seçimi ve kullanımına ilişkin politikaların belirlenmesini içeren bir süreçtir. Firmanın karşı karşıya olduğu riskleri doğru analiz edebilmesi ekonomik gelişmelerin izlenmesi ve finansal yapısını doğru olarak tespit edilmesiyle mümkün olabilmektedir. Bugün işletmelerde Türev piyasa ürünlerinin kullanımının yaygınlaşmasıyla risk yönetimi alanında etkinlik sağlanmıştır (Özer ve Çömlekçi, 2015: 398).

Son 30 yıl içinde finans ve diğer sektörlerde yaşanan hızlı gelişmeler Dünyadaki ülkelerin karşı karşıya kaldığı risk türleri gittikçe artmaktadır. Hızlı ve karmaşık şekilde artan riskler ve bun riskleri yönetmek için türev piyasasının gelişmesini sağlamıştır. Vadeli işlem piyasalarında işlemler spot piyasalara göre daha belirgindir (Gökbulut, Köseoğlu ve Atakan, 2009: 95).

Buhar makinesinin icadı ile başlayan, yeni buluşlarının birbirini takip etmesiyle devam eden Sanayi Devrimi sermayenin birikimine imkân vermiş ve bütün sektörlerde gelişme sağlamıştır. Küresel ekonominin lokomotif sektörlerinden biri olan denizyolu taşımacılığı sektörünün ihtiyacı olan fonunun karşılanmasında çeşitli yöntem ve araçlar kullanılmıştır. Denizyolu taşımacılığı sektöründe varlıklar ödünç sermaye ile finanse edilmektedir. Bu durum da sürecin borç verenlerin baskısı altında gerçekleşmesine neden olmaktadır. Navlun oranlarındaki değişimler, sektörün finansman yapısı, gemilerin Uluslararası denizlerde hareket etmeleri ve buna bağlı oluşabilen güvensizlik durumları gibi nedenler, denizyolu taşımacılığı sektörü ekonomik ve finansal açıdan oldukça riskli bir sektör yapmaktadır. Finansal riskten kaçınmak için kullanılan yöntemlerden biri de hedging mekanizmasına dayalı türev piyasalardır (Erol ve Dursun, 2015: 195).

4.3.1. Spot Piyasa

Spot piyasada işlemler peşin olarak gerçekleştirilir. Spot piyasadaki işlem ücretleri vadeli işlemlere oranla düşüktür (Kayalidere, Aracı ve Aktaş, 2012: 138). Spot piyasalarda bir varlığın teslimini ve ödemesini aynı anda yapılmaktadır. Spot piyasada işlemler alıcı ile satıcının bir araya gelmesine ihtiyaç vardır. Bir varlığı arasında değişim arz ve talep arasında eş anlı yapılmaktadır (Korkmaz, Çevik ve Uygurtürk, 2017: 738).

Tarımsal ürünlerde, yerel spot fiyatlarıyla vadeli işlem fiyatları arasındaki fark taşıma, saklama gibi süreçlerden kaynaklanabilmektedir. Bir ürünün gelecekteki spot fiyatının ne olacağı, o ürünün vadeli işlem fiyatları belirleyicidir. Vadeli işlemlerde fiyatların oluşması, arz talep piyasasının yanında ürünlerin saklanması, mevcut faiz politikası, enflasyon gibi gelecekte spot piyasadaki değerine bağlı olarak belirlenmektedir (Çevik ve Pekkaya, 2016: 50). Dünya enerjisinin vazgeçilmezi olan petrolün varil fiyatları spot ve future piyasada diğer mallara kıyasla daha oynak bir yapıya sahiptir (Zerren, 2016: 140). Volatilite yayılımları, spot ve vadeli piyasalar arasındaki ilişkinin ortaya konulmasında bir diğer göstergedir. Volatilite yayılımı, bir piyasada meydana gelen oynaklığın, diğer piyasayı da etkilemesi şeklinde tanımlanabilir (Göçmen Yağcılar, 2022: 472).

4.3.2. Türev (Vadeli) Piyasa

Vadeli işlem piyasasının asıl amacı sermaye sahiplerini fiyat değişimi riskinden korumaktır. Vadeli işlem piyasaların gelişimi sayesinde risk yönetimi kolaylaşmıştır. Yatırımcılar, gelecekteki fiyat dalgalanmalarından en az etkilenmek adına vadeli işlem piyasasında işlem yapmaktadır. Bugün spot piyasadaki kaybını, vadeli piyasadaki kazancı ile dengeleyebilmektedir (Özdemir, 2020: 475). Uluslararası alanda ticaretin yoğunlaşması, finansal işlemlerdeki hacmin artışı, faiz oranları, döviz kurları, mal ve hizmet piyasasındaki dalgalanmaları gibi nedenlerle yatırımcılar risklerden korunmak istemektedirler. Vadeli işlem sözleşmeleri yatırımcılar tarafından tercih edilir bir yatırım aracı haline gelmiştir. Günümüzde birçok varlık üzerine vadeli işlem sözleşmeleri hazırlanabilmektedir (Demireli, Gülmez ve Akkaya, 2015: 7).

Vadeli işlemler, genel olarak gelecekte bir malın fiyatında meydana gelebilecek artış veya azalış yönündeki tahminlerin yönetildiği işlemlerdir. Bir malı gelecekte belirli bir tarihte, önceden belirlenmiş miktarda ve kalitede, bugünden tespit edilecek bir fiyat üzerinden satın almak veya satmak için yapılan işlemlerdir. Gelecekteki fiyat değişimlerinden zarara uğrayacağını düşünenler için korunma sağlayan ve piyasaya dayanak varlıkların fiyatlarında meydana gelebilecek değişimlere yönelik olarak spekülatif amaçla kullanılmaktadır (Kaya, 2016: 36).

4.3.2.1. Türev Piyasa Araçları

Vadeli işlem piyasalarında alınabilen ve satılabilen geleceğe yönelik işlemlerin yapıldığı, vadeli işlem sözleşmeleridir. Vadeli işlem genel olarak Forward, Futures, Opsiyon ve Swap olarak dört kategoriye ayrılmaktadır (Gökkaya ve Adanacioğlu, 2016: 78).

4.3.2.1.1. Futures

“Future” vadeli işlem piyasası araçlardan biridir. Gelişmiş ülkelerde oldukça sık kullanılmaktadır. Ana amaç riskten korunmak ve riski en aza indirebilmektir. Futures sözleşmeler, belirli nitelikte bir malın gelecekteki bir tarihe yönelik fiyatındaki dalgalanmalardan korunmak için, bugünün fiyatlarıyla alınıp satılmasını sağlayan sözleşmeler olarak tanımlanabilir Futures Sözleşmeler borsada işlem görmektedir. Futures sözleşmeler, sözleşmeye taraf olanlar tarafından enflasyondan korunma, fiyat tahmini ya da Arbitraj amaçlarıyla kullanılabilir. Futures sözleşmelerin temel özelliği, fiyat dışında sözleşmenin içerdiği unsurların standart bir formdadır (Birgili, Akyel ve Karaca, 2005: 110).

Endeks Futures Piyasalar, Dünya genelindeki işlem hacmine bakıldığında piyasanın %20’sinden fazlasını oluşturmaktadır. Türev piyasasının özelliği olarak yatırım ve korunma işlemleri fonksiyonlara sahiptir. Bu sayede gerek ülkemiz gerekse Dünya piyasaları arasında önemli bir konumda yer almaktadırlar (Gök ve Kalaycı, 2013: 400).

4.3.2.1.2. Forward

Türev araçların arasında en eski olanı forward sözleşmeleridir. Forward sözleşmelerde; alıcı ile satıcı arasında tezgâh üstü diye tabir edilen piyasa imzalanarak bugünün fiyatından gelecekte alım veya satım yapmaktır. Müşteri ve banka arasında bireysel pazarlıklara dayanarak yapılır. İhtiyaca göre şekillenen bir üründür. İşlemin gerçekleştiği anda parasal bir alışveriş yaşanmamaktadır. Tarafların pazarlık güçleri sözleşmelerin şeklini belirlemektedir. (Batı, 2016: 1219).

4.3.2.1.3. Opsiyon

Kur riski her sektörün kârlılığını etkilemektedir. Kur riskinden korunmak amacıyla finansal araçlar kullanılmaktadır. Kur riskinden korunmak üzere kullanılan finansal araçlardan biriside Opsiyon Sözleşmeleridir. Opsiyon sözleşmelerinde işlem maliyetine Opsiyon Primi adı verilmektedir. Oynaklık, Opsiyon primlerini etkileyen bir faktördür. Volatilite bir risk ölçüsüdür. Oynaklığın artması riskin arttığı anlamına gelmektedir. Opsiyon sözleşmelerinde taraflarından opsiyon alıcı, sınırlı bir riskle beraber sınırsız bir kâr elde edebilmektedir. Opsiyon yükümlüsü ise sınırlı gelirle sınırsız bir zarar etme riski altına girebilmektedir. Opsiyon sözleşmelerde alınan kararlar sonucu kâr veya zarar ortaya çıkabilmektedir (Şeker, Çemberlitaş ve Altundağ, 2018: 121).

Opsiyon sözleşmesi borsalarda işlem görmektedir. Opsiyon sözleşmelerinin geçmiş olduğu eskiye dayanmaktadır. Opsiyon sözleşmeleri, finansal varlıkların belirli bir zamanda alınması veya satılması konusunda Opsiyon alıcısına seçim hakkı tanımaktadır. Opsiyon

sözleşmelerinde üçlü taraflı bir ilişki vardır (Bak, 2009: 40). Riskten korunma işlemlerine duyulan gereksinim ve alım-satım kararları nedeniyle basit bir fiyatlama modelini kullanmayı tercih etmektedirler (Kabakçı, 2012: 87).

4.3.2.1.4. Swap (Takaslama)

Swap kelimesi İngilizceden dilimize girmiştir. Değiştirme, takas ve kaydırma anlamları taşımaktadır. Takaslama uygulaması döviz kurları ve faiz oranlarındaki dalgalanmalardan kaynaklı olan risklerden korunmak ve azaltmak amacıyla geliştirilmiş olan bir işlemdir. Takaslama, farklı iki para biriminden olan tutarın birbiriyle değiştirilmesi, takas edilmesi olarak tanımlanmaktadır. Takaslama ilk işlem 1923 yılında Avusturya Merkez Bankasında yapmıştır. 1981’de Dünya Bankası ile IBM arasında gerçekleştirilmiş olan döviz kuru takası işlemiyle takaslama piyasası geçerliliğini bütün Dünyaya kanıtlamıştır (Akar, 2022: 343).

Son yıllarda mali risk yönetiminde uygulanan, risk yönetim aracı takaslamadır. Takaslamanın temel amacı, faiz oranı, döviz kuru ve diğer fiyat değişimlerinden kaynaklanan mali risklerden korunmaktır (Yılmaz ve Şahin, 2009: 394). Takaslama önceleri döviz piyasası işlemlerinden kullanılmıştır. Bugün ise bir borçlanma aracı olarak kullanılmaktadır. Ülkeler, takaslama genellikle ödemeler bilançosundaki dengeyi tutturmak adına yapılmaktadır (Özgün Acar, 2022: 58).

BEŞİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA ÜLKEMİZDEKİ SİGORTALAMA ANALİZİ

5.1. Denizyolu Taşımacılığında Ülkemizde Sigortalama Analizi

Denizde meydana gelen kazalar incelendiğinde, kazaların deniz trafiğinin sıkışık olduğu kıyı alanlar yoğunlaştığı görülmektedir. Özellikle boğaz ve kanallar en sık kazaların gerçekleştiği alanlardır. Meydana gelen kazaların sebepleri analiz edilip alınacak önlemlerle kazaların azalması sağlanabilir (Asyalı ve Kızkaplan, 2012: 28). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ana Arama Kurtarma Merkezinin arşivlerine istinaden 2000-2011 yılları arasında 1369 kere gemilerin karıştığı kaza meydana gelmiştir. Bu kazaların 117 tanesi Çanakkale Boğazında gerçekleşmiştir (Kılıç ve Sanal, 2015: 42).

Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından gemi ve liman güvenliği için kodlar yayınlamıştır. Bu kodların genel olarak amacı denizyolu taşımacılığına yönelik denizcilik sektöründe Uluslararası işbirliği yapmak, sektör içi görev ve sorumlulukları belirlemek ve meydana gelebilecek tehditlerin önceden tespit edilip bertaraf edilmesidir (IMO, 2002: 11).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının yayınlamış olduğu Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği kapsamı ikinci maddesine göre Türkiye'nin yetki alanına giren yerlerdeki deniz kazalarını, Türk bayrağı taşıyan gemilerin karıştığı kazalarını kapsamaktadır (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019).

İstanbul Boğazı Dünyanın en dar doğal kanallarından biridir. Marmara'yı Karadeniz'e bağlayan boğaz şiddetli akıntıları ve hava muhalefeti sebebiyle deniz kazaları meydana gelmektedir. Türkiye'nin bir iç su yolu olan İstanbul Boğazı, rota güvenliğini artırıcı önlemlere yönelik Uluslararası sözleşmelere tabidir (Koldemir, 2009: 17). Süveyş Kanalında meydana gelen kazalarla karşılaştırıldığında İstanbul Boğazında kazalar iki kat daha fazla gerçekleşmektedir (Ece, 2011: 43). Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi 2021 istatistiklerine göre Türk kabotaj sahasında 690 deniz kazası meydana gelmiş 2.097 kişi sağ kurtarılırken, 71 ölü olarak bulunmuştur (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2022),

Deniz üzerinden yapılan ulaşım ve taşıma faaliyeti birçok riski de yanında getirmektedir. Geminin sefere hazırlanması bünyesinde karmaşık operasyonları barındırmaktadır ve en küçük bir dikkatsizlikte kazalarla karşılaşmaktadır. Denizde veya limanda gerçekleşebilecek bir kazanın çevresel, ekonomik ve toplumsal olarak büyük hasarlara neden olabileceği için daha emniyetli bir operasyon süreci yürütmek adına daha

önce meydana gelen kazaların araştırılarak sürecin güçlendirilmesi önemlidir (Asyalı ve Kızıkaplan, 2012: 27). Ülkemizde sigortacılık Osmanlı döneminde İslamiyet'in etkisiyle ve ticaretin toplumsal sebepler dolayısıyla içe kapalı olması nedeniyle 19. yy.da ortaya çıkmıştır. Sigortacılık sektörü, Cumhuriyetin ilanından sonra gelişmeye başlamıştır (Özel, 1988: 263).

Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliğinde göre deniz kazası ve kazaların ciddiyeti tanımları yapılmıştır. Yönetmeliğe bakıldığında deniz kazası sayılabilecek durumları ayrıntılı olarak madde dörtte açıklamıştır. Geminin gerçekleştirdiği operasyona bağlı olarak her türlü can kaybı, yaralanma, kaybolma gibi işçiye zarar verecek olayları da kapsamına alarak geminin başına gelebilecek her türlü hasarı da deniz kazası olarak kabul etmiştir (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019).

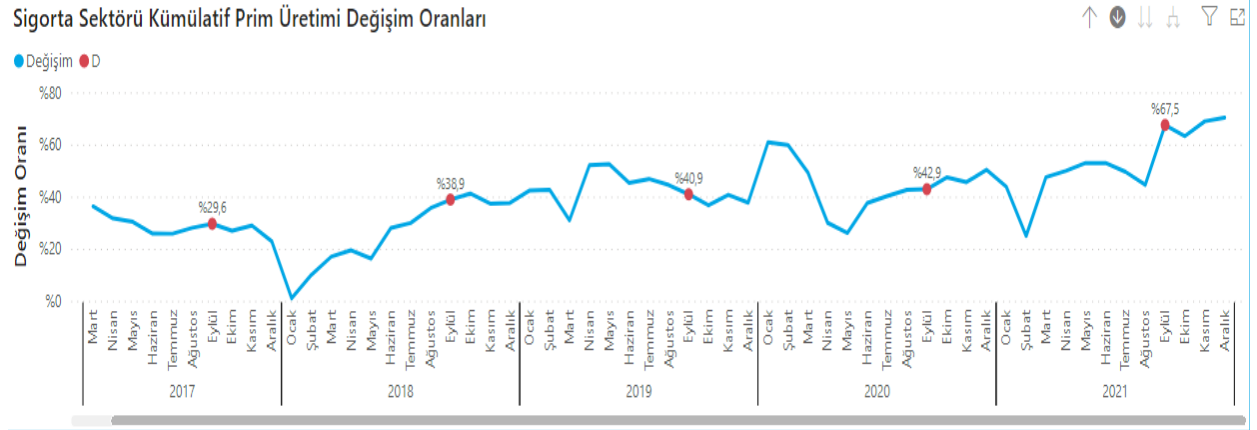
Deniz kazaları sonucun meydana gelebilecek çevresel zararlar ve kazaların önemliliği ciddiyetine göre sıralanmıştır ve çok ciddi ve ciddi olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Çevre kirliliğinin boyutu Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunda açıklamıştır. Kazaların büyüklüğü ve önemlilik derecesi, meydana gelen maddi kayıplara göre değişmektedir (Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, 2019). Uluslararası Denizcilik Örgütünün 1974 yılında kabul ettiği Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine göre Kural 21'de kazalar ile ilgili olarak kazaya karışan taraf ülkelerin sorumluluklarını belirlemiştir (SOLAS, 1974).

Sigortacılık sektörü bugün, geçmişe nazaran daha gelişmiş düzeydedir. Sigortacılık bugün zararları karşımının yanında finansal hayatta rol aldığı görülmektedir (Altınbaş, 2019: 27). Sigorta terimi dilimize İtalyanca "sicurta" kelimesinden girmiştir ve yapılacak olan sözleşmeyle zarardan kaçınmak isteyen tarafa prim ödeme edası yüklerken, diğer tarafa meydana gelmesi olası zarar gerçekleşirse bu zararı tazmin etme borcu yüklemektedir (TDK, 2022). Büyük ekonomili ülkelerde sigortacılıkla uğraşan şirketler finansal alanda boy göstermektedir. Ekonomik bakımdan görece küçük ülkelerde ise sigortacılık, birçok alanda aktif şekilde rol almaktadır (Akın ve Ece, 2011: 85).

Türkiye Sigortacılar Birliği (TSB), Türkiye'de sigortacılık alanında uğraş vererek şirketlere rehberlik eden, emeklilik ve sigortacılık sahasında faaliyet gösteren tüm hissedarlarını arasında veri alışverişi sağlayan ve sektörün verimli bir şekilde çalışmasını sağlayan birliktir. 70 aktif üyesi olan TSB, Türkiye'nin sosyal ve ekonomik hayatının gelişimini konusunu kendine vizyon olarak belirlemiştir. Aynı zamanda Haksız rekabeti önlemeyi ve sürdürülebilir bir sigortacılık sektörü oluşturmayı hedeflemektedir (TSB, 2022).

Bu araştırmada Türkiye Sigortacılar Birliği istatistikleri kullanılmıştır. 2017-2021 yılları arasında Türkiye'de işlem yapan sigorta şirketlerinin toplam prim üretimi değişim oranı

yıllara göre artan bir seyir izlediği görülmektedir. Grafik 6'da enflasyon değişim oranı hariç tutulmuştur. Grafikte görüldüğü üzere su araçları ile ilgili sektörde sigorta faaliyetinde bulunan şirketlerin topladığı primlerin toplamı 2017-2021 yılları arasında hafif dalgalanma olsa da genel olarak artış eğiliminde olduğu görülmektedir.



Grafik 5.1: Su Araçları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları (TSB, 2022)

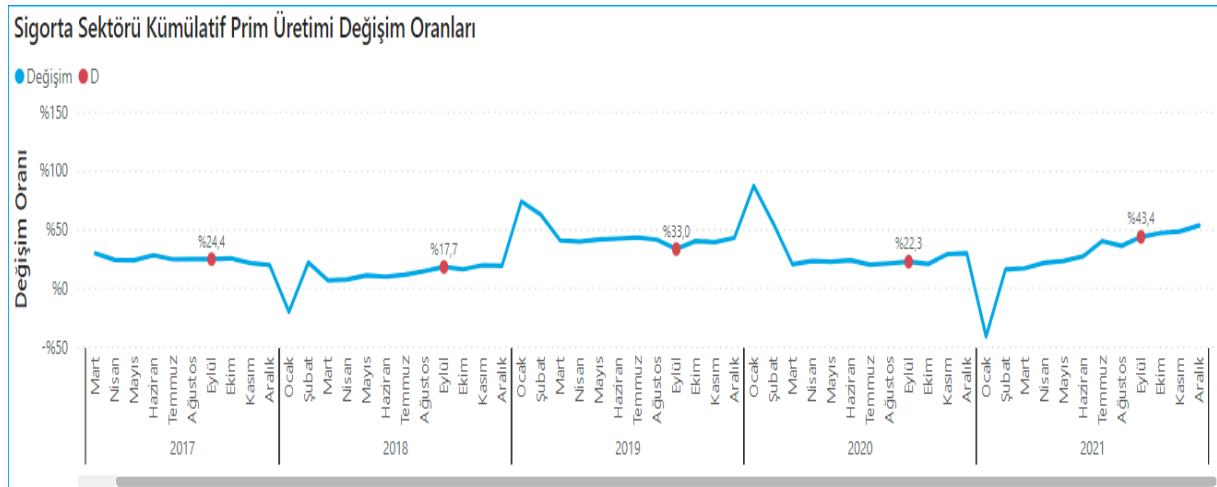
Su araçları sigorta sektöründe faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin birikmiş prim üretiminde genel bir artış olduğunu gözlemleyebiliriz. Covid-19 salgını olmasına rağmen bu süre zarfında su araçlarına dair prim toplamada ciddi bir artış veya azalış görülmemiştir. Mevcut su araçlarına sigorta primi araç sahipleri tarafında yatırılması devam ettiği için grafiğin sabit seyirli devam etmiştir.

Tablo 5.1: Su Araçları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Değişim Tablosu (TSB, 2022)

Su Araçları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Değişim Oranları (%)					
	YILLAR				
AYLAR	2017	2018	2019	2020	2021
Ocak	13,60%	1,10%	42,40%	60,90%	43,80%
Şubat	28,20%	10,10%	42,60%	59,80%	24,90%
Mart	36,30%	17,00%	31,00%	49,40%	47,50%
Nisan	31,70%	19,40%	52,00%	30,00%	49,90%
Mayıs	30,40%	16,30%	52,50%	26,10%	53,00%
Haziran	25,80%	28,00%	45,30%	37,60%	52,90%
Temmuz	25,80%	29,90%	46,80%	40,20%	49,60%
Ağustos	28,10%	35,60%	44,50%	42,60%	44,60%
Eylül	29,60%	38,90%	40,90%	42,90%	67,50%
Ekim	27,00%	41,20%	36,70%	47,40%	63,30%
Kasım	28,90%	37,40%	40,70%	45,60%	68,90%
Aralık	22,90%	37,60%	37,70%	50,30%	70,30%

Tablo 15’te görüleceği üzere 2017 yılının ocak ayında %13.60 iken 2021 yılı ocak ayında ise %43,80 olmuştur. Yıllara göre aylar arasında sürekli bir artış olmamış olsa dahi beşinci yılın sonunda su araçların sahiplerinin arttığı anlaşılmaktadır. Seneler içinde filolara yeni büyük gemiler katılmış olsa da, hobi amaçlı ve turizm için alınan su araçlarının bu oranı artırıp azalttığı söylenebilir.

Su araçları sorumluluk sigortalarının 2017-2021 yılları arasındaki seyrine baktığımız zaman şöyle bir grafik bizi karşılamaktadır. Grafik 7’de Su Araçları Sorumluluk Sigortaları ile ilgili olarak sigortacılıkla uğraşan şirketlerin topladığı primleri yıllara göre aşağı veya yukarı yönlü eğilimleri gözükmemektedir.



Grafik 5.2: Su Araçları Sorumluluk Sigortaları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları (TSB, 2022)

Su araçları sorumluluk sigortası genel olarak operasyonel faaliyetlerde meydana gelebilecek her türlü olayı veya hadisenin sigorta şirketince karşılanacağını öngörmektedir. Gemi adamlarının yaralanmaları, denizcilikle ilgili davalar ve cezalar dâhil her şey sigortalanabilmektedir. 2017 yılında sabit bir seyrile ilerleyen sorumluluk sigortası su araçların miktar olarak artmasında olduğu gibi yıllar içinde iki iniş ve iki tane çıkış harici sabit seyirli olduğu gözlenmektedir. Denizcilik faaliyetleri ile ilgili sigorta yaptırmanın meydana gelmesini öngördüğü olumsuzluklarla ilgi endişelerinin 2019 başı ve sonunda arttığı söylenebilir. Genel olarak alışılmışın haricinde başka ödenen primlerin maliyet artırıcı bir faktör olarak görüldüğü için zorunlu olanlar harici, ekstra yaptırılan farklı bir sigorta türü olabileceği düşünülmemektedir.

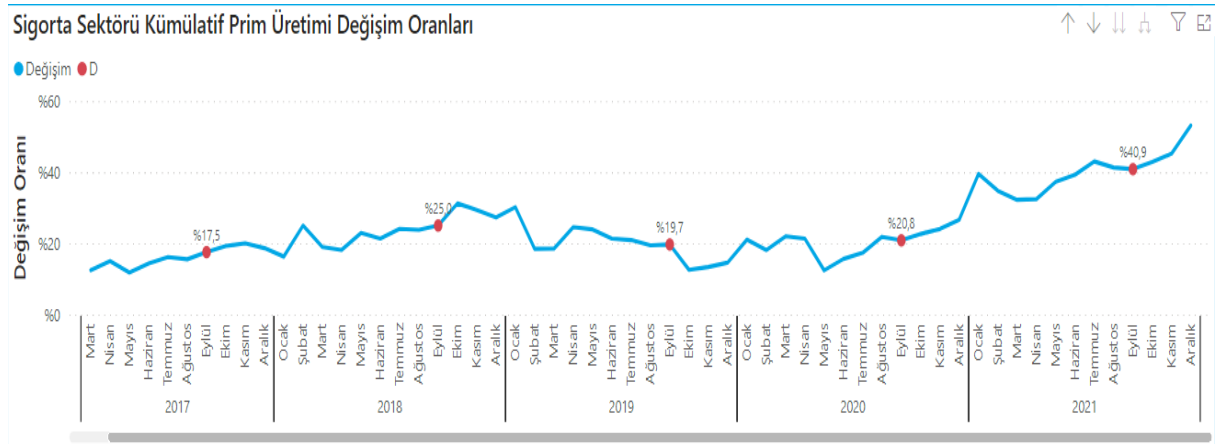
Tablo 16’da Su Araçları Sorumluluk Sigortaları ile ilgili olarak sigortacılıkla uğraşan şirketlerin prim toplama oranları sayısal olarak verilmiştir.

Tablo 5.2: Su Araçları Sorumluluk Sigortaları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları (TSB,2022)

Türk P&I Sigorta Şirketinin Yıllara Göre Kümülatif Prim Üretim Pazar Payı Dağılım Oranları					
	YILLAR				
AYLAR	2017	2018	2019	2020	2021
Ocak	142,20%	-20,50%	73,50%	86,90%	-41,40%
Şubat	83,60%	21,50%	62,40%	55,30%	15,60%
Mart	29,30%	6,40%	40,50%	21,10%	16,70%
Nisan	23,80%	7,10%	39,40%	22,80%	21,30%
Mayıs	23,50%	10,60%	41,20%	22,20%	22,90%
Haziran	27,80%	9,50%	42,00%	23,60%	26,70%
Temmuz	24,30%	11,20%	42,80%	19,60%	39,80%
Ağustos	24,50%	14,20%	41,00%	20,80%	35,80%
Eylül	24,40%	17,70%	33,00%	22,30%	43,40%
Ekim	25,10%	15,80%	39,90%	20,30%	46,60%
Kasım	21,10%	19,20%	38,90%	28,70%	48,10%
Aralık	19,40%	18,70%	42,50%	29,50%	53,10%

2017 ve 2021 yılları arasında en büyük artış oranı %142,20 ile ocak ayı olduğu görülmektedir. Bunun sebebi 2016 Temmuz ayında gerçekleşen olaylar sonrası olağan üstü kanunlar nedeniyle yavaşlayan ekonomik hayatın tekrar normale kavuşması olarak yorumlanabilir. Covid-19 salgınının başlangıcı olan 2019 son ayları dikkate değer bir azalma olmadığı görülmektedir. Denizyolu ticaretin bu dönemde hız kesmeksizin devam etmesi sebebiyle dramatik bir artış veya azalış olmamıştır.

Türk Sigortalar Birliği (TSB) İstatistiklerinde Nakliyat ile ilgili sigortalar taşıma türlerine göre ayrılmamıştır. Tüm taşıma türlerinin 2017-2021 tarihleri arasındaki ülkemizde sigortalanan nakliyatlarına dair eğilimleri gösteren grafik aşağıdadır. Grafik 8’de Nakliyat Sigortalarının 2017-2021 yılları arasında birikmiş prim toplamada yukarı yönlü bir artış olduğu görülebilir.



Grafik 5.3: Nakliyat Sigortaları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları (TSB, 2022)

Nakliyat sigortaları temel olarak taşınması istenen malın, alıcısına ulaşınca kadar başına gelebilecek olumsuz durumlara karşı önlem olarak yapılmaktadır. Türkiye’de 2017 –

2021 yılları arasında yapılan nakliyat sigortaları incelendiğinde genel olarak yukarı yönlü artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu eğim esasen ticaret hacminin büyümekte olduğuna işaret etmektedir. Bu dönemde sektördeki toplam birikmiş prim üretimi 2017 yılında 1.63 milyar TL iken, 2021 yılında 2.93 milyar TL'ye yükselmiştir.

Tablo 17'de yukarıdaki Grafik 8'e ait veriler sayısallaştırılmıştır. Nakliyat sigortaları, yük taşımacılığı yapan araçların kullanımı sırasındaki oluşabilecek hasarları kapsayan bir sigorta türüdür. Bu nedenle, yük taşımacılığı sektöründeki büyüme ve artan faaliyetler, bu sigorta türündeki prim üretiminde de artışa neden olmuştur. Sigorta şirketleri arasındaki rekabet, sektörün genel büyüme eğilimine paralel olarak artmıştır.

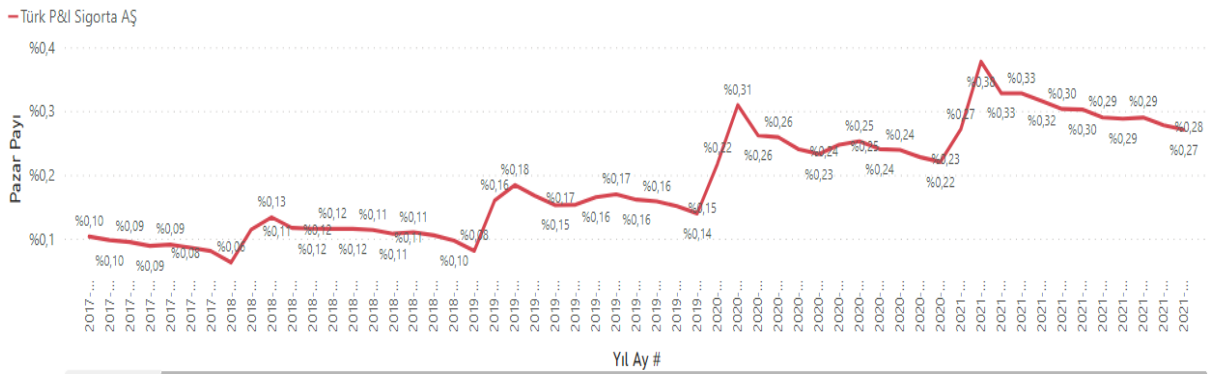
Tablo 5.3: Nakliyat Sigortaları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları (TSB, 2022)

Nakliyat Sigortaları Sigorta Sektörü Kümülatif Prim Üretim Değişim Oranları					
	YILLAR				
AYLAR	2017	2018	2019	2020	2021
Ocak	8,00%	16,30%	30,20%	21,10%	39,50%
Şubat	7,40%	25,00%	18,40%	18,10%	34,80%
Mart	12,50%	19,00%	18,50%	22,00%	32,20%
Nisan	15,00%	18,10%	24,60%	21,30%	32,40%
Mayıs	11,80%	22,90%	23,90%	12,40%	37,30%
Haziran	14,30%	21,30%	21,30%	15,60%	39,30%
Temmuz	16,10%	24,10%	20,90%	17,30%	43,00%
Ağustos	15,50%	23,80%	19,50%	21,80%	41,30%
Eylül	17,50%	25,00%	19,70%	20,80%	40,90%
Ekim	19,30%	31,20%	12,50%	22,60%	42,90%
Kasım	20,00%	29,40%	13,40%	24,00%	45,20%
Aralık	18,70%	27,30%	14,60%	26,70%	53,20%

Bununla birlikte, nakliyat sigortaları sigorta sektörü, sektördeki diğer sigorta türlerine kıyasla daha düşük bir büyüme trendi göstermektedir. Bu da sektördeki rekabetin diğer sigorta alanlarına oranla daha olabileceğine işaret etmektedir. 2017-2021 yılları arasındaki nakliyat sigortaları sigorta sektörü birikmiş prim üretim değişim oranları, sektörün genel olarak büyüdüğünü göstermektedir.

Türk P&I Sigorta A.Ş.'nin 2017-2021 yılları arasında su araçları kümülatif prim üretimi Pazar payı dağılım grafiği aşağıda Grafik 9'da verilmiştir. Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı alanında en çok işlem yapan sigorta şirketi olan Türk P&I 2017 ve 2021 yılları arasında merdiven şeklinde bir yükseliş sergilemiştir.

Kümülatif Prim Üretimi Pazar Payı Dağılım Grafiği



Grafik 5.4: Türk P&I'nın Su Araçları Kümülatif Prim Üretimi Pazar Payı Dağılım Grafiği (TSB, 2022)

Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı alanında en çok işlem yapan sigorta şirketi olan Türk P&I 2017-2021 yılları arasında merdiven şeklinde bir yükseliş sergilemiştir. Yıllar arası yükselişin benzer olması müşteri sayılarında çok fazla bir değişiklik olmadığını göstermektedir. Sigorta Primlerinin ocak ayı itibariyle yeni fiyatlar üzerinde sunulmasıyla toplam geliri artacağı için grafikte benzer durumları oluşturmuştur. Salgın döneminde de herhangi bir olumsuz düşüş yaşanmadığı anlaşılmaktadır.

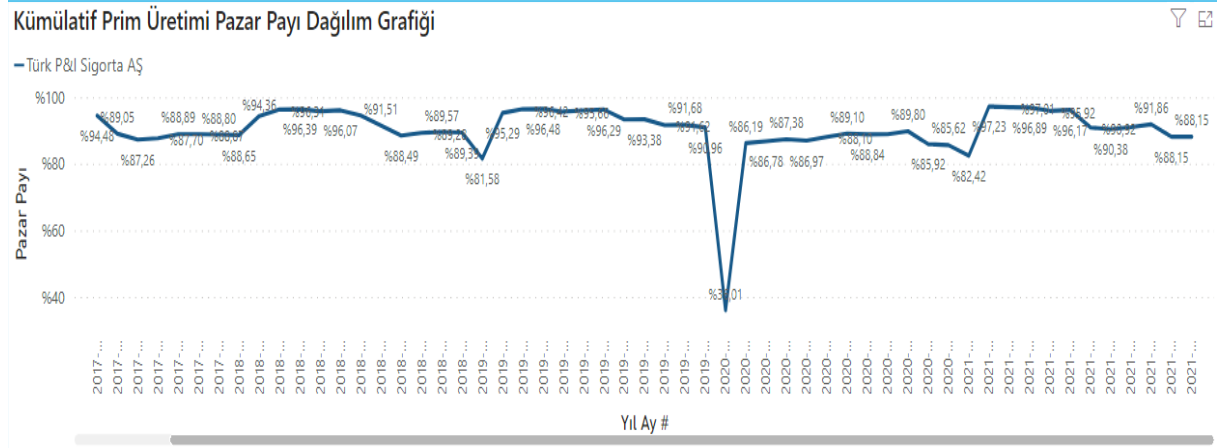
Tablo 18'de Grafik 9'a ait veriler sayısal olarak verilmiştir. Türk P&I'nın yüzdesel olarak değişimlerine dair tablo incelendiğinde 2017-2021 arasında her ay kendi arasında incelendiğinde oransal artış olduğu görülmektedir.

Tablo 5.4: Türk P&I'nın Su Araçları Kümülatif Prim Üretimi Pazar Payı Dağılım (TSB,2022)

Türk P&I Sigorta Şirketinin Yıllara Göre Kümülatif Prim Üretim Pazar Payı Dağılım Oranları					
	YILLAR				
AYLAR	2017	2018	2019	2020	2021
Ocak	0,06%	0,06%	0,08%	0,12%	0,27%
Şubat	0,10%	0,11%	0,16%	0,31%	0,38%
Mart	0,12%	0,13%	0,18%	0,26%	0,33%
Nisan	0,11%	0,12%	0,17%	0,26%	0,33%
Mayıs	0,11%	0,12%	0,15%	0,24%	0,32%
Haziran	0,10%	0,12%	0,15%	0,23%	0,30%
Temmuz	0,10%	0,12%	0,16%	0,25%	0,30%
Ağustos	0,09%	0,11%	0,17%	0,25%	0,29%
Eylül	0,09%	0,11%	0,16%	0,24%	0,29%
Ekim	0,09%	0,11%	0,16%	0,24%	0,29%
Kasım	0,09%	0,11%	0,15%	0,23%	0,28%
Aralık	0,08%	10,00%	0,14%	0,22%	0,27%

Her yıl yeni su araçları ihtiyaçlar doğrultusunda kullanılmaya başlanması Türk P&I'nın artışı primsel artıştan dolayı gerçekleştiği düşünülmektedir.

Grafik 10’da yine aynı şirkete ait su araçları sorumluluk sigortasına dair verilerin yıllara göre yaptığı şekil görülmektedir. Türk P&I’nın 2017-2021 yılları arasında su araçları sorumluluk sigortası dağılımı aşağıdaki grafikte gösterilmiştir. Grafik incelendiğinde Türk P&I Sigorta A.Ş. 2017-2019 arasında sabit bir seyir izlerken 2020 yılı Ocak ayında ciddi bir düşüş olmuştur.



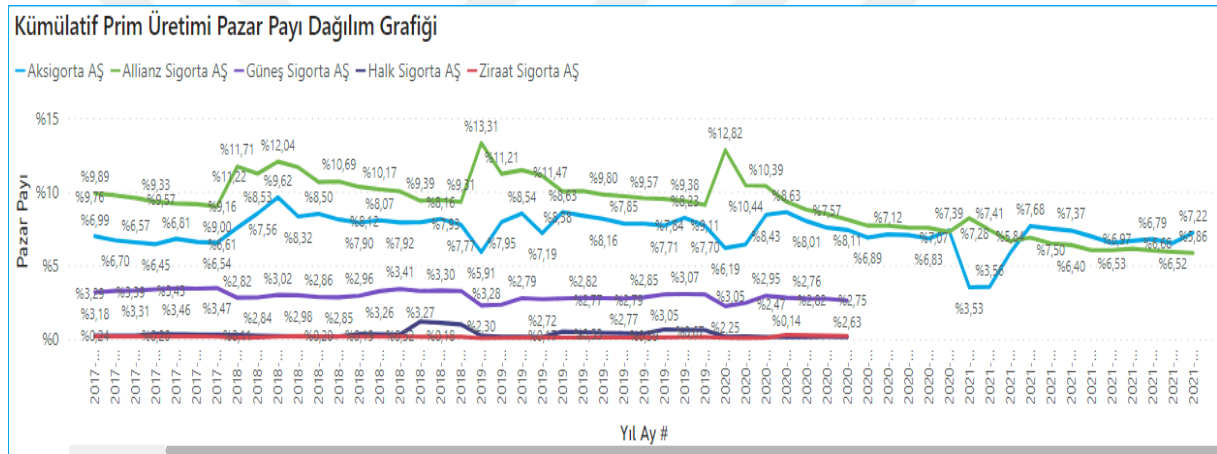
Grafik 5.5: Türk P&I Sigorta A.Ş. 2017-2021 Yılları Arasında Su Araçları Sorumluluk Sigortası Dağılımı (TSB, 2022)

Bu ciddi düşüş sonrası, 2021 Şubat ayı itibariyle primlerdeki seyir, aynı seviyesine geri dönmüştür. 2017 yılında sorumluluk sigortası prim üretimi 4,7 milyon TL olmuştur. Şirketin toplam su araçları sigortası prim üretiminin %5,1’ni oluşturmaktadır. 2021 yılında ise şirketin su araçları sorumluluk sigortası prim üretimi 32,6 milyon TL’ye yükselerek toplam su araçları sigortası prim üretiminin %14,4’ünü oluşturmıştır.

Tablo 5.5: Türk P&I Sigorta A.Ş. 2017-2021 Yılları Arasında Su Araçları Sorumluluk Sigortası Dağılımı (TSB, 2022)

Türk P&I Sigorta A.Ş.’nin 2017-2021 Yılları Arasında Su Araçları Sorumluluk Sigortası Dağılımı					
	YILLAR				
AYLAR	2017	2018	2019	2020	2021
Ocak	83,74%	88,65%	81,58%	36,01%	82,42%
Şubat	94,79%	94,36%	95,29%	86,19%	97,23%
Mart	96,68%	96,31%	96,42%	86,78%	97,01%
Nisan	96,41%	96,39%	96,48%	87,38%	96,89%
Mayıs	96,43%	95,79%	95,66%	86,97%	95,92%
Haziran	94,48%	96,07%	96,02%	88,10%	96,17%
Temmuz	89,05%	94,52%	96,29%	89,10%	90,92%
Ağustos	87,26%	91,51%	93,32%	88,84%	90,38%
Eylül	87,70%	88,49%	93,38%	88,91%	91,01%
Ekim	88,89%	89,28%	91,62%	89,80%	91,86%
Kasım	88,87%	89,57%	91,68%	85,92%	88,15%
Aralık	88,80%	89,39%	90,96%	85,62%	88,15%

Allianz, Güneş, Aksigorta, Ziraat ve Halk Sigorta Anonim Şirketlerinin nakliyat ile ilgili 2017-2021 yılları arasındaki birikmiş prim üretim pazar payı dağılım grafiği aşağıda Grafik 19’da verimiştir. Bazı şirketlere ait grafik incelendiğinde Halk, Ziraat, Güneş sigorta 2017’de 2020’nin son çeyreğine kadar sabit görünümüne bir seyir izledikten sonra birleşerek Türkiye Sigorta bünyesine dâhil olduğu için devamındaki yıllarda grafikte yer almamıştır. Görece daha yüksek prim topladığı görülen Aksigorta ve Allianz genellikle sabit bir seyir izlerken aralarında rekabet grafikte açıkça görülmektedir. Aksigorta daha çok müşteriye sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte Aksigorta 2019 ve 2020 Ocak aylarında daha fazla müşteriyi kendine çektiğini grafikte yukarı yönlü artışla kendini göstermektedir. Eş zamanlı olarak Allianz sigortada meydana gelen azalış bazı müşterilerin Allianz ile çalışmayı bıraktığını düşündürmektedir.



Grafik 5.6: Bazı Sigorta Şirketlerinin Nakliyatla İlgili Pazar Payı (TSB, 2022)

Tablo 20’de yukarıdaki grafiğe ait veriler sayısal olarak verilmiştir. Türkiye Sigorta bünyesine giren şirketler 2020 yılı itibariyle “0” olarak gözükmemektedir. Aksigorta, sigorta pazarını paylaştığı diğer sigorta şirketlerine göre oransal olarak benzer artış ve azalışlar sergilemiştir. Oransal artış Allianz şirketine bakışla az olduğu görülmektedir. Ancak sahip olduğu müşteri sayısının fazla olması sebebiyle daha fazla prim toplamaktadır.

Tablo 5.6: Nakliyat Sigortacılığıyla İlgilenen Bazı Şirketlere Ait Pazar Payları (TSB, 2022)

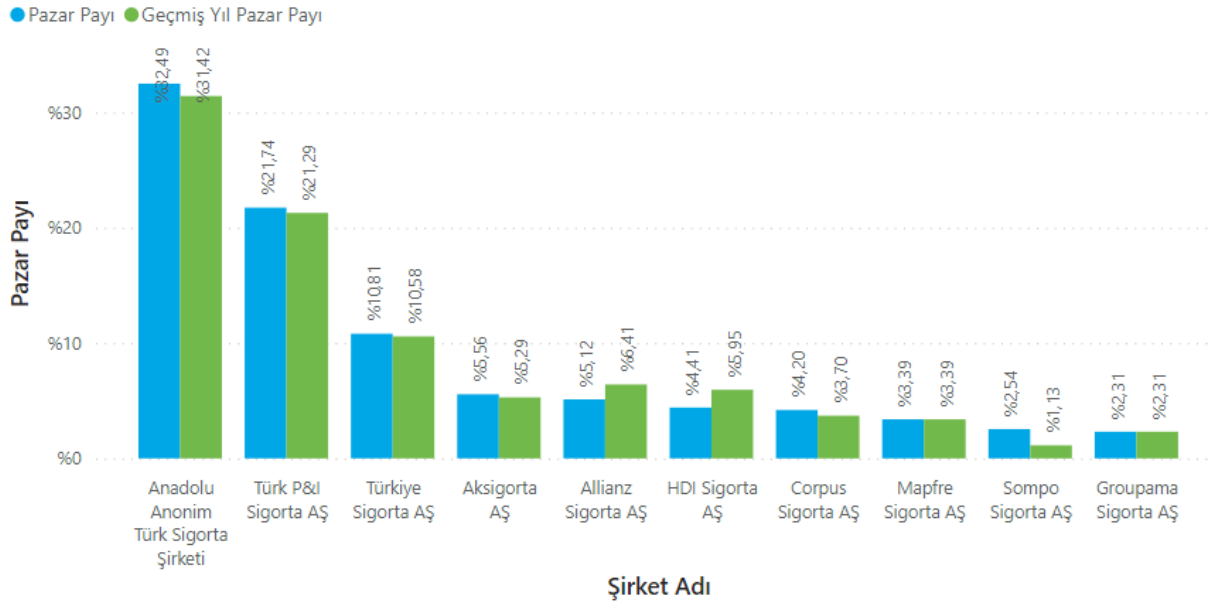
Bazı Şirketlerin Nakliyatla İlgili Pazar Payları																									
ŞİRKETLER	YILLAR																								
	2017					2018					2019					2020					2021				
AYLAR	Ak S. A.Ş.	Allianz S. A.Ş.	Güneş S. A.Ş.	Halk S. A.Ş.	Ziraat S. A.Ş.	Ak S. A.Ş.	Allianz S. A.Ş.	Güneş S. A.Ş.	Halk S. A.Ş.	Ziraat S. A.Ş.	Ak S. A.Ş.	Allianz S. A.Ş.	Güneş S. A.Ş.	Halk S. A.Ş.	Ziraat S. A.Ş.	Ak S. A.Ş.	Allianz S. A.Ş.	Güneş S. A.Ş.	Halk S. A.Ş.	Ziraat S. A.Ş.	Ak S. A.Ş.	Allianz S. A.Ş.	Güneş S. A.Ş.	Halk S. A.Ş.	Ziraat S. A.Ş.
Ocak	7,94%	10,19%	2,08%	0,30%	0,18%	7,56%	11,71%	2,82%	0,32%	0,11%	5,91%	13,31%	2,30%	0,24%	0,08%	6,19%	12,82%	2,25%	0,18%	0,09%	3,53%	8,21%	0	0	0
Şubat	8,45%	9,10%	2,46%	0,28%	0,19%	8,53%	11,22%	2,84%	0,26%	0,13%	7,95%	11,21%	2,35%	0,19%	0,10%	6,44%	10,44%	2,47%	0,20%	0,09%	3,56%	7,41%	0	0	0
Mart	9,48%	11,63%	3,04%	0,25%	0,19%	9,62%	12,04%	3,02%	0,23%	0,19%	8,54%	11,47%	2,79%	0,17%	0,10%	8,43%	10,39%	2,95%	0,16%	0,09%	5,84%	6,67%	0	0	0
Nisan	8,01%	11,05%	3,13%	0,24%	0,17%	8,32%	11,66%	2,98%	0,21%	0,22%	7,19%	11,09%	2,72%	0,17%	0,13%	8,63%	9,33%	2,82%	0,14%	0,30%	7,68%	6,89%	0	0	0
Mayıs	7,54%	10,43%	3,29%	0,23%	0,18%	8,50%	10,66%	2,86%	0,20%	0,20%	8,63%	10,02%	2,77%	0,53%	0,12%	8,01%	8,78%	2,76%	0,16%	0,27%	7,50%	6,50%	0	0	0
Haziran	6,99%	9,89%	3,18%	0,24%	0,21%	8,12%	10,69%	2,85%	0,21%	0,20%	8,38%	10,05%	2,82%	0,49%	0,12%	7,57%	8,49%	2,75%	0,16%	0,25%	7,37%	6,40%	0	0	0
Temmuz	6,70%	9,76%	3,29%	0,25%	0,20%	7,90%	10,33%	2,96%	0,35%	0,19%	8,16%	9,80%	2,79%	0,44%	0,17%	7,41%	8,11%	2,63%	0,16%	0,23%	6,97%	6,04%	0	0	0
Ağustos	6,57%	9,57%	3,31%	0,25%	0,20%	8,07%	10,17%	3,26%	0,33%	0,19%	7,85%	9,70%	2,77%	0,42%	0,12%	6,89%	7,71%	0	0	0	6,53%	6,04%	0	0	0
Eylül	6,45%	9,33%	3,39%	0,37%	0,20%	7,92%	10,02%	3,41%	0,32%	0,20%	7,84%	9,57%	2,85%	0,39%	0,12%	7,12%	7,70%	0	0	0	6,68%	6,15%	0	0	0
Ekim	6,81%	9,20%	3,46%	0,35%	0,20%	7,93%	9,39%	3,27%	1,20%	0,10%	7,71%	9,51%	3,05%	0,67%	0,13%	7,07%	7,57%	0	0	0	6,79%	6,01%	0	0	0
Kasım	6,61%	9,16%	3,43%	0,33%	0,20%	8,16%	9,44%	3,30%	1,12%	0,18%	8,23%	9,38%	3,07%	0,64%	0,14%	6,83%	7,55%	0	0	0	6,52%	5,92%	0	0	0
Aralık	6,54%	9%	3,47%	0,31%	0,19%	7,77%	9,31%	3,28%	1,01%	0,18%	7,70%	9,11%	3,05%	0,63%	0,15%	7,39%	7,28%	0	0	0	7,22%	5,86%	0	0	0

Güneş, Halk ve Ziraat sigorta Pazar payı küçük olduğu görülmektedir. Türkiye sigortaya devri öncesinde yüzdesel olarak küçük artış ve azalışlar sergilemişlerdir. Görece sabit bir seyir izlemiş oldukları söylenebilir. Güneş sigortanın müşteri sayısı diğerlerine göre daha fazla olmuştur. Yalnız finansal ve ekonomik hayata etki edebilecek düzeyde değildir.

Nakliyat sigortası ile ilgili olarak Güneş, Halk ve Ziraat sigortanın Aksigorta ve Allianz sigorta şirketlerine göre Pazar payı az olması yüzdesel değişimlerinin düşük olmasını açıklayabilir

Türkiye’de işlem yapan ve su araçlarında en çok pazar payına sahip şirketler 2022 Ağustos itibariyle pazar paylarını ve geçmiş yıldaki pazar payları grafiği aşağıda Grafik 12’de görülmektedir. Türkiye’de sigortacılık işiyle uğraşan şirket sayısının fazla olması rekabet ortamını şiddetli olduğuna bir kanıttır. Sigortacılık alanının oldukça geniş bir yelpaze olması sebebiyle sigorta şirketleri için uzmanlaşma alanları belirlemeleri kolaylaşmaktadır. Sigortaya olan ihtiyacın yasal mevzuat veya gündelik hayatın gereksinimlerine göre değişiklik göstermektedir. Su araçları sigortası birçok şirket tarafından yapıldığı Pazar payını gösteren grafik 12’de görülmektedir.

Şirketlerin Pazar Payları Grafiği



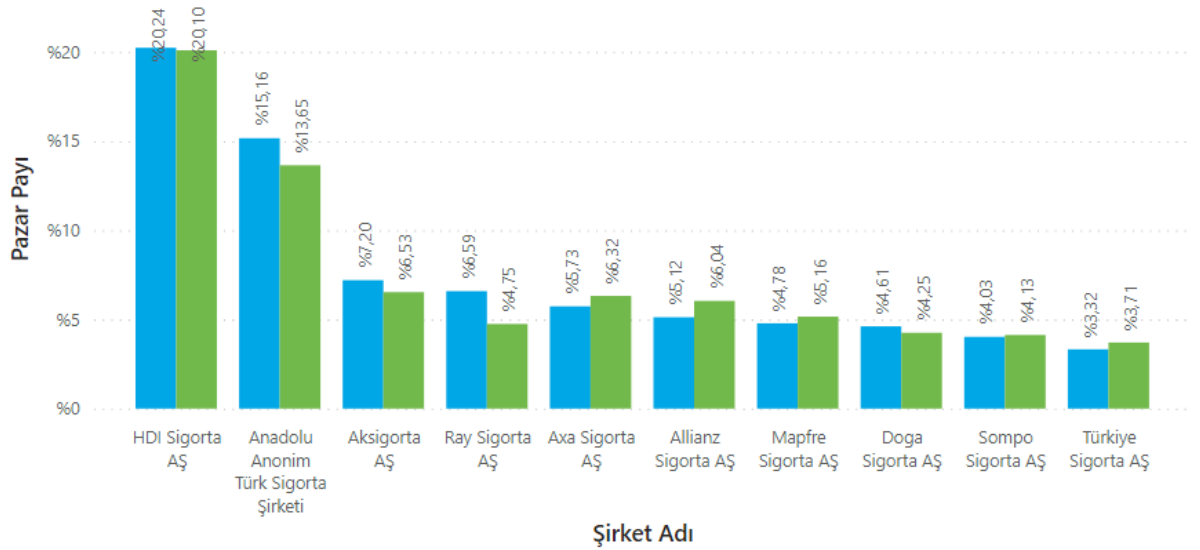
Grafik 5.7: Su Araçları Hakkında Şirketlerin Pazar Payları Grafiği (TSB, 2022)

Grafik incelendiğinde su araçlarında Pazar payları dikkate alındığında uzman sayılabilecek iki şirket görülmektedir. Bunlar Anadolu ve Türk P&I olmuştur. Geçmiş yıllara göre prim toplamada artışlar sağlamışlardır. Bu artışın sebebi müşterilerin çalıştıkları sigorta şirketlerini değiştirmeleridir. Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketinin su araçlarındaki pazar payı 2022 Ağustos ayı itibariyle %32.49’dur.

Nakliyat sigortalarında ise Türkiye’de işlem yapan ilk on sigorta şirketinin 2022 Ağustos ayı itibariyle pazar payı ve geçmişteki pazar payı aşağıdaki grafik 13’te görülmektedir. Taşımacılığın emniyetli ve güvenli bir şekilde yapılması ve meydana gelebilecek kazalara karşı önlem olarak yapılan nakliyat sigortalarına bakıldığında müşterilerin en çok tercih ettiği iki şirket HDI ve Anadolu sigorta şirketi olmuştur.

Şirketlerin Pazar Payları Grafiği

● Pazar Payı ● Geçmiş Yıl Pazar Payı



Grafik 5.8: Nakliyat Sigortaları Hakkında Şirketlerin Pazar Payı Grafiği (TSB, 2022)

Şirket sayısının fazla olması nakliyat sigortası alanında da çok rekabetçi bir ortama sahip olduğu söylenebilir. Allianz sigorta, Mapfre ve Axa sigorta geçmiş yıla göre Pazar paylarının azalması müşteri kaybettiklerine işarettir. Nakliyat sigortalarında 2022 Ağustos ayı itibariyle HDI Sigorta A.Ş.’nin Pazar payı %20,24 olduğu görülmektedir.

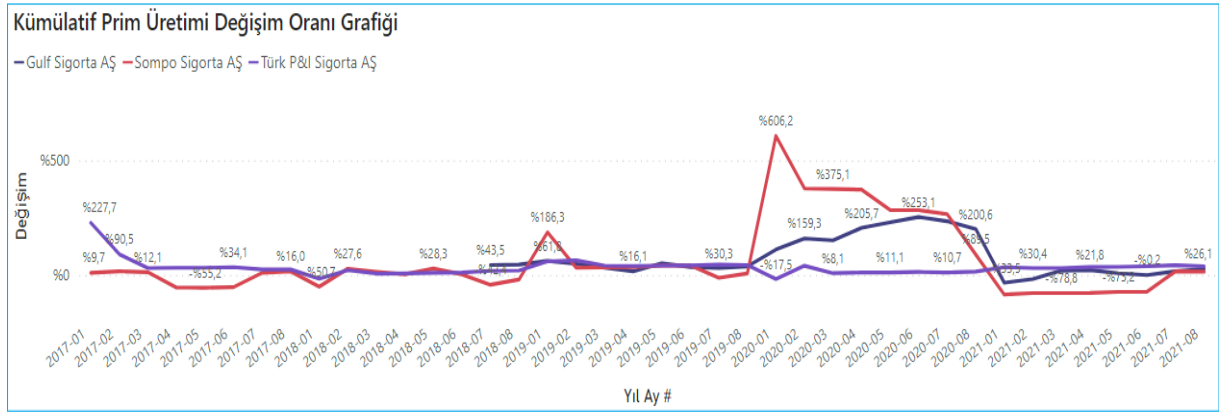
Su araçları sorumluluk sigortaları pazarında Türkiye’de sadece üç şirket işlem yapmaktadır. Tablo 21’de Su araçları ile ilgili sorumluluk sigortası yapan şirketlerin Pazar payları görülmektedir. En çok işlem yapan şirket Türk P&I Sigorta A.Ş. olduğu görülebilir. Türkiye’nin Loydu olarak işlem yapması bu payın yüksek olmasındaki etkidir.

Tablo 5.7: Su Araçları Sorumluluk Sigortası Hakkında Pazar Payı (TSB, 2022)

Şirket Adı	Pazar Payı	Geçmiş Yıl Pazar Payı
Türk P&I Sigorta AŞ	%98,39	%90,38
Gulf Sigorta AŞ	%1,09	%1,96
Sompo Sigorta AŞ	%0,52	%7,66
AcnTürk Sigorta AŞ	%0,00	
Aegon Emeklilik ve Hayat AŞ	%0,00	%0,00
AgeSA Hayat ve Emeklilik AŞ	%0,00	%0,00
Aksigorta AŞ	%0,00	%0,00
Allianz Hayat ve Emeklilik AŞ	%0,00	%0,00
Allianz Sigorta AŞ	%0,00	%0,00
Allianz Yaşam ve Emeklilik AŞ	%0,00	%0,00
Ana Sigorta AŞ	%0,00	%0,00
Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi	%0,00	%0,00
Anadolu Hayat Emeklilik AŞ	%0,00	%0,00
Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi	%0,00	%0,00
Arex Sigorta AŞ	%0,00	
Atradius Crédito y Caución S.A. de Seguros y Reaseguros, İstanbul Şubesi	%0,00	%0,00
Aveon Global Sigorta AŞ	%0,00	
Toplam	%100,00	%100,00

Türk P&I Sigorta A.Ş. %98,39'luk pay ile Türkiye'de işlem yapan su araçları sorumluluk sigortası hakkında birincidir. Bu alanda sadece üç şirketin işlem yapmakta olduğu görülmektedir. Bu sebebi yasal mevzuatlar olabileceği gibi diğer alanlara nazaran daha riskli olması ve tazminat ödeme oranlarının fazla olabileceğinden sigorta şirketleri tarafından tercih edilmediği tahmin edilmektedir.

Su araçları sorumluluk sigortası hakkında işlem yapan Türk P&I, Gulf ve Sompo sigorta şirketlerinin 2017-2021 yıllarında prim değişim oranları grafiği aşağıda Grafik 14'te verilmiştir. Su araçlarına dair işlem yapan sigorta şirket aralarında incelendiğinde Türk P&I şirketinin oran olarak fazla olmasına rağmen prim toplamada diğer iki şirketle aynı seyrinde seyretmiştir.



Grafik 5.9: Su Araçları Sorumluluk Sigortası Hakkında Kümülatif Prim Üretimi Değişim Grafiği (TSB, 2022)

Bazı dönemlerde Sompö sigorta şirketinin ani artışları olması haricinde üç sigorta şirketinin aynı grafiğe sahip olması ödene prim ve müşteri sayısı arasında ters orantı olduğu tahmin edilmektedir. Az müşterisi olduğu tahmin edilen iki şirketin sigorta prim ücretleri yüksek olduğu düşünülmektedir. Bu yönde daha çok hizmeti ve zararı kapsamı alanına alması sebebiyle prim oranları yükselmiş olabilir.

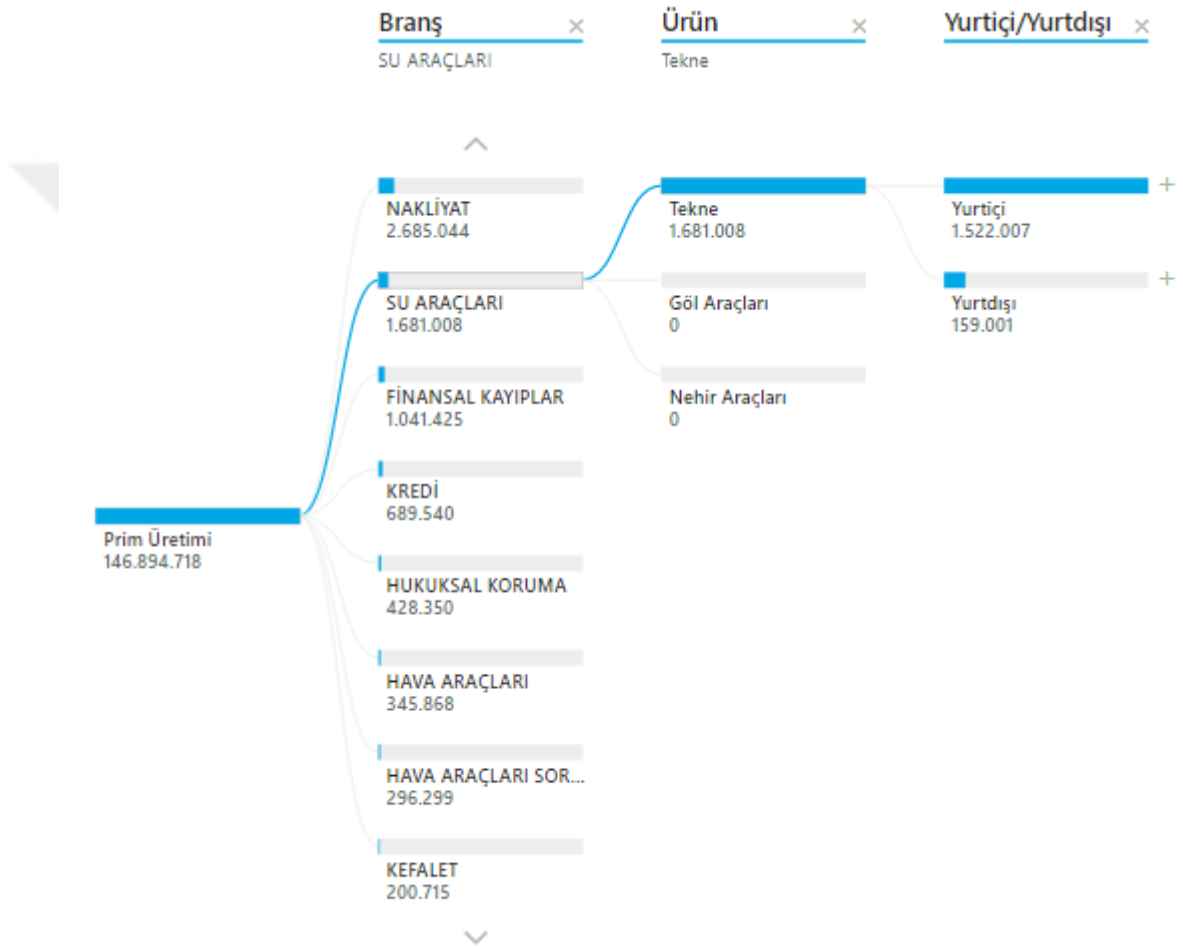
Tablo 22’de Grafik 14’te ait veriler sayısal olarak verilmiştir. Buna göre Gulf sigorta şirketi 2018 ikinci yarısında pazara girmesine rağmen girişi büyük bir oranda yapmıştır. Sompö sigorta şirketinden Gulf sigortaya doğru müşterilerin geçişleri olduğu tahmin edilmektedir. Gulf sigorta ilerleyen dönemlerde artan oranlarda büyüyerek seyrini sürdürmüştür. Sigorta şirketinin alanda yeni olması müşterilere yönelik promosyon kampanyaları rakipleri karşısında ayakta kalmasını sağlamıştır.

Tablo 5.8: Su Araçları Sorumluluk Sigortası Hakkında İşlem Sigorta Şirketlerinin 2017-2021 Yıllarında Prim Değişim Oranları (TSB, 2022)

Su Araçları Sorumluluk Sigortası Hakkında İşlem Yapan Türk P&I, Gulf ve Sompo Sigorta Şirketlerinin 2017-2021 Yılları Arasında Prim Değişim Oranları															
	YILLAR														
	2017			2018			2019			2020			2021		
ŞİRKETLER	Gulf Sigorta A.Ş.	Sompo Sigorta A.Ş.	Türk P&I Sigorta A.Ş.	Gulf Sigorta A.Ş.	Sompo Sigorta A.Ş.	Türk P&I Sigorta A.Ş.	Gulf Sigorta A.Ş.	Sompo Sigorta A.Ş.	Türk P&I Sigorta A.Ş.	Gulf Sigorta A.Ş.	Sompo Sigorta A.Ş.	Türk P&I Sigorta A.Ş.	Gulf Sigorta A.Ş.	Sompo Sigorta A.Ş.	Türk P&I Sigorta A.Ş.
AYLAR															
Ocak	0	9,70%	227,70%	0	-50,70%	-15,80%	61,80%	186,30%	59,70%	110,80%	606,20%	-17,50%	-33,50%	-85,00%	34,00%
Şubat	0	16,70%	90,50%	0	27,60%	21,00%	49,10%	31,60%	64,00%	159,30%	378,00%	40,40%	-17,40%	-78,60%	30,40%
Mart	0	12,10%	30,20%	0	14,20%	6,00%	32,10%	33,40%	40,70%	151,00%	375,10%	8,10%	19,30%	-78,80%	30,40%
Nisan	0	-54,90%	31,80%	0	3,30%	7,00%	16,10%	35,20%	39,50%	205,70%	372,10%	11,20%	21,80%	-78,80%	34,60%
Mayıs	0	-55,20%	31,40%	0	28,80%	9,90%	51,60%	41,10%	41,00%	230,00%	283,00%	11,10%	7,50%	-73,20%	35,50%
Haziran	0	-52,70%	34,10%	0	2,80%	11,40%	35,10%	42,30%	41,90%	253,10%	283,00%	13,40%	-0,20%	-72,70%	38,30%
Temmuz	0	9,80%	24,40%	43,80%	-42,40%	18,10%	30,30%	-12,10%	45,50%	234,50%	265,30%	10,70%	16,90%	16,40%	42,60%
Ağustos	0	16,00%	24,30%	45,40%	-19,40%	19,80%	37,30%	6,80%	43,80%	200,60%	89,50%	15,00%	26,10%	14,90%	38,10%
Eylül	0	4,90%	26,00%	62,50%	19,50%	18,80%	26,30%	-28,60%	40,30%	214,90%	89,90%	16,40%	23,50%	14,30%	46,80%
Ekim	0	3,50%	26,90%	62,90%	19,90%	16,30%	28,10%	8,00%	43,50%	196,60%	31,10%	17,90%	30,90%	13,50%	50,00%
Kasım	0	3,30%	22,20%	58,00%	19,90%	20,10%	32,10%	9,30%	42,10%	186,10%	111,20%	20,60%	32,60%	23,30%	51,90%
Aralık	0	1,40%	20,50%	48,30%	20,20%	19,50%	36,00%	21,20%	45,00%	164,30%	100,40%	21,90%	36,60%	24,60%	57,70%

Türk P&I Sigorta şirketi nispeten sabit bir seyir izlerken Sompso sigorta şirketinin özellikle 2020 yılında yukarı yönlü bir artış seyretmiştir. 2021 sonu itibariyle Su araçları sorumluluk sigortalarında işlem yapan bu üç sigorta şirketi aynı seviyede prim üretimi yaptığı görülmektedir.

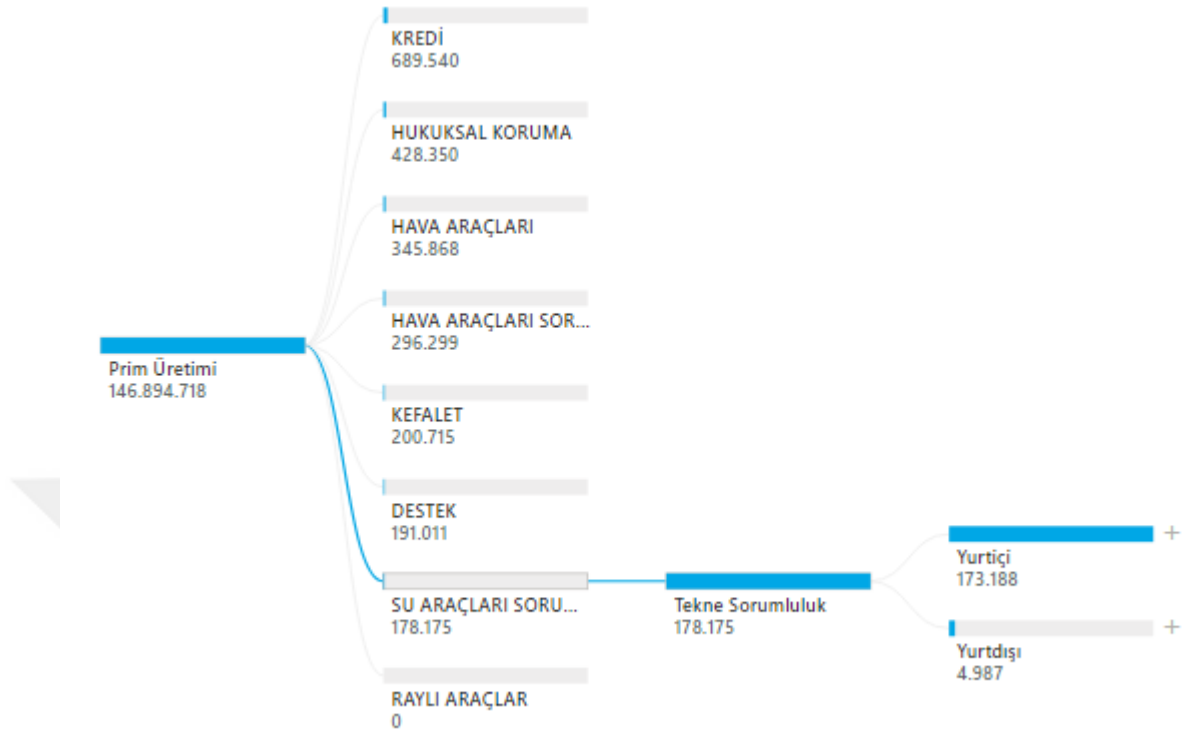
Ülkemizde su araçları hakkında işlem yapan sigorta şirketlerinin 2022 yılı için yurtiçi ve yurtdışı prim üretim payları aşağıdaki Grafik 15'te verilmiştir.



Grafik 5.10: Yurtiçi/Yurtdışı Prim Üretimi (TL) (TSB, 2022)

Grafik 15'te görüldüğü üzere Türkiye'de tekne sigortaları ile ilgili sigorta şirketleri 1 milyon 522 bin 7 lira prim toplamıştır. Yurt dışı kaynaklı primleri 159 bin 1 lira ile sınırlı kalmıştır. Grafikte tekne sigortalarının yurtiçindeki primi üretiminin yurtdışı kaynaklı primden daha fazla olduğu görülmektedir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin mevcut yurtiçi primlerine bakıldığında tekne sahibi olanların nüfusa göre azınlıkta olduğu açıkça görülmektedir. Tekne sayısının artması ile sigorta şirketleri bu alanda daha fazla etkin olabilecektir.

Ülkemizde tekne sorumluluk sigortaları dalında işlem yapan sigorta şirketlerinin 2022 yılı için yurtiçi ve yurtdışı prim üretim payları aşağıdaki Grafik 16'da verilmiştir.

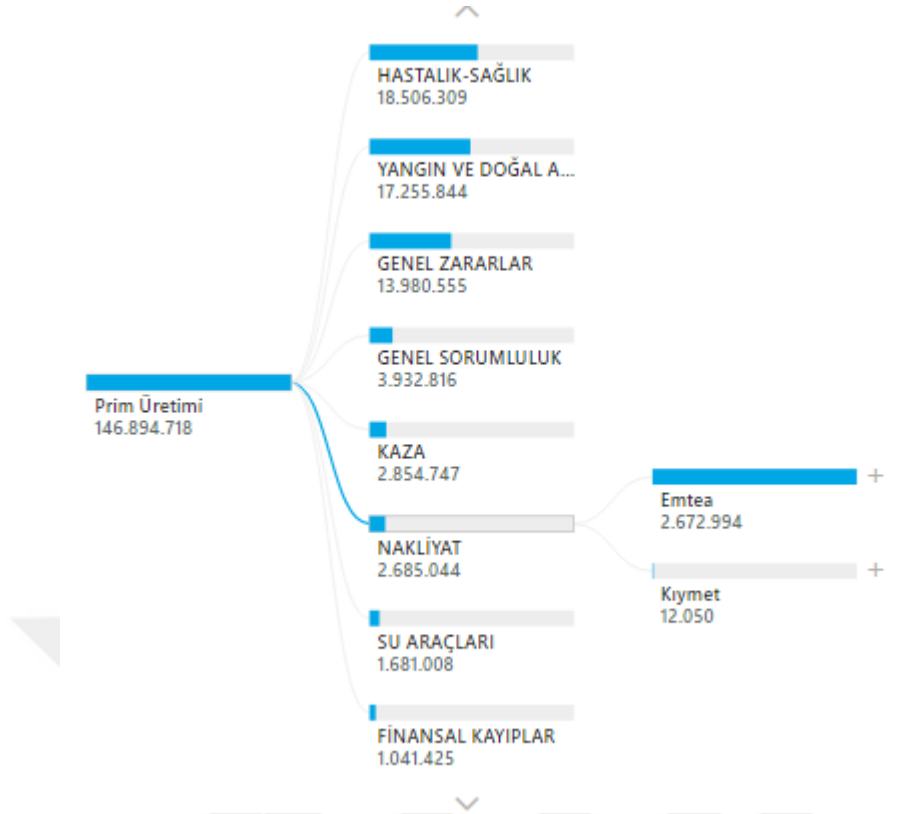


Grafik 5.11: Tekne Sorumluluk Sigortası Yurtiçi/Yurtdışı Prim Üretimi (TL) (TSB, 2022).

Bu sigorta türü özellikle yat sahipleri turizm şirketleri ve deniz taşımacılığı yapan şirketler tarafından talep görmektedir. Bir teknenin karşılaşılabileceği olası kazalar veya tekne üzerinde çalışanlara yönelik sigortalarla ilgili Tekne sorumluluk sigortası yapılmaktadır. Bahse konu sigorta 173 bin 168 TL ile yurtiçinde sınırlı kalmıştır. Sadece yaz döneminde teknelerin aktif şekilde kullanıldığı düşünüldüğünde toplanın prim normal olarak gözükmemektedir. Diğer taraftan teknelerin sadece limanda pasif şekilde tutulduğunun da bir işaretidir. Denizcilikle ilgili özel faaliyetler arttıkça prim toplama miktarı artacaktır.

Tekne sorumluluk sigortası Türkiye’de özellikle denizyolu taşımacılığı, yat sahipleri ve su sporlarıyla uğraşan kişiler için önemli bir sigorta türüdür. Sigorta şirketlerinin Pazar paylarını yorumlamadan önce sektördeki genel eğilimler ve müşteri talepleri hakkında güncel bilgilere ihtiyaç duyulur. Bu bilgilere göre sigorta şirketlerinin Pazar payları ve rekabet durumu değişebilir. Tekne sorumluluk sigortası dalında işlem yapan sigorta şirketlerin en çok prim üretim 173.188 ile yurtiçi olduğu tabloda görünmektedir.

Ülkemizde nakliyat sigortaları kapsamında işlem yapan sigorta şirketlerinin nakliyatları emtia ve kıymet olarak iki kategoride değerlendirdiği görülmektedir. 2022 yılı için nakliyat bazında prim üretim aşağıdaki Grafik 17’de verilmiştir.

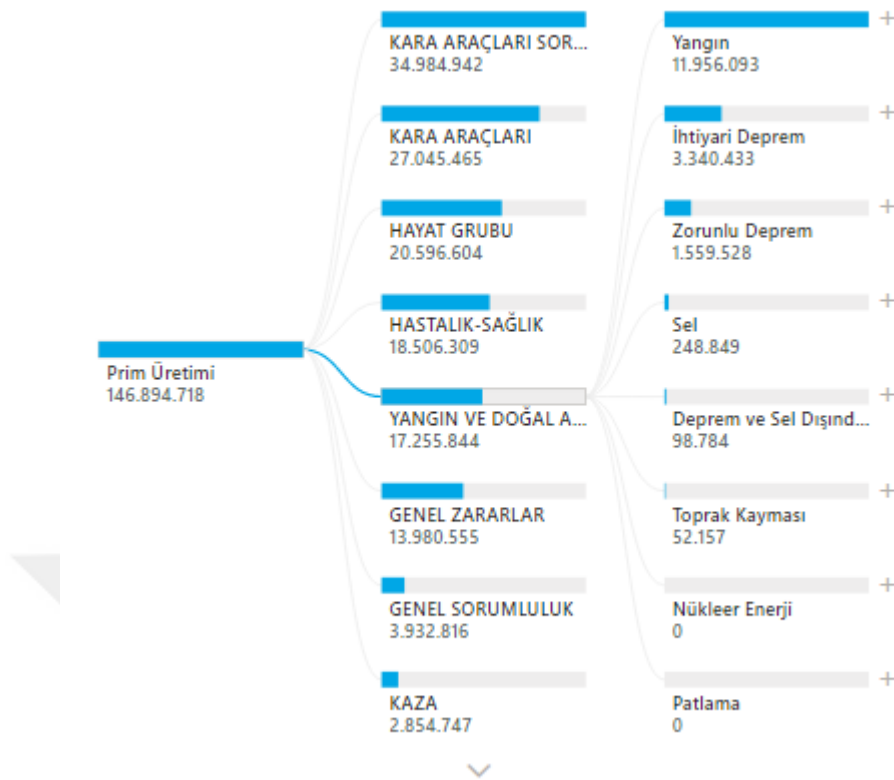


Grafik 5.12: Nakliyat Sigortaları Prim Üretimi (TL) (TSB, 2022)

Grafik 17’de bahsi geçen nakliyat sigortaları taşınacak olan emtia veya kıymetin başına gelmesi olası kazalara karşı, tarafların aralarında yaptığı sözleşmeye dayalı olarak sigorta şirketlerine başvurup gönderiyi zararlara karşı güvence altına almayı amaçlayan bir sigorta türüdür. Emtiaya dair sigorta şirketleri tarafında toplanılan prim 2 milyon 672 bin 994 milyon TL olmuştur.

Kıymet sigortaların, emtia sigortalarına göre sigortalanması yapılan taşımacılık türünün az olması sebebiyle miktarın daha düşük olduğu düşünülmektedir. Türkiye’de ihracat ve ithalatta meydana gelecek bir artış nakliyat sigortalarına karşı talebi de artıracaktır.

Grafik 18’de görüldüğü üzere sigorta şirketleri yangın ve doğal afetle ilgili sigortalarda en çok yangın sigortası yapmıştır. Patlama ile ilgili hiç sigorta yapılmamıştır.



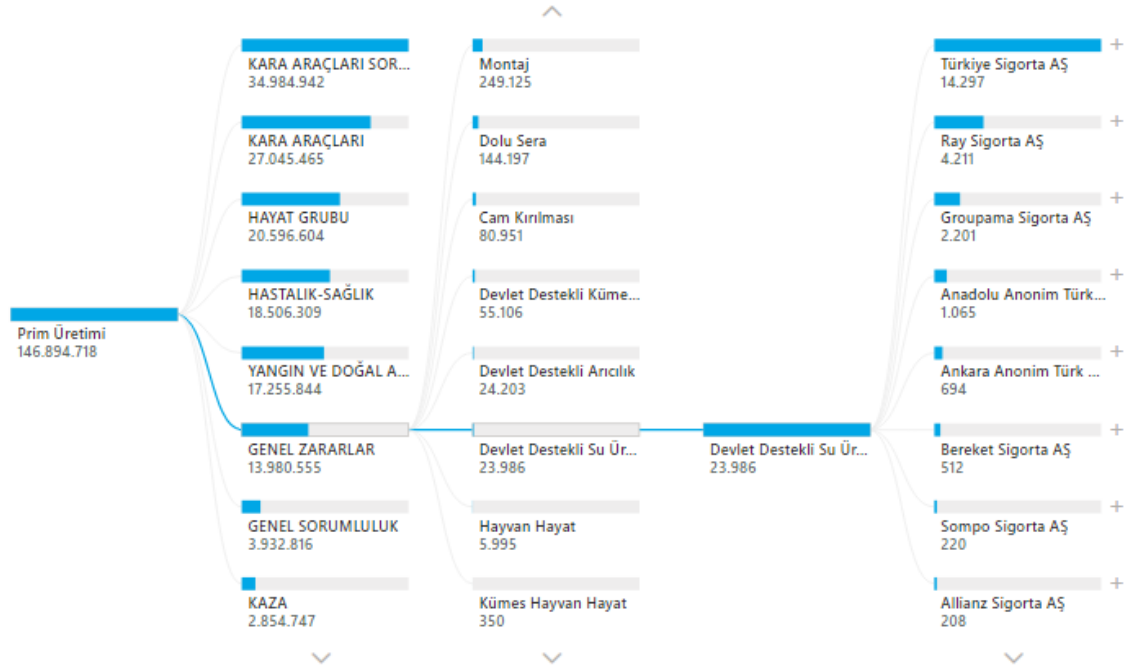
Grafik 5.13: Yangın ve Doğal Afet Hakkında Yapılan Sigortalar (TL) (TSB, 2022)

Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketleri tarafından yangın ve doğal afetlere karşı yapılan sigortalara göre müşterilerin en çok korktuğu olası riskin yangın olduğu görülmektedir. Yangına riskine karşı sigorta şirketlerince toplanan prim 11 milyon 956 bin 93 lira olmuştur. Diğer taraftan Türkiye üzerinde aktif faylarını çok fazla olması sebebiyle zorunlu deprem sigortası dışında müşteriler özel olarak deprem sigortası yapmıştır.

Sel doğal afeti, aşırı yağışların olduğu dönemlerde meydana gelebilmektedir. Yerleşim yerlerin su kenarlarına kurulmuş olması sebebiyle zaman zaman maddi hasarlar meydana gelebilmektedir. Sele karşı sigorta şirketleri tarafından toplanan prim oranı yangın ve depremden sonra en çok korkulan üçüncü afet olarak müşterilerce kabul edildiği Grafik 18’de görülebilmektedir.

Türkiye henüz yapılmakta olan iki nükleer enerji santrali haricinde nükleer bir santrale sahip değildir. Bu sebeple sigorta şirketleri tarafından nükleer tehlike ayrı bir sigorta türü olarak kabul edilmiş olsa da henüz ülke vatandaşlarınca bir tehlike olarak algılanmamaktadır. Patlamalara karşı sigorta tedbiri almak, Türkiye’de bir risk algısı oluşturmadığı için prim toplanamamıştır.

Grafik 19’da daha çok çiftçilik olarak kabul edilebilecek su ürünleri üretiminde meydana gelebilecek zararlara karşı Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketlerince toplanan prim tutarları verilmektedir. Grafik incelendiğinde devlet destekli su ürünleri ile ilgili olarak yapılmış olan genel zarar sigortasında Türkiye Sigorta A.Ş. en çok sigorta yapan şirket olmuştur.



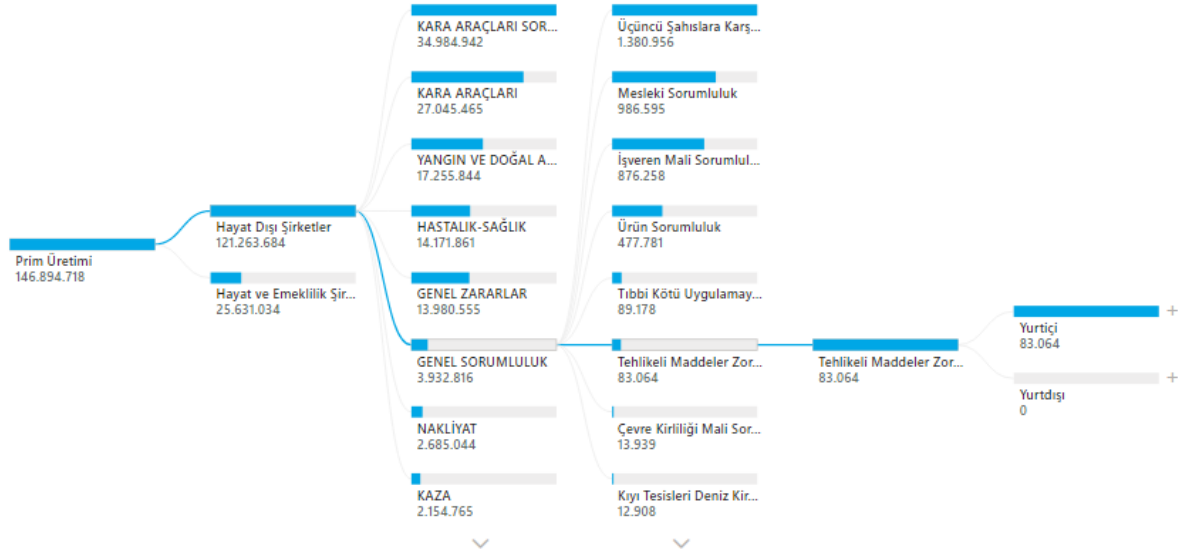
Grafik 5.14: Devlet Destekli Su Ürünleri Hakkında Sigorta (TL) (TSB, 2022)

Bununla birlikte toplanan tüm toplanan prim miktarına bakıldığında su ürünleri ile ilgili henüz üretim alanında faaliyet gösteren şahıs ve şirketlerin oldukça az olduğu görülmektedir. Su ile iç içe bir ülke olan Türkiye mevcut desteklere rağmen su ürünlerine karşı cazip bir kazanç alanı olarak vatandaşların ilgisini çekememiştir. Yatırım maliyetinin çok olması ve doğal risklere karşı zayıf olması bunun sebebidir.

Aynı zamanda denizde kurulan çiftlikler kıyıları kirlettiği sebebiyle ikamet edenlerce şikâyet edilmektedir. Bu sebeple sudaki besi hayvancılığı olarak tabir edilebilecek balık çiftlikleri azınlıkta olması sebebiyle bahsi geçen sigorta türüne karşı talebin düşük olmasına neden olmuştur.

Ülkemizdeki sigorta dallarında Genel Sorumluluk sigortasının alt dalı olan Tehlikeli Madde Zorunlu Sorumluluk sigortası prim üretimi 83.064 ile sadece yurtiçi için aşağıdaki Grafik 20’de görünmektedir. Taşımacılık işi yapan şirketler, tehlikeli maddenin türüne göre özel araç ve paketlemeye ihtiyaç duyulmaktadırlar. Bu sebeple tehlikeli maddelerin taşınması, uzmanlık gerektiren bir taşımacılık türü olmaktadır. Tehlikeli madde hem insan sağlığına hem de çevreye oldukça büyük zararlar verebileceği için sigortalanması elzemdir. Buna rağmen

sigorta şirketlerinin bu alanda toplamış olduğu prim tutarı 83 bin 63 lira ile sınırlı kalmıştır. Bunun sebebi özellikle Dünyanın ihtiyacı olan enerjiyi karşılamada önemli bir yer kaplayan Petrol'ün yabancı gemilerle taşınması sebebiyle Grafik 20'deki oranın düşük olduğu tahmin edilmektedir.



Grafik 5.15: Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası (TL) (TSB, 2022)

Tehlikeli maddelerin çevreye vereceği zararlar doğası gereği çok ciddi olacağı için sigorta şirketlerinin herhangi bir olumsuz durumda büyük miktarda tazminat ödemek zorunda kalacağı için sigorta yapma konusunda isteksiz kalabilmektedir.

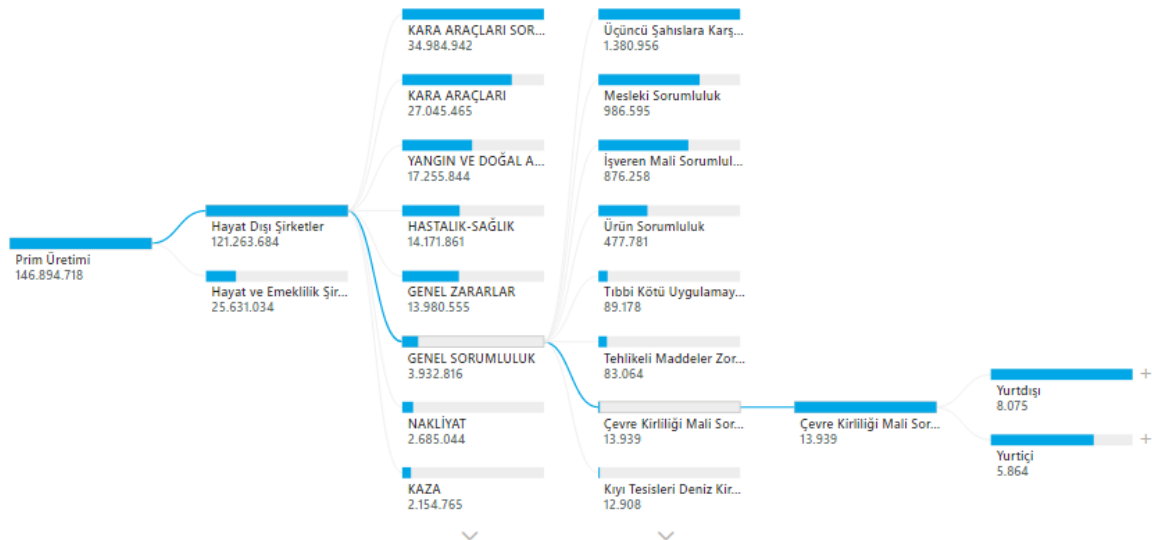
Tehlikeli maddeler zorunlu sorumluluk sigortası, taşımacılık şirketlerinin ve diğer ilgili sektörlerin yasal yükümlülüklerini yerine getirmelerini sağlar. Böylece bu sigorta, çevresel kirlilik ve tehlikeli maddenin insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri minimize etmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca kazalardan kaynaklanabilecek maddi zararları karşılamayı hedeflemektedir.

Sigorta şirketlerinin tehlikeli maddeler zorunlu sorumluluk sigortasında etkin olabilmeleri için doğru risk analizi yapmaları, poliçe şartlarını belirlerken deneyimli aktörlerden faydalanmaları ve müşteri memnuniyetine odaklanmaları önemlidir.

Tehlikeli maddeler zorunlu sorumluluk sigortasının etkinliği sigorta şirketlerinin poliçe şartlarına uygun tazminat ödemeleri yapması ve müşteri memnuniyeti sağlamasıyla bağlantılıdır. Sigorta şirketleri, kazaların oluşması durumunda hızlı ve doğru şekilde tazminat ödemeleri yaparak müşteri memnuniyetini artırmalıdır.

Türkiye’deki tehlikeli maddeler zorunlu sorumluluk sigortası tehlikeli madde taşımacılığından kaynaklanabilecek hasarları karşılamak ve üçüncü şahısların zararlarını tazmin etmek için önemli bir sigorta türüdür. Sigorta şirketleri, poliçe şartlarını doğru belirleyerek, prim oranlarını adil ve doğru bir şekilde hesaplayarak müşteri memnuniyetini sağlayarak, sektörde etkin bir rol oynar ve kazaların önlenmesine yardımcı olur.

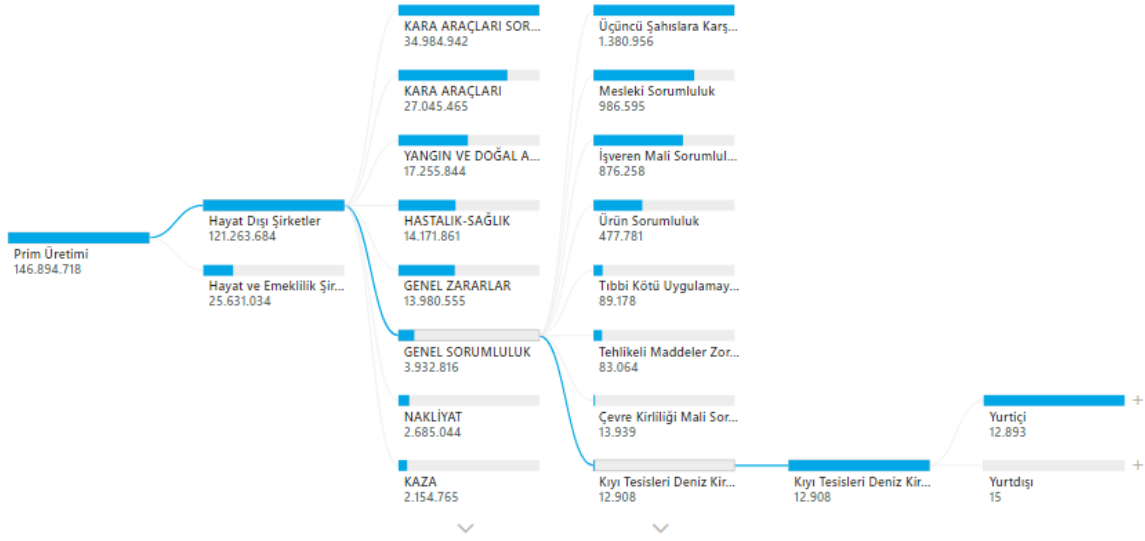
Grafik 21’de tehlikeli madde taşımacılık türü ile oldukça ilişki olan Çevre Kirliliği Mali Sorumluluk sigortasına dair sigorta şirketlerince toplanan prim tutarları gösterilmektedir. Yurtdışından toplanan prim oranı, Yurtiçinden daha fazla olması Türk menşeli gemilerin yurtdışında çevreye karşı daha fazla yasal mevzuata maruz kalması sebebiyle yurtdışı priminin, yurtiçi primden fazla olduğu düşünülmektedir.



Grafik 5.16: Çevre Kirliliği Mali Sorumluluk Sigortası (TL) (TSB, 2022)

Çevre kirliliği sadece geminin başına gelecek bir kazadan kaynaklı değildir. Geminin sevk, idare, yönetim, temizlik vb. işlerde çalışanlara ihtiyaç duyması ve bu çalışanların yaşamak için fiziksel ihtiyaçlarını karşılamak için, örneğin yeme, içme, tuvalet gibi çevreyi kirletecek atıklar üretmektedir. Bu sebeple Geminin sahibi veya kiracısı tarafından bu sigorta türünün yapılması zorunluluk haline gelmektedir.

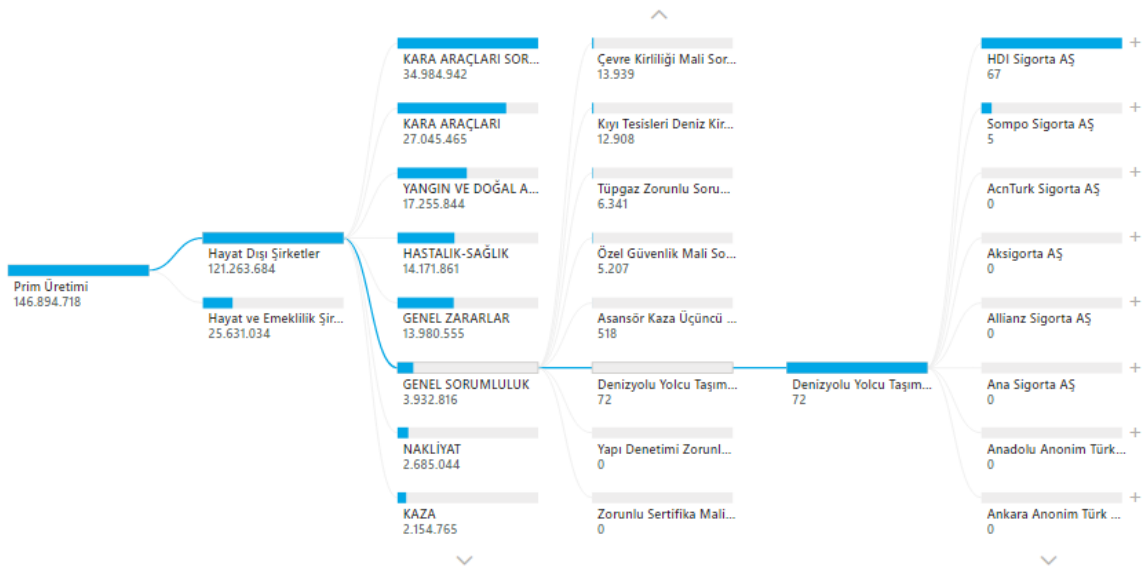
Grafik 22’de Türkiye’yi özellikle çok ilgilendiren bir sigorta türü yer olmaktadır. Özellikle gerçek kıyı uzunluğu yaklaşık 9000 km olan ülkemizde denizyolu taşımacılığı yapan ve liman işleten şirketler tarafından yapılması zorunludur. Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sigortasına dair grafik incelendiğinde sigorta şirketlerince toplanan prim oranının en çok yurtiçiden olmuştur. Yalnız toplanan prim miktarı kıyılarına oranla oldukça az olduğu görülmektedir.



Grafik 5.17: Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sigortası (TL) (TSB, 2022).

Zorunlu bir sigorta olması sebebiyle denizyolu taşımacılığı ticaretinde kullanılan limanlar ve turizm alanında kullanılan limanların kıyı uzunluğumuza oranla oldukça az olduğu izlenimi vermektedir. Liman işletenler mevcut sigortayı limana bağlanacak gemi, yat veya tekne sahiplerine yansıtması olasıdır. Buna rağmen primin düşük olması aynı zamanda denizciliğin yeterince gelişmediğini göstermektedir.

Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sigortalarda ülkemizde 2022 yılı için sadece iki şirket prim üretimi gerçekleştirmiştir. Grafik 23'te HDI Sigorta ve Sompo Sigorta bu alanda faaliyet gösteren iki şirket olarak ortaya çıkmaktadır.



Grafik 5.18: Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sigortaları (TL) (TSB, 2022)

Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sigortası, denizyoluyla yolcu taşıyan gemi işletmelerinin yolcu taşıma faaliyetlerinden kaynaklanabilecek hukuki sorumluluklarını karşılamayı amaçlayan bir sigorta türüdür. Bu sigorta, deniz yolculuğu esnasında meydana gelebilecek kaza veya yaralanmalar sonucu yolcuların veya üçüncü kişilerin zararlarına karşı gemi işletmelerinin korunmasını sağlar.

Denizyoluyla yolcu taşıması yapmakla ilgili uzmanlaşmış olan sadece iki şirket olması bu alanın Türkiye’de gelişmediğini göstermektedir. Kurvaziyer limanlarımız olmasına rağmen yerli bir kurvaziyer firmasının olmaması da bu alanın gelişmemesi ve çeşitli sigorta şirketlerince rağbet görmemesinin normal bir sonucudur. Sadece şehir içi ulaşımında kullanılan vapurlar ve Marmara denizi üzerinde kullanılan şehirlerarası ulaşımında kullanılan İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) harici yolcu taşımacılığında denizyolu kullanılmamaktadır. Akdeniz limanlarında genellikle yaygın olan turizmde kullanılan yatlar kısa süreli eğlence için kullanıldığı için kullanan turistler yolcu olarak kabul edilmemektedir.

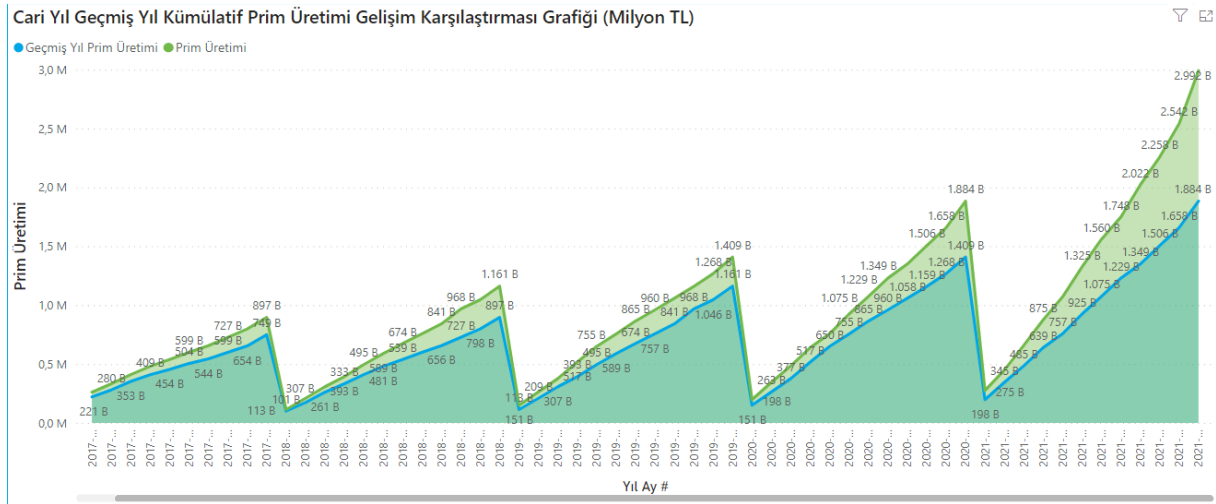
2017-2021 yılları arasında Türkiye'deki Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sigortalarında prim üretimi artmış olabilir. Bu dönemde, Türkiye'nin turizm sektöründe yaşanan büyüme ve gelişme, deniz yolculuğu ile yapılan turizm faaliyetlerinin artmasına neden olmuştur. Bu durum, Türkiye'deki denizyolu yolcu taşımacılığı işletmelerinin yolcu sayısında artışa neden olmuştur.

Bu artışla birlikte, denizyolu yolcu taşımacılığı işletmeleri daha fazla yolcu taşıdığından dolayı, hukuki sorumluluklarına karşı daha fazla koruma sağlamak istemişlerdir. Bu nedenle, Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sigortası'na olan talep artmış ve prim üretimi de artış göstermiştir.

Ayrıca, bu dönemde Türkiye'deki denizyolu yolcu taşımacılığı işletmelerinin denetlenmesi artmıştır. Daha sıkı hükümet düzenlemeleri ve denetimlerin uygulanması, denizyolu yolcu taşımacılığı işletmelerinin hukuki sorumluluklarına karşı daha fazla korunmalarını sağlamıştır.

Türkiye'deki Denizyolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Mali Sigortaları prim üretimi, turizm sektöründeki büyüme ve gelişme ile deniz yolculuğu ile yapılan turizm faaliyetlerinin artmasına bağlı olarak artmıştır. Ayrıca, daha sıkı düzenlemelerin uygulanması, denizyolu yolcu taşımacılığı işletmelerinin hukuki sorumluluklarını yerine getirmelerini sağlamıştır.

Su araçları, Su araçları sorumluluk ve nakliyat sigortaları ile ilgili 2017-2021 prim üretimi aşağıdaki Grafik 15’te milyon TL olarak verilmiştir.



Grafik 5.19: Cari Yıl Geçmiş Yıl Kümülatif Prim Üretimi Gelişim Karşılaştırması (TSB, 2022)

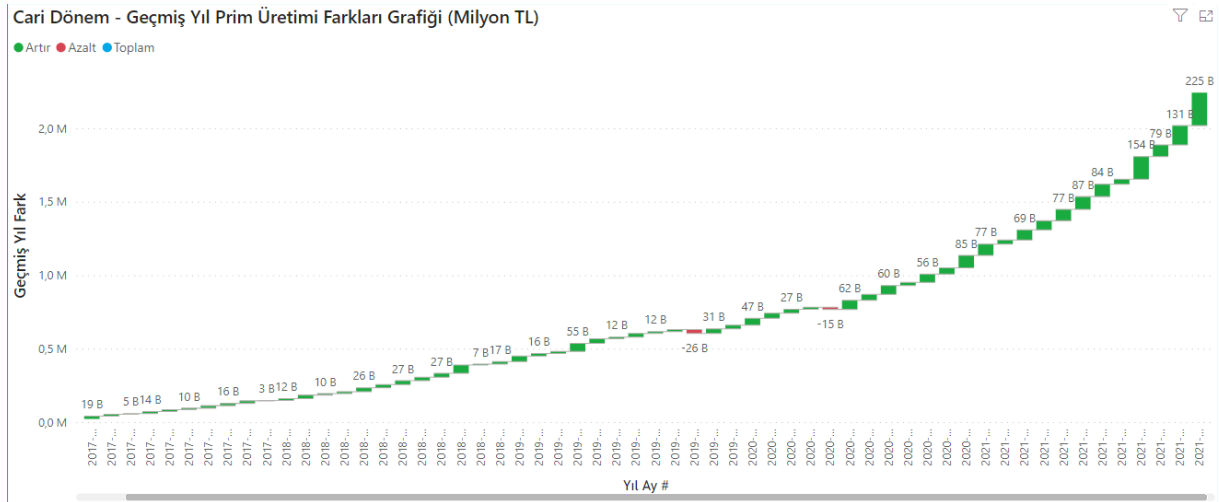
2017-2021 yılları arasında Türkiye'de su araçları, su araçları sorumluluk ve nakliyat sigortaları kapsamında prim üretiminde artış görülmüştür. Bu artışın en önemli nedeni, Türkiye'nin deniz ticareti açısından önemli bir konuma sahip olması ve her yıl birçok su aracının limanlara yanaşmasıdır.

Ayrıca, su araçları ile yapılan taşımacılık faaliyetlerinde meydana gelebilecek kazaların olası maddi hasarları veya insan kaynaklı zararları bu artışta etkili olmuştur. Bu nedenle, su araçları işletmeleri ve nakliyat şirketleri, daha fazla koruma sağlamak amacıyla sigorta poliçelerine daha fazla yatırım yapmıştır.

Bunun yanı sıra, Türkiye'deki sigorta şirketlerinin müşterilere daha kolay ulaşmalarını sağlayan dijitalleşme ve çevrimiçi satış platformları, mevcut artışta etkili olmuştur. Sigorta şirketleri, çevrimiçi platformlar üzerinden müşterilere daha uygun fiyatlar sunarak daha fazla müşteri kazanmayı hedeflemişlerdir.

Su araçları, su araçları sorumluluk ve nakliyat sigortaları kapsamında 2017-2021 yılları arasında prim üretimi artmıştır. Bu artışın nedenleri arasında Türkiye'nin deniz ticareti açısından önemli bir konuma sahip olması, kazaların olası maddi hasarları veya insan kaynaklı zararları, sigorta poliçelerine daha fazla yatırım yapılması, dijitalleşme ve çevrimiçi satış platformları yer almaktadır.

Ülkemizdeki sigorta şirketlerinin prim üretiminde 2017-2021 yılları arasında cari yıl ile geçmiş yıl arasındaki kar-zarar farkları aşağıdaki Grafik 16'da verilmiştir. Türkiye'deki sigorta şirketlerinin prim üretimi ile ilgili olarak 2017-2021 yılları arasında cari yıl ile geçmiş yıl arasındaki kar-zarar farkları genel olarak şirketlere ve sigorta dallarına göre değişiklik gösterebilir. Bu dönemde sigorta şirketlerinin prim üretimindeki kar-zarar farkları, çeşitli faktörlere bağlı olarak değişebilir.



Grafik 5.20: 2017-2021 Türkiye’deki Sigorta Şirketlerinin Prim Üretimi (TSB, 2022)

Sigorta şirketlerinin karlılık durumu, prim gelirleri ile ödenen tazminatlar, giderleri ve yatırım getirileri gibi unsurların bir birleşimiyle belirlenmektedir. Her sigorta şirketi, farklı bir risk profiline ve portföyüne sahip olduğundan, kâr-zarar farklılıkları da şirketten şirkete değişebilmektedir.

Sigorta şirketlerinin prim üretimi açısından cari yıl ile geçmiş yıl arasındaki kâr-zarar farkları aşağıdaki etkenlerden etkilenebilir:

- x Tazminat maliyetleri: Sigorta şirketleri, ödenen tazminatlar nedeniyle maliyetlerle karşı karşıya kalır. Cari yılda yaşanan büyük ölçekli tazminat olayları veya kazalar, şirketlerin kârını etkileyebilir.
- x Reasürans maliyetleri: Sigorta şirketleri, risklerini reasürans şirketlerine transfer ederek sigorta portföylerini dengelemeye çalışır. Reasürans primleri, cari yılın kârını etkileyebilir.
- x Yatırım getirileri: Sigorta şirketleri, primlerin bir kısmını yatırımlara yönlendirir. Cari yılda elde edilen yatırım getirileri, şirketin kârlılığını artırabilir veya azaltabilir.
- x Sigorta dalı: Sigorta şirketlerinin faaliyet gösterdiği sigorta dalları arasında farklılık olabilir. Örneğin, motorlu araç sigortası, sağlık sigortası veya yangın sigortası gibi branşlar arasında kâr-zarar farkları farklılık gösterebilir.
- x Rekabet ve pazar koşulları: Sigorta sektöründe rekabet yoğun olduğunda, şirketler prim oranlarını düşürmek veya genel müşteri tabanını genişletmek için çaba gösterirler. Bu durumda, kârlılık etkilenebilir.

Yukarıda belirtilen faktörler dikkate alındığında, Türkiye'deki sigorta şirketlerinin cari yıl ile geçmiş yıl arasındaki kâr-zarar farkları çeşitlilik gösterebilir.

SONUÇ

Gelişen ve hızla küreselleşen Dünyamızda sanayi, ekonominin lokomotifi görevini üslenmektedir. Sanayinin ihtiyaç duyduğu malların nakli ise en uygun şekilde denizyolu taşımacılığı ile mümkün olmaktadır (Ünal, 2011:132). Dünya ticaret hacmi her geçen gün artmaktadır. Hizmet ve malların pazarlarda yarışmacı bedellerle ortaya konması üretim yapmak için harcanan değerleri aşağı indirmesi olasıdır. Günümüzde müşterilerin ihtiyaçlarını karşılayabilmek için ürünlerin yer açısından değer yaratması gerekmektedir. Bu amaçla lojistik hizmet sunan işletmeler ortaya çıkarmıştır. Mevcut taşıma türleri birbirleriyle karşılaştırıldığında hepsinin güçlü bir yanı bulunmaktadır. Taşımacılık türlerinin güçlü yanlarını birleşmesi, kapıdan kapıya teslim taşıma türünü doğurmuş ve bu taşımacılık türüne kombine taşımacılık adı verilmiştir. (Saygılı, 2012: 113).

İnsanlık tarihinde denizlerin kullanım alanı geçmişten bugüne gelişmektedir. Kurvaziyer turizmi ile ülkenin turizm gelirlerine katkı sağlaması yanında denizyolu taşımacılığı vasıtasıyla yapılan ticaret, ekonominin ana omurgasını oluşturmaktadır. Maliyet kaygıları ile üretim ve tüketim yerlerinin artık kıtalar arasında olması sebebiyle denizyolu taşımacılığını elzem olmaktadır. Denizyolu taşımacılığı, doğal olarak bazı güçlü yanlara ve zayıf yanlara sahiptir. Maliyet, her zaman ihtiyaçların karşılanmasında önemli bir faktör olması sebebiyle denizyolu taşımacılığının ucuz olması, bu taşımacılık türü açısından bir avantajdır (Atıcı, 2019: 81).

Yapısı gereği Uluslararası nitelik taşıyan rekabetçi ve karmaşık sektörlerinden biri olan denizyolu taşımacılığı sektöründe piyasa koşullarını takip etmek gerekmektedir. Denizcilik sektöründe maliyetler çok yüksektir. Saatler dolarla ifade edilmektedir. Genellikle ülkeler arası bir taşımacılık olması sebebiyle uzun ve karışık yasal mevzuatlara maruz kalmaktadır. Özellikle evrak işlerinin fazla olması herhangi bir aksama durumunda taşımanın sonuca ulaştırılmasında felç yaratmaktadır ve yüksek harcamalara sebep olabilmektedir (Nomer, 2014: 109).

Entegre Deniz Otonom Sistemi IMAT (Integrated Maritime Autonomous System) ile deniz otonom taşımacılık operasyonları güvenli ve verimli bir şekilde yürütüleceği tahmin edilmektedir. İhtiyaç duyulan karatabanlı altyapıyı tanımlanması gemi, limanlar ve trafik dâhil olmak üzere bilgi alışverişi yapılabilecek, güvenli şekilde seyir yapabilecek ve düzgün iletişim kurulabilecektir (Fjortoft ve Haugen, 2019: 3).

Denizyolu taşımacılığında elektrikli gemi kullanımı gaz emisyonlarını temizlemenin bir anahtarıdır. Fosil yakıtlarla çalışan motorların alternatif güç üretim teknolojileri ile değiştirilmesi yayılan karbondioksit emisyonun azalmasına olanak tanıyabilir. Ayrıca gemilerin limandayken elektrik enerjisine bağlanmasını karbondioksit emisyonlarını azaltabilir. Otomasyon ve gerçek zamanlı kontrol yoluyla mevcut filonun çalışmasını iyileştirmek ve yakıt kullanımını azaltmak için büyük fırsatlar mevcuttur (Sun, 2021: 3).

İnsanlığın ilk yerleşmelerinin suya yakın alanlarda kurulmuştur. Bugün teknoloji ve bilimin yardımıyla denizyolu taşımacılığına olan talep gün geçtikte artmaktadır. Denizyolu taşımacılığı sayesinde kıtalararası ve okyanus aşırı ülkeler arasındaki ticaret kolaylaşmaktadır. Denizyolu taşımacılığı Dünya ticaretinde önemli bir yere sahip olmasından dolayı küresel çapta meydana gelen her türlü finansal krizden hızlı bir şekilde etkilenmektedir (Doğan, 2020: 203). Ülkemizde denizyolu taşımacılığı ile ilgilenen firmalar İstanbul'da yoğunlaşmıştır. Pazara ve müşterilere yakınlık bu yoğunlaşmanın sebebi olmuştur (Karahana ve Kıvrıl, 2018: 78). Bir yarım ada olan ülkemiz kıyılarının uzunluğuna oranla denizcilik sektörünün henüz emekleme aşamasında olduğu söylenebilir. Dünya ticaretinin özellikle Çin ve Amerika arasında iki kutuplu bir mıknaşı benzemesi sebebiyle kutuplar arasında tek bağlantının yine gemiler sayesinde olacağı coğrafi haritalar incelendiğinde görülebilmektedir. Asya ve Avrupa arasında doğal köprü görevi gören ülkemiz denizcilik alanında atılımlar yapması önemlidir (Fidan, 2014: 69).

Sosyo-ekonomik işlemlerle ilgili risklerin en aza indirilebilmesi için etkili bir araç olan ve Dünya üzerinde yaygın şekilde kullanılan sigortalama işlemleri ülke risklerini kabul edilebilir seviyede tutmalıdır. Sigortacılık sektöründe fon giriş ve çıkışları, ülkemizde döviz varlıklarını azaltıcı işlev görmektedir. 1999 depremi, 11 Eylül saldırıları ve Japonya'daki Tsunami faciası sonrası Dünya'da risk algısı değişmiş ve sigortalamada risk primlerinin artırmıştır (Özkan, 2006: 106)

Sigorta sektörü, ekonomi ve finans sisteminin unsurlarından biridir. Gerçek ve tüzel kişilerin risklerini güvence altına almayı amaç edinmektedir. Sigorta ile ulusal ve Uluslararası ticaretin güvenilirliği sağlanabilmektedir. Ülkemizdeki sigorta sektörü ileriki yıllarda büyümesi ve gelişmesi ön görülmektedir. Teknolojik gelişmeler, sigorta şirketlerinin büyük miktarda verinin saklanabilmesini ve anlaşılır bilgilere dönüştürülebilmesini mümkün kılmaktadır (Akpınar, 2018: 17).

Türkiye ekonomisinin yapısal sorunlarından biri, tasarruf oranlarının düşüklüğüdür. İmalat sektörünün ithalata bağlı üretim yapısından kaynaklanan cari açık problemi tasarruf oranının artmasını önlemektedir. Enflasyon oranının artması ve oynak kur hareketleri

ekonominin kırılmasını arttırmaktadır. Sigorta sektörü tasarruf oranlarını arttırarak ekonominin büyümesine katkı sağlayabilir. Türkiye’de sigortalama oranının artma potansiyeli yüksektir (Özcan, Ökten ve Uzpeder, 2021: 84).

Çalışmamızda belirtilen istatistikî bilgiler sigorta sektörü iktisadî hayatımızda önemli bir yere sahip olduğunu görülmektedir. Küresel ticaretin unsurlarının başında sigortalama gelmektedir. İktisadî faaliyet alanı olarak sigorta sektörünün sanayileşmiş toplumlarda ticaretin güvenle geliştirilebilmesi için önemli bir payı bulunmaktadır. Risk algısına bağlı olarak ülkelerin makro iktisadî göstergelerinin olumlu veya olumsuz yöndeki değişimleri sigorta sektörünü etkilemektedir. Bununla birlikte sigorta sektörünün gelişimini enflasyon olumsuz yönde etkilemektedir (Engin ve Karakuş, 2020: 186).

Dünya çapında bir krize dönüşen pandeminin yayılımını kontrol altına almak için uygulanan karantinalar nedeniyle işsizlik dalgası yaşanması ve düşen ücret gelirleri sigorta primlerine yansımıştır. Kişisel yaşamda ve iş hayatında dijitalleşme eğilimlerini bu süreç güçlendirmiştir. Dijital dönüşüme uyumlu sigorta ürünlerinin geliştirilmesi sigorta sektörünün gelişimini olumlu yönde etkileyebilir. Dijitalleşmeyle birlikte aracı kanallar ortadan kalkması, denizyolu taşımacılığı maliyetlerine olumlu yönde katkı sağlayabilecektir (Engin ve Karakuş, 2020: 186).

Pandemi sebebiyle ekonomik darbe alan bazı şirketlerin kapanmak zorunda kalması veya güç şartlarda hizmete devam etmesi sebebiyle gerçekleşen gelir azalmasının sigorta şirketlerince telafi edilmesi gerekmektedir. Türk Ticaret Kanununa göre ülkemiz için zararın telafisi ancak sigorta sözleşmesinde özellikle geçmesi halinde söz konusu değildir. Pandemi sebebiyle zorunlu olarak ilan edilen sokağa çıkma yasağı ticarî hayatı ciddi şekilde etkilemiştir. Bu da birçok restoran, kafe gibi hizmet sektöründe faaliyet gösteren işyerlerinin kapanmasına neden olmuştur (Özkan, 2020: 9).

Sigorta sektörü, risklerin gerçekleşmeme olasılığını satın alır. Riskler gerçekleşmesi halinde zararı karşılamak zorunda kalır. Sigortadan para alabilmek amacıyla hileli uygulama ve beyanlar sebebiyle yapılan zarar ödemeleri, sigortacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemektedir ve sistemi baltalamaktadır. Sigorta sektöründe yapılan hileler nedeniyle sigorta primleri yükselmektedir. Sigorta konusunda hile olup olmadığının tespiti amacıyla sigorta şirketlerinin zarar süreçlerinde daha çok kontrol yapma ihtiyacı doğurmaktadır. Bu da ek maliyetler çıkarmakta ve hasar tazmin süresini uzatmaktadır. Sigorta sistemine duyulan güveni zedelediğinden sigorta sistemine de zarar vermektedir (Çetin ve Alpay, 2019: 25).

Teknolojinin ilerlemesiyle sigorta sektörü de dijital adımlar atmaya başlamıştır. İnternet kullanımının artması ve akıllı telefonların hayatımıza girmesiyle sigorta sektörü de

dijital uygulamalara geçmeye başlamıştır. Dijitalleşme ile birlikte ihtiyaç duyulan veriler bütüncül bir şekilde kullanabilmektedir. Sigorta şirketleri müşterilerinin bilgilerini kullanarak zarar olması halinde anında çözümler sunabilmektedir (Yurdakul ve Dalkılıç, 2016: 65).

Deniz araçları sorumluluk sigortası, İngiliz hukukunda P&I (protection and indemnity insurance sigortası) koruma tazmin sigortası olarak ifade edilmektedir. Bu sözleşme Türk hukukunda da yerini bulmuştur. Denizde kullanılan su araçlar ile yapılan sigortalar, zarar sigortaları grubunda bulunmaktadır. Türkiye sınırları içinde faaliyet gösteren kişiler ve firmalar yine Türkiye sınırları içinde bulunan bir sigorta şirketi ile çalışmak zorundadır. Deniz araçları sorumluluk sigortası bu kuralın istisna kapsamına giren sigortalarından biridir. (İnal, 2020: 277).

Gemiler yapımında yola çıkmasına kadar her zaman kanun ve sözleşmelere göre yeterli olup olmadığı açısından denetlenmektedir. Denetimin denizcilikteki adı olan sörveyler, genellikle yılda bir kez yapılmaktadır. Denetimler Liman veya Bayrak devletleri kontrolleri ile yapılabilir (Acar, 2007: 250).

Covid-19 pandemisi, denizyolu taşımacılığına ve sigorta şirketlerine pek çok yönden etki etmiştir. Denizyolu taşımacılığı sektörü, küresel ticaretin %90'ını taşıdığı için, Uluslararası tedarik zincirlerinin ana damarıdır (ILO, 2020). Bu nedenle, pandemi nedeniyle seyahat kısıtlamaları, liman kapatmaları, gemi karantinaları, denizci değişim sorunları gibi önlemler, sektörde büyük zorluklar yaratmıştır (Yetiş Şamlı, 2020: 302).

Deniz taşımacılığı sektöründe çalışan yaklaşık 2 milyon denizcinin sağlık ve güvenliği, çalışma koşulları, gemilerine katılma ve ayrılma imkânları pandemiden olumsuz etkilenmiştir (ILO, 2020). Ayrıca, pandemi nedeniyle geminin seyir yeterliliğinin kaybolması, geminin rotasından sapması, eşyanın kaybı/ hasarı veya teslimde gecikme gibi durumlar, deniz taşıyıcısının sorumluluğunu ve navlun alacağını da etkilemiştir (Şamlı, 2020: 307)

Sigorta şirketleri, diğer sektörlerde olduğu gibi pandeminin etkilerinden nasibini almıştır. Pandemi nedeniyle artan talep ve tazminat talepleri, sigorta şirketlerinin karlılığını ve likiditesini azaltmıştır. Ayrıca, pandemi nedeniyle ortaya çıkan yeni riskler ve belirsizlikler, sigorta şirketlerinin risk değerlendirmesi ve fiyatlandırması yapmasını zorlaştırmıştır. Sigorta şirketleri, pandemiye uyum sağlamak ve müşterilerine daha iyi hizmet vermek için dijitalleşme ve yenilikçilik yönünde adımlar atmıştır. Sigorta şirketleri aynı zamanda sosyal sorumluluk bilinciyle pandemiye karşı mücadele eden kurum ve kişilere destek olmuştur.

Covid-19 pandemisi denizyolu taşımacılığına ve sigorta şirketlerine büyük zorluklar getirmiş olsa da, sektörler bu zorlukları aşmak için önlemler almış ve fırsatlar yaratmıştır.

Pandeminin sona ermesiyle birlikte sektörlerin daha güçlü ve dayanıklı hale gelmesi beklenmektedir.

2017-2022 yılları arasında Dünyada toplam 1.941 kaza meydana gelmiştir. Bu kazaların sebep olduğu ölümler 18.804'tür. Kazaların en sık nedenleri ise; insan hatası, teknik arızalar, doğal afetler, yanlış rotalama veya navigasyon, yetersiz bakım ve onarım ve deniz trafiği kurallarının ihlali olmuştur. Kazalar sonucu en çok etkilenen ülkeler başında Çin, Hindistan, Endonezya, Filipinler ve Bangladeş gelmektedir. Kazalar Asya-Pasifik bölgesi, karayipler ve Orta Amerika bölgesi ve Kuzey Denizi ve Baltık denizinden meydana gelmiştir.

2017-2022 yıllarındaki tüm deniz kazalarını kapsayan, kazaların sebep olduğu zararlar ve bu zararların sigorta şirketlerince ne oranda tazmin edildiği hakkında bir maliyet hesabı mevcut olmadığı gibi sigorta şirketleri tarafından ne kadarının ödendiği hakkında detaylı veri kaynağına ulaşılamamıştır. Sigorta şirketleri, deniz kazalarında oluşan hasarları kapsayan poliçeler satın alan müşterilerine tazminat ödemektedirler. Ancak herhangi bir deniz kazası sonrası sigorta şirketlerinin ödediği tazminat oranı değişebilmektedir. Bununla birlikte deniz kazasının sigorta şirketlerince ayrıntılı olarak incelenmesi tazminat oranlarını değiştirebilmektedir. Bu inceleme sigorta hilelerini önleme açısından da önem arz etmektedir.

Türkiye sigorta sektörünün prim üretimi son dört yılda sürekli artış göstermiştir. Özellikle 2020 yılında pandemi etkisiyle birlikte prim üretiminde önemli bir sıçrama yaşanmıştır. Bu durum, sigorta sektörünün büyümesi ve gelişmesi açısından olumlu bir göstergedir. Ekonomik koşullar, rekabet ortamı, tüketici davranışları ve regülasyonlar gibi faktörler prim üretimini etkileyebilir. Bu nedenle, gelecek dönemlerde yapılabilecek araştırmalar için birikmiş prim üretim değişiminin daha detaylı analiz edilmesi gerekebilir.

Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından oluşturulacak ayrıca bir istatistikle sigorta şirketleri ile armatörler arasındaki ilişki gelecek araştırmalar için faydalı olacağı öngörülmektedir.

Gelecek araştırmalar için birkaç öneri şu şekilde verilebilir:

- x Atina Sözleşmesi kapsamında kurvaziyer taşımacılığında yolcular ne gibi haklarını sigorta altına alıp bunları tazmin edebilmektedir?
- x Uluslararası sulara bırakılan atıklar dolayısıyla ortaya çıkan çevresel felaketlerde sorumluluklar hangi taraflara aittir ve bunlar nasıl tazmin edilebilir?
- x Yeşil Liman kavramıyla çevreye duyarlı limanlar ne gibi teknolojilerle inşa edilebilir ve denizyolu taşımacılığı çevreye duyarlı hale nasıl getirilebilir?

- x Uluslararası denizlerde meydana gelen kazaların çevresel etkileri nelerdir ve sigorta şirketleri bu zararları karşılıyor mu?
- x Sürdürülebilir bir denizyolu taşımacılığı mümkün müdür ve risk yönetimi nasıl olmalıdır?
- x Denizyolu taşımacılığında meydana gelen kazalarda iletişimin rolü ve etkisi nelerdir?
- x Denizyolu taşımacılığı kazalarında insanın faktörünün sebep olduğu zararlar sigorta kapsamına dâhil midir?

Deniz taşımacılığı ile yaptığımız bu çalışma sonucunda deniz taşımacılığının SWOT analizi şu şekilde ortaya konulmuştur (Tablo 7).



Tablo 6.1: Deniz Taşımacılığı SWOT Analizi

GÜÇLÜ YANLAR - x Tek seferde büyük yükler taşınması, - x Diğer taşımacılık türlerine göre ucuz olması, - x Gelişen teknolojiye hızlı ayak uydurması, - x Kıtalar arası en uygun taşıma yöntemi olması, - x Büyük gemileri nükleer enerji ile çalışması sayesinde karbondioksit (CO₂) salınımının az olması, - x Ülkenin milli kalkınma ve büyümesine yardımcı olması, - x Ülkenin döviz gelirlerini artırması - x Geniş kapsamlı bir taşıma ağına sahip olması ve küresel bir çözüm sunması	ZAYIF YANLAR - x Diğer taşımacılık türlerine göre yavaş hıza sahip olması, - x Denizcilik sektörünün yüksek maliyetler sebebiyle tekelleşmesi, - x Limanlarda bekleme süresinin uzun olabilmesi sebebiyle maliyetlerin artması, - x Dar kanallarda büyük gemilerin geçmekte zorlanması ve kanala uygun gemilere aktarım yapmak ekstra maliyetler çıkarması, - x Ülkelerin bürokratik süreçlerinin uzun olması ve bürokratik yozlaşmalarla karşılaşılabilmesi, - x Denizyolu taşımacılığı her yere ulaşamaması sebebiyle diğer taşımacılık türlerine ihtiyaç duyması
FIRSATLAR - x Otomasyon sistemlerinin gelişmesiyle iş gücü maliyetlerinin azalması, - x Bilimsel ve teknolojik gelişmelerle gemilerin gelişmesi ve insansız gemilerle taşımacılık yapılmaya uygun olması, - x Kripto paraların denizcilik sektörüne uyarlanmasıyla banka komisyon ücretinden kurtulunması, - x Filo sayısı artırılarak Dünya ticaretine yön verilmesi - x Gelişen teknolojiye paralel olarak hayatımıza giren uzaktan çalışmada kurvaziyer gemilerin Home Office olarak kullanıma açılması - x Denizyolu taşımacılığında gümrük işlemleri ve diğer belgelerin işlenmesi gibi işlemlerin hızlandırılmasına yardımcı olan çevrimiçi sistemler kurulması - x E-ticaret sektöründeki büyüme, denizyolu taşımacılığına duyulan ihtiyacı artırması	TEHDİTLER - x Hava muhalefeti sebebiyle rota değiştirmeleri teslim zamanını uzatması, - x Deniz haydutluğuna karşı koruma talebinin taşımacılık maliyetini artırması, - x Meydana gelecek kazalarda büyük çaplı çevresel zarara yol açabilmesi, - x Gemi batması veya müşterek avarya büyük maddi zarara yol açabilmesi, - x Türev piyasalarda işlem gören ürünlerin siyasi ve ekonomik etkilere aşırı duyarlı olması - x Salgın sebebiyle Dünya arz ve talep değişimlerinden çabuk etkilenmesi - x Deniz kirliliğini gibi çevresel sorunlara sebep olması - x Gemi kazaları veya diğer krizler denizyolu taşımacılığı ile uğraşan şirketleri olumsuz etkilemesi - x Terörizm, güvenlik tehditleri ve politik belirsizlikler denizyolu taşımacılığını olumsuz etkilemesi

Denizyolu taşımacılığını SWOT analizine sektörün birçok güçlü ve fırsatlara açık bir yanı olmasının beraberinde, bu taşımacılık türünü tehdit eden durumlar ve birçok zayıf yanları bünyesinde barındırdığı görülmektedir. Denizyolu taşımacılığı kıtalar arasında bir köprü olması ve tek seferde büyük miktardaki yükleri taşıması nedeniyle, diğer taşımacılık türlerine göre daha avantajlar sağlamakta ve en çok tercih edilen taşımacılık türü olmuştur.

Denizyolu taşımacılığı sektörü teknolojik gelişmelere hızlı şekilde uyum sağlaması, taşıma maliyetlerinin azalmasında ve çevreye daha duyarlı bir taşımacılık türü olma yolunda ilerlemesinde söz konusu sektörü daha çok ön plana çıkarmaktadır. Gelişmekte olan kıyı ülkelerinin Uluslararası taşımacılıkta kullanılacak filo sayısını artırması, hem ülkelere döviz girişini hızlandıracak hemde ülkelerinin milli kalkınmasına ve ekonomik büyümesine katkı sağlayacaktır.

Denizyolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre daha yavaş olması ve zorlu okyanus ve deniz sularında seyir yapması bazen maliyetleri artırabilmektedir. Özellikle limanlardaki bekleme sürelerinin aşılması, taşıyıcı firma için yüksek maliyetlere sebep olabilmektedir. Bununla birlikte Dünya'nın coğrafi yapısına istinaden seyir yapacağı yolu kısaltmak adına dar kanalların kullanması, denizyolu taşımacılığında bir maliyet unsuru olarak ortaya çıkartmaktadır. Dar kanallarda meydana gelebilecek bir karaya oturma denizyolu trafiğini altüst ettiği gibi, diğer gemilerin seyir sürelerini de etkileyebilmektedir. Kıyı güvenliği açısından zayıf olan ülkelerin kıyılarına yakın seyredilmesi, deniz haydutluğunu meslek haline getirmiş olan kesimlerin tehdidine karşı denizyolu taşımacılığını bazı bölgelerde savunmasız bıraktığıda görülmektedir. Bununla birlikte, hava koşulları denizyolu taşımacılığı açısından her zaman birincil derecede bir tehdit olsa da gelişen teknoloji ile beraber dalga ve fırtınalara dayanıklı gemilerin inşa edilmesi, denizlerde daha emniyetli bir seyir mümkün olmaktadır.

Sonuç olarak denizyolu taşımacılığının güçlü yönleri daha ağır basmakta ve Dünya ticaretinde önemli bir yere sahip olmasını sağlamaktadır. Zayıf yönleri ve tehditlerin farkındalığı ile daha ileri düzeyde bir taşımacılık türünün geliştirilebilmesine katkı sağlanması için, SWOT Analizi oluşturulmuştur. Tehditlerin farkında olmak ve bu tehditlere karşı gerekli önlemleri almak denizyolu taşımacılığının güvenli ve emniyetli bir taşımacılık türü olarak gelecekte hayattımızda önemli bir yere sahip olacağını göstermektedir. Gelişen teknoloji ve ticaret dünyasında denizyolu taşımacılığını tehdit eden risklere karşı bir zarar ve kayıp güvencesi olarak sigortacılık sektörü ön plana çıkmaktadır. Taşıtanı ve taşıyıcıyı kendi sorumluluklarını gerçekleştirmesi olası riskleri karşı güvence altına almada, korumada sigortalama önemli bir yere sahiptir.

KAYNAKLAR

- Acar, B. (2007). Risk Değerlendirmesi Temelli Yönetim Anlayışının Denizcilikte Uygulanması ve Türk Deniz Ticaret Filosunun Risk Değerlendirmesi Yöntemi ile Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s. 327, İzmir.
- Acar, Ö.F. (2021). “*Uluslararası Ticarete Deniz Taşımacılığının Lojistik Performansa Etkisi*”, Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 26(4), 533-541.
- Acar, S., (2007). Kulüp Sigortası (P&I), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s. 705, İstanbul.
- Açık, A. , Kesiktaş, H. H. İ. ve Başer, S. Ö. (2020). “*Role of Interest Rates on Fleet Capacity Adjustment Decisions of Shipowners*”, Ekonomi Politika ve Finans Araştırmaları Dergisi, 5 (1), 66-80.
- Açıkgöz, R. (2020). “*Denizci Sağlığı Programının Deniz Tıbbı Açısından Önemi*,” Türkiye Sağlık Araştırmaları Dergisi, Sağlık Bilimleri Üniversitesi, Hamidiye Sağlık Hizmetleri Meslek Yüksek Okulu, 2 (1), 1-15, İstanbul.
- Açıkgöz, R. (2021). “*Deniz Tıbbı ve Denizci Sağlığı*”, Türkiye Sağlık Araştırmaları Dergisi, 2 (1), 1-15.
- Akan, E. (2006). Proje Yönetiminin Gemi İnşaat Sanayisinde Üretim Maliyetlerine Etkisi, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 190, İstanbul.
- Akbayırılı, K. (2022). “*Denizcilik Endüstrisi Paydaşlarının Bakış Açısından Arktik Deniz Rotaları*”. Journal of Maritime Transport and Logistics, 3 (2), 61-75.
- Akçapar, B. (1996). “*Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde Deniz Hukuku Uluslararası Mahkemesi*”, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 51(1), 1-42.
- Akdeniz, U. (2019). “*Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği Hakkında Bir Değerlendirme*”, Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, 5(2), 143-156.
- Akdoğan, R. (1988). Deniz Ticareti, Zihni Eğitim Yayını, 1-523, İstanbul.
- Akın, F. ve ECE, N. (2011). “*Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Sigortacılık Sektörü: Türk Sigorta Sektörü Üzerine Bir Değerlendirme*”, Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi, 2, 1, 85-97.

- Akın, F. ve Karaboğa, K. (2014). “*Küresel Finansal Krizin Sigorta Sektörü Üzerindeki Etkileri: Türk Sigorta Sektörü Üzerine Bir Araştırma*”, Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi, 3(5), 1-10.
- Akın, G., Eren, Ö., Oral, H. V., ve Heperkan, H. A. (2020). “*Yeni Bir Risk Değerlendirme Yöntemi ile Tersane İşletmelerinin Sınıflandırılması*”, Business and Management Studies: An International Journal, 8 (1), 232-254.
- Akkartal, G. R. (2021). “*Uluslararası Denizyolu Taşımacılığında Yaşanan Tehditler Ve Çözüm Önerileri*”, Beykoz Akademi Dergisi, 9 (2), 210-222.
- Akman Bıyık, C. ve Tanyeri, M. (2018). “*Düzenli Hat Taşımacılığı Liner Sektöründe Fiyatlandırma Kararları: Yapay Sinir Ağları Üzerine Bir Çalışma*”, Pazarlama ve Pazarlama Araştırmaları Dergisi, 11(21), 125-150.
- Akpınar, Ö. (2017). *Sigorta Sektöründe Pazarlama Süreci: Acentelerin Rolü ve Önemi*, Başkent Üniversitesi Ticari Bilimler Fakültesi Dergisi, 1(1), 45-61.
- Akpınar, Ö. (2018). “*Sigorta Sektöründe Müşteri İlişkileri Yönetimi ve Uygulamaları*”, Finansal Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi, 10(1), 1-19.
- Aktar, A. (2022). “*Swap İşlemlerinin TMS, BOBİ FRS ve VUK Kapsamında Muhasebeleştirilmesi ve Vergilendirilmesi*”, MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi, 11(1), 342-354.
- Aktaş, S. (2020). Karadeniz’den İstanbul’daki Devlet Kurumlarına Yönelik Deniz Taşımacılığı (1700-1750) , İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 211, İstanbul.
- Akten, N. (1995). Taşımacılık Kılavuzu, İTO yayınları, 1-178, İstanbul,
- Akyüz, G. (2007). Turistik Limanlarda Emniyet Risk Analizi: Bir Ege Limanında Uygulama, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Denizcilik Emniyet, Güvenlik ve Çevre Yönetimi Programı Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, s. 154, İzmir.
- Alan, G. (2010). Denizlerde emniyet ve güvenlik: Uluslararası ve ulusal mevzuat ve kurumlar üzerine bir inceleme, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s. 123, Çanakkale.
- Alexahina, L.V. (2020). “*Mechanism of Strategic Development of Maritime Transport and Regional Logistics*”, IOP Conference Series. Earth and Environmental Science, 459(6), 1-8.
- Algantürk Light, D. (2016). York Anvers Kuralları 2016, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 22(2), 205-246.

- Alhan, Y. (2023). “*Gemi Kaptanının Türk Ticaret Kanunun’dan Kaynaklanan Yetki Ve Görevleri İle Hukuki Sorumluluğu*”, Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, XIII, I, 559-612.
- Aliajini, S. (2016). *Stratégie de Gestion des Retours des Conteneurs Maritimes de l'Internet Physique*, Ecole Polytechnique, Montreal, s. 66, Canada.
- Aliefendioğlu, Y. ve Sağır, N. (2015). *Tersane Yatırımları İçin Kuruluş Yeri Seçimi: Yalova-Altınova Tersane Girişimcileri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi Örneği*, Düzce Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Dergisi, 3(2), 592-612.
- Allianz, (2022). *Safety and Shipping Safety Review 2023*, Allianz Global Corporate and Speciality, 1-44, Germany.
- Alnıpak, S. ve Yorulmaz, M. (2019). “*Tersane Yöneticilerinin Bakış Açısından Bütünleştirilmiş Ahs-Topsis Ve Ahs-Moora Yöntemleri İle Tersane Kuruluş Yeri Seçimi: Akdeniz Bölgesi Örneği*”, Beykoz Akademi Dergisi, 7(2), 106-125.
- Alp, F., (2020). *Dünya Deniz Taşımacılığında Türkiye Modeli Araştırması*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, İşletme Bilim Dalı, Doktora Tezi, s. 160, Eskişehir.
- Altınbaş, M. (2019). “*19. Yüzyıl Osmanlı Hukukunda Sigorta Sözleşmelerine İlişkin Yapılan Düzenlemele*”r, Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 7(1), 27-43.
- Andrier, P.; Antoine, L.; Austissier, I.; Brouzes, R.; Chaperon, A.; Couteaux, B.; Cueff, J.C.; Cury, P.; Fontenelle, G.; Henry, F.; Lacroix, D.; Lamboeuf, M.; Le Borgne, Y.; Maisse, G.; Noe, R.; Taconet, M. (2020). *Carrières D'halieutes: Histoires de Mer et de Passions*, Quae, 1-153, Versailles.
- Anonim (2007). Sigortacılık Kanunu, Resmi Gazete, Sayı: 26552.
- Anonim (2018). Denizcilikte Tonaj Birimleri, Denizcilik Bilgileri, 1, Ankara..
- Anonim, (1967). Deniz İş Kanunu, Resmi gazete, Sayı:12586
- Anonim, (2003). Karayolu Taşıma Kanunu, Kanun, Resmi Gazete, Sayı:25173
- Anonim, (2009). Gemi ve Su Araçlarının Tonilatoları Ölçme Yönetmeliği, Yönetmelik, Resmi Gazete, Sayı: 27167.
- Anonim, (2012). İş Sağlığı Ve Güvenliği Kanunu, Resmi Gazete, Sayı:28339.
- Anonim, (2018). Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği, Yönetmelik, Resmi Gazete, Sayı: 30328.
- Anonim, (2017). Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilen P&I Kulüpleri Ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge, Resmi Gazete, Sayı:45168.

- Arıman, M.M. ve Erol, S. (2023). Denizyolu Taşımacılığında Elektronik konşimento Kavramı: Türkiye Açısından Mevzuat Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 15 (1), 108-128.
- Arseven, H. (1987). “*Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri*”, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, 43(1-4), 415-431.
- Asyalı, E. ve Kızılkapan, T. (2012). Türkiye Kıyılarında 2004-2008 Yıllarında Uluslararası Sefer Yapan Gemilerin Karıştığı Deniz Kazalarının Analizi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 4(2), 27-45.
- Ateş, A., Karadeniz, Ş. ve Esmer, S., (2010). “*Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye’nin Yeri*”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2(2), 83-98.
- Atıcı, B., (2019). Türkiye’de Deniz Taşımacılığı Ve Ödemeler Dengesi Açısından Navlunun Değerlendirilmesi, Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 114 Aydın.
- Avcı, N. (2020). “*Nakliye Sigortalarında Sigortalananabilir Menfaat Kavramının Değerlendirilmesi*”, JOEEP: Journal of Emerging Economies and Policy, 5(2), 91-98.
- Ayan, M. ve Baykal, T. (2014). “*Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye’nin Örgüt İçindeki Durumu*”, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 7, 13, 275-297.
- Aydemir, P. (2010). Deniz sigortalarında risk değerlendirme, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Sigortacılık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 233, İstanbul.
- Aydın, H. (1998). Uluslararası Güvenlik Yönetimi (ISM) Kodu Ve Uygulaması, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Gemi Makineleri Mühendisliği Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s. 120, İstanbul.
- Aydın, M., Gedik, N., Uğurlu, Ö. ve Yıldırım, U. (2016). “*Aden Körfezinde Yaşanan Deniz Haydutluğu Eylemlerinin Dünya ve Türk Deniz Ticareti Üzerindeki Etkisi*”, Journal of ETA Maritime Science, 4(1), 61-71.
- Aydın, S. ve Balsever, S. (2018). “*Sigorta Acentelerinin Ücret Hakkı*”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 24(2), 1019-1044.
- Ayvalı, T., Edman Tsang, S.C. ve Tım, V.V. (2021). “*The Position Of Ammonia In Decarbonising Maritime Industry: An Overview And Perspectives: Part I: Technological Advantages And The Momentum Towards Ammonia-Propelled Shipping*”, Johnson Matthey Technology Review, 65(2), 275-290.

- Ayyıldız, E.T. (2007). Deniz Alanlarında Güvenlik Yönetimi Ege Denizi Uygulaması, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Lojistik ve Deniz Ulaştırması Programı, Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, s. 166, İzmir.
- Babayiğit, S. (2010). “*Uluslararası Ticarete Kullanılan Belgeler*”, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, XIV (1-2), 199-229.
- Bahar Bengi, S. (2015). Limanların Ülke Ekonomisindeki Yeri ve Sosyo-Ekonomik Etkilerinin Analizi: Tekirdağ İli Örneği, Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s.106, Tekirdağ.
- Bak, B. (2009). Borsa Opsiyon Sözleşmesi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi, 64, 4, 39-75.
- Bakanlar Kurulu (2006). Türkiye İle Avrupa Topluluğu Arasında Oluşturulan Gümrük Birliği'nin Uygulanmasına İlişkin Esaslar Hakkında Karar, Resmi Gazete, Sayı:26303.
- Baki, B. (2004). Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, Lega Kitabevi, Trabzon.
- Balbaş, O. ve TURAN, E. (2019). “*Tersanelerde İnşa Edilecek Gemi Tipinin Belirlenmesinde Bulanık AHP ve Bulanık TOPSIS Yöntemlerinin Uygulanması*”, Gemi ve Deniz Teknolojisi, 215(1), 93-111.
- Balık, İ, Aksay, K. ve Şenbursa, N. (2015). Marine Transportation in Turkey and A Future Perspective, Turkish Journal of Maritime and Marine Sciences, 1(1), 48-60.
- Banar, M., Özkan, A. ve Görçün, Ö.F. (2018). Tehlikeli Madde Lojistiği ve İş Güvenliği, Anadolu Üniversitesi, Yayını No:3242, Açıköğretim Fakültesi, Yayını No:2107, Eskişehir.
- Baral, G. ve Gürsoy, Y. (2019). Transit Ticaret Ve Transit Taşımacılık Faaliyetlerinin Muhasebeleştirilmesi Ve Katma Değer Vergisi Açısından Değerlendirilmesi, İşletme Bilimi Dergisi, 7(1), 221-235.
- Baran, E. ve Öz, E. (2017). “*Forwarder Çalışanlarının Örgütsel Bağlılığı: İzmir İlinde Bir Araştırma*”, The International New Issues in Social Sciences, 5(5), 21-42.
- Baskıcı, M. (2002). “*Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası: 1860-1918*”, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi, 57(4), 1-33.
- Batı, M., (2016). “*Forward Sözleşmeler Vergiden Kaçınma Aracı Mıdır?*”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 65,1, 1217-1244
- Bayrak, M. E. (2021). “*Uluslararası Hukukta Bağlayıcılık Meselesi: Mutabakat Muhtırası*”, Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 29 (3), 1623-1657.

- Beauchemin, M. (1982). *Connaissance Maritime et Nouvelles Technologies*, McGill University, Master of Laws Thesis, s. 244, Canada.
- Belyaev, S.G., Dorogov, N.I., Kapitonov, I.A. ve Asabina, S.N. (2020). “*Ensuring Competition In The Context Of Globalization Of Maritime Transport Services*”, *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 7(3), 1597-1611.
- Billard, D. (2019). *Investigation Of An Alleged PLC Hacking on Sea Vessels*, *Journal of Physics: Conference Series*, 1297,1, 12-35.
- Bıyıklı, Ş. (2020). *Ege Denizi’nden İstanbul’daki Devlet Kurumlarına Yönelik Deniz Taşımacılığı (1700-1750)*, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 174, İstanbul.
- Bilici, A. (2012). *Gemi Adamlarının İşe Alımı, Eğitimi ve Performans Değerlendirmelerinin Net Teknolojisi ile Geliştirilmesi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı, Yüksek Lisans Tezi, s.101, İstanbul.
- BIMCO, (2022). *About Us and Our Member*, Baltic and International Maritime Council, 1-1, Denmark.
- Biren, B. C. (2020). *Deniz Ticareti Sigortaları ve Dünya Tarihi Açısından Önemleri*, İstanbul Kent Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 64. İstanbul.
- Birgili, E. , Akyel, N. ve Karaca, N. (2005). “*Futures Sözleşmeler ve Muhasebeleştirilmesi*”, *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, 26(1), 109-119.
- Birleşmiş Milletler, (1945). *Part VII, High Seas, Section 1. General Provisions*, 1-1, USA.
- Bozkurt Bozabalı, B. (2016). “*Kurtarma Faaliyetinde Deniz Kirlenmesini Engelleyen Kurtaranın Ücret Hakkı*”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1, 1, 169-191.
- Bölükbaşı, Z.N. (2009). *Deniz Ticaretinde Hat Taşımacılığının Türkiye’nin İhracatındaki Rolü ve İzmeir Limanı Örneği*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 95, İzmir.
- Burucuoğlu, G. (2019). *Kulüp Sigorta (P&I) Çerçevesinde Eşyanın Zıyı veya Hasarı Halinde Teminatın Kapsamı*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 187, Ankara.
- Cansız, Ö. F. ve Ünsalan, K. (2020). “*Karma Taşımacılık Türleri Esas Alınarak Rota Karşılaştırılması: Vaka Analizi*”, *Fırat Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 32(1), 11-21.

- CDI, (2022). Introduction, Chemiactal Distribution Institute,1-1, United Kingdom.
- Cebeci, A. K., ve Yılmaz, M. (2013). “*Dâhilde İşleme Rejimi Ve Türk Dış Ticareti Üzerine Etkilerinin Analizi (1996-2011)*”, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 23(2), 205-224.
- Cengiz, A. (2011). “*Acente Kavramı ve Acentelik Sözleşmesinden Doğan Hak Ve Borçları*”, Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi, 1(2), 140-165.
- Cerev, G. (2017). “*Deniz İş Hukuku Kapsamında Çalışanların Sendikal Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*”, Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 3(1), 21-37.
- Ceylan, S. (2020). “*Deniz Taşımacılığı ve Incoterms: FOB’a İlişkin Bir Değerlendirme*”, Akdeniz Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi, 2(2), 13-39.
- Cha, J., Lee, J., Lee, C., ve Kim, Y. (2021). “*Legal Disputes Under Time Charter In Connection with The Stranding of The MV Ever Green*”, Korea Maritime and Ocean University, Department of Logistics, College of Engineering, 13(19), 1-25.
- Chin, C.S., Yan-Jie, T. ve Mohan, V.K., (2022). “*Study of Hybrid Propulsion Systems for Lower Emissions and Fuel Saving on Merchant Ship during Voyage*”, Newcastle University, Faculty of Science, Agriculture and Engineering, Journal of Marine Science and Engineering, 10(3), 1-15.
- Civir Engin, M. (2012). 6102 “*Sayıli Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya*”, Marmara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Hukuk Araştırmaları Dergisi, 1(1), 507-514.
- CLIA (2022), About CLIA, Cruise Lines International Association, 1-1, United Kingdom..
- CMI (2022). York-Antwerp Rules (YAR), Comite Maritime International, 1-1, Belgium.
- COLREG (1972). *Denizde Çatışmaların Önlenmesine İlişkin Uluslararası Düzenlemeler Sözleşmesi*, Convention On The International Regulations For Preventing Collisions At Sea, International Maritime Organization, 1,1, USA.
- Çakır, E. ve Kamal, B. (2020).” *İstanbul Boğazı’ndaki Ticari Gemi Kazalarının Karar Ağacı Yöntemiyle Analizi*,” Aquatic Research 4(1), 10-20.
- Çalık, A. (2012). “*Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar*”, Marmara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Hukuk Araştırmaları Dergisi, 1(1), 443-450.
- Çalışkan, A. E. (2009). *Dış Ticaret İşlemlerinde Risk Yönetimi*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, Uluslararası Ticaret ve Para Yönetimi, 1-130, İstanbul.

- Çancı, M. ve Güngören, M. (2013). “İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü”, Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, 12(45), 198-213.
- Çapa, M. (2014). “Geçmişe Etkili Sigorta”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 18(3-4), 341-362.
- Çavuşoğlu, D. ve Denktaş Şakar, G. (2015). “İntermodal Limanlar ve Pazarlama İletişimi: Liman Web Sitelerinin İçerik Analizi”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi I. Ulusal Liman Kongresi Özel Sayısı, 1(1), 37-55.
- Çelikkaya, A. (2012). “Türkiye’de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme”, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi, Maliye Bölümü, Maliye dergisi, 162(1), 73-102.
- Çelik, Y. ve Başarıcı, A. S. (2021). “Liman Performans Değerlendirmesi ve Kriterleri”, Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, 3(2), 136-159.
- Çetin, A. ve Alpay, S. (2019). *Sigorta Hileleri: Türk Sigorta Sektörüne Yönelik Bir Değerlendirme*, Management and Political Sciences Review, 2(2), 7-28.
- Çetinkaya, G. (2021). İzmir den Bakışla Türkiye de Kabotaj “Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar”. Takvim-I Vekayi, 9(2), 143-150.
- Çetinkaya, G. (2021). “İzmir den Bakışla Türkiye de Kabotaj, Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar”, Takvim-i Vekayi, 9(2), 143-150.
- Çetinkaya, H. (2010). “İstanbul Marmara Surları ve Üzerinde Bulunan Limanlar”, MSGSÜ Sosyal Bilimler, 2(1), 24-35.
- Çevik, E. İ. ve Pekkaya, M. (2016). Spot ve Vadeli İşlem Fiyatlarının Varyansları Arasındaki Nedensellik Testi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 22(1), 49-66.
- Çiftçi, M. (2012). “Ulusal Servet Olarak Türk Deniz Ticaret Filosu ve Uluslararası Denizcilik Sektörü İçindeki Mukayeseli Konumu”, Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, 4(3), 1-9.
- Danışman İ.K. ve Yalçın, E. (2012). “Türkiye’deki Kamu Araştırma Gemilerinin İşletmesi”, Su Ürünleri Dergisi 2(2), 87-93.
- Daştan, A. ve Erol, S. (2011). “Türk Gemi İnşa Sanayi İşletmelerinde Muhasebe Bilgi Sistemi: Özellikli Muhasebe İşlemleri”, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 13(1) 59-80.

- David, A., Mako, P., Lizbetin, J. Ve Bohm, P. (2021). “*The Impact of an Environmental Way of Customer’s Thinking on a Range of Choice from Transport Routes in Maritime Transport*”, Sustainability, 13(3), 1-23.
- Degan, G., Braidotti, L. Marino, A. ve Buccì, V. (2021). “*LCTC Ships Concept Design in The North Europe- Mediterranean Transport Scenario Focusing on Intact*” Stability Issues, Journal of Marine Science and Engineering, 9,3, 1-23.
- Demir, İ. (2016). “*Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma Ve İnceleme Yönetmeliği Üzerine Değerlendirmeler*”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi - Hukuk Araştırmaları Dergisi, 22, 3, 879-904.
- Demir, İ. (2020). “*Türk Deniz Yetki Alanlarının Belirlenmesinin Hukuki Dayanakları Üzerine Bazı Düşünceler*”, Adalet Dergisi, 1(65), 27-50.
- Demir, M. ve Çolak Gürkan, N. (2020). *Gemi Adamlarının İş Yerinde Yalnızlık Düzeylerinin ve İşten Ayrılma Niyetlerinin Çeşitli Demografik Değişkenlere Göre İncelenmesi*, Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, 2(2), 1-22.
- Demir, O. (2001). Tekne sigortası, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 313, İstanbul.
- Demirçivi Mineliler, Z. (2007). “*Denizyoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk*”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, 9(1) 957-984.
- Demireli, E. , Gülmez, E. ve Akkaya, G. C. (2015). “*Vadeli Ve Spot Kurlar Arasındaki Nedensellik İlişkisi: İzmir Vadeli İşlem Ve Opsiyon Borsası Üzerine Bir Uygulama*”, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, 27(1), 1-8.
- Demirlioğlu, H. (2008). Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık İle Geliştirilmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s.106, İstanbul.
- DTO, (2021). 2020 Deniz Sektörü Raporu, Deniz Ticaret Odası 1-324, İstanbul.
- DTO, (2022). Gemilerde Düşük Sulfür Yakıt Kullanımı, Deniz Ticaret Odası, 1-5, Ankara.
- Değirmenci, N.K., (2012). Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s .481, İzmir.
- Deniz, T. (2016). “*Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum*”, Doğu Coğrafya Dergisi, 21(36), 135-156.

- DGM, (2022). Deniz Ticareti İstatistikleri İstatistik Bülteni, Denizcilik Genel Müdürlüğü, 1-8, Ankara.
- Denktaş Şakar, G. ve Uzun, A. (2021). “*Dry Bulk And General Cargo Terminals In The Supply Chain: A Delphi Study For Aliaga*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 13(1), 149-182.
- Dereli, T. ve Daş, G. (2013). “*Konteyner Yükleme Problemleri İçin Karınca Kolonisi Optimizasyonu Yaklaşımı*”, Gazi Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 25(4) 1-14.
- Develi, E. İ. (2021). “*Lojistik Türlerinden Denizyolu Taşımacılığı ve Türkiye Pazarı Özelinden Bir Durum Analizi (GZFT) Analizi*”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 20(42), 1640-1661.
- Devlin P. ve Hotinli, B. (2011). “*Navlun mukaveleleri, Konşimento ve Deniz Sigorta Poliçelerinin Tesfirinde Gözetilecek Prensipler*”, İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Mecmuası, 20(1-4), 240-252.
- Diallo, H. (2016). Code Polaire De l'Organisation Maritime Internationale Étude Comparée Du Régime Juridique Canadien Du Transport Maritime Et Des Pratiques Canadiennes De La Navigation Dans l'Arctique, Université du Québec a Rimouski, 1-171, Canada.
- Doğan, Ö. (2020). “*T.C. Merkez Bankası Sektör Bilançoları Üzerinden Denizyolu Yük Taşımacılığının Finansal Performans Analizi*”, Türk Denizcilik ve Deniz Bilimleri Dergisi, 6(2), 191-206.
- Doğurucu, M. (2006). Freight Forwarder, Taşıma İşleri Komisyoncusu, Hukuki Mahiyeti Ve Bu Konudaki Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, Galatasaray Üniversitesi Deniz Hukuku Derneği Sempozyumu, 1-23, İstanbul.
- Dominguez-Péry Carine, Vuddaraju Lakshmi, N.R., Corbett-Etchevers, I. ve Rana, T., (2021). “*Reducing Maritime Accidents In Ships By Tackling Human Error: A Bibliometric Review And Research Agenda*”, Journal of Shipping and Trade, 6(1), 1-32.
- DPT, (2001) Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Devlet Planlama Teşkilatı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, DPT:2583-ÖİK:595, Ankara.
- Dragomir, C. ve Popa, L. (2018). “*The Role Of The International Labour Organisation In Reducing Maritime Gender Gap And Motivating More Female Towards Seafaring Careers*”, Journal of Physics: Conference Series, 1122(1), 12-30.
- Drewy, T. (2003). Annual Dry Bulk Market Rewived and Forecast, 1- 150, London.

- Durak, M. D. ve Ünverdi, İ. (2014). “*Dondurulmuş Gıda Lojistiğinde Maliyet Bilgisinin Kullanımı*”, Business and Economics Research Journal, 5(4), 19-41.
- Dursun, G. D. (2018). “*Sigorta Şirketlerinde Rücuen Tazminat İşlemleri Ve Muhasebeleştirilmesi*”, Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi, 13(50), 173-186.
- Duru, O. (2006). Türkiye Kömür İthalatında Deniz Taşımacılığı Arz-Talep Analizi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 101, İstanbul.
- Ece, N. J. (2011). “*İstanbul Boğazı’nda Meydana Gelen Deniz Kazalarının İncelenmesi ve Analizi*”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 3(2), 37-59.
- Ece, N. J., Tok, V. ve Temiz, İ. (2020). “*An Analysis Of Marine Accidents In The Strait Of Çanakkale*”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 1(1), 1-26.
- Eke, A.B. (2010). Römorkör İşletmeciliği Uygulama Yöntemlerine Göre Çekme Kuvveti Hesaplamaları, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s. 100, İstanbul.
- EMSA (2022), Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2022, European Maritime Safety Agency, 1-66, Portugal.
- Engin, C. ve Karakuş, B. (2020). “*Dünya, Avrupa Birliği Ve Türkiye’de Sigorta Sektörü*”, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 10, 2, 173-189.
- Erdoğan, B.İ., (2017). “*Milletlerarası Özel Hukukta Denizyoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Genel Değerlendirme*”, Public and Private International Law Bulletin, 37(2), 508–546.
- Erdoğan, E. (1989). “*Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Ve Türkiye*”, Anadolu Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 7(2), 221-240.
- Erginer, K.E. 2010. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tekne ve Makine Sigortası Kapsamında Risk Değerlendirmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetim Anabilim Dalı, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı, Doktora Tezi, s. 291, İzmir.
- Erol, S. (2013). Denizyolu Taşıma Maliyetlerinin Finansmanında Türev Ürünlerin Kullanımına Yönelik Bir Uygulama, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, s. 167, Erzurum.
- Erol, S. ve Dursun, A. (2015). “*Denizyolu Taşımacılığında Finansal Riskler Ve Riskten Korunma*”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 7(2), 172-201.

- Erol, S. ve Dursun, A. (2015). “*Düzensiz Hat Denizyolu Taşımacılığının Piyasa Yapısı Ve Değerlendirilmesi*”, Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, 16(1), 153-170.
- Ersoy, E. (2012). “*6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatma Hükümlerinin Değerlendirilmesi*”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 1(1), 491-506.
- Ertuğrul, A. (2010). Deniz Taşımacılığında Yük Terminali Hizmetleri İçin Pazarlama Karmasının Geliştirilmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilimdalı, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı, Yüksek Lisans Tezi, s. 119, İzmir.
- Eryüzlü, H. (2019). “*Dünya Deniz Ticareti ve Türkiye Dış Ticareti İlişkileri: Ekonometrik Bir Analiz*” The Journal of Social Science, 3(5), 152-162.
- Eski, S. ve Kaya, S. (2019). “*Freight Forwarder İşletmelerinden Hizmet Alan Müşterilerin Memnuniyetinin Araştırılması*”, The Journal of International Scientific Researches, 4(3), 304-321.
- ETA, (2022). About ETA, Euro Tug Owners, 1, 1, 1-2, Brussels.
- Fışkın, R. ve Zorba, Y. (2016). “*İklim Değişikliğinin Tarım Üzerindeki Etkileri ve Denizyolu Tarımsal Ürün Taşımacılığına Yansımaları*”, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 8(17), 266-279.
- Fidan, A. (2014). “*Dünden Bugüne Kabotaj ve Türk Denizciliğindeki Yeni İvmelenmeler*”, Kent Akademisi, 7(18), 61-69.
- Fjørtoft, K.E. ve Haugen, T. (2019). “*Integrated Maritime Autonomous Transport Systems (IMAT)*”, Journal of Physics: Conference Series, 1357(1), 1-13.
- Florin, N., Alexandru, Ş., Alexandru, C., Andrei, P. ve Dragos, S. (2020). “*Methodology For Identification, Analysis And Evaluation Of Risks In The Maritime Industry. Study Case: Container Maritime Transport, Scientific Bulletin "Mircea cel Batran" Naval Academy*, 23(2), 1-17.
- Galieriková, A., Materna, M. ve Dávid, A. (2021). “*Unlawful Acts in Maritime Transport & Civil Aviation*”, Nase More, 68(3), 211-220.
- Geçer, T. (2001). Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü Ve Finansmanı, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Doktora Tezi, s.261, İstanbul.
- Gekara, V.O., Ve Sampson, H. (2020), The World of the Seafarer: Qualitative Accounts of Working in the Global Shipping Industry, Springer International Publishing AG, Cham, 1-194, Sweden.

- Göçmen Yağcılar, G. (2022). “*Türkiye’de Spot Ve Vadeli İşlem Piyasaları Arasında Bilgi Etkinliği ve Etkileşim: Öncül-Ardıl İlişkiler ve Volatilite İletimi*”, Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi, 18,(2), 470-491.
- Gök, D.Y. ve Kalaycı, P. (2013). “*Endeks Futures İşlemlerin Spot Piyasa İstikrarına Etkisi: Türkiye Piyasaları Üzerine Ampirik Bir Araştırma*”, Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 18(2), 399-422.
- Gökay, E.Z. (2020). Deniz Sigortaları Fiyatlandırma ve Hasar Süreçleri, İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Lisans Bitirme Tasarım Projesi, s. 76, İstanbul.
- Gökbulut, İ. , Köseoğlu, S. ve Atakan, T. (2009). “*The Effects of The Stock Index Futures to The Spot Stock Market: A Study for The Istanbul Stock Exchang*”, İstanbul Üniversitesi, İşletme Fakültesi Dergisi, 38 (1) 84-100.
- Gökkaya, G. S. ve Adanacioğlu, H. (2016). “*Hayvancılıkta Vadeli İşlem ve Opsiyon Piyasaları: Türkiye Açısından Bir Değerlendirme*”, Tarım Ekonomisi Dergisi, 22(2), 77-86.
- Gönel, G. (2007). Deniz Taşımacılığında Lojistik Sisteminin Performans Ölçümü ve Bir Uygulama, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 238, Bursa.
- Görçün, Ö. (2009). Karadeniz Limanlarında İntermodal Taşımacılık Ve Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Analizi, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Tedarik Zinciri Yönetimi ve Lojistik Yönetimi, Yüksek Lisans Tezi, s. 279, İstanbul.
- Gül, N. (2016). “*Simsarın ücret hakkı*”, Ankara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi 65(1). 2795-2820.
- Gün, T. (2007). Biçimsel Emniyet Değerlendirmesi İzmir Körfezi Uygulaması, Doku Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri ve Yönetimi ABD, Denizcilikte Emniyet Güvenlik ve Çevre Yönetimi, Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, s. 174, İzmir.
- Güner, İ. (2011). “*Turistik Fonksiyonları Açısından Bodrum Yat Limanı*”, Doğu Coğrafya Dergisi, 1(1), 1-29.
- Güneş, Y. (2015). “*Gümrük İşlemlerinde Kullanılan 40 Temel Belge*”, Gümrük Ve Ticaret Dergisi 6(1), 141-145.
- Güney, M. E. ve Özger İlhan, S. (2019). “*İş Kazası Kavramına Yönelik Algılar*”, Gazi Sağlık Bilimleri Dergisi, 4(2), 31-47.

- Gürel, O., Şenol, Y. E. ve Kum, S. (2022). “Çok Kriterli Karar Verme Yaklaşımı ile Çatma Kusur Oranlarının Belirlenmesi”, Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi, 5(2), 102-116.
- Harunoğulları, M. (2020). “Enerji Dağıtım Merkezi Perspektifinden Türkiye’nin Enerji Jeopolitiği”, Mukaddime, 11(1), 177-211.
- Hayler, W. B. (2003) American Merchant Seaman’s Manual, Cornell Maritime Press, 1-680, USA
- Hürman, H. (2012). “6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu’nu Beklerken Türk Ticaret Kanunun’da Kılavuzluk Kurtarma İlişkisi”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 1, 477-484.
- Hüseyinzade, M. (2006). Deniz Taşımacılığının Ülke ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s.121, İstanbul.
- I Putu, S.A. ve Husodo, A. W. (2022). “Ship To Ship Manoeuvring Simulation To Determine Elements Of Tugboat Handling”, IOP Conference Series, Earth and Environmental Science, 1081, 12-14.
- IACS, (2022). About International Association of Classification Societies, International Association of Classification Societies, 1-1, United Kingdom..
- ICS, (2022). About International Chamber of Shipping, International Chamber of Shipping, 1-1, United Kingdom.
- IGP&C, (2022). About Igpandi, International Group of P&I Clubs, 1-1, England.
- İlgin Çelik, C.Ö. (2008). “Denizyolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, 7(14), 175-202.
- ILO, (2006). MLC, 2006: What it is and what it does, Uluslararası Çalışma Örgütü, 1-1, İsviçre.
- ILO, (2020). Covid-19 ve Deniz Taşımacılığı, Uluslararası Çalışma Örgütü, 1-1, İsviçre.
- IMB (2022). ICC-IMB Piracy and Robbery Against Ships Report, International Maritime Bureau, 1-54, United Kingdom.
- IMO, (1978). .List of Parties Whose Certificates Are Recognized By Turkey, International Maritime Organisation, 1-1, USA.
- IMO, (1978). International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, International Maritime Organisation, 1-1, USA..
- IMO, (2002). ISPS Code Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu ve SOLAS Değişiklikleri, International Maritime Organisation, 1-1, USA.

- IMO, (2022). History Of IMO, International Maritime Organisation, 1-1, USA.
- IMO, (2022). The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, International Maritime Organisation, 1-1, USA.
- INTERTANKO, (2022). About INTERTANKO, The International Association of Independent Tanker Owners, 1-1, USA.
- INTERVENTION, (2022). About INTERVENTION, International Convention Relating to Intervention on The High Seas in Cases of Oil Pollution, 1-1, USA.
- IOPC FUNDS, (2022). About IOPC Funds, The International Oil Pollution Compensation Funds, 1-1, United Kingdom.
- Ishak, I.C., Azlan, M.F., Ismail, S.B. ve Zainee, N.M. (2019). “*A Study Of Human Error Factors On Maritime Accident Rates In Maritime Industry*”, Asian Academy of Management Journal, 24, 17-32.
- ISU (2024). Introduction, International Salvage Union, 1-1, England.
- IUA, (2022). Welcome to The International Underwriting Association, International Underwriting Association, 1-1, England.
- IUMI (2022). Introducing IUMI, The International Union Of Marine Insurance, 1-1, Germany.
- İlağa, H. (1992). Denizcilik sigortaları, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve sigortacılık Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s. 151, İstanbul.
- İnal, E. (2020). Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s. 357, İstanbul.
- İncediken, N. (1990). Gemi İşletme Deniz Sigortaları ve Haberleşme, Günlük Ticaret Gazetesi Tesisleri, İstanbul
- Jeh, J., Nam, J., Sım, M., Kım, Y. ve Shın, Y. (2022). A Study On The Efficiency Analysis of Global Terminal Operators Based on The Operation Characteristics, Sustainability, 14, 1, 1- 536.
- Jeong-Bın Y. ve Park, D. (2021). “*Estimating Critical Latency Affecting Ship’s Collision in Re-Mote Maneuvering of Autonomous Ships*”, Applied Sciences, 11(22), 1-22.
- Jones, E.T. ve Stone, R. (2018). The World of the Newport Medieval Ship: Trade, Politics and Shipping in the Mid-Fifteenth Century, University of Wales Press, United Kingdom.
- Jović, M., Tıjan, E., Zgaljic, D. and Aksentijević, S. (2020). “*Improving Maritime Transport Sustainability Using Blockchain-Based Information Exchange*,” Sustainability, 12(21), 1-19.

- Jurdana, I., Krylov, A. and Yamnenko, J. (2020). “*Use of Artificial Intelligence as a Problem Solution for Maritime Transport*”, Journal of Marine Science and Engineering, 8(3), 201-206.
- Kabakçı, A. (2012). “*Opsiyon Duyarlılık Parametrelerinin İncelenmesine Yönelik Bir Araştırma*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 14(2), 87-103.
- Kabal, F. (2007). Limanlarda Kıyı Yapısı Değişikliklerinin Liman Trafikğine Olan Etkilerinin Modellenmesi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Denizel Çevre Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 136, İstanbul.
- Kadir, W. H. K., Zulkarnain, M. Z. A., Khanan, M. F. A., Ariffin, A. ve Rambat, S. (2022). “*Vessel Charges Estimation by Using Geospatial Approach for Kuantan Port*”, Pahang. IOP Conference Series, Earth and Environmental Science, 1064, 1-10.
- Kahraman, İ. (1999). Istanbul Channel Transport Risk Assessment via Simulation, Institute for Graduate Studies in Science and Engineering, Boğaziçi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, s. 150, İstanbul.
- Kamal, B. (2019). “*Deniz Taşımacılığında Risk Sermayesi*”, Kent Akademisi, 12(3), 618-633.
- Kamış, G. (2019). Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Hukuki Sorumluluğu Yaşanan Problemler ve Çözüm Önerileri: Mersin İli Örneği, Toros Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 101 Mersin.
- Kantharia, R. (2023). A Guide To Types Of Ships, Guidelines,1-1, India.
- Karabulut, D. T. (2014). “*Türk Sigorta Sektöründe İşletme Yatırımları (1990-1997)*”, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Dergisi, 5(2) 95-110.
- Karadeniz, V. ve Çelikoğlu, Ş. (2011). “*Kömür Üretimine Bağlı Olarak Kurulmuş Bir Liman: Zonguldak Limanı*”, Doğu Coğrafya Dergisi, 15(24) 157-176.
- Karadoğan, U.C. (2007). Türk Donanması ve Faaliyetleri (1914-1925), Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s.379, Ankara.
- Karahan, C. B. ve Kıvrıl, L. (2018). “*Türk Deniz Taşımacılığı Sektörünün Kümelenme Analizi*”, Journal of Transportation and Logistics, 3(2), 13-24.
- Karakaş, S. ve Kırmızı, M. (2019). “*Multi-Purpose Tugboat/Aht Selection For Northern Caspian Sea With Topsis And Moora Methods*”, Journal of Naval Sciences and Engineering, 15, 21-38.

- Kaya, A. (2016). “*Pay Piyasasına Dayalı Vadeli İşlem ve Spot Piyasalarının Öncü Gösterge Olma Özelliği: Borsa İstanbul Örneği*”, BDDK Bankacılık ve Finansal Piyasalar Dergisi, 10, 35-64.
- Kaya, A.Y. (2013), Türk Donatan İşletmelerinin Klas Kuruluş Şçimlerinde Karar Verme Süreci, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 128, İzmir.
- Kayaköy Taş, M. (2015). “*Dünya Sigorta Pazarında Türkiye’nin Yeri*”, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, 27, 133-148.
- Kayalıdere, K., Aracı, H. ve Aktaş, H. (2012). “*Türev Ve Spot Piyasalar Arasındaki Etkileşim: VOB Üzerine Bir İnceleme*”, Muhasebe ve Finansman Dergisi, 56, 137-154.
- Keskin, B., Günver, G., Yurtseven, C. ve Yurtseven, E. (2020). “*Gemi Adamlarında Sağlıklı Yaşam Biçimi Davranışlarının Değerlendirilmesi*”, Turkish Studies-Educational Sciences, 15(6), 4343 - 4352.
- Kılıç, A. ve Sanal, H.T. (2015). “*Çanakkale Boğazı’nda Karaya Oturmayla Sonuçlanan Gemi Kazaları*”, Balıkesir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 17(2), 38-50.
- Kılıç, E. (2006). Nakliyat Sigortalarının Makro Ekonomik Değişkenlerle İlişkisi, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Sigortacılık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 232, İstanbul.
- Kırış, T. (2020). Kanal İstanbul Projesi’nin Bölgesel Deniz Taşımacılığına Etkiğinin Swot Analizi İle İncelenmesi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası işletmecilik ve Ticaret Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 123, Muğla.
- Kızgut, S. (2016). Uluslararası Deniz Taşımacılığında Tehlikeli Yük Taşımacılığı ve IMDG Yüklerinin Segregasyon Prosedürleri, Toros Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 139, Mersin.
- Kışman, Z.A. ve AYDIN, F. (2020). “*Uluslararası Ticaret Lojistiğinde Türkiye ve Avrupa’nın Yeri*”, Academic Knowledge, 3 (1), 49-58.
- Kol, B. (2010). Türkiye’nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 172, İzmir.
- Koldemir, B. (2009). “*Seyir Güvenliği Açısından İstanbul Boğazı’nda Riskli Bölgelerin Belirlenmesi, Kaza Kara Noktalarının Güncellenmesi*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 1, 17-26.
- Kopar, M. (2016). “*Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938)*”, Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 22, 465-492.

- Korkmaz, T., Çevik, E. İ. ve Uygurtürk, H. (2017). “*Spot Ve Vadeli Piyasalar Arasında Risk Durumunda Nedensellik İlişkisi*”, Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 10(2), 737-756.
- Koşar Danışman, İ. ve Özalp, G. (2016). “*Karbon Ayak İzinin Azaltılmasında Yeşil Liman Uygulamasının Rolü: Marport Örneği*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 1, 99-166.
- Kotenko, S., Ilchenko, S., Kasianova, V., D İakov, V., Mashkantseva, S. ve Nitsenko, V. (2022). “*Determination of The Expected Value of Losses Caused by The Cargo Transportation Insurance Risks By Water Transport*”, Inventions, 7(3), 1- 81.
- Krmek, I., Kos, S. and Brčić, D. (2022). “*Analytical Research of The Container Ships Cargo Area Fires in The Period from 2010 to 2020*”, Nase More, 69, 62-69.
- KTO (2011). *Dünyada ve Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Kuşadası Limanı*, Kuşadası Ticaret Odası, Aydın.
- Kujawa, B.J. (1996). *The Role of the Maritime Industry Training Board in Co-Ordinating Maritime Education and Training and Development in South Africa*, University of Johannesburg, Master of Commerce, p. 463 South Africa.
- Kula, N. (2019). “*Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle Zamanaşımı Hususu*”, Selçuk Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, 27(3), 727-748.
- Kuleyin, B. (2005). *Limanlarda Gemi Kaynaklı Çevresel Risk Değerlendirmesi ve Yönetimi: Aliaga Limanı Uygulaması*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik, Yüksek Lisans Tezi, s. 187, İzmir.
- Kuranga, A., Maslin, M. ve Maarop, N. (2021). “*Critical Implementation Factors For Cloud-Based Enterprise Resources Planning in The Nigerian Maritime Transport And Supply Chain*”, IOP Conference Series. Materials Science and Engineering, 1051, 1-13.
- Küçük, Y.K. ve Topçu, A. (2012). *Deniz Taşımacılığında Kaynaklanan Kirlilik*, Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi, 4(2), 75-79.
- Kütükçü, M.A. ve Kaya, İ.S. (2016). “*Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz’deki Petrol ve Doğalgaz Kaynakları ile Türkiye’nin Hukuki Durumu*”, Batman Üniversitesi, Yaşam Bilimleri Dergisi, 6, 2, 81-96.
- Lee, P.T., Kwon, O.K. ve Ruan, X. (2019). “*Sustainability Challenges in Maritime Transport and Logistics Industry and Its Way Ahead*”, Sustainability, 11(5), 1-9.
- Lloyd’s Register, (1760). *About Lloyd Register*, LR, 1-1, United Kingdom.
- LOAD LINES, (1966). *About Load Lines*, International Conventional On Load Lines, USA.

- Londra Loydu, (2022). Welcome to Lloyd's, Lloyd's, 1-1, United Kingdom.
- Maden, N., TOPAL, C., USLUER, H.B. (2023). "TCG Çandarlı Sismik Araştırma Gemisinin 1974 Ege Karasuları ve Kıta Sahaneliği Krizindenki Etkinliğı", Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi, 14, 38-34.
- MARPOL (1973). About of MARPOL, International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships, USA
- Martin, R. (2021). Reconstructing Maritime Networks in the Bronze and Iron Age Eastern Mediterranean: A Diachronic Analysis of Canaanite and Phoenician Maritime Transport Containers, University of Toronto Phd Thesis, p. 298, Canada.
- McNicholas, M. (2011). Maritime Security An Introduction, Butterworth-Heinemann, United Kingdom.
- MEB (2015). Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara.
- MEB, (2016). Denizcilik, Gemi Kaptanı İçin Genel Deniz Mevzuatı, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara.
- Meissner, D., Klein, B. ve Ionita, M. (2017). "Development Of A Monthly To Seasonal Forecast Framework Tailored To Inland Waterway Transport In Central Europe", Hydrology and Earth System Sciences, 21(12), 6401-6423.
- Menteşe, G., İNCE, E. ve ÖZCAN, B. (2017). Gemi İnşa Sanayinde İş Sağlığı ve Güvenliğı Bilincinin İncelenmesi, Mühendis ve Makina, 58(688), 53-78.
- Mermer, A. (2005). Türkiye ve AB Ülkelerinde Deniz Nakliyat Sigorta Uygulamaları, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Sigortacılık Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 139, İstanbul
- Mersin, K. (2016). Deniz Taşımacılığında Optimumu Hız ve Rotanın Modellenmesi, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deni Ulaştırma ve İşletme Mühendisliğı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s. 65, İstanbul.
- Mersin, K. (2022). "Deniz Taşımacılığında Gemi Ağırlığının İhmal Edildiğı Modelin Eksiklikleri ve Etkileri", Uluslararası Batı Karadeniz Mühendislik ve Fen Bilimleri Dergisi, 4, 1-9.
- Mikulić, J.Ž., Kasum, J. ve Jugović, A. (2018). "Distribution of Maritime Safety Information and Improvement Measures for Safety of Navigation", Nase More, 65(3), 164-168.
- Moral, D. ve Kişi, H. (2010). "Deniz Hizmet Sözleşmelerinin Sona Ermesi", Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2(2), 21-42.

- Muran, H. (2008). Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hukuk Ana Bilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 222, İstanbul.
- Mutlu, S. ve Aktaş, R. (2021). “Türev ve Spot Piyasalar Arasındaki Nedensellik Etkileşimi: BIST Üzerine Bir İnceleme”, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, 6, 96-108.
- Nalbant, M. (2021). “Uluslararası Taşımacılık Sözleşmeleri Açısından İnsansız Gemilerde Denize Elverişliliğe Genel Bir Bakış”, Adalet Dergisi, 66, 417-443.
- Nas, S. (2008). “Gemi Yönetimi Konusunda Gemi İşletmelerinin Nasıl Bir Gemi Kaptanı İstediklerinin Tespitine Yönelik Nitel Bir Araştırma”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 10(2), 121-151.
- Nas, S. (2011). “İzmir Körfezi Deniz Ulaştırma Emniyeti ve Yenikale Geçidi Karaya Oturma Kazalarının Analizi”, Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Fen ve Mühendislik Dergisi, 13, 9-23.
- Nas, S. (2011). “İzmir Körfezi Deniz Ulaştırma Emniyeti Ve Yenikale Geçidi Karaya Oturma Kazalarının Analizi”, Deü Mühendislik Fakültesi, Mühendislik Bilimleri Dergisi, 13, 1-9.
- Nas, S. (2013). “Teknik Seyir Hizmetlerinde Kaynakların Simulasyon Modellemesi Yöntemiyle Optimizasyonu: Römorkör Park Yeri Seçimi”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 5(2), 57-81.
- NHHC (2017). Donanmanın Kuruluşu, Naval History and Heritage Command, USA.
- Nittarı, G., Tomassoni, D., Canio, M.D., Traini, E., Pırillo, I., Minciachchi, A. ve Amenta, F. (2019). “Overweight Among Seafarers Working On Board Merchant Ships”, BMC Public Health, 19(45), 1-8.
- Nomer, F. (2014). Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Yeri ve Önemi ve Bir Araştırma, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 145, İstanbul.
- OCIMF, (2022). Introduction, The Oil Companies International Marine Forum, 1-1, England.
- Okay, S. (2011). “Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi”, Journal of Istanbul University, Law Faculty, 24(4), 289-308.
- Olgaç, T. (2021). “Deniz Kazaları ve Deniz Olaylarını İnceleme Çalışmalarında Kullanılan Analiz Yöntemleri Üzerine Bir Değerlendirme”, Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi, 2(2), 101-112.

- Oral, Ö. (2018), “*Venedik Konsolusu Bernardo Caprara’nın Larnaka’da Deniz Taşımacılığına Dair Bazı Gözlemleri (1774-1775)*”, İstanbul Üniversitesi, Essay on Economic and Social Connected History, 1, 111-122, İstanbul.
- Önür Aslan, A. (2022). Gümrük İşlemleri. İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, Dış Ticaret Lisans Programı, Yüksek Lisans Tezi, s. 139, İstanbul.
- Özbay, İ. (2008). “*Donatma İştirakinin İflâsı*”, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, XII (I), 157-198.
- Özcan, H., Ökten, N.Z. ve Uzpeder, İ. (2021). “*Sigorta Sektörünün Yarattığı Kamusal Dışsallıklar*”, Doğu Üniversitesi, 22(2), 73-88.
- Özcan, K. (2017). “*Anadolu’da Ortaçağ Lojistik Merkezleri Selçuklu Liman Kentleri*”, Karadeniz Araştırmaları, 14(53), 137-151.
- Özcan. E., Yılmaz, A., Okur, O. ve Özsoy, B. (2022). “*Antartika Seferlerinde Araştırma Gemilerinin Karbon Emisyonlarının İstatistiksel Yaklaşımla Belirlenmesi*”, Mersin Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, 4, 25-43.
- Özdamar, M. (2008). “*Sigorta Brokeri Ve Hukuki Niteliği*”, AÜHFD, 57(3), 525-559.
- Özdemir, L. (2020). “*Türkiye’de Altın Spot ve Vadeli İşlem Piyasaları Arasındaki Eşbütünleşme ve Nedensellik İlişkisi*”, Gümüşhane Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, 11(2), 474-483.
- Özdemir, Ö. (2009). Denizyolu Yük Taşımacılığında Maliyetler ve Bir Uygulama, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s. 204, İstanbul.
- Özdemir, Ş. (2006). “*Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar*”, OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, 19(19), 365-380.
- Özdemir, Ü. (2012). “*Türkiye’de Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliğinin İncelenmesi*”, Batman University, Journal of Life Sciences, 1(2), 373-384
- ÖZEL, Ç. (1988). “*Ülkemizde Sigorta Sözleşmelerinin Yorumu Sorunu*”, Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 4(4), 263-270.
- Özer, A. ve Çömlekçi, İ. (2015). “*Vadeli ve Spot Piyasalar Arasındaki Etkileşim: VOB Üzerine Bir Uygulama*”, Bartın Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi, 6(12), 385-401.
- Özgün Acar, D. (2022). “*Türkiye’de Yeni Bir Para Politikası Aracı Olarak Swap İşlemleri ve Döviz Piyasası Üzerindeki Etkinliği*”, Kapanaltı Muhasebe Finans Ekonomi Dergisi, 1, 57-72.

- özgürer, G. (2022). “Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde 2015-2020 Yılları Arasında Meydana Gelen İş Kazalarının Sektörlere ve İlçelere Göre Analizi”, SGD-Sosyal Güvenlik Dergisi, 12, 131-150.
- Özkan, A. (2020). “Rizikonun Genelliği Perspektifinden Covid 19’un Sigorta Sözleşmelerine Etkisi”, Yaşar Hukuk Dergisi 2(2), 1-10.
- Özkan, Ö. ve Karayazgan, A. (2016). “Uluslararası Emtea Satış Sözleşmelerinde Emtea Sigortası, İstanbul Ticaret Üniversitesi”, Sosyal Bilimler Dergisi, 15(29), 73-111.
- Özkan, T. (2006). “Sigorta Sektörünün Türkiye Ekonomisine Net Döviz Etkisi”, Haliç Üniversitesi, İşletme Fakültesi, Finans Anabilim Dalı, 7(25), 91-106.
- Öztürk, L. ve Öztürk, E. (2021). “Incoterms 2020 ve 2010’un Mukayeseli Analizi”, Sosyal, Beşeri Ve İdari Bilimler Dergisi, 4, 37–48.
- Öztürkoğlu, Y. ve Çalışkan, A. (2016). “Deniz Taşımacılığında Broker Seçimi Kararını Etkileyen Kriter Skorlarının Belirlenmesi ve Alternatiflerin Değerlendirilmesi”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 8, 31-61.
- Pekşen, N.H. (2012). Türk P&I Kulübünün Kurulmasının Avantaj Ve Dezavantajları, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s.131, İstanbul.
- Pérez Gómez, B., Vilibić, I., Šepić, J., Međugorac, I., Ličer, M., Testut, L. ve Zodiatis, G. (2022). “Coastal Sea Level Monitoring in The Mediterranean And Black Seas”, Ocean Science, 18(4), 997-1053.
- Polat, M., Kanmaz, D. ve Vergi, H. (2019). “Vadeli ve Spot Piyasalar Arasında Nedensellik İlişkisi: Borsa İstanbul Örneği”, Bitlis Eren Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Akademik İzdüşüm Dergisi, 4, 84-96.
- Polizzi, G. ve Oliveri, A.M. (2017). “The Image Of Cruise Ship Holidays On Italian Television: A Comparative Analysis”, CABI Books, CABI International, 1, 274-289.
- Prasetyawan, Y., Yuwana, L., Yuniarto, A., Tıra, A., Kurniawan, F.R. ve Wardani, I.O.K. (2019). “Integrated Manufacturing System Framework for Sustainable Maritime Tourism, IOP Conference Series, Materials Science And Engineering”, 508, 1-8.
- Pratama, A. K., & Pk, M. L. (2018). “Relations Characteristic Of Workers And Personality Type With Unsafe Action On Stevedore At Container Terminal X”, Kne Life Sciences, 1, 289-294.
- Primorac, Ž. (2019). “Current Issues Concerning Croatian Coast Guard Role in Marine Casualty Investigation”, Nase More, 66, 37-42.

- Puscaciu, V. and Puscaciu, R.M. (2018). “Some Considerations on Management of the Maritime Transportation”, The Journal of Accounting and Management, 8(2), 60-69.
- Randone, M., Bocci, M., Castellani, C., Laurent, C. and Pianta, C. (2019). “Safeguarding Marine Protected Areas in The Growing Mediterranean Blue Economy-Recommendations for The Maritime Transport Sector”, International Journal of Design & Nature and Ecodynamics, 14(4), 264-274.
- Rodrigue, J.P. (2020). The Geography of Transport Systems, Routledge, London.
- Rodríguez, J.L., Portela, Rosa Mary De La Campa and Pardo, G.M. (2012). “International Regulations on Labour Health and Safety Applied to Fishing And Maritime Transport Sectors”, Are Maritime Workers Under-Protected, International Maritime Health, 63(3), 1-117.
- Saatçioğlu, C. (2006). Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Saban, M. ve Gügerçin, G. (2009). “Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 1, 1-16.
- SAĞLAM, N. E. ve KARADAL, E. (2016). “Akdeniz Bölgesi Sahil Şeridi Deniz Balıkçılığının Sosyoekonomik Yapısı”, Süleyman Demirel Üniversitesi, Eğirdir Su Ürünleri Fakültesi Dergisi, 12(2), 158-169.
- Sanrı, Ö. (2021). “Yeşil Limanlar Üzerine İçerik Analizi 2009-2020”, Beykoz Akademi Dergisi, 9(2), 50-72.
- Saya, M. (2020). “Yunan Deniz Ticaretinin Gelişiminde Siros Adası Rolü”, Mersin Üniversitesi, Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, 2, 37-47.
- Saygılı, M.S. (2012). Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığının Deniz Ekonomisindeki Yeri Dünya ve Türkiye Uygulamaları, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri Ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s. 140, İstanbul.
- Saygılı, T. (2015). “Babil Hukuku ve Hamurabi Kanunları”, Sosyal Araştırmalar ve Davranış Bilimleri Dergisi, 2(2), 1-22.
- Seithe, G.J., Bonou, A., Giannopoulos, D., Georgopoulou, C.A. ve Founti, M. (2020). “Maritime Transport in a Life Cycle Perspective: How Fuels, Vessel Types, and Operational Profiles Influence Energy Demand and Greenhouse Gas Emissions”, Energies, 13(11), 27-39.

- Sevgili, C. ve Turkistanlı, T.T. (2019). “*Kuzey Deniz yolu ve Türkiye’nin Deniz yolu Taşımacılığına Etkisi*”, Mersin Üniversitesi, Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi, 1, 1-16.
- Sezen, B. ve Kurultay, A.A. (2008). “*Gemi İnşaatında Tasarım Performansını Etkileyen Faktörler*”, ISGUC The Journal of Industrial Relations and Human Resources, 10(3), 1-26.
- Sezer, H. ve Saatçioğlu, Ö.Y. (2008). “*Düzenli Hat Deniz Taşımacılığında Nakliye Müteahhidinin Gemi Operatörü Seçimine Çok Kriterli Karar Destek Yaklaşımı*”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 10(4), 19-46.
- Sezer, İ. (2013). “*Turistik Fonksiyonları ve Yat Turizmine Etkileri Açısından Didim Yat Limanı (D-Marin Didim)*”, Doğu Coğrafya Dergisi, 17(28), 103-124.
- SIGTTO, (2022). About SIGTTO, The Society of International Gas Tanker and Terminal Operators, United Kingdom.
- Solak Fışkın, C. ve Cerit, A.G. (2020). “*Domestic Dry Cargo Shipping Demand Of Turkey: A Qualitative Study*”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 12, 97-122.
- Solak Fışkın, C., Akgül, E.F. ve Karataş Çetin, Ç. (2016). “*Liman Rekabetçiliğini Etkileyen Faktörler: Ege Bölgesi Konteyner Terminalleri Kullanıcılarına Yönelik Bir VZAHF Uygulaması*”, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 1, 1-23.
- SOLAS (1974). Safety Of Life At Sea, Convention, IMO, 1-160, USA.
- SOLAS, (1974). The International Convention For The Safety Of Life At Sea, Convention, International Maritime Organisation, 1-672, USA.
- SSGSK, (2006). Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu, Türkiye Büyük Millet Meclisi, Resmi Gazete, Sayı: 26200.
- STCW (1978). About STCW, International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1-1, USA.
- Sukma, R. A., Handani, D. W., Nugroho, T. F. ve Tyasayumranani, W. (2022). “*Risk Assessment of Ship Collision on FSO Abherka and Oil Spill Modelling Due to Structural Damage*”, IOP Conference Series, Earth and Environmental Science, 1081, 12-29.
- Suluvman, C.H. (2017). Deniz yolu Taşımacılığı ve Gemi Acenteliği İşlemleri, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları:9, İzmir.

- Sun, J. (2021). Shipping Is Tough On The Climate And Hard To Clean Up – These Innovations Can Help Cut Emissions, The Conversation: Environment + Energy, USA.
- Şahin, A. (2007). İhracat Prosedürlerini Biliyor Musunuz?, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, Ankara.
- Şahin, K. (2021). Küresel Deniz Güvenliğine Yönelik Hukuki Tedbirler: Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşme, Karar, Protokol, Kod ve Uygulamaları, Electronic Journal of Political Science Studies (EJPSS), 12(2), 31-45.
- Şahin, V., Bilgili, L. ve Vardar, N. (2020). “An Examination of Focus Progress of Studies on Marpol Annex IV and Annex VI: A Review”, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 12(1), 47-64.
- Şamlı, K.Y. (2005). “Birden Çok Sigorta”, Journal of Istanbul University Law Faculty, 63(2), 305-317.
- Şamlı, K.Y. (2020). “Covid-19 Pandemisinin Taşıyanın Sorumluluğu ve Navlun Alacağı Üzerindeki Etkileri”, İstanbul Hukuk Mecmuası, İstanbul Üniversitesi Yayınevi, 78(2), 299-331.
- Şeker, K., Çemberlitaş, İ. ve Altundağ, S. (2018). “Opsiyon Sözleşmeleri ve Opsiyon Sözleşmelerinden Doğan Kar/Zararın Hesaplanması”, Sosyal Bilimler Akademi Dergisi, 1(2), 120-140.
- Şendur, T. (2015). Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığı, Türkiye’de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmecili Sorunlarının tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 209, İstanbul.
- Şener, B. (2006). Kabotaj Hattı Deniz Taşımacılığının Etüdü ve Optimum Gem Tipinin Belirlenmesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Gemi İnşaatı Mühendisliği Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 89, İstanbul.
- Şener, O. (1997). “Taşımacılık Hizmetleri”, Öneri Dergisi, 1, 11-16.
- UAB, (2022). Gemi Cinsleri Tanımları, T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Ankara.
- TAM, (1939). Gemi Tipleri, Türk Armatörler Birliği, İstanbul.
- Tamer, D. (2017). “Roma Hukukunda Sigorta”, Yeditepe Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, 14, 85-96.
- Tanık, E. ve Özcan, H. (2021). “Karayolu Yük Nakliyat Sigortalarının Hasar ve Müşteri Memnuniyeti Etkisi Üzerine Bir Araştırma,” İstanbul Esenyurt Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, 1, 37-50.

- Taşdemir, A., Akman, M. ve Çeşmeci, N. (2017). “*Denizcilik Sektöründeki Son Gelişmeler ve Türkiye Üzerindeki Yansımaları*”, GMO-SHIPMAR, 209, 22-32.
- Tatar, V., Özer, M.B. ve Kartal, A. (2019). Deniz Taşımacılığı ve Limanların Ekonomik Etkileri: Hopa Limanı Analizi, *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi* 6(5), 138-150.
- TB, (2020). BREXIT Sonrası AB ve İngiltere, T.C. Ticaret Bakanlığı, Ankara.
- TB, (2021). Yeşil Mutabakat Eylem Planı 2021, T.C. Ticaret Bakanlığı, Ankara.
- TBK, (2011) Türk Borçlar Kanunu, Türkiye Büyük Millet Meclisi, Kanun, Resmi Gazete, Sayı: 27836.
- TDK, (2022). Gemi, Türk Dil Kurumu, Ankara.
- TONNAGE (1969). About TONNAGE, International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1-1, USA.
- TSB, (2022). Türkiye Sigorta Birliği Görsel Analiz Raporları, Türkiye Sigorta Birliği, İstanbul.
- TSB, (2022). Türkiye Sigorta Birliği Hakkında, Türkiye Sigorta Birliği, 1-1, İstanbul.
- Tsidji, K. (1982). Le Nouveau Droit de La Mer et Le Transport Aérien La Liberté de Survol Au Dessus de La Zone Économique Exclusive, McGill University, Master of Law, p. 237, Canada.
- TTK, (2011) Türk Ticaret Kanunu, Türkiye Büyük Millet Meclisi, Kanun, Resmi Gazete, Sayı: 27846.
- Tunalı, H. ve Akarçay, N. (2018). Deniz Taşımacılığı ile Sanayi Üretimi İlişkisinin analizi: Türkiye Örneği, *İktisadi, İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, 3(6), 11-122.
- Tunalı, H. ve Akarçay, N. (2022). “*Konteyner Yük Taşımacılığı, Liman Alt Yapı Yatırımları ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkinin Analizi: OECD Ülkeleri Örneği*”, *Ekonomi ve Finansal Araştırmalar Dergisi*, 4, 102-118.
- Tunca, S. ve Sezen, B. (2020). “*Sigorta İşlemlerinde Blokzincir (Blockchain) Teknolojisi Uygulamaları*”, *Bankacılık ve Sigortacılık Araştırmaları Dergisi*, 14, 13-25.
- Tunçel, A.L. (2020). Dökme yük ve genel kargo gemi kazalarının analizi, İskenderun Teknik Üniversitesi, Mühendislik ve Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, s. 157, Hatay.
- Turan, E. (2014). Deniz Taşımacılığının Çok Modlu Taşımacılıktaki Optimal Yerinin Türkiye Koşulları İçin Araştırılması, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s. 461, İstanbul.

- Turan, S. (2004). “*Geçiş ve Seyir Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Düzenlemeler Işığında Türk Boğazları*”, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 6, 63-75.
- Turgay, M.I. (1984). “*The Law of The Sea and Mineral Resources*”, Scientific Mining Journal, 23(2), 43-52.
- Türk P&I, (2019). Tekne Sorumluluk Sigortası, Balıkçı Teknesi Sorumluluk Sigortası, 1-1, İstanbul.
- Turpin E.A. ve McEwen, W.A. (1980). *Mercantile Marine Officers’ Handbook*. Centreville, Cornell Maritime Press, 1-573, USA.
- TÜBİTAK, (2003). Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu, 1-64, Ankara.
- TÜİK, (2022). İstatistik Veri Portalı, Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara.
- Türk Loydu (2006). Kural Kitapları, Klaslanma ve Sörveyler, İstanbul.
- Türk Loydu, (1962). Hakkımızda, Türk Loydu, İstanbul.
- Türken, Ş. (2018). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı Ya Da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu, Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 241, İstanbul.
- Tüzün, G. (2004). Sallardan Okyanus Gemilere, Britannica Bilgi Dünyası, Ana Yayıncılık, İstanbul.
- UAB (2009). 2008 Yılı Faaliyet Raporu, T.C. Ulaştırma ve Altyapı bakanlığı, Ankara.
- UAB (2019). Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Resmi Gazete Sayı:30961.
- UAB, (2017). Muteber P&I Kuruluşları, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara.
- UAB, (2022). Denizcilik İstatistikleri, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara.
- Uçar, A. (2018). “*Deniz Sigorta Hukukunda, Teminat Kapsamı Dışında Bırakılan Maldaki Bozulma Terimi Hakkında Yeni Düzenlemeler*”, İstanbul Aydın Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, 4(2) 53-76.
- Uçkan Dağdemir, E. (2015). “*Avrupa Birliği Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi’nin Az Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerin Avrupa Birliği’ne İhracatları Üzerine Etkileri*”, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi, 61(4), 121-143.
- UDHB (2012). UND EGE İsimli Ro-Ro Gemisi ile OSMAN GAZİ-1 İsimli Hızlı Feribotun Çatışmasına İlişkin Deniz Kazası İnceleme Raporu, Marmara Denizi / Sivriada Açıkları 26 Aralık 2011, T.C Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, Ankara

- UDHB, (2011), Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara
- Uluğ, İ. (2002). “*Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri*”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Hukuk Fakültesi Dergisi, 6(2), 1-16.
- Ünal, A. U., Arslan, O. ve Arıcan, O. H. (2022). “*Türkiye’de Ro-Ro Taşımacılığının Önemi ve Geleceği Hakkında Örnek Bir Çalışma*” Denizcilik Araştırmaları Dergisi: Amfora, 1, 60-79.
- UNCTAD, (2021). Review of Maritime Transport 2021, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, USA.
- Uşar, D. (2007). Manevra Simülasyonları İle Yarı Ampirik Tahmin Yöntemlerinin Karşılaştırılması, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Gemi İnşaat Mühendisliği Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 161, İstanbul.
- UTİKAD, (2021), 2021 Lojistik Sektör Raporu, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, İstanbul.
- Uyar, A.N. (2019). Deniz Taşımacılığı Sektöründe İnovasyon Faktörleri: İzmir’de Faaliyette Bulunan Şirketler Üzerine Bir Uygulama, İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Girişimcilik ve İnovasyon Yönetimi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 90, İzmir.
- Üçışık, S., ve Kadioğlu, M. (2013). “*Türkiye’de Kurvaziye Turizmi Geliştirme Şartları*”, Marmara Coğrafya Dergisi 3, 83-92.
- Ünal, A.U. (2011). Uluslararası Deniz Taşımacılığında Tehlikeli Yük Taşımacılığı ve Türkiye Analizi, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 151, İstanbul.
- Ünder, G. (2008). Sigortacılıkta Pazarlama Ve Satış Yönetimi, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Sigortacılık Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 89, İstanbul.
- Ünlütepe, A.G.M. (2014). “*6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’a Göre Taksitle Satış Sözleşmesi*”, Ankara Barosu Dergisi, 1, 293-358.
- Vance, T., Fileman, T. ve De Mora, S. (2020). Shipping, Ships and the Environment, Environmental Impact of Ships, Cambridge Environmental Chemistry Series, Cambridge University Press, United Kingdom.
- Wang, X., Li, X., Xiong, D., Ren, H., Chen, H. ve Ju, Z. (2022). “*Exposure of Adult Sea Urchin Strongylocentrotus Intermedius to Stranded Heavy Fuel Oil Causes*

- Developmental Toxicity on Larval Offspring*”, College of Environmental Science and Engineering, Dalian Maritime University, 1, 1-20, China
- WSC, (2022). Shaping The Future Growth of a Sustainable, Safe and Secure Shipping Industry, World Shipping Council, 1-1, USA.
- Wei, R. (2013). Views from Maritime Education and Training on The Full İmplementation of 2010 STCW Amendments, Journal of Shipping and Ocean Engineering, 3, 2, 40-48.
- WTN, (2022). The Largest Container Ports in The World in 2021, World Today News, USA.
- YALÇIN, E ve DANIŞMAN, İ.K. (2012). “*Türkiye Araştırma Gemileri Teknik Özellikleri*”, Su Ürünleri Dergisi, Ege J Fish Aqua Sci, 29(2) 77-85.
- Yaman, E. (2016). Yönetişim Kavramı Ekseninde Türk Deniz Ticareti Sektörü Deniz Ticareti Konseyi Örneği, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı, Doktora Tezi, s. 318, İstanbul.
- Yarkın, D.Ş., Baylan, S.B. ve Yarkın, D.B. (1978). Yorum ve Açıklamalarıyla Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, Yürürlüğe Koyan Bakanlar Kurulu Kararnamesi, Ankara.
- Yayla, Ş.O. (2019). “*Sigortacılık ve Türkiye’de Sigorta Sektörünün Durumu*”, Liberal Düşünce Dergisi, 24(94), 107-125.
- Yercan, H.F. (1996). Liman İşletmeciliği ve Yönetimi, Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını, 1-181, Mersin.
- Yıldız, M. (2008). Layner Ulaştırma Sistemlerinde Optimum Filo Planlamasi Modeli, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Doktora Tezi, s. 186, İstanbul.
- Yıldız, R. Ö. , Kayıran, B. ve Türkdönmez, S. (2018). “*Türk Forwarder İşletmelerinde, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Mezunlarının En Çok Çalıştığı Pozisyonlara Yönelik Bir İş Analizi Uygulaması*”, The International New Issues in Social Sciences, 6, 7-16.
- Yıldız, R.Ö. ve Baştuğ, S. (2018). Blok Zincir Teknolojisi Kapsamında Elektronik Konşimento, 4. International Caucasus-Central Asıa Foreign Trade And Logistics Congress, Aydın.
- Yıldız, Ş. (2016). “*Taşınmaz Simsarlığı Sözleşmesinin Şekli ve Şekle Uyulmamasının Hukuki Sonuçları*”, Marmara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Hukuk Araştırmaları Dergisi, 22(3), 3045-3059.
- Yılmaz, A.İ. (2014). Tersaneler İçin Tersane Kaza Analiz ve Yönetim Sistemi (TKAYS) Kurulması, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 172, İstanbul.

- Yılmaz, B. ve Şahin, İ.E. (2009). Türev Ürünlerinden Swap İşlemlerinin Mali Risk Yönetiminde Kullanımı, Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 9(17), 393-406.
- Yılmaz, F. (2019). Yeşil-Eko Liman Yaklaşımı'nın Deniz Ticareti ve Lojistik Sektörüne Katkıları: Türkiye ve AB'deki Uygulamaların Karşılaştırması, Journal of Transportation and Logistics, 4(2), 65-78.
- Yılmaz, F. ve İlhan, M.N. (2018). "Türk Bayraklı Gemilerin Karıştığı Deniz Kazaları Ve Denizcilere Etkilerine İlişkin Bir Analiz", Gemi ve Deniz Teknolojisi, 211, 80-95.
- Yılmaz, F. ve İlhan, M.N. (2018). "Türk Denizcilik Sektöründe (Gemilerde) İş Sağlığı ve Güvenliği Durumu Üzerine Bir Araştırma", Gazi Sağlık Bilimleri Dergisi, 3(2), 25-41.
- Yorulmaz, M. (2009), Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Sigortacılık Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 265, İstanbul.
- Yorulmaz, M. (2021). "Tersane İşletmelerinde Etik İklimin Örgütsel Güvene Etkisinde Örgütsel Adalet Algısının Aracılık Rolü", Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 13, 57-84.
- Yorulmaz, M. ve Birgün, S. (2016). "Deniz Ulaştırma Lojistiği Hizmet Yetenekleri İle Firma Performansı Arasındaki İlişkilerin İncelenmesi: Türkiye'de Faaliyet Gösteren Deniz Ulaştırma İşletmelerinde Bir Uygulama," Journal of Transportation and Logistics 1,59-82.
- Yorulmaz, M. ve Yanık, D.A. (2021). "Gemi Kaptanlarının Yönetici Kriterlerinin Belirlenmesi", Balkan ve Yakın Doğu Sosyal Bilimler Dergisi, 7(2), 53-66.
- Yorulmaz, M., Deniz, B. ve Akten, N. (2010). Kapıdan Kapıya Hizmet Türleri ve Kullanılan Yük Üniteleri, 6. Uluslararası Ambalaj Kongresi, Yalova.
- Yu, H., Fang, Z., Lu, F., Murray, A.T., Zhao, Z., Xu, Y. and Yang, X. (2019). "Massive Automatic Identification System Sensor Trajectory Data-Based Multi-Layer Linkage Network Dynamics of Maritime Transport Along 21st-Century Maritime Silk Road", Sensors, 19(19), 41-97.
- Yuen, H.F., Ratnam, S., Er, V.L., Abdullah, M., Molenaar, V.J., Aileen Tan, S.H., Zhang, S., Li, H. and Norlaila Binti, M.Z. (2022). "Microplastic Ingestion by Commercial Marine Fish From The Seawater Of Northwest Peninsular Malaysia", PeerJ, 10, 1-15.
- Yurdakul, M. ve Dalkılıç, N. (2016). "Sigortacılık Sektöründe Dijital Çağ", Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 50, 49-67.
- Yüksel, Y. ve Çevik, E.Ö. (2006). Liman Mühendisliği, Arıkan Basın Ayım Dağıtım, İstanbul.

- Zaloğlu, M. (1988), *Gemici Dili*, Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Zaman, M. B., Sıswantoro, N., Ratu, B. F., Pitana, T., Priyanta, D. and Prastowo, H. (2022). “*Development of Decision Support System For Prevention Measures and Fire Accident Handling on Container Ship*”, IOP Conference Series, Earth and Environmental Science, 1081, 12-48.
- Zeren, F. (2016). “*Ham Petrol Spot Ve Future Piyasalarının Etkinliğinin Test Edilmesi*”, Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 16(31), 130-144.
- Zhuang, X., Yan K., Gao, P. and Liu Y. (2021). “*On the Dragging Trajectory of Anchors in Clay for Merchant Ships*”, Journal of Marine Science and Engineering, 9 (2), 118-128.
- Zorba, Y. (2009). Uluslararası Deniz Ticaretinde Tehlikeli Yüklere İlişkin Güvenlik Yönetimi: Uluslararası Denizde Tehlikeli Yük Taşımacılığı Standartları (IMDG Code) ve Türkiye Uygulamaları, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, s. 406, İzmir.

EKLER

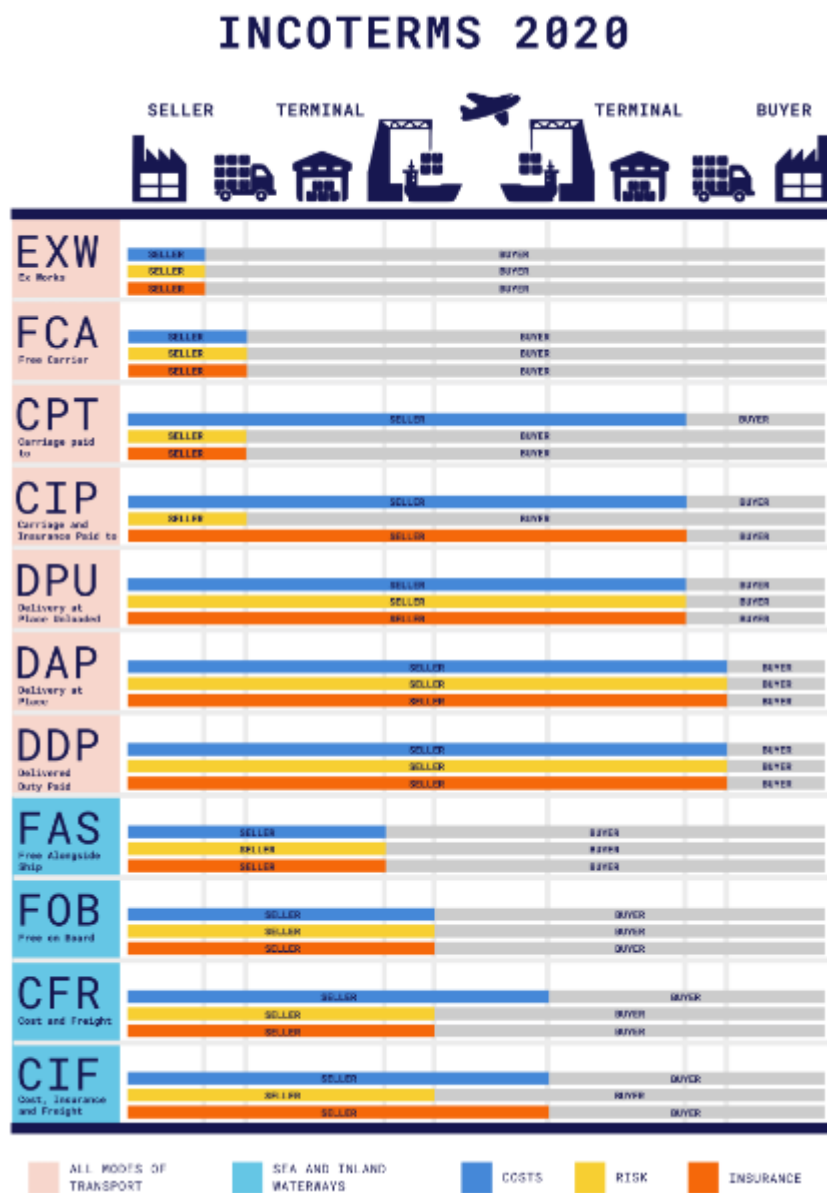
EK-1: Konşimento Örneği

Ocean Bill of Lading Instructions

☐ ORIGINALS REQUIRED

Shipper:		Booking Number:	
		Forwarder: FMC #:	
Consignee:		Rate Reference Number	
		Temperature Control Range from: °C to: °C	
Notify Party		Dangerous Goods Consignments Require: ☐ Shipper's Declaration ☐ Container Packing Certificate ☐ Emergency Response Information	
Precarriage By:	Port of Receipt:		
Vessel:	Port of Loading:	Type of Movement (traffic routing)	
Port of Discharge:	Place of Delivery:	On Carriage By:	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER			
Container & Seal Number(s) Marks/Numbers	Number of Packages	Description of Packages and Goods	Gross Weight in Kilos
Type of B/Lading ☐ Original ☐ Express	PLEASE INDICATE REQUIREMENTS Ocean Freight: ☐ Prepaid ☐ Collect Destination Terminals: ☐ Prepaid ☐ Collect Prepaid Invoice Payable By:		
Document Release Instructions	Call for Pickup of Documents		phone: _____ name: _____ ext: _____
Special Instructions/Remarks			
Signature of Shipper:		Date:	

EK-2: INCOTERMS 2020



ÖZ GEÇMİŞ

Ad ve SOYADI	Selman KARATEKİN
EĞİTİM DURUM	
Lisans Diploması	Anadolu Üniversitesi, İşletme
Yüksek Lisans Diploması	Akdeniz Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı
Yabancı Diller	İngilizce, Fransızca, Rusça
İŞ DENEYİMİ	
Çalıştığı Kurumlar	Posta ve Telgraf Teşkilatı Anonim Şirketi, Gişe/Büro Memuru, 2017 Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı, Kabin Memur, 2023 T.C. Ticaret Bakanlığı, Memur, 2024