

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYE’DE VE DÜNYA’DA DENİZCİLİK FİNANSMANI VE DENİZ
SİGORTALARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Cem VARIŞLI

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı

ARALIK 2015

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYE’DE VE DÜNYA’DA DENİZCİLİK FİNANSMANI VE DENİZ
SİGORTALARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Cem VARİŞLİ
(512101003)**

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Levent KIRVAL

ARALIK 2015

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 512101003 numaralı Yüksek Lisans Öğrencisi Cem VARİŞLİ, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “TÜRKİYE’DE VE DÜNYA’DA DENİZCİLİK FİNANSMANI VE DENİZ SİGORTALARI” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Doç. Dr. Levent KIRVAL**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof. Dr. Oğuz Salim Söğüt**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Cem Saatçioğlu
İstanbul Üniversitesi

Teslim Tarihi : **27 Kasım 2015**
Savunma Tarihi : **22 Aralık 2015**

Eşime ve aileme,

ÖNSÖZ

‘Türkiye’de ve Dünya’da Denizcilik Finansmanı ve Sigortaları’ isimli tez çalışmamda, engin bilgi ve tecrübesi ile desteklerini benden esirgemeyen değerli hocam Doç. Dr. Levent KIRVAL’a, Marsh Sigorta ve Reasürans Brokerliği Anonim Şirketi’ne ve her koşulda yanımda bana destek olan değerli eşim Justine Lisa MC ILHARGEY’e teşekkür ederim.

Kasım 2015

Cem Varışlı
(Deniz Sigorta Brokeri)

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xiii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xvii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xix
ÖZET.....	xxi
SUMMARY	xxiii
1. GİRİŞ	1
2. DENİZCİLİK FİNANSMAN VE EKONOMİSİ	3
3. DÜNYA'DA DENİZCİLİK FİNANSMANI YÖNTEMLERİ.....	11
3.1. Gemilerin Özel Fonlar ile Finanse Edilmesi	11
3.2. Gemilerin Banka Kredileri ile Finanse Edilmesi	11
3.2.1. İpoteğe dayalı krediler	11
3.2.2. Kredi veren ticari bankaların yapısı	13
3.2.3. Kurumsal banka kredileri.....	16
3.2.4. Sendikasyon Kredileri.....	17
3.2.5. Aktiflerin satışı.....	19
3.2.6. Yeni gemilerin finansmanı.....	19
3.2.6.1. Teslim öncesi finansman.....	20
3.2.6.2. Teslim sonrası finansman.....	21
3.2.7. Ara finansman	22
3.2.8. Borcun ve sermayenin tahsisli satışı	23
3.3. Denizcilik Şirketlerinin Sermaye Piyasalarında Finanse Edilmesi	23
3.3.1. Hisselerin halka arzı	23
3.3.2. Tahvil/Bono çıkarma ile finansman sağlama	24
3.4. Gemilerin Özel Amaçlı Şirketlerce Finanse Edilmesi	25
3.4.1. Gemi fonları	26
3.4.2. Tahsisli satış araçları	26
3.4.3. Norveç Komandit şirket yapısı (Norwegian Kommandittselskap – K/S)	27
3.4.4. Alman Komandit şirket yapısı (German Kommanditgesellschaft – KG)	27
3.4.5. Gemilerin finansal kiralama yolu ile finanse edilmesi.....	28
3.4.6. Denizcilik varlıklarının menkul değer şekline dönüştürülmesi	30
3.4.7. Özel sermaye fonları	31
3.4.8. Girişim sermayesi fonları	31
3.5. Türkiye’de Denizcilik Finansmanı.....	32
3.5.1. Öz sermaye ile finansman	35
3.5.2. Banka kredileri	36
3.5.3. Finansal kiralama	41
3.5.4. Devlet destekleri	43
3.5.5. Türk Eximbank kredileri	45
3.5.6. Alternatif finansman kaynakları.....	46

4. DENİZ SİGORTALARI.....	49
4.1. Giriş.....	49
4.2. Tarihçe.....	49
4.3. Uluslararası Kredi Sistemi.....	51
4.4. Uluslararası Denizcilik Sigortaları Marketi.....	52
4.5. Londra Sigorta ve Reasürans Piyasaları	52
4.5.1. Lloyd's	52
4.5.1.1. Xchanging ins-sure services.....	57
4.5.1.2. Xchanging claims services	57
4.5.1.3. Lloyd's acenteleri	58
4.5.2. Deniz sigorta şirketleri	58
4.5.2.1. Sigorta Şirketi Acenteleri	59
4.5.3. Koruma ve tazmin birlikleri (P&I kulüpleri)	59
4.5.3.1. Uluslararası grup P&I kulüpleri	62
4.5.3.2. Sabit-prim marketi P&I kulüpleri	69
4.6. Konvansiyonlar, Kodlar, Garantiler	72
4.6.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)	72
4.6.1.1. Uluslararası denizde can emniyeti sözleşmesi (SOLAS 1974)	75
4.6.1.2. Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine ait uluslararası sözleşme (MARPOL)	80
4.6.1.3. Gemi adamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya tutma standartları uluslararası sözleşmesi (STCW 78)	81
4.6.1.4. Deniz alacaklarına karşı mesuliyetin sınırlandırılması hakkında milletlerarası sözleşme (LLMC)	82
4.6.1.5. Petrol kirliliğinden doğan zararın hukuki sorumluluğu ile ilgili uluslararası sözleşme (CLC)	84
4.6.1.6. Petrol kirliliği zararlarının tazmini için bir fonun kurulmasıyla ilgili uluslararası sözleşme (FUND)	86
4.6.1.7. Gemi yakıtlarından kaynaklanan petrol kirliliği zararının hukuki sorumluluğu hakkında uluslararası sözleşme (BUNKER).....	87
4.6.1.8. Gemi enkazlarının kaldırılmasına ilişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi	89
4.6.2. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO).....	90
4.6.2.1. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC).....	90
4.6.3. Finansal Sorumluluk Sertifikası (COFR).....	91
4.6.4. Uluslararası Taşıyıcı Teminatı (ICB).....	92
4.6.5. Yaptırımlar	93
4.7. Klas Kuruluşları.....	94
4.8. Deniz Sigorta Brokeri.....	97
4.9. Londra Piyasası Kurumları.....	100
4.9.1. Londra Milletlerarası Sigortacılık Birliği (IUA)	100
4.9.2. Lloyd's Marketi Birliği (LMA).....	101
4.9.2.1. Müşterek Emtia Komitesi (JCC).....	102
4.9.2.2. Müşterek Tekne Komitesi (JHC)	102
4.9.2.3. Müşterek Mesuliyet Komitesi (JLC).....	103
4.9.2.4. Müşterek Platform Komitesi (JRC).....	103
4.9.2.5. Müşterek Harp Komitesi (JWC)	103
4.9.2.6. Müşterek Kıymet/Değer Komitesi (JSC)	106
4.9.2.7. Müşterek Aşkın Hasar Komitesi (JELC)	106
4.9.3. Gemi Kurtarma Birliği	106

4.9.4. Avarya Komiserleri Birliği	106
4.9.5. İngiliz Sigorta Brokerleri Birliği (BIBA).....	107
4.9.6. Londra Sigortacılar Enstitüsü (ILU)	108
4.10. Marine Insurance Act 1906	108
4.11. Deniz Sigortaları Çeşitleri	110
4.11.1. Tekne ve makine sigortaları (H&M).....	110
4.11.1.1. Tehlikeler	113
4.11.1.2. Kirlenme tehlikesi	117
4.11.1.3. Çatma ve çatışma	117
4.11.1.4. Hususi ve müşterek avarya	121
4.11.1.5. Kurtarma	123
4.11.1.6. Dava ve say	124
4.11.1.7. Tam ziya.....	125
4.11.2. Artan değer sigortaları (IV).....	126
4.11.3. Koruma ve tazmin sigortaları (P&I)	126
4.11.3.1. Gemide can kaybı, bedeni yaralanma ve hastalanma.....	127
4.11.3.2. Kişisel eşyalar	127
4.11.3.3. Rotadan sapma masrafları.....	127
4.11.3.4. Kaçak yolcu ve göçmenler	127
4.11.3.5. Cezalar.....	128
4.11.3.6. Hayat kurtarma.....	128
4.11.3.7. Karantina	128
4.11.3.8. Petrol kirliliği	128
4.11.3.9. Çatışmalar	129
4.11.3.10. Sabit ve hareketli deniz yapılarına gelen hasar	130
4.11.3.11. Yük.....	130
4.11.3.12. Temas bulunmayan hasar	132
4.11.3.13. Müşterek avarya iştirak payı	132
4.11.3.14. Çeki sözleşmeleri	132
4.11.3.15. Enkaz kaldırma.....	133
4.11.3.16. Dava ve say masrafları	133
4.11.3.17. Sözleşmesel sorumluluklar.....	133
4.11.3.18. Omnibus kuralı.....	133
4.11.3.19. Diğer Riskler	134
4.11.4. Navlun, sürastarya ve savunma sigortaları (FD&D).....	135
4.11.5. Yük/emtia sigortaları (Cargo Insurances)	136
4.11.6. Harp ve grev sigortaları (War and Strikes)	140
4.11.7. Kaçırılma ve fidye sigortaları (K&R)	143
4.11.8. Kira kaybı sigortası (LOH)	145
4.11.9. Kiracı sorumluluk sigortaları (Charterers Liability)	146
4.11.10. İpotek alacaklısı sigortası (MII)	148
4.11.11. İnşaa sigortaları (Builder's Risk)	151
4.11.12. Gemi tamircileri sorumluluk sigortası	153
4.11.13. Taşıma işleri organizatörleri sorumluluk sigortaları (FFL)	154
4.11.14. Liman sorumluluk sigortaları (Port Liability).....	156
4.11.15. Yat sigortaları.....	159
4.11.16. Deniz gecikme sigortaları (Delay Insurance).....	165
4.11.17. Mesleki sorumluluk sigortaları	167
4.12. Türkiye'de Deniz Sigortaları.....	169
4.12.1. Tekne sigortaları	171

4.12.2 Yük/Emtia sigortaları	173
4.12.3. Sorumluluk Sigortaları	174
4.12.4. Diğer Sigortalar	178
5. İSLAMİ FİNANS VE SİGORTA	181
5.1. Denizcilik Sektöründe İslami Finansman.....	184
5.1.1. İcare Modeli (Leasing Agreement)	185
5.1.2. Muşaraka Modeli (Partnership Financing).....	186
5.1.3. İstisna	186
5.1.4. Murabaha.....	187
5.1.5. Sukuk.....	187
5.2. Denizcilik Sektöründe İslami Sigortalar (Tekafül)	188
6. DENİZCİLİK FİNANSMANI AÇISINDAN SİGORTANIN ÖNEMİ	191
7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	195
KAYNAKLAR.....	201
ÖZGEÇMİŞ	209

KISALTMALAR

AIB	: Association of Insurance Brokers
AMS	: Automated Manifest System
APIS	: Automated Passenger Information System
BDDK	: Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu
BIBA	: British Insurance Brokers Association
BIMCO	: Baltic and International Maritime Council
BIS	: The Bank for International Settlements
BLG	: Bulk Liquids and Gases
CBP	: Customs and Border Protection Service
CBSA	: Canadian Border Services Agency
CERCLA	: Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act
CFSP	: Common Foreign and Security Policy
CIBA	: Corporation of Insurance Brokers
CIRR	: Commercial Interest Reference Rate
CLC	: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
COFR	: Certificates of Financial Responsibility
COMSAR	: Radio-communications and Search and Rescue
DE	: Ship Design and Equipment
DOC	: Document of Compliance
DSC	: Carriage of Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers
DTO	: Deniz Ticaret Odası
DWT	: Deadweight Ton
EBIDTA	: Earnings Before Interest Taxes Depreciation and Amortization
EU	: European Union
FC	: Facilitation Committee
FCA	: Financial Conduct Authority
FD&D	: Freight, Demurrage and Defence
FIB	: Federation of Insurance Brokers
FP	: Fire Protection
FSA	: Financial Services Authority
FSI	: Flag State Implementation
GDP	: Gross Domestic Product
GNP	: Gross National Product
GISC	: General Insurance Standards Council
GMDSS	: Global Maritime Distress and Safety System
GRT (GT)	: Gross Ton
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
H&M	: Hull and Machinery
HSC	: International Code of Safety for High-Speed
IACS	: International Association of Classification Societies
IBC	: International Bulk Chemical Code

ICB	: International Carrier Bond
IEEPA	: International Emergency Economic Powers Act
IG	: International Group
IGA	: International Group Agreement
IGC	: International Gas Carrier Code
ILU	: Institute of London Underwriters
IMCO	: Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMDG	: International Maritime Dangerous Goods
IMF	: International Monetary Fund
IMKB	: İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
IMO	: International Maritime Organization
INC	: International Navigating Conditions
INF	: International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships
IOPC Fund	: International Oil Pollution Compensation Fund
IPO	: Initial Public Offering
IRBA	: Insurance Brokers Registration Council
ISM Code	: International Safety Management Code
ITCH	: Institute Time Clauses Hull
IUA	: International Underwriting Association of London
IV	: Increased Value
JCC	: Joint Cargo Committee
JELC	: Joint Excess Loss Committee
JHC	: Joint Hull Committee
JLC	: Joint Liability Committee
JRG	: Joint Rig Committee
JSC	: Joint Specie Committee
JWC	: Joint War Committee
KEXIM	: The Export-Import Bank of Korea
KG	: Kommanditgesellschaft
KGF	: Kredi Garanti Fonu
KOSGEB	: Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı
KS	: Kommandittselskap
K&R	: Kidnap and Ransom
LACC	: Lloyd's Aviation Claims Centre
LAUA	: Lloyd's Aviation Underwriters Association
LEG	: Legal Committee
LIBA	: Lloyd's Insurance Brokers Association
LIRMA	: London Insurance and Reinsurance Market Association
LLMC	: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
LMA	: Lloyd's Market Association
LNG	: Liquid Natural Gas
LOH	: Loss of Hire
LPC	: London Processing Centre
LPSO	: Lloyd's Policy Signing Office
LSA	: Life-Saving Appliance
LUA	: Lloyd's Underwriters Association
LUCRO	: Lloyd's Underwriters' Claims and Recoveries Office

LUNCO	: Lloyd’s Underwriters Non-marine Claims Office
LUNMA	: Lloyd’s Underwriters Non-marine Association
MARPOL	: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MCA	: Maritime and Coastguard Agency
MEPC	: The Marine Environment Protection Committee
MIA	: Marine Insurance Act
MLC	: Maritime Labor Convention
MSC	: Maritime Safety Committee
NAV	: Safety of Navigation
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development
OFAC	: Office of Foreign Assets Control
OPA	: Oil Pollution Act
P&I	: Protection and Indemnity
PRA	: Prudential Regulation Authority
RSO	: Recognised Security Organisations
SCAC	: Standard Carrier Alpha Code
SOLAS	: Safety of Life at Sea
SLF	: Stability and Load Lines and Fishing Vessels Safety
SMC	: Safety Management Certificate
STCW	: Standards of Training Certification and Watchkeeping
STW	: Standards of Training and Watchkeeping
SYR	: Sermaye Yeterlilik Rasyosu (Oranı)
TC	: Technical Cooperation Committee
TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
UN	: United Nations
W&S	: War and Strikes
XL	: Excess Liabilities

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Gemileri finanse edebilmek için kullanılan paranın kaynağı.....	7
Çizelge 3.1 : Basel I ve Basel II uzlaşılarının karşılaştırılması	14
Çizelge 3.2 : Basel II ve Basel III uzlaşılarının karşılaştırılması	16
Çizelge 4.1 : IG kulüpleri ve sabit prim marketi P&I sigorta şirketleri.....	70
Çizelge 4.2 : Brüt prim üretimlerine göre sabit prim marketi sigorta şirketleri.....	72
Çizelge 4.3 : ICC Klostları karşılaştırması.....	137
Çizelge 4.4 : Zorunlu mali sorumluluk asgari limitleri.....	175

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Denizcilik marketini etkileyen 10 değişken.....	4
Şekil 3.1 : Dünyada yıllara göre sendikasyonkredileri.....	18
Şekil 3.2 : 2015 yılı Mayıs ayında fonlanan gemi sayısı.....	20
Şekil 3.3 : 2015 yılı Mayıs ayında yapılan gemi finansmanı anlaşmaları.....	20
Şekil 3.4 : Dünya genelinde özel sermaye fonu yatırımları.....	31
Şekil 3.5 : Türkiye’de 100 GT üzeri gemi adedi.....	33
Şekil 3.6 : Türkiye’de 100 GT üzeri DWT.....	33
Şekil 3.7 : Türkiye’nin GSYİH değişimi.....	34
Şekil 3.8 : Türkiye’de DWT bazında ithalat ve ihracat.....	34
Şekil 3.9 : Türkiye’de türlerine göre banka sayıları.....	37
Şekil 3.10 : Bankaların yıllara göre toplam denizcilik sektörü kredileri dağılımı....	38
Şekil 3.11 : Dünya’daki ilk 10 banka ve Türkiye toplam gemi finansmanı kredileri.....	41
Şekil 3.12 : Finansal kiralama şirketlerinin yıllara göre toplam denizcilik sektörü kredileri dağılımı.....	42
Şekil 4.1 : P&I kulüplerinin tonaj bazında dağılımı.....	64
Şekil 4.2 : P&I kulüplerinin reasürans yapısı.....	67
Şekil 4.3 : P&I kulüplerinin kiracılar için reasürans yapısı.....	68
Şekil 4.4 : Tekne, emtia ve sorumluluk sigortaları prim dağılımı.....	170
Şekil 4.5 : Yıllara göre tekne sigortası prim dağılımı.....	173
Şekil 4.6 : Yıllara göre emtia sigortası prim dağılımı.....	174
Şekil 4.7 : Yıllara göre tekne sorumluluk sigortası prim dağılımı.....	177
Şekil 4.8 : Dünya’daki sabit prim marketi P&I sigortacıları ve Türk P&I 2014 brüt primler.....	178

TÜRKİYE’DE VE DÜNYA’DA DENİZCİLİK FİNANSMANI VE DENİZ SİGORTALARI

ÖZET

Bu çalışmanın amacı, Dünya’da uygulanmakta olan denizcilik finansmanı yöntemleri ve deniz sigortaları uygulamaları ile Türkiye’de uygulanan finansman yöntemleri ve deniz sigortalarını mukayese ederek aradaki farkları ortaya koymak ve sektörün gelişmesine katkı sağlayıcı tavsiyelerde bulunabilmektir.

Denizcilik sektörü ve ekonomisi, Dünya ticaretinde oldukça önemli bir role sahip olup Dünya ekonomisi açısından da stratejik öneme sahip sektörlerden biridir. Bu sebeple çalışmada öncelikle denizcilik ekonomisi ve finansmanından bahsedilmektedir.

Denizciliğin finansmanı ise denizcilik sektörü içerisinde oldukça önem arzeden bir husus olup, oldukça çeşitli finansman yöntemleri ile sektöre kaynak sağlayabilen bir uzmanlık alanıdır. Çalışmanın devamında Dünya’daki denizcilik finansmanı uygulamalarından bahsedilmekte ve hemen sonrasında Türkiye’deki uygulamalardan bahsedilmektedir. Bu bölüm altında, Türkiye’deki devlet teşvikleri ile alternatif finansman tekniklerinden de bahsedilerek Dünya’daki uygulamalar ile Türkiye’deki uygulamalar arasında karşılaştırmalara yer verilmiştir.

Denizcilik sektörü açısından bir diğer önemli konu ise deniz sigortalarıdır. Denizcilik varlıklarının çeşitli risklere karşı güvence altında bulunması ve deniz varlıklarının çeşitli sorumluluklarının teminat altında bulunması, denizcilik piyasasının sürekliliğinin sağlanması açısından önemlidir. Çalışmanın devamında Dünya’daki deniz sigortaları uygulamaları konu edilerek deniz sigorta sektöründe bulunan unsurlar ve deniz sigortacılığının yapısından bahsedilmektedir. Bu bölümde, Türkiye’deki deniz sigortaları sektörü ile ilgili bilgilere de yer verilmekte olup, Dünya’daki ve Türkiye’deki sigortacılık ve finansman verileri özet tablolarla mukayese edilmeye çalışılmıştır.

Denizcilik finansmanı ve deniz sigortaları açısından oldukça yeni ve ilgi gören bir yöntem ise İslami finansman ve sigortalardır. Çalışmada İslami finansman ve sigorta yöntemlerinden kısaca bahsedilerek bu yöntemlerin denizcilik sektöründeki uygulamalarından bahsedilmektedir.

Denizcilik finansmanı açısından deniz sigortalarının yerinde olması, denizcilik sektörüne finansman sağlayan yatırımcılar ve finansal kuruluşlar için ön şart olarak görülmektedir. İlaveten, denizcilik sektörüne finansman sağlayan kuruluşların ipotek alacaklısı olarak kendilerine ait riskler de hem denizcilik sigortaları hem de deniz sigortaları açısından önemli bir husustur. Bu sebeple çalışmanın devamında denizcilik finansmanı açısından deniz sigortalarının öneminden bahsedilmektedir.

Konu alışma sonuç ve tavsiyeler bölümüyle nihayetlendirilmiştir. Çalışmanın, akademik ve profesyonel hayatta denizcilik finansmanı ve deniz sigortaları ile ilgilenmekte olanlara aydınlatıcı bir kaynak olacağı dşnlmektedir.

SHIPPING FINANCE AND MARINE INSURANCES IN TURKEY AND THE WORLD

SUMMARY

The main aim of this thesis is to compare shipping finance and marine insurance practices of Turkey and other markets overseas and to conclude the findings of this study in advice, which can provide support for participants of the local sector in Turkey.

Considering the industrialization, the developments in mass production as well as the shipbuilding sector and the increase of supply and demand, due to the increase of world population since the beginning of 20th century, the carriage of goods from one point in the world to another point has more importance than ever before. Comparing to other transportation ways, maritime transportation provides cheaper costs per unit, availability to carry big volumes and different types of cargoes at once. Therefore, almost 90% of the transportation of goods in the world is distributed by maritime transportation.

The main elements of the maritime sector are the ships, cargoes and ports. The developments and mobility of these elements affect the global economy. In order to understand and analyze these effects, the second chapter of this study reviews these effects and their influence on the maritime economics. This review includes the 10 variables that may affect the supply and demand of the shipping sector, shipping cycles and financial resources of shipping investments.

The sale and purchase of ships, port investments, the building of bigger ships and eco-ships etc. require large amounts of financial resources. Therefore, the financial institutions are highly interested in the shipping sector. They are funding the sector by using different financial methods. Generally these methods as a bundle of different financing options are addressed as shipping finance.

The purchase of a second hand ship or the order for a building new ship can be funded by private funds, banks, capital markets and special purpose companies. The private funds generally consist of the owners' private capitals, such as the earnings of the shipping business, other businesses and their private loans. The banks are funding the shipping sector with a wide variety of financing methods, such as mortgage backed loans, mezzanine financing, corporate bank loans, commercial bank loans, syndication loans, asset sales, consumer loans, private placement of the debts of the owners etc. The capital markets also provide an alternative in order to fund a shipping investment for big companies. Some investors fund the shipping sector by establishing a special purpose company, which can purchase, leases or charter ships. The private equity companies and venture capital funds also provide resources for the shipping sector. The first part of the third chapter is a research review of the general shipping finance practices worldwide and these financing options mentioned above. In a second step these worldwide methods and practices are compared to the

standard procedures in Turkey. This part also includes a detailed overview of governmental subventions in Turkey.

A ship can face lots of risks during a voyage or the time being at a port. The ship owners, charterers, port authorities, third parties and financial institutions who funds the ship may have big financial problems due to an accident or occurrence of the ship. Therefore the marine insurances play an essential role for all parties involved in the shipping sector.

Even though there are a lot of markets which provide insurance coverage all around the world, the London insurance market is still the leading market for the marine insurance sector. The fourth chapter takes a closer look at the London insurance markets' structure by identifying the major players, such as Lloyd's, International Group Protection and Indemnity Clubs as well as fixed-market P&I companies, classification societies, brokers, agencies, maritime authorities etc. Maritime conventions and sanctions are an additional important factor of influence in the marine insurance sector.

In addition the fourth chapter explores all different form of marine insurances including Hull and Machinery insurances, Protection and Indemnity insurances, War and Strikes insurances, Kidnap and Ransom insurances, Loss of Hire and Delay insurances, port operators and charterers liability insurances, ship repairers' liability insurances, builders' risks insurances, mortgagee interest insurances etc. The chapter ends with a detailed comparison of the Turkish marine insurance sector and the procedures overseas.

The fifth chapter of the study reviews Islamic finance and insurances in the shipping sector. In recent years, especially after the financial crisis of 2008, the method of Islamic finance got the interest of financial markets abroad, because of its resistance against financial crisis. As the Islamic law (sharia) prohibits the acceptance of interest for loans of financial assets, the Islamic finance differs from the modern financial markets. The shipping sector can also be funded by Islamic finance methods such as ijarah, musharakah, istisna, murabahah and sukuk.

The financial institutions who are funding the shipping sector check all the details about the insurances of the shipping assets before they release the funds. These institutions also take the appropriate precautions, such as noting their name as mortgagee on the insurance policies, requesting loss payable clauses, notice of assignment and letter of undertaking documents. In case that the Hull and Machinery insurances and the Protection and Indemnity insurances do not pay a claim, because of a breach of cover, breach of warranty or owner's non-disclosure of facts, the financial institutions are in need of a coverage for the outstanding loans and interests. This form of coverage is called mortgagee interest insurances. The sixth chapter further explores the financial importance of marine insurances for shipping finance, as touched upon in this paragraph.

The study concludes in a directory for the shipping sector by analyzing the shipping finance and marine insurances. This directory provides a detailed overview of practices in Turkey and compares those to the general approaches of other domestic markets. It focuses mainly on the findings concerning the Turkish market. Based on

these conclusions are made that can support and further the current status quo of the shipping sector within Turkey. Benefits and disadvantages of different financing methods and marine insurances practices from all over the world as well as local are reviewed for the Turkish shipping sector.

Overall this paper provides an insight and overview for academicians and professionals, who take an interest in shipping finance and marine insurances.

1. GİRİŞ

Yirminci yüzyılın başlarından itibaren sanayileşmedeki gelişmeler ve seri üretimin hız kazanması, dünya nüfusunun artması ile beraberinde gelen arz ve talepteki artışlar ve gemi inşa tekniklerinin gelişmesi neticesinde dünyanın bir noktasında üretilen bir malın dünyanın başka bir noktasına daha uygun ve hızlı taşınmasındaki önem daha da artmıştır.

Tüm taşımacılık şekilleri arasında taşıma birim maliyetlerinin düşük olması, yük elleçlemenin daha hızlı olması ve büyük tonajda tek tip veya birbirinden farklı yüklerin tek seferde taşınabilmesi gibi sebepler ile dünya ticaretinde deniz taşımacılığı öne çıkmaktadır.

Denizyolu taşımacılığının ana öğeleri gemiler ve limanlardır. Gemilerin alınıp-satılabilmesi, liman yatırımları, daha büyük tonajlı ve birim taşıma maliyetleri açısından daha ekonomik gemilerin inşa edilebilmesi için denizcilik sektöründe önemli kaynak ihtiyacı gerekmektedir. Bu sebeple denizcilik, yüksek meblağlarda kaynak ihtiyaçlarının bulunması sebebiyle finans piyasalarının ilgisini oldukça çeken bir sektördür. Denizcilik sektörü yatırımları için birbirinden farklı finansman teknikleri uygulanabilmektedir. Çalışmanın ikinci bölümünde denizcilik finansmanı ve ekonomisinden bahsedilmekte olup, üçüncü bölümünde ise Dünya’da ve Türkiye’de uygulanmakta olan denizcilik finansmanı çeşitlerinden bahsedilmektedir.

Bir gemi, gerçekleştireceği bir deniz seferinde birbirinden farklı deniz riskleri ile karşılaşabilmektedir. Geminin gerek kendisine, gerek taşımakta olduğu yüke, gerekse de üçüncü şahıslara karşı verebileceği kayıp ve hasarlar neticesinde geminin armatörü, yükün sahibi veya üçüncü şahıslar ticari bakımdan oldukça büyük zararlara uğrayabileceği gibi, gemiye kaynak sağlamakta olan bir finansal kuruluş da benzer şekilde ticari olarak ciddi zararlar ile karşılaşabilmektedir. Bir armatörden gemisini sefer veya zaman esaslı olarak kiralayarak deniz ticareti faaliyetinde bulunan kiracılar, gemi işletme firmaları, yükleme-boşaltma faaliyetlerinde bulunan liman ve terminal işletmecileri gibi denizcilik sektörünün diğer tarafları da karşılaşabilecekleri

riskler neticesinde ciddi ticari kayıplara uğrayabilmektedirler. Bu sebeple, denizcilik risklerine karşı gerekli güvencelerin yerinde olabilmesi amacıyla deniz sigortalarının kavranması ve doğru sigortaların yerinde olması oldukça önem arz etmektedir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, deniz sigortaları unsurlarına değinilmekte olup Dünya’da ve Türkiye’de uygulanmakta olan deniz sigortaları çeşitleri ve market yapılarından bahsedilmektedir.

Denizcilik finansmanı ve deniz sigortaları açısından son zamanlarda görülmekte olan yeni bir uygulama ise İslami finansman yöntemidir. Ekonomik krizlere karşı göstermekte olduğu direnç ile İslami finansman, Dünya’da finans piyasaları tarafından oldukça ilgi çekmektedir. Çalışmanın beşinci bölümünde İslami finans ve sigorta yapısından bahsedilmekte olup denizcilik sektörü açısından Dünya’daki uygulamalarına değinilmektedir.

Gemilere finansman sağlamakta olan kuruluşlar için, sunmuş oldukları kaynağın güvence altında olması önem arzeden bir husustur. Örneğin bir banka tarafından finanse edilen bir geminin borcunun, finansmanı alan armatör veya denizcilik şirketi tarafından geri ödemesinin tamamlanmasına kadar geçecek süre boyunca geminin güvence altında bulunması, banka tarafından titizlikle üzerinde durulan bir konudur. Bankalar, kredi vermeden önce gemiye ait gerekli sigortaların varlığını şart koştukları gibi, bu sigortaların belirli sebepler ile karşılık sunamaması durumunda karşılaşılabilecekleri risklere karşı kendilerini güvence altına alma ihtiyacı hissetmektedir. Çalışmanın altıncı bölümünde sigortaların denizcilik finansmanı açısından önemine değinilmekte olup, finansman sağlayan kuruluşlar tarafından takip edilmekte olunan süreçlerden bahsedilmektedir.

Tezin yedinci bölümünde ise Dünya’daki ve Türkiye’deki denizcilik finansmanı ve deniz sigortaları uygulamaları karşılaştırmalı olarak değerlendirilerek, denizcilik sektörümüze fayda sağlayabileceği düşünülen tavsiyelerde bulunmaktadır.

2. DENİZCİLİK FİNANSMAN VE EKONOMİSİ

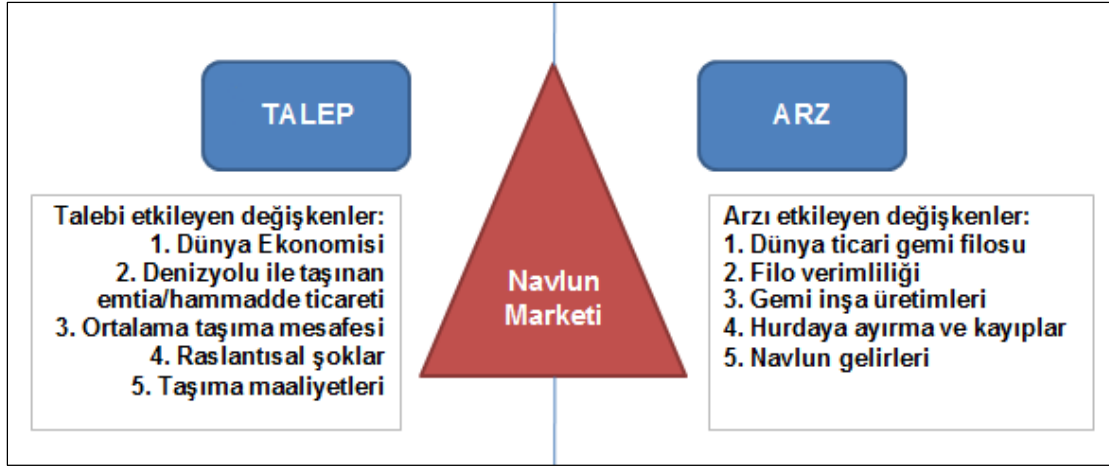
5,000 yıl önce Lübnan'da başlayacak eski denizyolu ticareti (Stopford, 1988) günümüzde Güney Asya'dan Hindistan'a, Orta Asya'ya, Rusya'ya ve Doğu Avrupa'ya kadar dünyanın hemen her yerine ulaşmış olup, dünya ticaretinin ilerlemesine öncülük etmiştir. Denizcilik endüstrisi, geçmiş ticari tarihinden çok dersler alınabilecek bir sektördür. Geçmişte olduğu gibi günümüzde de denizcilik sektörü dünya ticaretinin merkezinde rol almaktadır. Geçmişten günümüze denizcilik teknolojileri, gemiler ve müşteriler her ne kadar değişse de deniz ticaretinin temel prensipleri aynıdır. 1950'li yıllarda 20-foot box konteynerin keşfi ile yeni bir taşımacılık modeliyle tanışan denizcilik sektörü, dünya ticaretinin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır.

Gemi bedelleri günümüzde tiplerine göre oldukça farklılıklar göstermektedir. Örnek olarak günümüzde bir LNG tankerin bedeli 184,700,000 USD'a ulaşırken bir cruise gemisinin bedeli ise 1,500,000,000 USD'ye kadar çıkabilmektedir (World Maritime News, 2014). Gemi bedellerinin bu kadar yüksek meblağlara ulaşabilmesi, gemilerin sermayeye ne kadar bağımlı olduğunun önemini göstermektedir (Stopford, 2009, s.269)

Denizcilik marketini daha iyi anlayabilmek adına arz ve talebin yanı sıra navlun ve kiralama oranları gibi marketin diğer parametrelerini de iyi analiz etmek gerekmektedir.

Denizcilik marketinde talep, navlunları/emtiaları taşıma ihtiyacı olarak ortaya çıkmakta olup, arz ise emtiaları taşımakta olan gemilerden oluşmaktadır.

Denizcilik marketinde arz ve talebi etkileyen unsurlar aşağıda belirtilmiştir (Stopford, 2009, s.136);



Şekil 2.1 : Denizcilik marketini etkileyen 10 değişken.

Navlun oranları, denizcilik marketinde uygun olan yük ve gemiler arasındaki dengeyi yansıtmakta olup bu oranlar denizcilik şirketleri ile yük sahipleri veya taşıma aracı acentelerinin gerçekleştirmekte oldukları görüşme ve pazarlıklara göre belirlenmektedir.

Eğer markette gemilerin arzı çok fazla ise yani taşımaya uygun çok gemi bulunuyor ise genellikle navlun fiyatları düşük seyir etmekte, fakat marketteki uygun gemi sayısında azalma var ise navlun fiyatları genellikle yükselmektedir.

Yukarıdaki tabloda belirtilen ve denizcilik marketindeki talebi etkileyen 5 değişken özetle aşağıda belirtilmektedir;

- Dünya ekonomisindeki değişiklikler, hammadelerin ithalatı veya nihai ürünün ticareti kanalıyla denizcilik marketindeki toplam talebin oluşmasına etki etmektedir.
- Tarımsal ürünler gibi bazı hammadeler dönemsel olarak artış göstermekte ve taşımaya uygun olmaktadır. Ek olarak hammadelerin ticareti, dünya genelindeki taleplerden etkilenebilmektedir. Böylece denizcilik marketindeki talep de etkilenmektedir.
- Bir geminin bir malı taşımasında varış noktasına kadar aşmış olduğu mesafeler de talebi etkileyebilen faktörlerdendir. Örneğin dönemsel olarak med-cezir sebebiyle kapalı olan limanlar sebebiyle gemilerin başka limanlara uğrak yapması, bazı kanalların dönemsel olarak kapanması vb. sebepler ile gemilerin kat edecekleri mesafelerin artması, talebi etkileyen faktörlerdendir. Dolayısıyla mil başına taşınacak tonaj miktarı önem arz etmektedir.

- Ekonomik sistemin istikrarını etkileyebilecek olan savaşlar, ekonomik krizler, doğal afetler vs. gibi raslantısal şoklar, denizcilik marketindeki talebi de etkilemektedir.
- Hammadeler/emtialar, eğer taşıma maliyetleri uygun seviyelerde ise uzak bölgelerden taşınabilmektedir. Bu sebeple taşıma maliyetlerindeki hareketler, denizcilik marketinde talebi etkileyen faktörlerdendir.

Yine yukarıdaki tabloda belirtilen ve denizcilik marketindeki arzı etkileyen 5 ana değişken ise aşağıda kısaca belirtilmektedir;

- Dünya ticaret filosunun büyüklüğü, yapısı ve uygunluğu, denizcilik marketindeki gemi arzını etkileyen faktörlerin başında gelmektedir.
- Filoların verimliliği, yani mil başına taşınabilecek tonaj miktarındaki değişiklikler, denizcilik marketindeki gemi arzını etkilemektedir.
- Yeni gemilerin inşaları, ticaret filolarının artışında aktif rol oynamaktadır. Bir geminin inşasından teslimine kadar ortalama 1-3 yıl geçmektedir. Gemi siparişleri, inşası devam eden gemiler ve mevcut filolar denizcilik marketindeki arzı etkilemektedir, bu sebeple gemi inşaları arzı etkileyen ana değişkenlerdendir.
- Yaşlı gemilerin hurdaya ayrılması ve gemilerin batması gibi hususlar da deniz ticaret filolarının büyümesini etkileyen önemli faktörlerdir.
- Navlun gelirleri, armatörlerin kapasite arttırma veya ileriye dönelik yatırımlarında motive edici ana etkenlerdendir. Dolayısıyla navlun oranlarındaki hareketlilikler denizcilik marketindeki arzı etkileyen değişkenlerdendir.

Denizcilik ekonomisini analiz edebilmek için ise denizcilik marketindeki dalgalanmaları (shipping cycles) anlamak gerekmektedir. Stopford 2009 yılında denizcilik marketindeki dalgalanmaları aşağıdaki üç şekilde ifade etmektedir;

- Mevsimsel dalgalanmalar, denizcilik marketindeki taleplerde düzenli olarak tekrar edebilen yıllık yükselmeler ve alçalmalardır. Bu dalgalanmalar navlun piyasasına ciddi olarak etki edebilmektedirler. Batı ekonomilerinde genellikle yaz/sonbahar dönemlerinde stoklamaların yapılması sebebiyle yaz sezonunda konteyner taşımacılığının yükselmesi; batı yarımküredeki ham petrol taleplerinin yüksek olması sebebiyle kış döneminden önce stoklamaların yukarı doğru hareketlenmesi; hububat hasatlarının dönemleri; taze meyve ve sebzelerin hasat

dönemleri sebebiyle soğutuculu taşımaların hareketlenmesi vb. dönemsel hareketlilikler mevsimsel dalgalanmalara örnek olarak verilebilir.

- Kısa dalgalanmalar, denizcilik marketindeki bilinen klasik ekonomik dalgalanmalar olup genellikle dip/canlanmaya başlangıç evresi, kalkınma/toparlanma evresi, zirve evresi ve çöküş evresi olmak üzere 4 evre olarak tanımlanabilir.

- Uzun dalgalanmalar, teknik, ekonomik veya bölgesel değişiklikler ile hareket eden dalgalanmalardır. Bu uzun dalgalanma teorisi, Rus ekonomist Nikolai Kondratieff tarafından ilk defa ortaya atılmış olup, batı ekonomileri 1790 ve 1916 yılları arasında incelenerek ortalama 50 yıl ara ile 1790, 1844 ve 1895 yıllarında 3 ana dalgalanma tespit edilmiştir. Zirve noktalarından dip noktalarına geçişteki süre ise ortalama 20-30 yıl olarak belirlenmiştir. Kondratieff'ten kısa bir süre sonra ekonomist J.A. Schumpeter ise bu üç ana dalgalanmadaki temel sebepleri teknolojiye gelişmelere bağlayan görüşlerini dile getirmiştir. Stopford ise Kondratieff teorisinin uzun dönem navlun dalgalanmaları ile uyum göstermediği görüşünde olup uzun dönem dalgalanmaların daha öncelerden başladığını iddia etmektedir.

Geçmişten günümüze denizcilik finansmanı birçok yol izlemiştir. 16. yy'a kadar geriye uzanan denizcilik finansmanı metodlarının, 1850'lerde modern gemi finansmanı tartışmalarının ortaya çıkmasıyla kendini göstermiş olduğu söylenebilir. İngiltere'de '64 şirket' tekniğiyle gördüğümüz modern gemi finansmanı, 1950'lerde chartered-backed finansman metoduyla karşımıza çıkmakta, günümüzde ise bankalar, leasing (finansal kiralama) şirketleri, devlet destekleri ve özel sermaye (private equity) şirketlerinin yatırımları gibi kendisine birçok yol bulmuştur.

1980'li yıllarda meydana gelen finansal krizden sonra, gemi finansmanı oldukça düşük limitli kredilerle gerçekleştirebilmekteydi. Bu sebeple 1990'larda denizcilik finansmanı endüstrisi yeni teknikler keşfetmek zorunda kalmıştır. Alman KG sistemi buna örnek olarak verilebilir. Özel ortaklık 'private partnerships' olarak tanımlanabilecek bu sistem ile konteyner filoları finanse edilmiştir.

Denizcilik finansmanında kullanılan kaynakların nasıl temin edildiğine dair özet tablo aşağıda sunulmaktadır (Stopford, 2009, s..302). ;

Çizelge 2.1 : Gemileri finanse edebilmek için kullanılan paranın kaynağı.

Finansman Aracıları	Fonların Ticaretinin Yapıldığı Marketler	Yatırım Yapmak veya Borç Vermek için Sermayesi Olanlar
Ticari Bankalar	Para Piyasaları	Yatırım Yapmak için Nakit Sermayesi olan Şirketler
Yatırım Bankaları	Tahvil Piyasaları	Özel Yatırımcılar
Kendi Fonlarını Kullanan Finans Kurumları	Hisse Senedi Piyasaları	Finansal Kuruluşlar (sigorta fonları, emeklilik fonları, tasarruf bankaları, güven fonları, finans kurumları vs.)
Finansal Kiralama Şirketleri		Öz Sermaye
Devlet Teşvikleri		

İlk kaynak olarak yatırım fonları, bireysel veya şirketlerin tasarruflarından ve birikimlerinden meydana gelmektedir. Günümüzde birikimlerin yaklaşık 80%'i sigorta şirketleri, emeklilik fonları, tasarruf bankaları, finans şirketleri, güven/vakıf fonları, yatırım fonları ve ticari bankalar gibi profesyonel yatırım yöneticileri tarafından işletilmektedir. Bu profesyonel yatırım/fon yöneticileri, ellerinde bulunan parayı yatırım yaparak veya belirli bir süre için önceden tahmin edilen faiz oranları ile borç vererek işletmektedirler. Borç verilerek işletilen paranın belirli bir süre sonunda geri dönüşünün garanti olduğu bilinmekte, fakat yatırım yapılan paranın ise belirli riskler göze alınarak işletildiğini belirtmek gerekir.

Fon yöneticileri, özel tahsisli satış yöntemi ile finansman ihtiyacı duyan şirketlere para yatırılabilmektedirler. Borç veren yönetici şirket bir sigorta şirketi veya emeklilik fonu olabilir. Bu yöntem, borç veren ve borç alan arasında finansal anlaşmalar yapılarak parayı borç veya özkaynak olarak kullanabilmektedir.

Bir diğer alternatif de eldeki paranın hisse veya bono/tahvil gibi menkul kıymetler üzerinden finansal piyasalarda kullanılmasıdır.

Gemi Finansmanı'nı sağlayan veya ayarlayan kuruluşları özetle aşağıdaki gibi tanımlayabiliriz;

- Ticari Bankalar: Denizcilik sektörü için en önemli kaynak, ticari bankalardır. Bazı bankaların sadece denizcilik finansmanı için ayrı bir departmanı bulunmaktadır. Genellikle sermaye ve para piyasalarından aldıkları kredi teminleri ile denizcilik sektörüne 2 – 8 yıl arası kredi sağlamaktadırlar. Krediler genellikle belirli bir marj ile LIBOR üzerinden tekliflendirilir. 100,000,000 USD gibi meblağların üzerindeki krediler birden fazla banka tarafından finanse edilebilir. Bankalar, kredilerin yanında müşterilerine risk yönetimi, birleşme ve satınalma, finansal danışmanlık vb. hizmetler de sunabilmektedirler. Daha uzun bir dönem için kredi almak isteyen şirketler için sermaye piyasaları veya leasing (finansal kiralama) şirketleri gibi firmalara yönelmeleri tavsiye edilebilir.
- Yatırım Bankaları: Finansman sağlamayan bankalardır, fakat genellikle kendi sermayelerini kullanmamaktadırlar, daha çok aracı konumundadırlar. Sendikalaştırılmış krediler, sermaye piyasasında hisse senetleri, özkaynakların halka arzı, borçların tahsisli satışı veya kişisel yatırımcıların veya finansal kuruluşların kaynaklarının kullanımı gibi opsiyonları aranje ederler. Bazı büyük yatırım bankalarının içlerinde ayrı bir denizcilik finansmanı departmanı bulunabilmektedir.
- Denizcilik Kredisi Bankaları: Bazı ülkelerde denizcilik sektörünü finanse eden bankalar bulunmaktadır. Bu bankalar fonlarını kendi piyasalarından veya lokal yatırımcılara vergi imtiyazları sağlayan tahviller sunarak sağlayabilmektedirler.
- Finans kurumları ve Brokerleri: Yönetimi altında varlıklı fonlar bulunan bazı finansal kuruluşlar, denizcilik sektörüne finansman sağlayabilen denizcilik departmanları bulundurabilmektedirler. Ek olarak, denizcilik sektörü için farklı finansman programlarını bir araya getirebilen brokerler ve organizatör şirketler de bulunabilmektedir.
- Leasing (Finansal Kiralama) Şirketleri: Genellikle varlıkların (finansal terimiyle aktif) kiralanması şeklinde uzmanlaşmışlardır. Denizcilik sektöründe gemilerin uzun dönem kiralanması gibi finansal uygulamalar yapabilen finansal kiralama şirketleri de bulunmaktadır. Ticari bankaların yapamadığı uzun dönem finansman seçenekleri sunabilmektedirler. Genel olarak işleyişleri, gemilerin maliki konumunda bulunarak gemiyi finansman talebinde bulunan armatöre uzun dönem için kiraya vermek şeklindedir.
- Gemi İnşa Kredi/Teşvik Planları: Bazı ülkeler, gemi inşa sanayilerini desteklemek amacıyla yerli ve yabancı armatörlere kredi planları sunabilmektedirler. Türkiye’de de deniz ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik teşvikler yapılmış olup,

son olarak 2015 Şubat Ayı'nda "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulaması Hakkında Yönetmelik Taslağı" hazırlanarak yeni bir teşvik paketi gündeme gelmiştir

3. DÜNYA’DA DENİZCİLİK FİNANSMANI YÖNTEMLERİ

3.1. Gemilerin Özel Fonlar ile Finanse Edilmesi

İlk ve en çok kullanılan yol olan armatörün özel fonlardan (private funds) sağladığı finansman şeklidir. Genellikle armatörün sahip olduğu diğer gemilerden kazandıklarıyla, yatırımlarıyla, diğer özkaynaklarıyla, ailesinden veya çevresinden edindiği borçlarla sağladığı finansmandır. Yunanistan, Norveç ve Japonya gibi ülkelerde daha çok görülen bu finansman şekli sebebiyle bu ülkelerde denizcilik sektöründe bir çok aile şirketi bulunmaktadır.

3.2. Gemilerin Banka Kredileri ile Finanse Edilmesi

Denizcilik finansmanında en çok kullanılan kaynak, hızlı ve esnek seçenekler sunabilmesi ve geminin malikliğine, kredi alan armatör şirkete bırakması sebebiyle banka kredileridir. Bankalar açısından ise denizcilik kredileri, kredi portfolyosunun artmasında önemli bir alandır. Genellikle ipotekle dayalı krediler (mortgage backed), kurumsal krediler ve tersane kredi programları altında sunulan krediler olarak denizcilik piyasasında görülen banka kredileri, nadiren de olsa ara dönem kredileri (mezzanine finance) olarak da kullanılabilir. Krediler genellikle belirli limitlere kadar sunulabilmekte, daha yüksek limitler ise başka bankalar ile ortalaşa sunulabilmektedir. Bu krediler 5-7 yıl gibi bir süre ile sınırlandırılabilir. Kredi sağlanan gemiler için banka ipoteki konulmakta ve bazı sınırlayıcı/belirleyici şartların konulması gerekebilir.

3.2.1. İpotekle dayalı krediler

En çok görülen finansman çeşidi ipotekle dayalı kredilerdir (mortgage-backed loan). Kredi talebi ile bankaya başvuran bir armatöre, bankanın başvurusu uygun bulması halinde belirli şartlarla kredi verilebilir. Öncelikle geminin değeri, bazı bedel tespit metodları ile ve genellikle sale&purchase brokerleri tarafından belirlenir. Bazı uzman gemi sörvey şirketleri de bedel tespit sörveyi yaparak geminin bedelini tespit edebilmektedirler. Bedel tespitinin ardından, belirlenen bedel için ne kadar kredi

sunulabileceği banka tarafından belirlenmektedir. Eğer armatörün, kredi talebinde bulunduğu gemisinden başka bankaya sunabileceği ek güvenceler bulunmuyor ise genellikle geminin yaşı da gözetilerek gemi bedelinin 50%'sinden fazla olmamak üzere verilecek kredi miktarı belirlenir. Eğer ek güvence olarak sunulabilecek geminin zamanla sınırlı bir gemi kira sözleşmesi (time-charter), bankaya ipotek olarak sunulabilecek bir başka gemi veya varlıklar (assets), armatörün kişisel olarak sunduğu garantiler veya denizcilik şirketlerinin başarılı bir geçmişi bulunuyor ise, verilecek kredi oranı gemi bedelinin 60%'ı ile 80%'i arasına çıkabilmektedir. İpotekli varlıkların, sigorta ve navlun temliklerinin ve diğer benzer şartların önemi, armatörün veya denizcilik şirketinin işlerinin yolunda gitmemesi durumunda kredi boçlarından geriye kalan borçların karşılanabilmesi amacıyla bankalara güvence vermesidir.

Türkiye'de de konu kredi çeşidi oldukça sık kullanılmakta olup armatörler kendilerine ait gayrimenkulleri ipotek edilmek üzere bankaya sunabilmektedirler.

Bankalar, kredi tekliflerini genellikle aşağıdaki hususları içermekte olan bir ön protokolle sunarlar (Stopford, 2009, s. 287);

- 1- Kredi verilen miktar: Geminin yaşı, market bedeli, bankaya sunulan garantiler (ipotek edilebilecek varlıklar, kişisel güvenceler, kira anlaşmaları vs.) ve benzeri faktörlere göre geminin market bedelinin 50%'si ile 80%'i arasında değişebilmektedir.
- 2- Kredi periyodu: Kredi miktarının ne kadar sürede geri ödeneceğini belirtir. Genellikle bankalar 4 – 10 yıl arası bir kredi periyodunu tercih etmektedirler.
- 3- Geri ödeme: Kredinin nasıl ödeneceğini belirtir. Genellikle taksit planı olarak belirtilebilmektedir. Bazı gemiler için balon ödeme olarak adlandırılan ve ara dönemlerde kredinin faizinin ödendiği ve vade sonunda da kredinin toplu ödendiği ödeme şekli veya tüm kalemlerin tek seferde vade sonunda ödendiği bullet ödeme şekli de uygulanabilmektedir.
- 4- Faiz oranı: Genellikle bankaların fonlama maliyetleri üzerine alış-satış marjı eklemeleriyle belirlenmektedir. Örnek olarak euro veya dolar üzerinden alınan krediler için bankalar, London Interbank Offered Rate (LIBOR) olarak adlandırılan ve para piyasalarında bankaların birbirlerine borç döviz euro veya dolar verme işlemlerinde uyguladıkları faiz oranlarını dikkate alarak kendi faiz oranını belirlemektedirler (Harwood, 2006, s. 17).

5- Ücretler: Bankanın krediyi ayarlama ve yönetim masraflarını kapsayan ücret veya komisyon miktarlarıdır.

6- Rehinli güvenceler: Bankaların kredi ayarlamalarında belirtilen ve armatörün işlerinin kötüye gitmesi durumunda ve bunun neticesinde ortaya çıkabilecek durumlarda yasal olarak el koyabileceği rehinli/ipotekli varlıklardır.

7- Finansal şartlar: Kredi alanın bankaya verdiği taahhütlerin yasalar çerçevesinde belirtilmesidir. Örnek olarak kredi süresince geminin kondisyonun, klasının ve sigortalarının şartları, geminin uyması gereken uluslararası yaptırımlar gösterilebilir.

Ön protokolün kabul edilmesinden sonra ise detaylı bir kredi anlaşması hazırlanır. Final teklif sunulmadan önce teklif için bankanın kredi departmanından kredi onayının alınması gerekmektedir. Kredi komitesi, borç talep edenen şirketin veya armatörün yeterliliklerini, finansal gücünü, nakit akışını, market şartlarını farklı senaryolar göz önünde bulundurularak inceler. Eğer zamana dayalı bir kira sözleşmesi var ise kiracının kredi verme konusunda güvenilir olup olmadığını değerlendirilir. Kredi onayı alındıktan ve teklif, kredi alan şirket veya armatör tarafından kabul edildikten sonra kapatma anlaşmaları düzenlenir.

3.2.2. Kredi veren ticari bankaların yapısı

İş dünyasında krediler genellikle şirketlere verilmektedir, fakat denizcilik finansmanında kredi sağlayan bankaların genellikle kullandığı model, tek gemi olarak sicil kaydı yapan denizcilik şirketlerine (one-ship company) kredi verilmesi şeklindedir. Banka krediyi bu şirkete verirken gemiye de ipotek koyar. Navlun ve sigortalar ile ilgili olarak banka armatörden hisse rehni alır.

Bankaların denizcilik sektörüne sunmuş oldukları kredilerin kaynağı, genellikle bankanın öz kaynakları ve bankanın sermaye piyasalarında çıkardığı tahvillerdir. Son 25-30 yıldır bankalar, verilen krediler içerisinde öz sermayenin ne kadar olması gerektiği konusundaki minimum gereklilikleri belirlemeye çalışmaktadır. 1988 yılında Basel, İsviçre’de bulunan Uluslararası Takas Bankası (The Bank for International Settlements - BIS) tarafından bankaların asgari sermaye gereksinimlerini ölçümlemesi için bir standartlar kılavuzu yayınlanmıştır. Basel Sermaye Uzlaşısı olarak bilinen ve BASEL I olarak adlandırılan bu manzumede

bankaların portfolyosunun %8'ine kadar öz sermaye ile fonlanabileceği belirtilmektedir.

BASEL I altındaki sermaye yeterliliğinin ölçülmesindeki eksikler sebebiyle 2004 yılında yeni bir çalışmanın neticesinde BASEL II kılavuzu yayınlanmıştır.

Küresel ekonominin yüzleştiği en büyük finansal krizlerden biri olan 2008 finansal krizinden sonra, sermaye yeterliliği hesaplamalarında sapmalar olduğu görüşü doğmuş, bu sebeple finansal krizlerden küresel ekonominin etkilenmesini en aza indirebilmek amacıyla, 27 ülkenin merkez bankaları ve bankacılık düzenleme kurumlarının BASEL II üzerindeki uzun istişareleri ile 2010 yılının Temmuz ayında varılan yeni uzlaşmayı takiben Eylül 2010 ayında BASEL III kriterleri kamuoyuna açıklanmıştır (BIS, 2015).

Değirmenci'nin TCMB Uzmanlık Tezi'nde belirttiği üzere BASEL I ve BASEL II arasındaki özet karşılaştırma aşağıda sunulmaktadır (Erdoğan, 2014'te atıfta bulunduğu gibi):

Çizelge 3.1 : Basel I ve Basel II uzlaşılarının karşılaştırılması.

BASEL I	BASEL II
Yalnızca kredi ve piyasa risklerinin dikkate alınması	Kredi riskinin daha kapsamlı biçimde ele alınmasına ek olarak operasyonel riskin de dikkate alınarak SYR'nin riske daha duyarlı hale getirilmesi
Kredi riskine ilişkin katsayıların belirlenmesinde OECD üyesi olan ve olmayan ülke ayrımı	Kredi riskinin ölçülmesinde kredi derecelendirme kuruluşlarının ülke ve kuruluş için verdiği derecelerin kullanılması
Tek bir risk ölçüm yönteminin kullanılması	Her bir risk kategorisi için alternatif yöntemlerin varlığı nedeniyle sağlanan esneklik yanında, bankaların içsel risk ölçüm yöntemlerinin kullanılmasının özendirilmesi
Tüm finansal kuruluşlara aynı yaklaşım	Risk yönetiminin önemine yapılan vurgu ve banka yetkililerinin risk yönetiminden sorumlu tutulması
Yalnızca minimum Sermaye Yeterlilik Rasyosu'na (SYR) yapılan vurgu	SYR yanında üçlü yapı, gözetim ve denetimin önemi ile piyasa disiplininin gerekliliğine yapılan vurgu ve ilgili düzenlemeler

BASEL III düzenlemeleriyle, bankacılık ve finans sisteminin daha dengeli bir yapıya kavuşmasını sağlayıcı önlemlerin alınabilmesi üzerinde yoğun şekilde tartışılmış ve

sermayenin daha dengeleyici olabilmesi adına yeni oranlar ortaya çıkarılmıştır. Bu çerçevede, BIS'in yayınlamış olduğu Ekim 2010 tarihli yayında, BASEL III ile birlikte finansal ve ekonomik kriz dönemlerinde banka sermayelerinde meydana gelebilecek olan kayıpların önlenmesi amacıyla sermaye koruma tamponu adında bir oran belirlenerek bu oranın çekirdek sermayeye, birinci kuşak sermayeye ve toplam sermayeye kademeli olarak eklenmesinin kararlaştırıldığı belirtilmiştir (Şahin, 2013).

1 Kasım 2006 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 26333 sayılı Bankaların Özkaynaklarına Yönelik Yönetmelik'in ikinci bölümü olan özkaynak unsurlarında belirtildiği üzere ana sermaye tanımsal olarak; ödenmemiş sermaye, hisse senedi ihraç primleri ve karları, yedek akçeler ve enflasyon düzeltme olanları, net dönem karı ile geçmiş yıllar karı, muhtemel riskler için ayrılan serbest karşılıkların ana sermayenin %25'ine kadar olan kısmı, sermayeye eklenecek iştirak ve bağlı ortaklık hisseleri ile gayrimenkul satış kazançları, birincil sermaye benzeri borçların ana sermayenin %15'ine kadar olan kısmı olarak belirtilen kalemlerin toplamından, net dönem zararı ile geçmiş yıllar zararı toplamının yedek akçeler ile karşılanmayan kısmı, özel maliyet bedelleri, peşin ödenmiş giderler, maddi olmayan duran varlıklar, ertelenmiş vergi, aktif tutarını ana sermayenin %10'unu aşan kısmı olarak belirlenen kalemlerin toplamının düşülmesi suretiyle hesaplanmakta olan özkaynak unsuru olarak belirtilmektedir (Resmi Gazete, 2006).

Tier 1 ve birinci kuşak olarak da bilinen ana sermayenin içinde yer alan ve ödenmemiş sermaye, dağıtılmamış karlar ve zararlar, diğer kapsamlı gelir tablosu kalemleri ile bu toplamdan düşülecek değerlerden oluşan zarar karşılama potansiyeli yüksek unsurlar, çekirdek sermaye (common equity) olarak tanımlanmaktadır (BDDK, 2010).

Gürel ve Bulgurcu'nun 2012'de belirttiği üzere BASEL II ve BASEL III arasındaki değişiklikleri belirten özet tablo aşağıda belirtilmektedir (Erdoğan, 2014'te atıfta bulunduğu gibi);

Çizelge 3.2 : Basel II ve Basel III uzlaşılarının karşılaştırılması.

Risk Ağırlıklı Varlıkların Yüzdesi	Sermaye Gereksinimleri (%)						
	Çekirdek Sermaye			1. Kuşak Tier Sermaye		Toplam Sermaye	
	Minimum	Koruma Tampon	Gereken	Minimum	Gereken	Minimum	Gereken
Basel II	2			4		8	
Not	Yeni tanım altında ortalama uluslararası bir banka için %1'e eş değer			Yeni tanım altında ortalama uluslararası bir banka için %2'ye eş değer			
Basel III	4.5	2.5	7	6	8.5	8	10.5

Bankalar, verdikleri krediler üzerinden iki şekilde kar ederler. Birincisi, bankaların fonlama maliyetleri üzerine ekledikleri kredi marjıdır. İkincisi ise, bankanın krediyi ayarlama ve yönetim masraflarını kapsayan ücret veya komisyon miktarlarıdır (Stopford, 2009, s. 314).

3.2.3. Kurumsal banka kredileri

Genellikle güçlü bir finansal yapıya sahip büyük denizcilik şirketleri için verilen kredilerdir. Gemi filosu büyük olan bu tarz şirketlerde her bir gemi için ayrı denizcilik şirketi üzerinden kredi planı olması, filoda herhangi bir değişiklik olması durumunda kredi işlemlerinde zaman kaybı yaratabilmektedir. Bu sebeple filosu geniş olan denizcilik şirketleri kurumsal bilançosunu güvence olarak göstererek kurumsal banka kredisi kullanırlar. Banka tarafından kredilerin büyük bir miktarı belirli bir süre için verilebilirken, bir miktarı da rotatif kredi (revolving credit) olarak verilebilmektedir. Rotatif kredi diğer bir adıyla cari hesap kredisi, bir miktarı veya tamamı kullanıldıkça herhangi bir değişiklik yapılmasına gerek kalmadan eski miktar dahilinde yenilenebilen kredi türü olup, vadeye veya kıymete göre devredilebilir, faiz oranları ise piyasadaki değişimlere bağlı olarak gerektiğinde değişebilir (Yıldırım, 2007).

3.2.4. Sendikasyon Kredileri

Kredi veren kuruluşlar, belirli bir miktar kredinin üzerindeki riskleri dağıtmayı tercih etmektedirler. Büyük miktardaki krediler, konu riskin birden fazla banka tarafından sendikasyonu ile sağlanabilmektedir. Aktiflerin dağılımı olarak da bilinen bu yöntemde, lider banka konu riski başka bankalara dağıtılması amacıyla küçük miktarlara ayırır. Böylece denizcilik sektöründe uzmanlığı bulunmayan bir banka bile lider bankanın kılavuzluğunda kredi sağlayabilir. Kredinin sendikasyonu ile ilgili genel olarak aşağıdaki adımlar takip edilir;

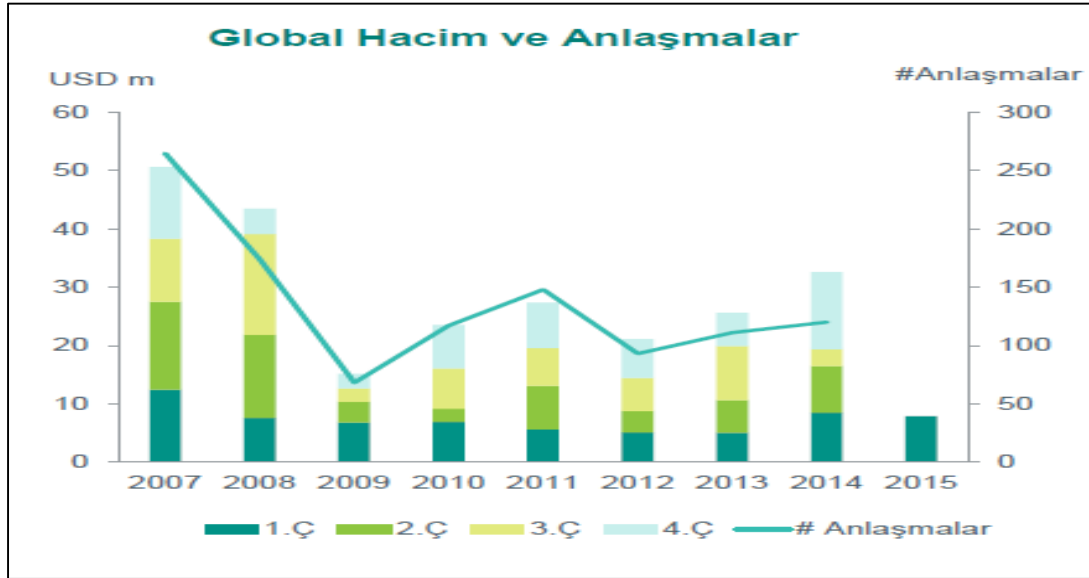
- 1- Yetki Alma: Lider banka, müşteriyle finansman ihtiyaçları konusunda görüşür. Ne kadar bir kredi tutarının gerektiği belirlenir. Bankanın sendikasyon ile ilgilenen departmanı, riskin ne kadarının diğer bankalara dağıtılabileceği ve şartlar konusunda değerlendirmeler yapar ve nihayetinde bir teklif hazırlanır. Eğer müşteri teklifin kural ve şartlarından memnun kalır ise, bir yetki mektubu tanzim edilir.
- 2- Sendikasyona Hazırlık: Dokümanlar hazırlanır ve kredi paketi konusunda müşterinin teyitleri alınır. Kredi paketinin hazırlanması süreci, kredi veren lider bankanın denizcilik, sendikasyon ve kredi kontrol departmanlarının konu krediler konusunda uzman olmasını gerektirmektedir.
- 3- Kredinin sendikasyonu: Hazırlıklar tamamlandığında şartlar, sendikasyona katılması beklenen bankalara sirküle edilir. Denizcilik sektörü gibi özel branşlarda genellikle 20 – 30 bankaya sirküle geçilir. İlgilenen bankalardan sirküle edilen şartlarda belirtilen tarihte tekliflerini iletmeleri talep edilir. Lider banka, sendikasyonda takipçi olmak isteyen bankalarla görüşerek şartları netleştirir. Tüm bankalar ve şartlar belirlenince kapanış dokümanları ve müşterinin imzasının eklenmesi ile gerekli dokümanlar hazırlanır.
- 4- Yönetim masrafları, ücretler vb.: Kredi dökümantasyonunda kredi yönetim masrafları da yansıtılmaktadır. Lider banka, diğer bankalar arasında ve müşteri ile bir aracı acente gibi çalıştığından verdiği hizmet için de bir ücret yansıtır. Büyük sendikasyon kredileri için dışardan bir yönetim şirketi de bu görevi üstlenebilmektedir.

Bazı sendikasyon kredilerinin aranjmanı uzun zaman alabilmektedir. Bu yüzden lider bankanın konuda uzmanlığı burada önem arz etmektedir. Sendikasyon kredilerinin yönetilmesi de bazı zorluklar içerebilmektedir. Borcu alan denizcilik şirketinin mali olarak zorluklarla karşılaşması durumunda, özellikle takipçiler arasında denizcilik

konusunda uzmanlığı ve yeterli tecrübesi olmayan bankalar varsa, lider bankanın takipçi bankalar arasında kontrolü sağlamada zorluklar yaşayabileceği belirtilmelidir. Bu sebeple kredi kullanan borçlu alıcılar, finansman sağlayan takipçi bankaların yeterli tecrübeye sahip olmaması sebebiyle tedirgin olabilmektedirler (Stopford, 2009, s.318).

Büyük kredilerin sendikasyonunda, örneğin bir filonun satın alınması veya yeni inşa edilecek bir grup gemi plasmanı için, denizcilik finansmanı sağlayan küçük sayıda bankaların bir araya gelerek bir kulüp anlaşması (club deal) ile sağlayacakları finansman daha tercih edilen bir yöntemdir. Bu tarz anlaşmalarda katılımcı bankalar sadece takipçi değil, teklifin oluşturulma süresince de görüşmeler, pazarlıklar ve teklifin yapılandırılması konusunda söz sahibidirler (Schinas ve diğ., 2014, ,s.57).

Dünyada sendikasyon kredileri Dealogic ve ABN AMRO Ship Finance Update Haziran 2015 verilerine göre aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere 2012, 2013 ve 2014 yıllarında artış göstermektedir. Bunula beraber alternatif yatırım araçları olan özel sermaye fonları ve girişim sermayeleri ile denizcilik sektörünün fonlanması aktiviteleri de artış göstermektedir.



Şekil 3.1 : Dünyada yıllara göre sendikasyon kredileri.

3.2.5. Aktiflerin satışı

Bazı bankalar, denizcilik kredisinin verilmesinden sonra, ihtiyaç duydukları bir zamanda üzerlerinde tutmakta oldukları riski düşürmek için, verdikleri kredi üzerinden bir başka bankaya hisse satabilmektedir. Büyük bankalar, kredilerin satışları ile ilgilenmekte olan ayrı bir departmana sahip olabilmektedirler. Eğer ilgilenmekte olan bir başka banka var ise her iki banka da kredi hissesinin transferi ile ilgili bir katılım anlaşması imzalarlar. Lider banka konu hisseyi satarken de belirli bir miktar kar marjı ekleyebilmektedir. Bazı durumlarda denizcilik şirketi, kullanmakta olduğu hisselerinin başka bir banka tarafından paylaşmakta olduğunun farkında olmayabilir, çünkü armatörün anlaşması lider banka ile olup, lider bankanın arka planda riski nasıl dağıttığı konusunda bilgi sahibi olmasına gerek olmayabilir.

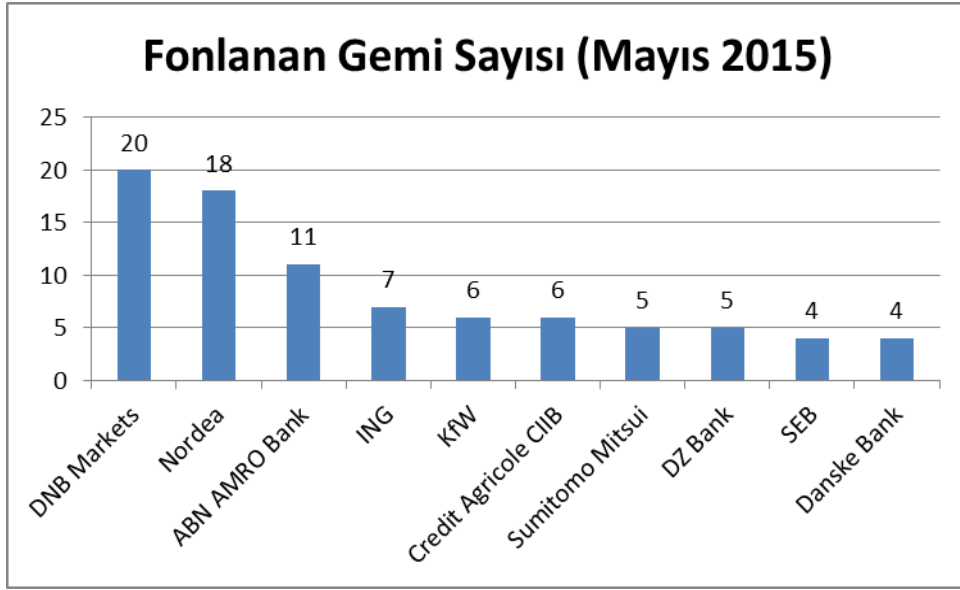
3.2.6. Yeni gemilerin finansmanı

Yeni inşa edilecek olan gemilerin finansmanı da ikinci el gemi finansmanı ile benzer prensipler içermektedir. Yeni gemilerin finansmanında iki konu önem arz etmektedir.

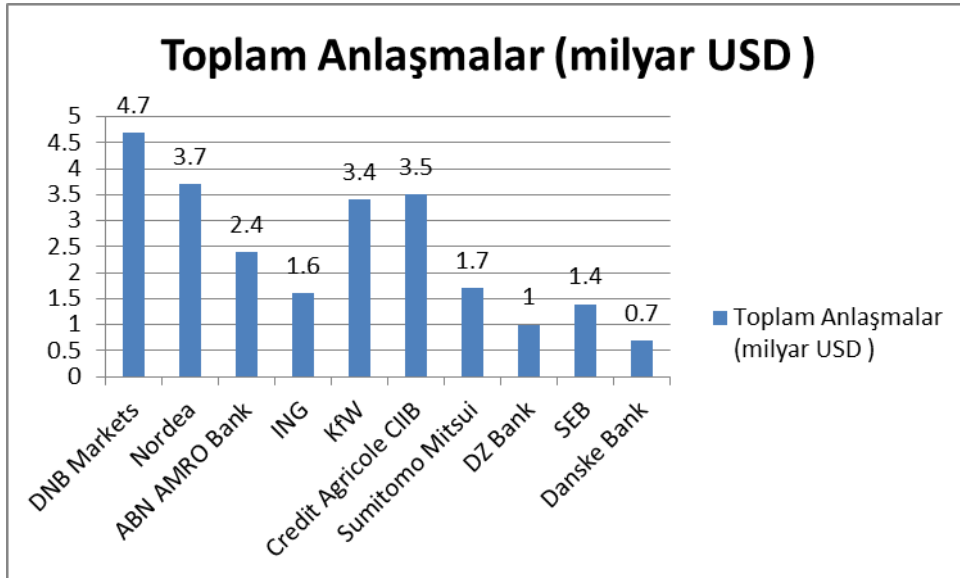
İlk olarak, yeni inşa gemilerin bedellerinin yüksek olması sebebiyle, inşa tamamlanıp gemi çalıştırılmaya başladıktan sonra spot marketteki kazançlara göre kredinin geri dönüşünün ikinci el bir geminin finansmanı ile karşılaştırıldığında göreceli oluşudur. İkinci el bir gemi halihazırda çalışır durumda olduğundan ve el değiştirdiğinde genelde kısa bir süre tamir/bakım operasyonları geçirip akabinde çalışmaya başlayabilimekte olduğundan, spot marketteki kira bedellerine göre verilen kredinin geri dönüşü konusunda bilgi sahibi olunabilmektedir. Yeni inşa edilen gemide ise gemi bedeli yüksektir. Özellikle ticari kredilerle finanse edilen ve örneğin 5 -7 yıl arasında krediyi amorti etmesi düşünülen bir geminin kredisinin geri dönüşünün daha uzun sürebilmesi, eğer denizcilik şirketinin zaman esaslı bir kira anlaşması (time charter) bulunmuyor ise ve tek gemi olarak sicil kaydı yapılmış tek bir denicilik şirketine ait ise, kredi aranjmanlarının yapılması konusunda bankalara zorluk yaratabilmektedir.

İkinci konu ise, finansmana geminin inşası tamamlanmadan ihtiyaç duyulmasıdır. Dolayısıyla, tekne henüz hazır olmadan kredinin sağlanması gerekmektedir. Konu krediler teslim-öncesi finansman (pre-delivery) ve teslim-sonrası finansman (post-delivery) olarak iki şekilde sağlanabilmektedir.

Aşağıda Dealogic verilerine göre 2015 yılı içerisinde Mayıs ayına kadar ilk 10 banka tarafından verilen tahmini kredi miktarları ve fonlanan gemi sayısı görülmektedir;



Şekil 3.2 : 2015 yılı Mayıs ayında fonlanan gemi sayısı.



Şekil 3.3 : 2015 yılı Mayıs ayında yapılan gemi finansmanı anlaşmaları.

3.2.6.1. Teslim öncesi finansman

Teslim öncesi finansman (pre-delivery finance) ile bankalar, genellikle gemiyi inşa eden tersanenin, malzeme ve işçi ücretleri gibi konularda ihtiyaç duydukları ve armatör ile yaptıkları anlaşma gereği talep edilen ara ödemeleri finanse eder.

Anlaşmaya göre inşanın başlaması amacıyla omurganın kızağa konusu, makinenin teslimi, geminin suya indirilişi ve geminin teslimi gibi önemli aşamalarda ödemeler gerçekleşir. Eğer teslim-öncesi kredi aranjmanları yapılırsa, satınalmayı gerçekleştiren taraf ilk ödemeyi kendi özkaynaklarından yapar ve sonrasında banka da ara ödemeyi gerçekleştirir. Banka ara ödemeleri gerçekleştirir, fakat ortada tamamlanmamış bir gemi bulunmaktadır, bu sebeple kredi veren banka, üzerinde ara ödemelerle ilgili bir risk taşımaktadır. Tersanenin finansal olarak zor duruma düşmesi veya iflası, teknik sorunlar, politik riskler vb. sebeplerle gemi inşasının tamamlanamaması ve teslimin gerçekleşmemesi gibi durumlar ortaya çıkabilmekte olup, ortada rehin alınacak tamamlanmış bir gemi de bulunmadığından bu gibi durumlar bankanın karşılaştılabileceği risklerdendir. Bu sebeple, ek bir teminat gerekmekte olup, bu ek teminat da genellikle geminin inşasını gerçekleştiren tersanenin bankasının bir geri ödeme garantisi (refund guarantee) sunmasıdır. Her ne kadar tersanenin bankası bu garantiyi verse de, politik riskler vb. durumların gerçekleşme ihtimali bulunmakta olup, bir devlet garantisinin bulunması bilhassa çok faydalı olabilmekte, eğer böyle bir garanti yok ise bir politik risk sigortası alınması tercih edilebilmektedir.

3.2.6.2. Teslim sonrası finansman

Teslim sonrası finansman (post-delivery finance), genellikle geminin tesliminde kullanılmakta olup bu krediler devlet destekli bir gemi inşa teşvik/kredi planından, ticari bankalardan veya finansal kiralama yoluyla sağlanabilmektedir.

Devlet teşviklerinin/kredilerinin ticari banka kredilerine göre avantajları bulunabilmektedir. Bu avantajlar genel olarak aşağıdakilerdir;

1. Devlet garantisi: Gemi inşa kredileri için devlet garantisinin olması, armatörün konu kredileri istediği ticari bankadan alabilmesine kolaylık sağlamaktadır. Garantinin miktarı, kredi şartlarına ve bu şartların devlet tarafından atanan temsilcilerin onayına göre değişebilmektedir.
2. Faiz oranı sübvansiyonu: Bazı devlet teşviklerinde, faiz oranları devlet tarafından sübvansiyon edilir. Örneğin banka ile anlaşılan kredi oranı ile rayiç bedel arasında oluşabilecek farklar devlet tarafından sübvansiyon edilebilmektedir.

3. Borçların ertelenmesi (moratorium): Armatörün veya sektörün karşılaşılabileceği zor durumlarda devlet faiz oranında veya anapara ödemelerinde 1 veya 2 yıl süresince borçları erteleyebilir.

Bazı ülkelerde kredi analizleri ve krediler doğrudan devlete ait bankalardan yapılabilir. Japonya’da İhracat Kredi Bankası (Export Credit Bank of Japan) ve Güney Kore’de İthalat-İhracat Bankası (KEXIM) bu tarz kredileri kendisi sağlamaktadır. Diğer ülkeler ise konu kredi analizleri ve kredilerin yerel bankalardan sağlanabilmesi amacıyla temsilciler kullanabilmektedirler.

Teşvikli krediler ile ilgili olarak Japonya ve Avrupa tersaneleri arasında 1960’lı yıllarda yaşanan rekabet sebebiyle, İktisadi Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) 1969 yılında OECD Understanding on Export Credit for Ships adıyla bir provizyon yayınlarak ülkeler arası rekabeti düzenlemiştir. Bu provizyon ile 100 gross ton ve üzeri gemiler için 80% oranında 8 yıl süresince ihracat kredisi sunulabileceği belirtilmekte olup, denizcilik sektörünün ihtiyaçları doğrultusunda ve gemilerin de diğer sermaye malları gibi değerlendirilebileceğinin düşünülmesi sebebiyle 2002 yılında yeni bir anlaşma gündeme gelerek gemiler için 80% hisse üzerinden 12 yıl için OECD Ticari Faiz Referans Oranları (Commercial Interest Reference Rate - CIRRR) baz alınarak destek verilebileceği belirtilmiştir; bu oranlara alım-satım marjı da eklenerek kredi verilebilmektedir (Shipbuilding Agreement – Overwiev, t.y.)

3.2.7. Ara finansman

Ara finansman (mezzanine finans), kredi kullanan şirketin ana borcu ile kredi sağlanan varlık arasında kalan ara/ek finansman modelidir. Banka kredisiyle sermayenin tam ortasında yer almaktadır. Öncelikli borçtan sonra ödenebilecek borç (subordinated debts), hisse senedine dönüştürülebilir borç (convertible subordinated debts) veya geri alınabilir tercihli hisse senedi (redeemable preferred stock) gibi yöntemlerle şirkete finansman sağlanmaktadır.

Bir denizcilik şirketinin bankadan alacağı 60% ve 80% arasında değişmekte olan ana krediden geriye kalan 20% veya 40% bedelin armatör veya denizcilik şirketi tarafından karşılanması beklenmektedir. Mezzanine finans burada devreye girerek geriye kalan 20% ve 40% arasındaki meblağ için finansman sağlayabilmektedir. Bu finansmanda kredi üzerindeki marj oldukça yüksek olabilmektedir. Denizcilik

finansmanı yöntemleri arasında çok yaygın bir kullanım alanı henüz bulunmamaktadır.

3.2.8. Borcun ve sermayenin tahsisli satışı

Bankadan borç kredi almak yerine özel bir plasman (private placement) ile borcun veya özkaynağın finanse edilmesidir. Emeklilik fonları, koruma fonları, finansal kiralama veya sigorta şirketleri gibi finansal kuruluşlardan doğrudan finansman sağlanabilmektedir. Bir yatırım bankası tarafından konu aranjmanlar yapılabilmektedir. Borçların bu şekilde özel plasmanı, sabit faiz oranı, uzun vade ve varlıkların ipoteksiz olarak borç altına alınabilmesi gibi avantajlar sağlayabilmektedir. Özel plasman yapılırken, borcun veya sermayenin üzerinde daha önce herhangi başka bir hissedarın hakkının olmamasına dikkat edilmelidir (Shipping Finance, 2012, s.28)

3.3. Denizcilik Şirketlerinin Sermaye Piyasalarında Finanse Edilmesi

Farklı endüstrilerdeki birçok büyük şirket, hisselerinin halka arzı veya tahvil çıkarma yoluyla sermaye piyasalarından finansman ihtiyaçlarını karşılayabilmektedirler. Sermaye piyasalarını kullanmanın avantajı, eğer finansal kuruluşlar tarafından kabul edilen bir şirket ise hızlıca ve göreceli olarak pek de pahalı olmayan bir yol ile büyük miktarlarda kaynak bulabilmesidir. Fakat birçok denizcilik şirketi, sermaye piyasalarını kullanabilecek derecede büyük olmadıklarından, sermaye piyasalarının kullanılması onlar için büyük zaman kaybı ve masrafa neden olabilmektedir, bu sebeple bu tarz denizcilik şirketleri için en hızlı ve kolay yöntem ticari bankalardan alınabilecek kredilerdir. Sermaye piyasalarından finansman sağlanması, oldukça uzmanlık ve tecrübe gerektiren bir yöntemdir.

3.3.1. Hisselerin halka arzı

Denizcilik şirketleri, hisselerini dünyanın her yerinde bir veya daha fazla menkul kıymetler borsasında halka arz edebilir. Bahse konu yöntem, genellikle birçok farklı sektöre de hizmet vermekte olan büyük şirketlerin uyguladıkları finansman modelidir.

Eğer bir özel şirket, hisselerini halka açık menkul kıymetler borsasında arttırmak isterse öncelikle hisse senetlerinin ilk halka arzını (initial public offering – IPO)

yapmalıdır. Bunun için öncelikle bir yatırım bankası atanabilir. Yatırım bankası, konu özel şirketin detaylarını, şirketin piyasalarını, finansal performansını ve menkul kıymetler borsasında sunacağı hisse oranını detaylandıran bir tanıtım prospektüsü hazırlar ve bunu menkul kıymetler borsası otoritelerine sunar. Bu otoriteler kendi borsalarında teklifleri düzenlemekte ve hisseleri belli bir ücret ile satın alabilecek olan finansal kuruluşlar için gerekli aranjmanları sağlamaktadırlar. Başlangıç olarak, satılacak olan hissenin bedelinin belirlenmesi gerekmektedir.. Bunun için geminin market bedeli üzerine şirketin nakit ve diğer aktifler eklenir; banka borçları ve diğer borçlar düşülür.

Denizcilik şirketlerinin ilk halka arzında genellikle 3 husus dikkate alınmalıdır;

- Şirketin piyasa ayarlı net aktif değerleri,
- Şirketin faiz, vergi ve amortisman öncesi karına (EBITDA) bağlı işletme değeri,
- Kıyaslama yapılabilmesi amacıyla benzer halka açık şirketlerin getirileri

Belirtilen husular dikkate alınarak hissenin değeri belirlenir fakat piyasalarda yeni olunması sebebiyle teklife piyasalar tarafından ilgi duyulabilmesi açısından, toplam değer üzerinden bir indirim yapılarak fiyatlandırmanın yapılması tavsiye edilebilir.

3.3.2. Tahvil/Bono çıkarma ile finansman sağlama

Sermaye piyasalarından finansman sağlamanın bir diğer yolu ise tahvil çıkarma yöntemidir. Tahvil, genel anlamda belirli bir süre için faiz getirmekte olan borç senedir. Eğer bir yıldan daha az vadeli çıkarılıyor ise, bono olarak adlandırılmaktadır. Tahvil çıkaran denizcilik şirketi, tahvillerini bir finansal kuruluşa belirli bir faiz oranı ile belirli bir süre için satar. Tahvil alan şirket, tahvili çıkaran hamili şirketin aktifi üzerinde alacağından başka hiçbir hakka sahip olmayıp şirketin yönetiminde herhangi bir söz sahibi değildir. Buna karşılık tahvili çıkaran şirketin brüt karından, öncelikle tahvil sahiplerinin faizleri ödenir. Tahvil sahipleri, alacaklarını aldıktan sonra şirketin malvarlığı üzerinde hiçbir hak iddia edemezler. Tahviller/bonolar, yatırım yapılabilir dereceli (investment grade), alt-yatırım yapılabilir dereceli (sub-investment grade) veya hisse senedine çevrilebilir (convertible) bonolar olarak çıkarılabilmektedir. Bunların dışında yatırım yapılabilir dereceli tahvillerden daha düşük derecelendirilen tahviller ise çürük tahvil (junk bonds) veya yüksek getirili tahviller (high-yield bonds) olarak adlandırılır. Bu

tahvillerin kredi dereceleri Standard & Poor's tarafından 'BBB-' ve Moody's tarafından 'Baa' altında derecelendirilmektedir. Birçok büyük denizcilik şirketinin sermaye yapısında yüksek-getirili bonoların halka arzı önemli rol oynamaktadır (OECD, 2007, s.23).

Banka kredileri ile karşılaştırıldığında tahviller bazı avantajlar sağlamaktadır. Tahviller, uzun dönem finansman sağlama amacıyla kullanılabilir. Genellikle 10 - 15 yıl gibi süreler için çıkarılabilir. Ek olarak, tahvillerin vadesi dolana kadar herhangi bir geri ödeme yapılmaz. Dolayısıyla geri ödenecek olan miktar veya faiz, navlun fiyatlarının düşük olduğu dönemlerden etkilenmez.

3.4. Gemilerin Özel Amaçlı Şirketlerce Finanse Edilmesi

Özel amaçlı kuruluşlar, işletmenin mali kaynaklarında iyileştirme sağlamak, daha iyi koşullarda finansman sağlamak, risk yönetimi ve vergi avantajı sağlamak amaçları çerçevesinde oluşturulmuş ve yapılandırılmış finansman araçlarıdır (Pamukçu, 2010, s.489).

Denizcilik sektöründe bahse konu özel amaçlı şirketler (special purpose company – SPC), gemi alabilir, sahip olduğu gemileri finansal kiralama ile veya zamana dayalı kira sözleşmesi ile kiraya verebilirler. Bu şirketler, genellikle gemilerin operasyonu için bir yönetici atayabilir, gerekli finansman ihtiyacını ise özel sermaye yatırımcılarından veya ticari bankalardan sağlayabilirler. Bu tarz şirketlerin finansal yapısı genellikle hazırdır. Özel sermaye yatırımcıları veya banka kredileri ile yatırımlar likidite edilmiştir. Dışarıdan bir yatırımcı bu şirkete finansman sağlayarak gemilerin alış-satışından, gemilerin kiraya verilmesi veya finansal kiralama yöntemi ile alıcılara verilmesinden elde edilen kazançlardan yatırımlarının karşılığını alırlar.

Bu şirketler, bilanço dışı finansman için de sıklıkla kullanılmaktadır. Bilanço dışı finansman, şirketlerin aktif ve pasiflerini etkilememek şartıyla finansman sağlamalarını ifade eden finansman şeklidir. Gamble'ın 1997'de belirttiği üzere temel özelliklerine göre üç farklı işlemle karşılanmaktadır (Pamukçu'nun 2010'da atıfta bulunduğu gibi, s.482);

- Alacakları ve alacak senetlerini özkaynaklarla finanse etmek yerine söz konusu varlıkları menkul kıymetleştirme işlemine tabi tutmak,

- Makine, ekipman veya bina gibi büyük nakit çıkışı gerektiren sermaye yatırımlarını satın almak yerine kiralama yoluna gitmek,
- Bilançodan seçilen varlık ve yükümlülüklerin devredilebileceği ortak girişimler veya özel amaçlı kuruluşlar kurmak.

3.4.1. Gemi fonları

Gemi fonları, sermaye yatırımcılarına ayrı bir fırsat tanıyan özel yatırım araçlarıdır. Uygulama genellikle şu şekildedir; vergi verimliliği olan bir ülkede kurulan bir özel amaçlı şirkete gemilerin alım-satım ve operasyonlarını yürütecek bir yönetici atanır. Bu yönetici, gemileri işletmesi için gemi başına belirli bir ücret belirlerken, kazanılan gelirlerden de komisyon alabilir. Gemi fonları birer yatırım araçları olduğundan denizcilik şirketleri gibi düşünülmemelidir. Hissedarlar, belirli bir süre şirketi kapatma opsiyonuna sahiptirler. Bu fonların gemi alması ve operasyona başlamaları için bir prospektüs hazırlanır. Bu prospektüste, satışa çıkacak hisselerin şartları belirlenir. Operasyonu yapacak şirket ve stratejisi, çalışılacak market özellikleri, satılacak hissenin şartları, yönetim aranjmanları ve ücretleri ile şirketin kapatılma aranjmanları bu prospektüste not edilmektedir. Gerekli finansman, bu hisselerin satışından sağlandıktan sonra şirket, gemileri satın alarak prospektüste belirtilen şartlar ile şirketi işletmeye başlar.

Bu tarz fonlarda karşılaşılan zorluklardan biri, gereken finansmanın geminin satışından önce sağlanması gerekmektedir. İyi kondisyona sahip geminin satın alınması için çok kısa bir süre gerekebilmektedir. Bir diğer önemli husus ise bu tarz şirketler birer denizcilik şirketi olmadıkları için ömürlerinin ne kadar süreceğinin muğlak olmasıdır. Hissedarlar belirli bir süre sonra şirketin kapatılmasına karar verebilmektedirler.

3.4.2. Tahsisli satış araçları

Özel amaçlı şirketler, halka açık şirketler tarafından halka arzlardan önce özel sermayenin geliştirilebilmesi amacıyla kullanılabilir.

Halka açık sermayelere yapılan özel yatırımlar iki şekilde yapılabilir. Bunlar halka açık işlem gören adi hisse senetlerinin satışı ve imtiyazlı hisse senetlerinin veya özel yatırımcılar için değiştirilebilir menkul kıymetlerin tahsisli satışı şeklinde gerçekleşebilmektedir. Tahsisli satış, sermaye artırımını amacıyla hisse senetlerinin hissedarlarınca, halka arz edilmeden yurtdışı ve yurtiçinde yerleşik kişilere doğrudan

taahsisli olarak veya borsa üzerinden toptan satışını ifade etmektedir. Bu sebeple bu anlaşmalar, birincil piyasa araçlarıdır. Birincil piyasalar, bir yatırım aracının ilk defa piyasa sürülmesi olup, bu senetlerin daha sonra yatırımcılar arasındaki alım-satımları ise ikincil piyasa olarak adlandırılmaktadır.

Denizcilik sektöründe özel amaçlı şirketler, halka açık şirketler üzerinden birincil piyasada özel yatırımları çekebilmektedirler.

3.4.3. Norveç Komandit şirket yapısı (Norwegian Kommandittselskap – K/S)

Ticari bir işletmeyi bir ticaret unvanı altında işletmek amacıyla kurulan, şirket alacaklılarına karşı ortaklardan bir veya birkaçının sorumluluğu sınırlandırılmamış ve diğer ortak veya ortakların sorumluluğu belirli bir sermaye ile sınırlandırılmış olan şirket komandit şirkettir (TTK, 2011). Norveç'te denizcilik sektöründe oldukça kullanılmakta olan bir yapıdır. Komandit şirket, genellikle tek gemi üstünde kurulmakta olup işletme ise taşere edilir. Komandit şirketi organize eden yapı bir komandite ortak atar ve yatırımcıları davet eder. Komandite ortak olarak atanan bu şirket genellikle özel amaçlı kurulan bir şirket olabilir. Komandite ortak, sorumluluğu sınırsız olan ortak olup, şirketin yönetimine seçilebilen gerçek kişilerden oluşurlar. Komanditer ortak ise sorumluluğu şirketteki sermayesi ile sınırlı olan ortaklar olup, şirketin yönetimine seçilemezler. Komandite ortak, sermayenin en az %10'unu sağlamakla yükümlüdür. Geri kalan meblağ diğer yatırımcılar ve banka kredileri ile sağlanabilmektedir. Norveç K/S yapısı, Norveç'te ikamet eden şirketler için vergi avantajları sağlayabilmektedir.

3.4.4. Alman Komandit şirket yapısı (German Kommanditgesellschaft – KG)

Norveç komandit şirket yapısı ile benzer bir yapı olmakla birlikte sınırlı sorumlu ortaklık olarak adlandırılabilir. Bu yapıda yine tek gemi üstünde kurulan komandit şirket, gemiyi tersaneden satın almakta olup aynı zamanda zaman esaslı bir kira sözleşmesini de sağlamaktadır. KG şirketi, geminin finansmanının %50 – 70 arasındaki kısmını banka kredileri ile sağlanmakta olup geri kalanı ise yatırımcılardan sağlayabilmektedir. Konu yapı, Almanya'nın çoğunlukla konteyner filosunun büyümesini sağlamış olup Almanya'da denizcilik sektörünün gelişmesine, tersanelerin gelişmesine ve denizcilik finansmanı için kredi sunan bankaların hacimlerinin artmasına olanak sağlamıştır. Yapının avantajlarından biri ise yüksek vergi avantajları sağlayabilmesidir. Konu yapıyı Almanya dışından

armatörler ve yatırımcılar da kullanabilmektedir. Fakat bunun için Almanya’da sağlanan finansman ile satın alınan gemilerin, Almanya veya Almanya’nın kabul ettiği ülke bayrakları ile çalıştırılması gerekmekte olup Almanya’da kurulu bir gemi işletme firması tarafından işletilmesi gerekmektedir. Yapının dezavantajlarından biri ise, gemilerin zaman esaslı kira sözleşmelerinin olması sebebiyle navlunların düşmesi durumunda yaşayabileceği sıkıntılardır. Nitekim 2008 ekonomik krizinden önce gemileri KG şirketlerinden kiraya alan şirketlerin, krizden sonra düşen navlunlar yüzünde bu kira bedellerini geri ödeyememeleri sebebiyle hem bir çok kiracı şirket, hem de kiralarnı alamayan KG şirketleri zor duruma girmişler ve hatta bir çoğu iflas etmek durumunda kalmıştır. İflas eden KG şirketlerinin gemileri ise banka ipotekleri sebebiyle bankaların ellerinde kalmıştır.

3.4.5. Gemilerin finansal kiralama yolu ile finanse edilmesi

Finansal kiralama yöntemi (leasing), geminin mülkiyeti ile kullanımını birbirinden ayırır. Finansmanı sağlayan şirket, geminin yasal mülkiyetini alırken, geminin asıl armatörü ise geminin kullanımını üzerinde tutarak belirli bir süre boyunca alınan finansmanın geri ödemesini yapar. Finansmanın geri ödenmesinden sonra geminin sahipliği de asıl armatörüne geçer. Genellikle iki tip finansal kiralama (leasing) yapısı bulunmaktadır. Operasyonel kiralama (operational lease) olarak bilinen birinci tip kiralamada, kira sonunda mülkiyetin kiracıya devri gerekmemekte olup kiracıya sözleşmeyi iptal hakkı da tanınmaktadır. Finansal kiralama (financial lease) olarak bilinen ikinci tip kiralamada ise kira süresi operasyonel kiralamaya göre daha uzun olmakla birlikte operasyonel sorumluluklar kiracıya ait olup, kira süresi sonunda mülkiyetin de kiracıya devri gerekmektedir. Denizcilik şirketleri genellikle finansal kiralama yöntemini kullanmaktadırlar. Bu yöntemin en büyük avantajları, devlet tarafından yatırımın teşvik edilebilmesi amacıyla hızlandırılmış amortisman (azalan bakiyeler usulüyle) gibi vergi avantajları sağlayabilmesidir.

Türkiye’de Vergi Usulü Kanununun 313. maddesinde belirtildiği üzere, işletmede bir yıldan fazla kullanılan ve yıpranmaya, aşınmaya veya kıymetten düşmeye maruz bulunan gayrimenkullerle 269. madde gereğince gayrimenkul gibi değerlendirilen iktisadi kıymetlerin (gayrimenkulleri tamamlayıcı unsurlar, tesisat ve makineler, gemi ve diğer taşıtlar, gayri maddi haklar) ve alet, edavat, mefruşat, demirbaş ve

sinema filmlerinin kanunda yer alan değerleme usullerine göre tespit edilen değerlerinin yok edilmesinin, amortismanın konusunu oluşturduğu belirtilmektedir.

Aykutlu'nun 1999'da belirttiği üzere Vergi Usulü Kanunu'nda amortisman uygulaması açısından esas itibariyle normal ve azalan bakiyeler olmak üzere iki usul kabul edilmiş olmakla beraber, madenler için özel bir amortisman şekli öngörülmekte, belli nedenlerle olağan dışı yıpranma, aşınma veya değer kaybına uğrayan kıymetlerde, fevkalade amortisman uygulaması esası benimsenmektedir (Deran, A. ve Yakubebilu, N.S.'nin 2006'da atıfta bulunduğu gibi)

Vergi Usul Kanunu'nda açıklanan amortisman yöntemleri, normal amortisman yöntemi ve azalan bakiyeler usulüyle (hızlandırılmış) amortisman yöntemi olmak üzere ikiye ayrılmaktadır ve amortisman oranları, Maliye Bakanlığı'nca yayınlanan faydalı ömürler dikkate alınarak belirlenmektedir.

Normal amortisman yöntemi, amortismana bağlı olan iktisadi kıymetlerin maliyet bedelleri üzerinden, Maliye Bakanlığı'nca ilgili tebliğlerde tespit edilen faydalı ömrü ve normal amortisman oranı dikkate alınarak her yıl eşit tutarlarla hesaplanan yöntemdir. Azalan bakiyeler usulüyle (hızlandırılmış) amortisman yönteminde ise her yıl üzerinden amortisman hesaplanacak tutarın, daha önce ayrılmış olan amortisman tutarlarından düşülmesi ile belirlenir. Bu yöntemde amortisman süresi normal amortisman süresi kadardır. Yatırımın gerçekleştirildiği ilk yıllarda daha fazla amortisman ayırmak suretiyle başlangıçta ödenen verginin bir kısmının, daha sonraki yıllara aktarılması olanağı tanınmıştır. Bu yöntemde amortisman oranı, % 50'yi geçmemek koşuluyla normal amortisman oranının iki katıdır. Maddi olmayan duran varlıklarda (haklar, şerefiyeler, özel maliyetler gibi) azalan bakiyeler yöntemi (hızlandırılmış amortisman) uygulanamaz.

Finansal kiralama yöntemi ile alınan gemiler için azalan bakiyeler yöntemi ile amortisman uygulanmakta olup, finansal kiralama yolu ile finansman sağlayan şirketler ise bundan avantaj sağlamakta ve bunu geminin işletmesini kiralayan asıl armatöre yansıtmayabilmektedir. Geminin finansal kiralama yoluyla kiraya verilmesi ile ilgili olarak gemiye dair sözleşmeler ise gemi siciline şerh edilir.

Finansal kiralama yöntemi ile 15 – 25 yıl arası değişebilen ve ticari banka kredilerine göre daha uzun yıllar finansman sağlanabilmektedir. Fakat uzun yıllar süresince sağlanan bu finansman yönteminde armatörler, gemiyi satmak istemeleri

durumunda finansal kiralamayı bitirebilmek adına uzun ve karışık bir süreçle uğraşmak durumunda kalabilmektedir. Ek olarak, vergi avantajları devletlerin ekonomi yönetiminde uyulayabilecekleri vergi kanunlarının değişmesi vb. değişikliklerden etkilenebilmekte olup; bu avantajların finansal kiralama süresince aynı kalacağının kesin bir garantisinin olmaması bazı sıkıntılar doğurabilmektedir. Bu sebeple vergi kanunlarının değişimi gibi konulardan doğabilecek durumlara karşı önlem olabilmesi adına, finansal kiralama sözleşmelerinde bu konunun teminat altına alınması bir avantajdır.

3.4.6. Denizcilik varlıklarının menkul değer şekline dönüştürülmesi

Varlığa dayalı menkul kıymetleştirme (securitization) genellikle ipotekli kredilerde, araç kredilerinde, kredi kartı alacaklarında ve denizcilik sektörüne bir miktar benzeyen havacılık sektöründe kullanılabilmektedir. Bu yöntemi kullanan bir denizcilik şirketi, öncelikle uzun ve karışık olan bu süreci yönetmesi için bir yatırım bankası atar. Daha sonra özel amaçlı bir şirket ve iflas risklerinden arınmış bir yatırım tröstü (trust) oluşturulur. Tasarruf sahiplerinin paralarını işletmek üzere kurulan, menkul hizmetler konusunda ihtisaslaşmış yapılara yatırım tröstleri denmektedir. Tröst, bir yönetim kurulu tarafından kontrol edilir ve aranjmanlar ise kiracının temerrüde düşmesi durumunda varlıkların ve portfolyonun yönetilebilmesi adına bir finansal destek servis sağlayıcısı (back-up servicer) tarafından yapılmaktadır.

Özel amaçlı şirket, finansman ihtiyacını varlığa dayalı menkul kıymetleştirme olarak, yani tahvil çıkararak sağlar. Bu tahviller, farklı tranşlarda farklı kredi derecelendirmeleri ile çıkarılabilir. Tahvil ve Bono Piyasası'nda işlem yapabilme limiti içerisindeki her bir kademeye tranş (tranche) denmektedir (IMKB, 2010). Burada ihtiyaç duyulan kredi derecelendirmesini sağlamak önem arz etmektedir. Tahvillerin ve hisse senetlerinin çıkarılması ile özel amaçlı şirket, sağladığı fonlarla denizcilik şirketi için gemi veya gemiler alarak yine denizcilik şirketine kiraya verir. Bu finansman yöntemi, uzun dönem finansman sağlayabilmektedir. Uçak endüstrisi için banka kredileri yüksek faiz oranlarıyla sunulduğundan bu finansman yöntemi daha çok tercih edilmekte, denizcilik sektöründe ise banka kredilerinin temini daha kolay olduğundan bu yöntem yaygın olarak kullanım alanı bulamamaktadır.

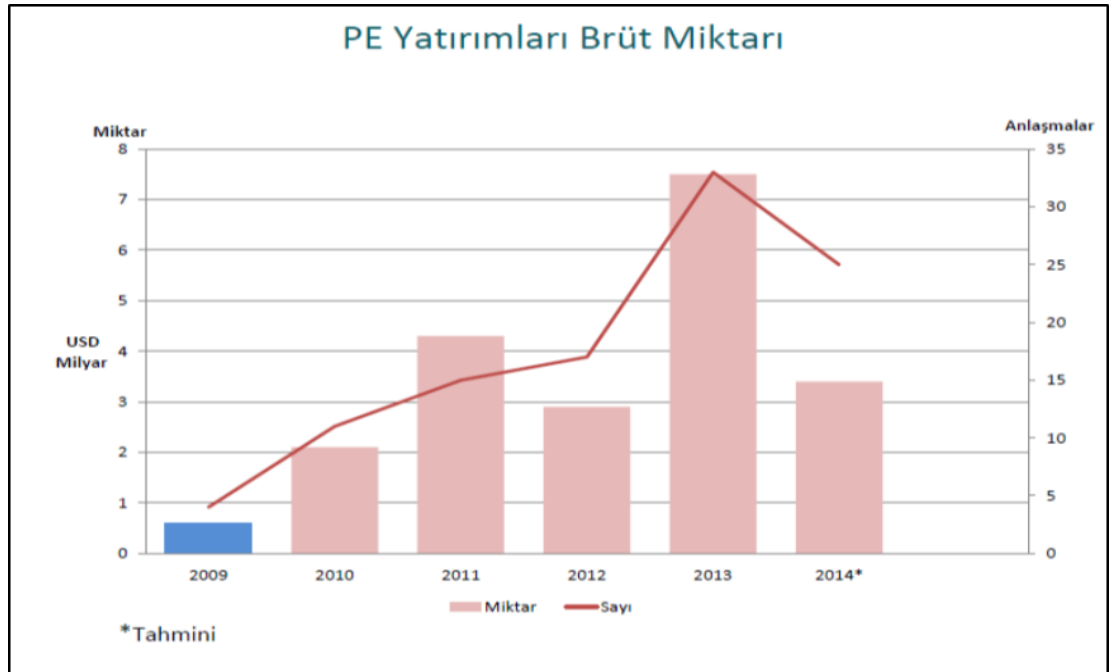
3.4.7. Özel sermaye fonları

Özel sermaye fonları (private equity funds), finansman ihtiyacı olan ve halka açık olmayan şirketlere doğrudan yatırım yapan fonlar olup, yatırım yapılan şirketin büyümesi için de yönetsel, finansal ve strateji destek sağlar.

Özel sermaye fonlarının amacı, yatırım yapılan şirketten belirli bir süre sonra çıkarak arada sermaye kazancı elde etmek istemesidir. Genellikle hali hazırda olan ve finansman ihtiyacı olan şirketleri fonlamaktadır. 3-5 yıl gibi kısa süreler için fonladıkları şirketlerden %15-%25 verim hedeflemektedirler. Bu sürenin sonunda varlıkların satışı veya halka arz ile yatırımdan çıkmaktadırlar.

Özel sermaye fonları, başka finansal kuruluşlar ile ortak girişim (joint venture) oluşturarak da yatırımlar yapabilmektedir.

Aşağıda, özel sermaye fonlarının 2009 - 2014 yılları arası yapmış oldukları tahmini brüt denizcilik yatırım miktarları gösterilmektedir (DUNNE, 2015);



Şekil 3.4 : Dünya genelinde özel sermaye fonu yatırımları.

3.4.8. Girişim sermayesi fonları

Girişim sermayesi fonları (venture capital funds), yenilikçi, üretken, yüksek büyüme potansiyeline sahip fakat yatırım ve büyümenin gerçekleştirilmesi için gerekli

finansal kaynakların temininde sıkıntı çeken girişimcilerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak kurumsal yatırımcılar tarafından yapılan yatırımlar olarak tanımlanmaktadır (Kobias sitesinde belirtildiği gibi, t.y.)

Private equity fonları daha çok halihazırda bulunan şirketleri fonlar iken, venture capital fonlar genellikle ‘start-up’ denen küçük ve daha az riskli yeni kuruluşları veya fikir aşamasındaki şirketleri fonlamaktadır.

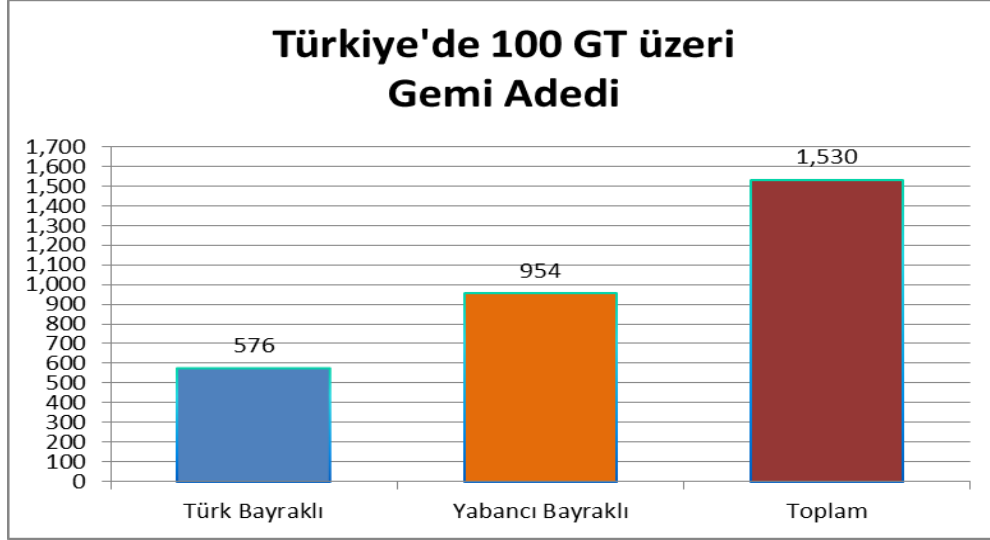
3.5. Türkiye’de Denizcilik Finansmanı

Dünya ticaret hacminin artması ve teknolojilerin hızlı gelişimi ile beraber gemi inşa sektörü, liman işletmeciliği, multimodal taşımacılık altyapıları, denizde ve açık denizlerde canlı ve cansız doğal kaynakların kullanımı ve üretimi gibi denizcilik sektörünün ana endüstri alanları da gelişme kaydetmektedir. Ana akım endüstrilerdeki gelişmeler, bağlı endüstrileri ve yan sanayileri de etkileyerek denizcilik sektörü dışındaki sektörlerin de gelişmesine fayda sağlamaktadır.

Türkiye’de denizcilik sektörü stratejik sektörlerin başında gelmekte olup ülke kalkınması için de önemli bir rol oynaması beklenmektedir.

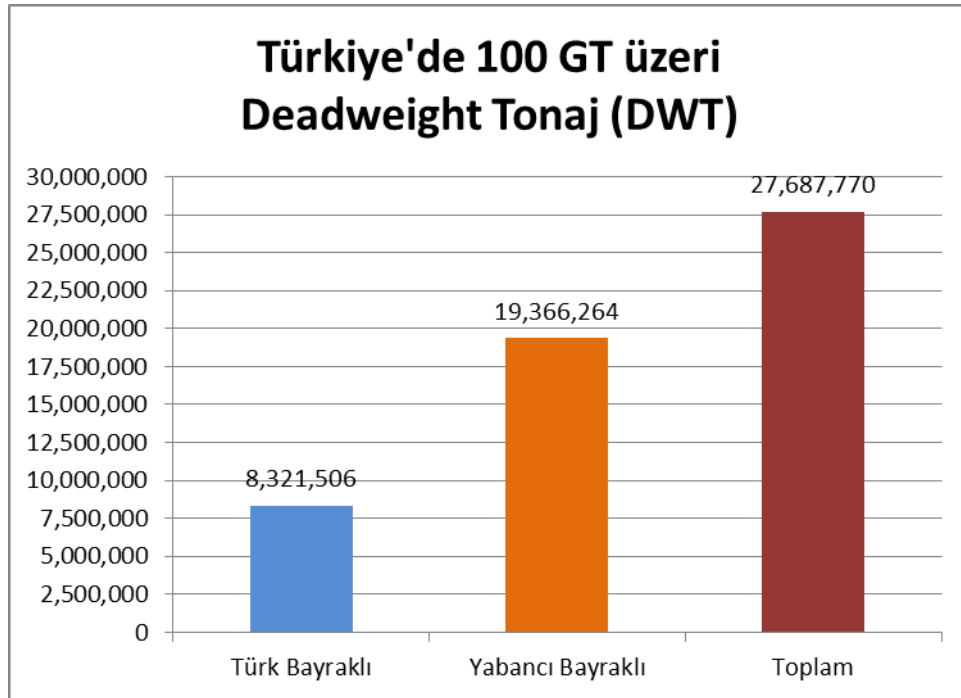
Türk bayraklı deniz ticaret filosu 2006 yılı sonunda 7,3 milyon DWT iken 2012 yılı sonunda 10,3 milyon DWT’ye ulaşmış, dünya filoları arasında 25’inci sırada yer almıştır. 1 Ocak 2015 tarihli UNCTAD raporuna göre ise Türk bayraklı 8,3 milyon DWT, yabancı bayraklı ise 19.4 milyon DWT olan hacmiyle toplam 27,6m DWT ile Türkiye 14. sırada yer almıştır (UNCTAD, 2015 Maritime Review, pg.36).

Aşağıda, 01.01.2015 tarihli erişim ile UNCTAD verilerinden hareketle Türkiye’de 100 GT üzeri gemi adedi belirtilmektedir;



Şekil 3.5 : Türkiye’de 100 GT üzeri gemi adedi.

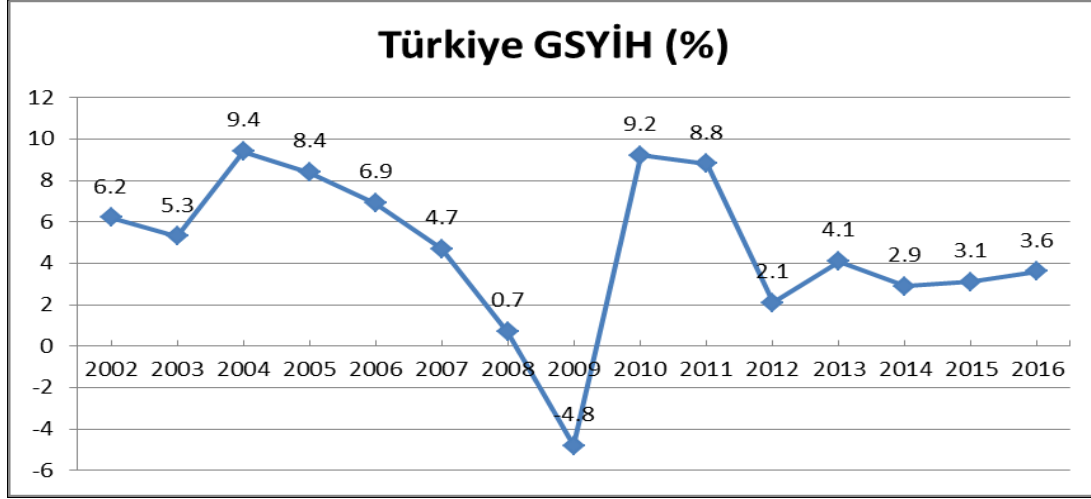
Aşağıda, 01.01.2015 tarihli erişim ile UNCTAD verilerinden hareketle Türkiye’de 100 GT üzeri toplam DWT miktarı belirtilmektedir;



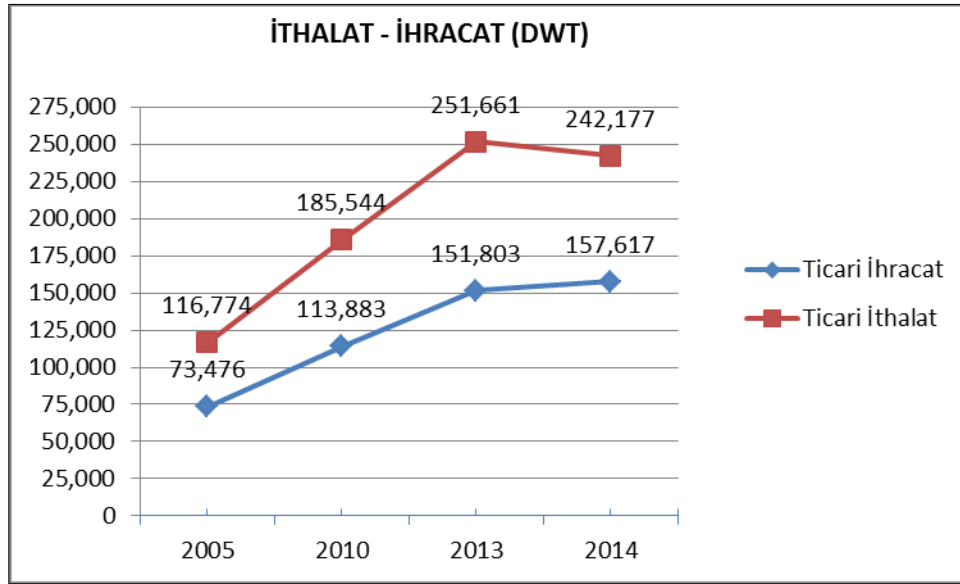
Şekil 3.6 : Türkiye’de 100 GT üzeri DWT.

OECD’nin Kasım 2015 tarihli ekonomik göstergelerinde ise Türkiye’nin GSYİH’sının %3.1 olduğu görülmekte olup, 2016 yılı için ise beklentilerin %4.1 olduğu belirtilmektedir.

Aşağıdaki tabloda UNCTAD'ın 27 Ekim 2015 tarihli Türkiye İstatistikleri'nden hareketle Türkiye'nin 2002-2014 yılları arası DWT bazında ithalat ve ihracat değişimleri ile GSYİH değişimi belirtilmekte olup, GSYİH tablosunda IMF'in Ekim 2015 tarihli World Economic Outlook raporunda belirtilen 2015 ve 2016 tahminleri de belirtilmektedir;



Şekil 3.7 : Türkiye'nin GSYİH değişimi.



Şekil 3.8 : Türkiye'de DWT bazında ithalat ve ihracat.

UNCTAD İstatistiklerinden de görüleceği üzere ülkemizde artan ticaret potansiyeli, denizcilik sektörünün dışındaki bir çok sektörün ulaştırma sektörü ile ilgilenmesine vesile olmuş, bu sayede denizcilik işletmeciliği ve gemi armatörlüğü alanlarına ilgi

artmıştır. Denizcilik sektörüne girmek isteyen kimseler, genellikle gemi kiralama operasyonları, gemi işletmeciliği ve armatörlük hizmetleri vermek istemektedirler.

Denizcilik sektörünün gelişmesi ile beraber, sektöre yatırımların yapılabilmesi adına finansman ihtiyacı da oldukça önem arz etmektedir. Ülkemizde denizcilik sektöründe kurumsal firmalar olduğu gibi, çoğunluğu ise genellikle aile şirketleri veya kurumsal olmayan şirketler oluşturmaktadır. Finansman ihtiyacı konusunda, kurumsal şirketler gerek yurtiçi gerek de yurtdışı finansman konularında diğer şirketlere göre genelde daha avantajlı konumdadırlar.

Türkiye’de denizcilik finansmanı genellikle aşağıdaki finansman yöntemleriyle sağlanmaktadır;

- Öz sermaye ile finansman,
- Banka kredileri,
- Finansal kiralama,
- Devlet destekleri,
- Eximbank kredileri,
- Alternatif finansman kaynakları.

3.5.1. Öz sermaye ile finansman

Bir denizcilik şirketi için en önemli hususlardan biri öz kaynaklarının varlığıdır. Şirketlerin iktisadi kıymetleri ile alacaklarının toplamından, borçlarının düşülmesi neticesinde geriye kalan tutarlar öz kaynak olarak bilinmektedir. Herhangi bir denizcilik yatırımı için en çok kullanılan yol, öncelikle öz kaynakların kullanılmasıdır.

Öz kaynakların yetmediği vakit, finansman talebiyle bir bankaya veya finansal kuruluşa başvuran armatörden de evvela firmaya ait öz kaynakların sunulması istenir. Banka kredilerinde armatörün öz kaynaklardan da bir miktar katılım talep edilmektedir. Yani yeterli öz kaynakların bulunması, firmaların borçla ihtiyaçlarında da önem arz etmektedir.

Ülkemizde de kurumsal olmayan şirketler tarafından öncelikle en çok kullanılan finansman metodu öz kaynakların kullanımıdır.

3.5.2. Banka kredileri

Denizcilik sektöründe yeni inşa veya 2. el bir gemi alımı için veya sektörde liman, marina, tersane inşası gibi yatırımlar için en önemli finansman kaynağı banka kredileridir.

Denizcilik sektörünün finansman ihtiyaçları genellikle yüksek meblağlarda olduğundan ihtiyaç duyulan finansmanın geri ödemelerinin uzun vadeli olması gerekmektedir. Bu sebeple kullanılan banka kredileri de genellikle uzun vadeli kredilerdir.

Bankalar tarafından genellikle 1 yıla kadar olan süreler için kısa vadeli krediler, 2 ve 5 yıl arası süreler için orta vadeli krediler ve 5 yıldan uzun süreler için ise uzun vadeli krediler sağlanmaktadır (Aras, 1996)

Türkiye’de bankaların denizcilik finansmanı/kredileri konusunda uzmanlaşmış özel departmanları bulunmadığından, denizcilik kredileri genellikle proje finansmanı, kurumsal/ticari krediler veya ihtiyaç kredileri altında verilebilmektedir. Bir bankanın proje finansmanı departmanı bir gemiyi finanse ederken, aynı bankanın başka bir ticari krediler departmanı da başka bir gemiyi başka inceleme ve kontrol prosedürlerine tabi tutarak finanse edebilmektedir. Bankalar genellikle müşterilerden %10-%30 arasında özsermaye ile katılım talep etmektedirler.

Bir geminin finansmanı için tersanede inşa süreci için pre-finance tanımı altında gemi inşa kredileri sunulmakta olup, inşası biten yeni bir geminin işletilmesi veya ikinci el bir geminin satın alınması konularında post-finance tanımı altında krediler temin edilebilmektedir.

Gemi inşa kredileri (pre-finance) genellikle 12 ay ile 24 ay arası vadeler ile sunulmaktadır. Bu finansman yönteminde ödemeler belirli aralıklarla yapılmakta olup genellikle inşa başlangıcında, gemi kızağa konduğunda, ama makine montajında, gemi denize indirilirken ve son olarak da geminin tesliminde yapılır.

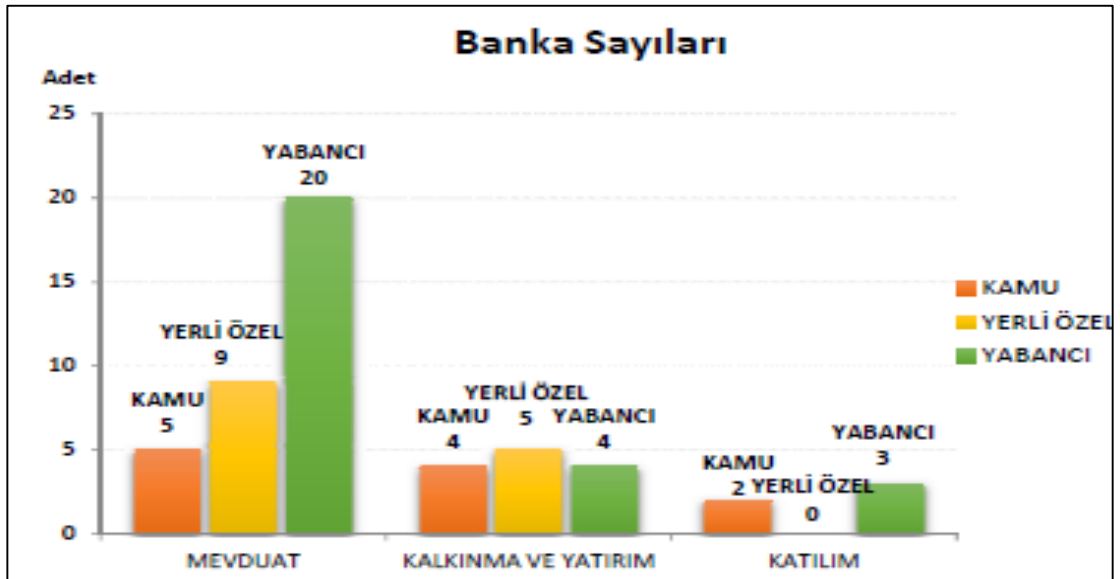
Post finance ise bir geminin satın alınması için kullanılacak kredilerin altında bulunduğu tanımdır. Yani bir armatör, yeni inşa edilmiş veya ikinci el bir gemi almak isterse post finance olarak kredi temin eder. Post finance kredileri 5 -20 yıl arası vadelerle temin edilebilmektedir.

Yeni inşa edilen gemiler için genellikle bankalardan, geminin inşa başlangıcından itibaren ve inşa bittikten sonra da belirli bir süre kullanımı da kapsayacak şekilde uzun vadeli krediler kullanılabilmektedir. Bu yöntem pre finansman ve post finansmanın beraber kullanılması olarak tanımlanmaktadır. Banka gemiyi inşa edilirken finanse eder, armatör ise inşadan sonra örneğin 10 yıla kadar geminin işletilmesinden kazandıkları ile kredilerini öder.

Türkiye’de denizcilik finansmanında banka kredileri yüksek bedelli yatırımlar için yeterli olmamaktadır. Küçük tonajlı gemiler için bankalar kredi sunabilirken, örneğin 200,000 DWT bir geminin finansmanı Türk bankalarından temin edilemeyebilmektedir. Banka kredilerinin yetersiz olmasının sebepleri genel olarak aşağıdakilerdir (Öztürk, 2006);

- Enflasyonun yüksek olması,
- Yanlış kur politikaları,
- Dünyadaki navlun krizinin bankalara etkisi

BDDK’nın Eylül 2015 tarihli Türk Bankacılık Sistemi temel göstergeler raporunda belirtildiği üzere Eylül 2015 itibariyle faaliyette olan 34 mevduat bankası, 13 adet Kalkınma Yatırım bankası ve 5 adet de Katılım Bankası bulunmaktadır. Bu bankaların kamu, yerli ve yabancı menşeli olarak dağılımı aşağıdaki tabloda belirtilmektedir;



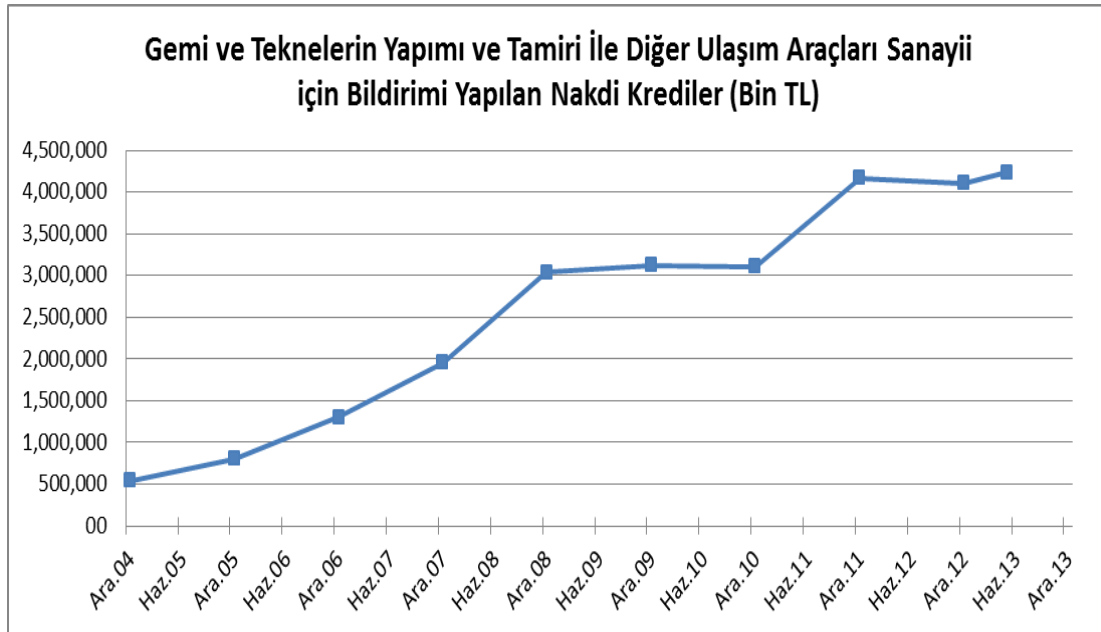
Şekil 3.9 : Türkiye’de türlerine göre banka sayıları.

Mevduat bankaları, kendi adına mevduat kabul eden ve kredi kullandırabilen kuruluşlar ile yurt dışında kurulu benzer kuruluşların Türkiye'deki şubeleridir. Yatırım bankaları, şirketlerin ve kamu kuruluşlarının yeni menkul değer ihracını desteklemek ve bunlara uzun süreli finansman sağlamak amacıyla oluşturulan finansal kuruluşlardır. Kalkınma bankaları ise gelişmekte olan ülkelerde sermaye yetersizliği içinde bulunan firmalara veya yapılacak yeni büyük yatırımlara kaynak ve teknik yardım sağlayarak endüstriyel gelişmeyi hızlandırmak amacıyla olan finansal kuruluşlardır

Yatırım ve kalkınma bankaları doğrudan kredi sağlayan kuruluşlar olmayıp, gerekli kredinin temini konusunda firmaya bir nevi aracılık ederek destek olurlar.

Katılım bankaları ise İslam hukukuna bağlı olarak faizsizlik prensiplerine göre her türlü bankacılık faaliyetlerini gerçekleştiren, kar ve zarara katılma esasına göre fon toplayıp, ticaret, ortaklık ve finansal kiralama yöntemleriyle fon kullandıran bankalardır. Türkiye’de katılım bankalarının destekleriyle de denizcilik sektörü için finansman sağlanabilmektedir.

Türkiye’de gemi ve teknelerin yapımı ve tamiri ile diğer ulaşım araçları sanayii için bankalar bazında bildirim yapılan toplam nakdi krediler, TCMB 2013 istatistikleri baz alınarak aşağıdaki tabloda yıllara göre belirtilmektedir;



Şekil 3.10 : Bankaların yıllara göre toplam denizcilik sektörü kredileri dağılımı.

Yukarıdaki tabloda firma bazı krediler; kredi limit veya riskleri toplamı 20 bin TL'nin (dahil), bireysel kredilerde ise, 8 bin TL'nin üzerinde olan gerçek ve tüzel kişilere, bankalarca verile kredi ve fon toplamından (firmaların bankalar aracılığıyla yurtdışından sağladıkları krediler dahil) oluşmaktadır.

Bankalar, TL veya döviz cinsinden kredi sağlayabilmektedirler. Türkiye'den yeterli finansman desteğini bankalardan bulamayan firmalar, yurtdışı bankalardan kredi temin edebilmekte olup, büyük meblağlı projeler için ise yerli ve yabancı birden çok banka ve finansal kuruluşun katılımı ile sendikasyon kredisi şeklinde finansman sağlanabilmektedir.

Türkiye'deki bankalar, kredi verecekleri denizcilik şirketler ile ilgili genel olarak aşağıdaki konuları incelemek isterler;

- Firmanın sahiplerinin ve yöneticilerinin kişisel ve ticari geçmişi,
- Firmanın sermaye yapısı, mali durumu, borcunu ödeyebilmek kapasitesi,
- Firmanın genel olarak gelir, kar ve ticari genel performansı,
- Denizcilik sektöründeki tecrübeler, yapılan operasyonlar,
- Ticareti yapılan yükler ve ticaret yapılan bölgeler, uzun vadeli kontrat bazında çalışılan müşteriler işler var ise bilgiler, gelir beklentisi planı, borcu geri ödeme planı,
- Şirketin büyüklüğü, öz kaynakları, likiditesi,
- Firma içi yönetim, planlama ve organizasyon detayları,
- Finansman talebinde bulunulan gemi ile ilgili teknik detaylar (gemi türü, bayrağı, sınıfı, bedeli, teknik özellikleri, hasar geçmişleri, ekspertiz raporları, sigorta bilgileri ve sigortaların yerinde olup olmadığı, ipotekler ve temlikler vs.) veya proje ile ilgili teknik detaylar,
- Fizibilite, değerlendirme çalışmaları vs.

Türkiye'deki ticari bankalar genellikle aşağıdaki şekillerde finansman sağlamaktadırlar;

- Geminin ipoteline dayalı olarak verilen ticari krediler,
- Müşterinin başka varlıklarının (ev, arsa, işyeri gibi gayrimenkuller vs.) teminat olarak alınması üzerine verilen ticari krediler veya ihtiyaç kredileri,
- Kurumsal şirketlerin bilançolarının teminat olarak alınması üzerine verilen kurumsal krediler,

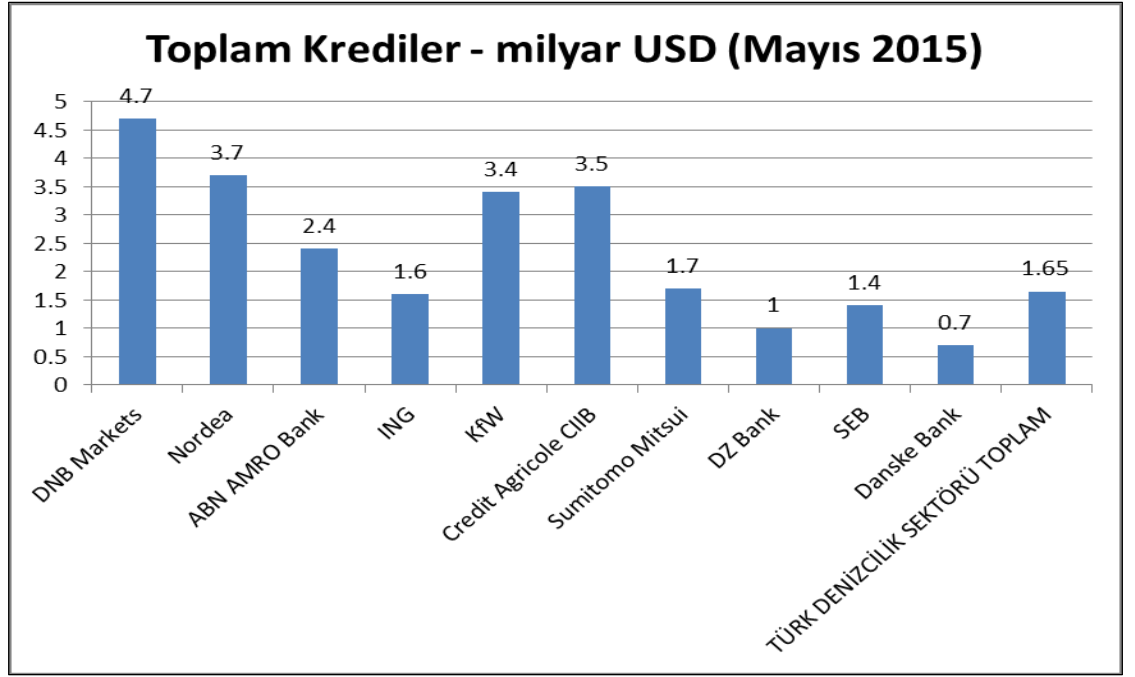
- Proje finansmanı çerçevesinde sunulan krediler,
- Başka bankalar, finansal kuruluşlar veya yatırımcılar ile girilen sendikasyon kredileri

Banka kredisi yolu ile alınan kredilerde geminin gerçek maliki olan firma ‘İpotek Borçlusu’, kredi veren banka ise ‘İpotek Alacaklısı’ olarak tanımlanmaktadır. Bu kredilerde teminat olarak, firmanın satın aldığı gemiler veya firmanın başka varlıkları ipotek altına alınabilmektedir.

Türkiye’deki armatörler yurtdışından finansman sağlamak amacıyla genellikle Alman ve Norveç bankalarını tercih etmektedirler. Bunun sebebi, bu ülke menşeli bankaların özel ihtisaslaşmış denizcilik finansmanı departmanları bulunması ve bu bankaların Türkiye denizcilik piyasasına da hakim olmalarıdır. Yurtdışı bankalardan finansman sağlayan bir armatör, gemi üzerinde hakkı olan tarafları genellikle aşağıdaki şekilde not eder;

- Genellikle kredi alınan ülkede veya bir başka ülkede bir şirket açılarak geminin malikliği bu şirket üzerinde kayıtlı donatan (registered owner) olarak alınır. Kredi alınan ülkede bir işletme firması veya kayıtlı donatan şirketi kurulmasının sebebi, kredi alınan ülkedeki teşvikler ve vergi indirimi gibi avantajlardır. Örneğin Alman KG sistemini kullanarak finansman sağlayabilmek adına Almanya’da mükim bir şirket kurulmaktadır.
- Türkiye’deki asıl firma, gemiyi çıplak olarak kiraya alan firma (bareboat charterer) olarak not edilebilir,
- Finansmanı sağlayan banka, ipotek alacaklısı olarak (mortgagee) veya dain-i mürtehin (loss payee) olarak not edilir,
- Geminin işletme firması da (ship manager company) yine Türkiye’de veya yurtdışında kayıtlı, asıl firmaya ait başka bir şirket olabilir.

Aşağıdaki tabloda dünyadaki ilk 10 finansör banka ile Türkiye’deki toplam denizcilik kredileri karşılaştırılmaktadır (TCMB İstatistikleri ve ABN AMRO Ship Finance Update, June 2015 istatistikleri karşılaştırılmıştır).



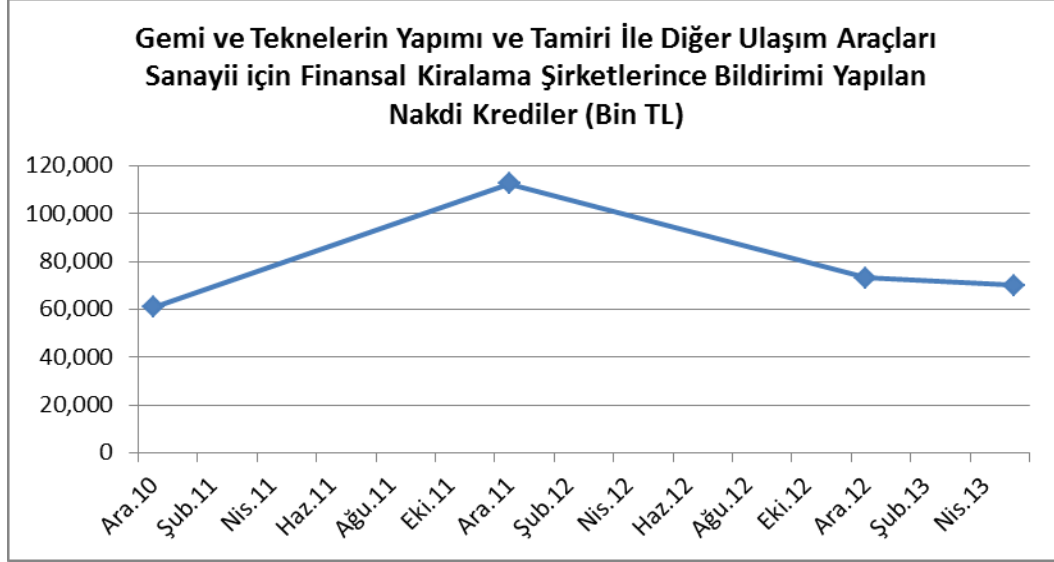
Şekil 3.11 : Dünya'daki ilk 10 banka ve Türkiye toplam gemi finansmanı kredileri.

3.5.3. Finansal kiralama

Türkiye’de denizcilik finansmanı sağlamak amacıyla kullanılmakta olan bir diğer yöntem ise finansal kiralama yöntemidir. Finansal kiralama, 21.11.2012 tarihli ve 6361 nolu yeni ‘Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu’da belirtildiği üzere, bir finansal kiralama sözleşmesine dayalı olmak koşuluyla, bu Kanun veya ilgili mevzuatı uyarınca yetkilendirilen kiralayan tarafından finansman sağlamaya yönelik olarak bir malın mülkiyetinin kira süresi sonunda kiracıya devredilmesi; kiracıya kira süresi sonunda malın rayiç bedelinden düşük bir bedelle satın alma hakkı tanınması; kiralama süresinin malın ekonomik ömrünün yüzde sekseninden daha büyük bir bölümünü kapsaması veya finansal kiralama sözleşmesine göre yapılacak kira ödemelerinin bugünkü değerlerinin toplamının malın rayiç bedelinin yüzde doksanından daha büyük bir değeri oluşturması hâllerinden herhangi birini sağlayan kiralama işlemidir.

Finansal kiralama sisteminde, bir geminin alınması için finansman sağlayan şirket (leasing company), finansal kiralama anlaşması süresince geminin maliki konumunda yani armatörü konumunda olur, geminin işletilmesi ise geminin alınması için finansman talebinde bulunan gerçek armatörüne bırakılır.

Türkiye’de gemi ve teknelerin yapımı ve tamiri ile diğer ulaşım araçları sanayii için finansal kiralama şirketleri bazında bildirimi yapılan toplam nakdi krediler TCMB istatistiklerinden karşılaştırılarak aşağıdaki tabloda yıllara göre belirtilmektedir;



Şekil 3.12 : Finansal kiralama şirketlerinin yıllara göre toplam denizcilik sektörü kredileri dağılımı.

6361 nolu kanunda finansal kiralama sözleşmesi altında kiralamaya konu olan yatırımlar için teşviklerden yararlanılabileceği belirtilmekle beraber, bu sözleşmelerin devri veya tadilinde damga vergisinden, kağıtlarla ilgili işlemlerde harçlardan ve sözleşme sonunda taşınmazların kiracı adına tapu tescili harçlarından muaf olacağı belirtilmektedir. Dolayısıyla kanunun getirdiği avantajlar, bu yöntemi Türkiye’de cazip kılmakta olup, genellikle küçük tonaj gemiler için uygulanabilen bir yöntemdir.

Yeni kanun ile beraber gelen bir diğer yenilik ise, sat-geri kirala modelidir. Örneğin yeni yatırımlar yapmak için nakde ihtiyacı olan bir armatör, gemisini finansal kiralama şirketine satın mülkiyetini finansal kiralama şirketine geçirir. Finansal kiralama şirketi ile olan sözleşme şartları çerçevesinde kendi gemisini kullanmaya devam ederken finansal kiralama şirketine de aldığı finansman karşılığında düzenli kiralar öder.

3.5.4. Devlet destekleri

Türkiye’de denizcilik sektöründe devlet destekleri her ne kadar yetersiz olsa da, yatırım teşvik belgesi çerçevesinde bazı teşvikler bulunmaktadır.

20 Haziran 2012 tarihli 2012/1 tebliğ nolu ‘Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğ’ uyarınca, yatırım teşvik belgesi olan tersanelerin gemi inşa yatırımları için KDV istisnası, gümrük vergisi muafiyeti, sigorta primi işveren hissesi desteği sağlanabilmekte olup, tersane modernizasyonu yatırımları için de sadece KDV istisnası ve gümrük vergisi muafiyeti sağlanabilmektedir.

Yatırım teşvik belgesi, sermaye birikimlerini yatırıma yönlendirmek, imalatla katma değer yaratmak, teknoloji kullanımını ve yenilenmesini özendirerek, bölgeler arası ekonomik dengesizlikleri gidermek, ülkede istihdam yaratmak ve dünyada rekabet gücü yaratmak gibi gayeler için yatırımcıların devlet tarafından desteklenmesi amacıyla verilen belgelerdir (Çetin, t.y.)

Teşvik belgesinde faiz desteği öngörülen yatırımcılar için, kredi kullanımı ve finansal kiralama sözleşmesi yapılması uygun görüşen projelere ilişkin faiz desteği sağlanabilmektedir.

23.08.2015 tarihli ‘Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik’, yatırım belgesi olan aşağıda tanımlı araçlar için gümrük vergisi ve ithalde alınan diğer vergi (Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi hariç), damga resmi dahil, muaf olarak ithal edilmesini sağlamaktadır;

- Yurt dışından yeni veya kullanılmış olarak satın alınan gemiler, yüzer havuzlar ve su araçları ile bunların gövdesi (teknesinin/kabuğunu),
- Kültür ve Turizm Bakanlığında yatırım belgesi almış olmak şartıyla, turizm amaçlı ve yeni inşa edilmiş olarak yurt dışından ithal edilecek veya aynı amaçla kullanılma taahhüdünde bulunulmak kaydıyla yurt içinde inşa edilecek her türlü deniz turizm aracı

Bu yönetmelik ile kamu iktisadi kuruluşlarına ait gemiler, yüzer havuzlar ve deniz turizm aracı ithallerinde P&I sigortası aranmamakta olup, ilaveten turizm işletme belgesi olan yat, gezinti teknesi ve benzer suretteki su araçları için de P&I sigortaları zorunluluğu da ortadan kalmış bulunmaktadır.

2015/1 Nolu ‘Tasarım Desteği Hakkında Tebliğ (Tebliğ No: 2008/2)’de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ’ ile gemi ve yat sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin Türkiye’de yerleşik şirketlerden alacakları tasarım hizmetine ilişkin giderleri, yıllık en fazla 200,000 USD’ye kadar %50 oranında 5 yıl süre ile desteklenebilmektedir.

Türkiye’de gemilerin kayıtlı olduğu sicil Milli Gemi Sicili’dir. Milli Sicil dışında ve genellikle kolay bayrak olarak bilinen (flag of convenience) yabancı bayraklarda bulunan gemilerin, Türk Bayrağı’na geçirilebilmesi amacıyla 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu çıkarılarak TUGS, yani Türk Uluslararası Gemi Sicili oluşturulmuştur. TUGS’a kayıtlı gemilerin ve yatların işletmesi ile bu sicile başka bir kimse adına kayıt edilmek üzere devir kazançları, gelir vergisi, kurumlar vergisi ve fonlardan istisna tutulmakta olup, Türkiye’de ikamet etmekte olan Türk vatandaşlarına ve yabancı kişilere ait gemiler ve yatlar ile Türkiye’de Türk kanunlarına göre kurulmuş olan şirketlere ait gemilerin ve yatların işletilmesi ve başka bir kimseye satışından sağlanan kazançlar da istisna tutulmaktadır (Kurt, 2014). TUGS ile, sadece işletme kazançları ve devirlere ilişkin kazançlar değil, gemilerin alım satımı, ipotek tesisleri, kredi ve navlun sözleşmeleri gibi sözleşmeler için banka ve sigorta muameleleri vergisi, damga vergisi ve fonlardan muaf tutulabilmektedir. Ek olarak, TUGS’a kayıtlı gemiler için de Milli Sicil’e kayıtlı gemilerde olduğu üzere kabotaj hattında gerçekleştirecekleri yük ve yolcu seferleri için Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) sıfıra indirilmiştir.

Türkiye’de sigortalar ile ilgili olarak, 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu gereği Türkiye’de sigortalanabilir menfaati olan yerleşik kişiler için Türkiye’de faaliyette bulunan sigorta şirketlerinden sigorta yaptırma zorunluluğu bulunmaktadır. Sigortalar yurtdışından temin ediliyor olsa bile, Türkiye’de yerleşik bir sigorta şirketi tarafından lokal vergiler ödenerek lokal bir poliçenin tanzim edilmesi gerekmektedir. Fakat kanunun 15.maddesinde belirtildiği üzere gemi işletmecilerinin yurtdışında temin edeceği sorumluluk sigortaları istisna tutulmuştur. İlaveten 2008/14373 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla gemi işletmecilerine ek olarak TUGS’a kayıtlı gemiler ve yatların sigortaları da yurtdışında yaptırılacak sigortalara dahil edilmiştir. Böylece TUGS’a kayıtlı gemilerin yurtdışından temin edecekleri P&I, H&M, W&S ve diğer sigortaları için Türkiye’den ilave bir lokal poliçe tanzim ettirmesine gerek kalmamıştır.

20 Mart 2015 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kabul edilen ve "Torba Yasa Teklifi" olarak isimlendirilen tasarıda Türk denizcilik sektörü için oldukça önem arzeden koster hurda teşvikleri belirtilmektedir.

Bu tasarıya göre, Milli Gemi Sicili veya TUGS'a kayıtlı, ticari yük taşımalarında kullanılan gemilerden cins ve nitelikleri bakanlıkça belirlenen gemilerin, hurdaya ayrılmasını desteklemek amacıyla yerlerine, en az %35 yerli katkı oranıyla Türkiye'de inşa edilmek şartıyla ve en az 5 yıl Türk bayrağı altında işletilmek ve inşasının 3 sene içinde tamamlanması veya inşasını takiben 5 yıldan evvel satılması durumunda genel hükümler uyarınca verilen teşvikin tahsil edilmesi şartıyla yeni gemilerin finansmanında kullanılmak ve hurda bedelini aşmamak üzere nakdi ödeme yapılması konusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkili kılınmıştır. Bu tasarı ile 20 yaştan üzerindeki gemilerin yerlerine yeni teknolojiler ile 5,000 – 8,000 DWT aralığında ve Türk tersanelerinde yeni gemilerin inşa edilmesi için hurda teşviği uygulanacağı belirtilmektedir. Bu tasarinin hayata geçmesi ile Türkiye'deki yaşlı gemi filosu yenilenerek Türkiye'nin bölgede daha güçlü bir denizci ülke olması hedeflenmektedir. Ayrıca yeni inşa edilecek gemiler sayesinde yaratılacak istihdam, yan sanayi ve ilgili diğer sanayilerin canlanması, vergiler, sigortalar, gemilerin işletilmesi, gemilerde çalışacak personeller vb. konularda ülke ekonomisine büyük katkı sağlanması hedeflenmektedir (IMEAK DTO, 2015).

3.5.5. Türk Eximbank kredileri

Türk Eximbank, ihracatçıları, ihracata yönelik üretim yapan imalatçıları ve yurt dışında faaliyet gösteren müteahhit ve girişimcileri kısa, orta ve uzun vadeli nakdi ve gayrinakdi kredi, sigorta ve garanti programları ile ihracata teşvik edebilmek amacıyla desteklemektedir. 1987 yılında kurulan Türk Eximbank, 'Gemi İnşaatı ve İhracatı Finans Programı' çerçevesinde gemi inşa ve ihraç edecek Türk firmalarının finansman ihtiyaçlarını orta-uzun vadeli krediler ile karşılayarak rekabet güçlerini arttırmak ve müşterilerinin yurtdışındaki kredibilitelerini arttırmak gayesindedir (Eximbank, t.y.)

Geminin finansmanı amacıyla inşa süresi içerisinde alıcı firma, alıcının bankası, makine ve ekipmanların tedarikçileri ve bu taraflar ile olan işlerde doğabilecek yükümlülükler ve faizler için teminat mektupları da Türk Eximbank tarafından sağlanabilmektedir.

Kredi sağlanabilmesi için, gemi kontrat bedelinin en az %15'i özsermaye den sağlanmalı, geminin inşasına yerli katkı oranı da en az %25 oranında olmalıdır.

3.5.6. Alternatif finansman kaynakları

Türkiye’de denizcilik sektöründe finansman desteği bulmada alternatif olarak kullanılan diğer bazı yöntemler ise Özel Sermaye Fonları (Private Equity Funds), Girişim Sermayeleri (Venture Capital) ve Kredi Garanti Fonu ile banka ve finansal kiralama şirketleri dışındaki bazı özel finansal kuruluşların kullanılabilmesidir.

Türkiye’de özel sermaye fonları şirketleri denizcilik sektöründe nadiren bulunsalar da bu şirketlerin armatörlük ve limancılık sektörlerini yakinen takip ettiği görülmektedir. Türkiye’de özel sermaye fonu şirketi yatırımları ile ilgili olarak, U.N. Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.’nin, bir özel sermaye fonu olan Actera Group ile bir holding şirketi olan ve özel sermaye fonu tipi yatırımlar yapan Esas Holding ile konsorsiyum içerisinde fonlanması örnek gösterilebilir (Url-1, Url-2)

Türkiye’de, 3624 sayılı ve 12.04.1990 tarihli kanun ile ekonomik ve sosyal ihtiyaçların karşılanmasında küçük ve orta ölçekli işletmelerin payını ve etkinliğini artırmak, rekabet güçlerini ve düzeylerini yükseltmek, sanayide entegrasyonu ekonomik gelişmelere uygun biçimde gerçekleştirmek amacıyla, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından tüzel kişiliği bulunan ve özel hukuka tabi bir kamu kuruluşu olan Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı (KOSGEB) kurulmuştur. KOSGEB, yerel girişimciliği teşvik amacıyla küçük ve orta ölçekli işletmelere destekler vermektedir.

Denizcilik sektöründe de inovasyon ve yenilikçi araştırma-geliştirme (Ar-Ge) çalışmalarında bulunan küçük ve orta ölçekli şirketler, KOSGEB desteklerinden faydalanmaktadırlar. Bu destekler bir geminin inşası, bir limanın veya tersane inşasının finansmanı gibi büyük yatırımlar için yeterli olmayıp, desteklerin amacı yeni girişimciler kazandırmaktır. Örneğin, liman servislerinde sistemsel olarak servis hızını arttırabilmek amacıyla Ar-Ge faaliyetleri ile geliştirilmek istenen yeni bir yazılım için KOSGEB desteği alınması bu desteklere örnek olarak verilebilir.

KOSGEB’in denizcilik sektörüne ayrıca destek sağlayabilecek KOBİ Girişim Sermayesi ve Yatırım Ortaklığı A.Ş. ve Kredi Garanti Fonu A.Ş. adıyla iki iştiraki bulunmaktadır. KOBİ Girişim Sermayesi ve Yatırım Ortaklığı A.Ş. adından da anlaşıldığı üzere bir Girişim Sermayesi (Venture Capital) fonu olup, KOBİ’lerin

finansman ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulmuştur. Bu girişim, sektör ayrımı yapmadan rekabet avantajı yüksek ve büyük pazar yaratma potansiyeline sahip Türkiye'nin ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunabilecek her türlü projeyi değerlendirmeye alabilmektedir. En fazla %49 hisse satın alarak ortalama 5-6 yıl içerisinde yatırımdan çıkılması kriterlerine sahip bu girişimde başlangıç aşamasındaki projeler için 250,000 USD, mevcut sektörlerde hizmet veren şirketler için ise en fazla 5,000,000 USD'ye kadar finansman desteği sağlanabilmektedir. Örnek olarak, tersanelerde de kullanılmakta olan saç işleme makineleri ve takım tezgahları imalatı konusunda faaliyet göstermekte olan bir firmaya destek olunması verilebilir (Url-3).

KOSGEB'in bir diğer iştiraki olan Kredi Garanti Fonu (KGF), girişimciliğin ve rekabetçiliğin artmasını sağlayabilmek adına, kredi kuruluşlarının teminat olarak talep ettikleri varlıklara sahip olmayan KOBİ'lere kefil olarak, finansman sağlamada teminat yetersizliğinin bir engel oluşturmasını kaldırmak amacıyla KOBİ'lere teminat sunar. Kredi Garanti Fonu, gemi inşa sanayisine özel bir teminat sunmaktadır. Bu teminattan yararlanabilme koşulları aşağıda belirtilmektedir (Url-4);

- Talepte bulunan ve yararlanıcı olarak tanımlanan tarafın, alıcı olarak tanımlanan ve gemiyi inşa ettiren tarafın finansmanına dayalı ihraç kaydıyla inşa edeceği en az 1,000 DWT veya 500 GT hacimli gemiler, tonilatosuna bakılmaksızın; römorkörler, sismik, petrol ve doğalgaz araştırma / çıkarma için özel amaçlarla inşa edilecek her türlü yüzer platformlara hizmet verecek destek gemileri ile hidrojen, doğalgaz (LNG, CNG) veya hibrit teknolojilerle tahrik edilen her türlü deniz araçları için yurtdışı alıcı ile sözleşme yapmış olması;
- Kredi Garanti Fonu'nun kefaletiyle kullandırılan teminat mektubu kredilerinde, alıcı ile yararlanıcı arasında düzenlenen gemi inşa sözleşmesinde teslim süresinin 36 ayı aşmamış olması;
- Krediye konu geminin inşa edileceği tersanenin mülkiyetinin, yararlanıcıya ya da yararlanıcının dahil olduğu grup firmalarından herhangi birine ait olması,
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınacak yazı ile krediye konu geminin inşa edileceği tersanenin söz konusu geminin inşası için yeterli kapasiteye sahip olduğunun belgelenmesi.

Krediyi veren tarafından Kredi Garanti Fonu'nun kefaletiyle yararlanıcıya kullandırılacak krediler, alıcı ile yararlanıcı arasında ihraç kaydıyla gemi inşası için

düzenlenmiş sözleşmelere istinaden alıcının yapacağı ön ödemelerin garantisi için verilecek teminat mektuplarında kullanılacak olup; Kredi Garanti Fonu kefaletiyle kullanılacak teminat mektubu kredisinin, yararlanıcının ne surette olursa olsun yurtdışından temin edeceği krediler için kullanılmaması gerekmektedir.

Yararlanıcı başına sağlanacak kefalet tutarı, talep edilen kredinin anapara bakiyesi ile temerrüt faizi hariç, tazminin tahsil edildiği tarihe göre hesaplanacak akdi faiz/kar payı/kira tutarı ödemeleri toplamının % 70'ini geçmemek üzere, bir gemi için 70 Milyon ABD Doları ve bir risk grubuna ait gemiler için ise 200 Milyon ABD Doları ile sınırlı olarak belirtilmiştir. Kredi Garanti Fonu kefaletiyle kullanılacak krediler için, krediye konu inşa edilecek gemi üzerine Krediyi veren tarafından, Kredi Garanti Fonu ile paylaşılacak üzere gemi siciline kaydedilerek 1. dereceden ipotek tesis edilecektir.

Kredi Garanti Fonu'nun ortakları arasında %32 hisse ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, %32 hisse ile KOSGEB ve geri kalan hisseler içinde bazı vakıf ve konfederasyonlar ile Türkiye'deki birçok ticari ve katılım bankası ve Eximbank bulunmaktadır.

4. DENİZ SİGORTALARI

4.1. Giriş

Deniz sigortalarının ana fonksiyonu gemilerin ve yüklerin sahipleri için koruma sağlamasıdır. Günümüzde gemilerin ve yüklerin farklı özelliklerde olması ve farklı gereksinimlerinin bulunması, deniz sigortalarının tekne sigortaları veya kargo sigortaları gibi özel alanlarda uzmanlıklara ayrılmasına vesile olmuş olmuştur.

Deniz sigortaları underwriting prensiplerine göre çalışmaktadır. Genel olarak Underwriter, herhangi bir hasar durumunda ödemekle yükümlü olacağı riskleri değerlendirerek belirli bir prim karşılığında hangi şartlarla kabul edebileceğini belirtir.

Yük/Emtia sigortaları (Cargo insurances), yüklerin denizyolu ile taşınmasının yanında demiryolu, karayolu, havayolu vb. diğer yöntemlerle de taşınması sebebiyle günümüzde nakliyat sigortaları olarak adlandırılabilir. Bu durum Marine Insurance Act. 1906 Section 1’de şu şekilde ifade edilmektedir;

“Bir deniz sigortası kontratı kendi belirli şartları veya ticari geleneği gereği sigortalıyı iç sularda meydana gelebilecek hasarlara veya herhangi bir deniz seferi ile beraber gelen kara rizikolarına karşı korumak için genişletilebilir.”

4.2. Tarihçe

Bilinen en eski sigorta örnekleri M.Ö. 3000 yıllarına kadar dayanmaktadır. Yüklerin denizde kaybolması ve gemilerin batmasından dolayı oluşan ticari kayıplardan yorulan Çin’li tüccarlar, bir yükü tek bir gemide taşımak yerine yükleri bölerek gemilere dağıtmışlar, böylece bir gemi battığında yükün tamamı kaybedilmemiş olup, yükün geri kalan kısmı diğer gemiler ile limana ulaştırmışlardır. Bu örnek, para ile yapılan bir güvence olmayıp riskin dağıtılması yönünden ilk sigortacılık örneklerindendir.

M.Ö. 2000’li yıllarda ise Babilliler’in deniz ve kara taşımacılığı için geliştirmiş olduğu bir nevi sigorta borçlanması olarak adlandırılabilen sistem ile bir ticari taşıma için sermayedarlardan borç alan tüccarlar, yükün çalınması veya kaybolması ihtimaline karşı borcu aldığı sermayedarın bu borcu silmesini sağlamak amacıyla, taşınan mal güvenle ulaştığında sermayedara borcu ile birlikte bir ek ödeme yapmışlardır. Bu uygulama, risklerin ilk kez para karşılığı güvence altına alınmasına örnek teşkil etmektedir. Hammurabi, daha sonraları bu uygulamayı yasallaştırmış olup, zarara uğrayan kervanların risklerinin diğer kervanlar arasında paylaşılmasını yasalarla güvence altına almıştır (Buckham, 2010).

M.Ö. 800’lü yıllarda ise Akdeniz’de güçlü bir ticaret kolonisi olan Rodoslular, müşterek avaryanın ilk örneklerini uygulamışlardır. Batma tehlikesi ile karşı karşıya olan bir gemide kaptan, ağırlığı azaltmak için bazı yüklerin denize atılmasına karar verebilmekteydi. Denize atılan malın sahibi için ise, aynı durum ile karşı karşıya kalabileceklerini düşünen tüccarlar ortak bir paylaşım ile zararı karşılamaktaydılar (Duhaime, 2012).

M.Ö. 600’lü yıllarda ise Yunan ve Romalılar, sağlık ve hayat sigortacılığının temellerini attılar. Vefat eden bir kişinin ailesine bakabilmek ve cenaze masraflarını karşılayabilmek adına bir yardımlaşma derneği kurarak para toplamaktaydılar. Bu derneğin üyeleri haftalık olarak ortak bir havuza ödeme yapmaktaydılar.

MS. 12. yy’da yazılı ilk sigorta kanunu olarak bilinen Consolato de Mare’nin İtalyanlar tarafından düzenlendiği bilinmektedir.

M.S. 14.yy’da tarihteki ilk sigorta poliçesi kabul edilen doküman düzenlenmiştir. 23 Ekim 1347 tarihinde İtalya’nın Cenova Limanı’ndan İspanya’nın Mayorka Limanı’na gitmek olan Santa Clara isimli gemi için sadece sigortaya özgü olan ve diğer konuları içermeyen bir mukavele tanzim edilmiştir. Bu mukavele aynı zamanda deniz sigortacılığının da ilk yazılı örneğidir.

Modern sigortacılığın temelleri ise 17. yy’da denizcilik sektöründe de birçok alanın doğmasına öncülük eden Edward Lloyd’un ‘Edward Inn’ adındaki kahvesinde alınan kararlarla atılmıştır. Londra’da o zamanlar yükün de ilgisi olan gemi sahiplerinin vakitlerini geçirdikleri Lloyd’un kahvesinde, gemi sahipleri zararlarını karşılamak için her gemi sahibinin ortak bir fona para yatırmaları fikri ortaya çıkmıştır. Bu uygulama başladıktan bir süre sonra, fona konacak iştirak paylarını toplayan ve

zarara uğrayanlara ödemeyi yapan kimseler ortaya çıkmış, bu kimselere sigortacı manasına gelen ‘underwriter’ denmeye başlamış ve bu kişilerin çalıştıkları masalara da ‘Box’ denmeye başlamıştır (Yücesan, 2004, s.2)

4.3. Uluslararası Kredi Sistemi

Deniz sigortaları, armatör, alıcı ve satıcının, yüksek deniz riskleri sonucu mallarına gelebilecek kayıp ve hasarlar sebebiyle oluşabilecek finansal sonuçları güvence altına alabilmek veya en azından hafifletebilmek amacıyla yüzyıllardır deniz ticaretinde önemli bir yere sahiptir.

Malların veya varlıkların, kayıp ve hasarlara karşı sigortalanması günümüzde oldukça önemli bir ihtiyaç haline gelmiştir. Özellikle gemiler ve gemiler içerisinde taşınan mallar (ham malzemeler, işlenmiş ürünler, endüstriyel ekipmanlar vb.) için armatörler kadar kreditörler de gerekli sigortaların yerinde olması konusunda dikkatli ve ısrarcıdır. Bu sigortalar olmadan uluslararası ticaretin parçası olan yük sahipleri, armatörler, gemilerin inşası için gerekli finansmanı sağlayan kreditörler, malların satışı ile ilgili ödeme, kredi ve dokümantasyon prosedürlerine dahil olan bankalar gibi taraflar herhangi bir kazada mallara/varlıklara karşı oluşabilecek finansal riskleri kapsayacak bir güvenceden mahrum olacaklardır. Bu sebeple deniz sigortaları, taşıma süresince gerekli finansal güvenceyi sağlayarak deniz ticaretinin aksamasını engelleyici bir faktör olarak önemini ortaya koymaktadır. (UNCTAD, 1982, s.7)

Dünyanın herhangi bir yerindeki bir başka tüccara mal satan bir tüccar, ‘satıcı’ (seller) olarak adlandırılır. Malı alan tüccar ise ‘alıcı’dır (receiver). Satıcı, alıcıdan bir akreditif mektubu (letter of credit) alır. Bu akreditif mektubu, alıcının bankası tarafından düzenlenen ve ödemenin malın teslimine istinaden belirlenecek bir tarihte yapılacağını belirten bir çeşit kambiyo senedi (bill of exchange) formunda da olabilir.

Satıcı, akreditif mektubunu, ödemeyi alacağı bankaya sunar. Satıcı eğer ödeme için belirlenen tarihe kadar beklemek istemez ve ödemeyi önden (peşin) almak ister ise, yüklemeye ait dokümanları bankaya sunmak şartıyla da bir ayarlama yapabilir. Bu dokümanlar genelde ihracat faturası (the export invoice), konşimento (bill of lading) ve akreditif mektubu’dur (letter of credit). İlgili banka, bu dokümanlara ilaveten

sigorta teminatlarının yerinde olduğunun kanıtı olarak sigorta poliçesi veya sigorta sertifikasını talep edebilmektedir. Bu sigorta dokümanları, peşin ödemeye karşı bir tamamlayıcı teminat olarak kullanılabilir.

4.4. Uluslararası Denizcilik Sigortaları Marketi

Deniz sigortaları, genellikle finansal açıdan gelişmiş ülkelerde uygulanarak gelişmiştir. Yoğunlukla İngiltere marketinde gelişen deniz sigortalarının diğer büyük piyasaları Kıta Avrupası, Amerika Birleşik Devletleri ve Japonya'dır. Günümüzde Çin de deniz sigortaları piyasalarında aktif rol oynamaya başlamıştır.

Diğer ülkelerdeki sigorta marketleri ise genellikle kendi ülkelerine hizmet vermektedir. Ülke içerisindeki sigorta talepleri lokal sigorta şirketleri tarafından karşılanarak poliçelendirilmektedir. Fakat bu ülkelerdeki sigorta marketlerinin büyük çoğunluğu ise yine Londra piyasaları üzerinden reasürans yapmaktadır.

4.5. Londra Sigorta ve Reasürans Piyasaları

Londra deniz sigortası piyasaları, İngiltere'deki sigorta ve reasürans piyasalarının ayrı ve seçkin bir parçasıdır ve Londra şehrinde bulunmaktadır. Londra sigorta ve reasürans piyasaları aşağıdaki birimleri ihtiva etmektedir;

- Lloyd's
- Sigorta ve reasürans şirketleri
- Koruma ve Tazmin Kurumları (Protection and Indemnity Associations – P&I Clubs)
- Sigorta brokerleri
- Reasürans brokerleri

Londra piyasalarının dışında İngiltere'de Liverpool'da da bir deniz sigortaları piyasası bulunmaktadır, fakat bu market de Londra marketi ile oldukça yakın çalışmaktadır.

4.5.1. Lloyd's

17. yy.'da tüccarlar Londra'daki kahvehanelerde gemilerin ve yüklerin sigortalarını yapmaktaydılar. Tarihi kayıtlar, deniz sigortalarının Edward Lloyd'un 1691 yılında

açtığı Lombard Street'teki kahvehanede uygulanmaya başlandığını göstermektedir (ICS, Marine Insurance, 2012, s.2)

1720 yılında bir kraliyet fermanı ile 2 şirkete deniz sigortaları işini yazmak için izin verilmiştir. Bu şirketler Royal Exchange Assurance ve London Assurance şirketleridir. Bu şirketler monopoly olarak iş yazmaktaydılar ve 1824 yılında kapanmak durumunda kaldılar. Bu kapanmanın ardından tüccarlar ve sigorta sözleşmelerinin altına imza atan sigortacılar (underwriter'lar) bu rekabetçi ortamda daha profesyonel olmaları gerektiğini ve müşterilere daha iyi servis ve sigorta güvencesi vermeleri gerektiğini farkettiler. İlk adım olarak, bu sigortacılık faaliyetlerini merkezileştirmek adına Lloyd'un kahvehanesinde işlerin yürütülmesi olmuştur. Lloyd's dışındaki Londra sigorta ve reasürans piyasalarındaki şirketler, poliçe sahiplerinin zararlarını giderilmesi/karşılanabilmesi için bir merkezi fon işletmemektedirler.

Lloyd's kahvehanesinde kumar vb. oyunların artması sebebiyle bir grup underwriter ayrılarak 1769'da Pope's Head Alley'de 'New Lloyd's'u kurmuşlardır. Bir süre sonra daha geniş bir yere ihtiyaç doğmuş, bu sebeple 1774'te Royal Exchange'de geniş bir apartman dairesine taşınılmış ve 1928'e kadar burada hizmet verilmiştir. 1928'de ise Leadenhall Street'te ayrı bir binaya geçişmiştir. Zamanla yeniden daha geniş bir yerleşime ihtiyaç duyulmuş, bu sebeple 1958'de Lime Street'te yeni bir binaya geçilmiş, 1986'da ise daha önce 1928'de taşınılan binanın yerine yapılan binaya taşınmıştır.

1871 yılında bir parlamento kararıyla Lloyd's bir kurum olarak kabul edilmiş ve Lloyd's underwriter'ları dışındaki şirketler illegal olarak tanımlanmıştır. Bu karar ile aynı zamanda Lloyd's bir kurum olarak kendi içinde üyeleri için kural koyabilme hakkı kazanmıştır. Konu karar sadece deniz sigortaları ile ilgili olup, 19.yy'nin son çeyreğinde deniz sigortaları dışındaki branşların da yazılmaya başlaması sebebiyle Lloyd's Act'te 1911'de yapılan değişiklik ile üyelerin bütün sigorta branşlarında iş yürütebilecekleri kararı ilave edilmiştir.

Lloyd's'ta Underwriter üyeler, sendikalar (syndicate) adıyla sigorta risklerini kabul edebilmek adına bir araya gelerek gruplaşırlar. Sendikalar genellikle benzer sermaye sağlayıcıları tarafından desteklenmektedir. Sendikalar bir riski tamamen üzerlerine alabildiği gibi, riskin belli bir kısmını da üzerine alabilir.

Her bir sendika, bir idari mümessil ‘Managing Agent’ tarafından işletilir. Bu idari mümessiller sermaye sağlayan üyeleri adına bir veya birden fazla sendikayı yönetebilirler. İdari mümessiller, sigortacı çalışanları istihdam eder ve sendikaların altyapı ve operasyonel günlük işlerini yürütür.

Lloyd’s binasında ki ‘Underwriting Room’da bulunan box’lara aktif underwriter’lar ve çalışanlar atanır.

Underwriting üyeleri (members) , Lloyd’s içerisinde çalışan üyeler (working) ve günlük işleri (day-to-day business) yürüten dış üyeler (external member) olmak üzere iki grupta sınıflandırılmaktadır.

Lloyd’s üyesi olabilmek için gerekli olan finansal yeterlilikler, her sene değişebilmekle beraber yıllık olarak Kurum tarafından yayımlanmaktadır. Adaylar, bağlı oldukları üye acentelerin yeterli özel serveti/sermayesi (private wealth) olup olmadığı göstermek ve geri iadesi olmayan bir giriş ücreti ödemek zorundadırlar. Üyeler, sunmuş oldukları özel servet/sermaye göz önünde bulundurularak iş yıl içerisinde üretebileceklerini düşündükleri prim miktarı ile ilgili olarak bir Prim Gelir Limiti (Premium Income Limit) belirlerler. Daha sonra üyeler, bu Prim Gelir Limiti’ne bağlı olarak bir depozito öderler. Bu depozito, bir tesis senedi (deed of trust) altında gelecekteki underwritin sorumluluklarını karşılaması açısından tutulur. Üyeler tarafından toplanan tüm primler bir Prim Güven Fonu altında depozito edilir. Bu prim güven fonları sterlin fonu, Lloyd’s Amerikan Güven Fonu, Lloyd’s Dolar Güven Fonu, Lloyd’s Kanada Fonu ve Lloyd’s Asya Güven Fonu’nu ihtiva eder. Underwriting yılı içerisinde üretilen primler bu fona ödenir ve ödenecek hasarlar ise bu fondan ödenir. Underwriting yılı sonunda kalan primler, güven fonu tarafından kazanılan karlar ve faizler ile ilgili underwriter’a veya Lloyd’s üyesine iade edilir (Url-5).

Underwriting üyelerin, Merkez Fon (Central Fund)’a da katılması gerekmektedir. Katılım payı seneden seneye değişebilmektedir. Merkez fon, Lloyd’s tarafından güvende tutulur ve Lloyd’s poliçesi sahipleri için bir koruma olması amacıyla kurum tarafından yönetilir. Herhangi bir olayda ve hasarda, underwriting üyelerin sorumluluklarını karşılayamamaları durumunda, poliçe sahiplerinin hasarı Merkez Fon tarafından ödenir. Merkez Fon, underwriting üyeleri için değil, poliçe sahiplerini korumak içindir.

Her bir sendikanın underwriting hesapları yıllık olarak Lloyd's Kurulu tarafından onaylı olan kalifiye bir muhasebeci tarafından denetime girer. Bu yıllık denetimler, sendikanın underwriting üyelerinin varlıklarının bir sonraki yıla ait yeterlilikleri karşılayıp karşılamayacağını belirler. Eğer üyenin rezervlerinin yetersiz olduğu tespit edilir ise, ek rezerv için depozito verilmesi konusunda bir çağrı yapılır. Eğer ek rezerv için depozito verilmesi mümkün değil ise, üye underwriting işlemlerine son vermek zorundadır.

1982'den itibaren kötü geçen yıllar sebebiyle oldukça yüksek sayıda üyeden, varlıkları üzerinden ek rezerv için depozito verilebilmesi konusunda çağrılar yapılmış olup, yüksek oranda üye ise underwriting faaliyetlerine son vermiştir. 1988'de 33,532 olan üye sayısı 1993'lerde 20,000'in altına düşmüştür. Lloyd's bu durumda geleneklerin dışına çıkarak yeni sermaye sağlayabilmek adına tüzel şirketlerin sınırlı sorumluluklar ile üye olabilmelerine 1 Ocak 1994 tarihinde izin vermiştir.

Lloyd's, 1771'den 1982'ye kadar çalışmakta olan üyelerden oluşan bir Komite tarafından idare edilmekteydi. 1978 yılında, Lloyd's eski bir Yüksek Mahkeme hakimi olan Lord Fisher başkanlığında,

Kurum (Society) tarafından 1871 Lloyd's Act ve takip eden 4 Act altında da uygulandığı üzere öz-düzenlemelerdeki yetkilerin verimliliğini denetlemek adına bir çalışma grubu kurmuştur. Bu çalışma grubunun hazırladığı rapor sonucu Lloyd's Act 1982 ortaya çıkmış ve bu Act ile Lloyd's Kurulu'nın (Lloyd's Council), Kurum (Society) işlerindeki yönetim ve kontrol ile ilgili genel sorumlulukları ile beraber kural yapıcılık ve disiplin ile ilgili gereklilikler konusunda düzenlemeler yapılmıştır. Lloyd's Kurulu, çalışan üyeler (working members), harici üyeler (external members) ve atanan üyelerden (nominated member) oluşmaktadır. Çalışan üyeler, Kurum üyesi olup Lloyd's dahilinde iş yürüten üyelerdir. Harici üyeler ise aktif olarak Lloyd's içerisinde çalışmayan üyelerdir. Atanan üyeler ise Kurul tarafından atanmakta olup, bu atamanın Bank of England başkanı tarafından onaylı olması şartı bulunmaktadır.

1992 yılında Sir Jeremy Morse tarafından düzenlenen bir rapor ile Lloyd's için Lloyd's Kurulu (The Council of Lloyd's), Piyasa Kurulu (Market Board) ve Düzenleme Kurulu (Regulatory Board) olmak üzere üçlü yapıda bir yönetim tavsiye edilmiştir. Böylece Kurul, ana yasa koyucu yapısını koruyarak bunu 'Lloyd's'un

dünya çapında iş geliştirmesini ve üyeler için daha ilgi çekici hale gelmesini sağlayan Piyasa Kurulu ile desteklemiştir. Düzenleme Kurulu ise Lloyd's marketindeki işlerin düzenlenebilmesi ve Lloyd's üyelerinin haklarının korunabilmesi amacıyla uygun bir düzenleme yapısı ve kurallar dizisi tesis etmiştir. 30 Kasım 2001 tarihinden itibaren ise Finansal Servisler ve Market Act 2000 ile birlikte Finansal Hizmetler Kurumu'na (Financial Services Authority – FSA) Lloyd's düzenlemeleri ile ilgili sorumluluklar vermiştir. Örneğin 2003 yılında seçilen Lloyd's başkanı için bu atama, FSA'nın onayı şartıyla gerçekleşmiştir. 2012 tarihli Finansal Servisler Kanunu (Financial Services Act 2012) ile Birleşik Krallık ekonomisini korumak ve geliştirmek amacıyla finansal servislerin düzenlenmesi ve denetlenmesi için yeni bir sistem getirilmiştir. Bu yeni sistem ile FSA, iki kuruma ayrılmıştır. Bu yeni kurumlar Finansal Yürütme Kurumu (Financial Conduct Authority - FCA) ve Sağduyululuk Düzenleme Kurulu (Prudential Regulation Authority - PRA) adı altında 1 Nisan 2013 tarihinde görevlerine başlamışlardır. FCA, tüketicileri koruma, endüstrilerin yapılarının dayanıklı kalmalarını sağlama ve finansal hizmet sağlayıcıları arasındaki rekabetin sağlıklı şekilde kalması için teşvik etmeyi amaç edinmektedir. PRA ise Bank of England'ın bir parçası olarak sağduyululuk ile ilgili düzenlemeleri yapmak, bankaları, müşterek tasarruf ve kredi kurumlarını, kredi kooperatiflerini ve yatırım firmalarını denetlemek gibi görevlerden sorumludur.

Lloyd's'un dünya çapında tanıtılması ve marketin desteklenmesi görevini ise 'Corporation of Lloyd's' gerçekleştirmektedir. Bu görev kapsamında, üyelerin ilgili underwriter'ları desteklemek amacıyla kullandıkları sermayeler tanımlanmakta, performans altında çalışan sendikaların verimliliği arttırabilmek amacıyla ilgili işletmeler ile birlikte çalışılmakta, Lloyd's marketi için finansal ve düzenlemeler ile ilgili raporlamalar yapılmakta, Lloyd's markası ve Lloyd's lisanslarının uluslararası ağı yönetilmekte ve geliştirilmeye çalışılmaktadır.

Lloyd's'ta market işleyişi Xchanging Ins-sure Services (eski adıyla Lloyd's Poliçe İmza Bürosu) ve Xchanging Claims Service (eski adıyla Lloyd's Hasar Servisi) olmak üzere iki şirket tarafından desteklenmektedir.

4.5.1.1. Xchanging ins-sure services

Lloyd's Poliçe İmza Bürosu (Lloyd's Policy Signing Office), 1916 yılında kurulmuştur. LPSO'nun önceleri iki ana işlevi bulunmaktaydı. Bunlardan ilki, Lloyd's sigortacıları (underwriter) tarafından yazılan işler ile ilgili olarak sigorta kural ve şartlarının not edildiği ve Lloyd's brokerleri tarafından kaydedilen poliçe ve dokümanların kontrolü ve gerekli durumlarda ilgili sigortacılar (underwriter) adına imza ve mühürleme işidir. 1961 yılında başlatılan diğer görev ise merkezi muhasebe sisteminin işletilmesidir. Bu sistem ile sendikalar ve brokerler adına primler, hasarlar vb. bazda sistemlere kaydedilen meblağlar, her bir broker ve sendika için hangi tarihten itibaren veya hangi tarihe kadar olduğunu belirterek vade tarihinde tek bir bakiyede toplanarak gösterilmektedir. 1996 yılında LPSO, brokerlerin görevlerini hafifletebilmek amacıyla standart poliçelerin tanzimi görevini de üstlenmiştir.

1 Mayıs 2001 tarihinde ise LPSO, Xchanging Ins-sure Services şirketi tarafından bir alt şirket olarak alınarak oldukça kapsamlı poliçe imzalama hizmetleri vermeye başlamıştır. Bu tarihten itibaren dış kaynak kullanımı hizmetleri (outsourcing), işleme hizmetleri (processing), iş süreçleri servisleri ve bilgi işlem altyapısı hizmetleri olmak üzere 4 kategoride hizmet vermektedir (Url-6).

4.5.1.2. Xchanging claims services

Lloyd's marketi, deniz (marine), deniz dışı (non-marine), hava (aviation) ve motor olmak üzere 4 iş sınıfı ile meşgul olmaktadır. Bu iş kolları ile ilgili olarak sigortacılar adına hasar hizmetlerini yürüten 3 hasar ofisi bulunmaktaydı. Bunlar Lloyd's Aviation Claims Centre (LACC), Lloyd's Underwriters Non-marine Claims Office (LUNCO) ve deniz hasarları ve geri ödemeleri ile ilgili servis veren Lloyd's Underwriters' Claims and Recoveries Office (LUCRO) kuruluşlarıydı. 1992 yılında bu 3 ofis Lloyd's Claims Office altında birleşerek uzmanlaşmış departmanlar altında tüm Lloyd's marketine hizmet vermeye başlamıştı. Motor hasarları ise motor sendikaları tarafından ilgilenilmekteydi. (ICS, Marine Insurance, 2012 s.5)

2001 yılında, Lloyd's ve Xchanging kurumları, Xchanging Claims Service adı altında 50%'şer hisse yeni bir şirket kurdular. Bu şirket Lloyd's Claims Office'in tüm operasyonlarını 1 Kasım 2001'den itibaren üzerine alarak oldukça kapsamlı bir hasar servisi vermeye başlamıştır.

4.5.1.3. Lloyd's acenteleri

İlk Lloyd's Acentesi, 1811 yılında Birleşik Krallık'ta bir liman şehri olan Dover'de atanmıştır. Bu tarihten itibaren bu sistem genişlemiş olup günümüzde dünyadaki tüm ana limanlarda bir Lloyd's Acentesi bulunmaktadır.

Lloyd's Acenteleri Corporation of Lloyd's tarafından atanmaktadır. Bu acenteler, iş yazma vb. yetkisi olan bir sigorta acentesi (underwriting agency) değildir ve Corporation of Lloyd's tarafından herhangi bir ödeme almayıp, eğer armatörlere ve/veya yük sahiplerine bir hizmet verilir ise, bu hizmet karşılığı ücret almaktadırlar. Ana görevleri Lloyd's sigortacıları ve sigortalarla ilgili gemi hareketleri, kazalar ve hasarlar (deniz, deniz dışı, hava), grevler vb. konularda Lloyd's Haberalma Dairesi'den (Lloyd's Intelligence Department) bilgi almak ve bu yapıya bilgi sağlamaktır. Diğer görevleri ise özetle aşağıdaki gibidir;

- Herhangi bir tehlike durumunda gemi kaptanlarına yardımcı olmak,
- Hasarlı yükler ile ilgili ekspertiz (survey) ayarlamaları yapmak ve ilgili ekspertiz sertifikalarını tanzim etmek,
- Deniz ve deniz dışı sigortalar için hasar öncesi ve hasar durumunda ekspertiz hizmetleri vermek, hasar durumunda yetkilileri bilgilendirmek, hasar ödemeleri ile ilgili ayarlamaları yapmak.

4.5.2. Deniz sigorta şirketleri

Lloyd's bünyesinde çalışmakta olan sigortacıları farklı olarak Lloyd's dışındaki sigorta şirketleri de deniz sigortaları konusunda iş yazabilmektedirler. Bu şirketler deniz sigorta şirketleri (marine insurance companies) olarak adlandırılabilir. Bir sigorta şirketinin marine underwriter'ı (nakliyat sigortacısı), Lloyd's'ta çalışmakta olan meslektaşları ile hemen hemen aynı işi yapmakta, fakat yazdığı riskler üzerinde kişisel bir sorumluluğu bulunmamaktadır. Alınan riskler üzerindeki sorumluluklar, sigorta şirketinin sermayeleri çerçevesinde belirlenen sorumluluk limitleri üzerine toplanır.

Birden fazla sigorta şirketinin katılımı ile düzenlenen bir poliçede her bir sigorta şirketi kendi imzaladığı katılım kadar sorumludur. Örneğin poliçede imzası bulunan sigortacılarıdan bir tanesinin iflas etmesi durumunda, poliçede imzası bulunan diğer sigorta şirketleri iflas eden şirketin sorumlulukları konusunda herhangi bir katkıda bulunmazlar. Bu sebeple, genellikle Lloyd's dışında yapılan poliçelerde sigorta

şirketlerinin finansal yapılarına dikkat edilmesi önemlidir. Bir diğer örnek olarak, bankalar tarafından finanse edilen gemiler için, gemileri sigortalayan sigorta şirketlerinin kredi derecelendirme şirketleri tarafından verilen değerlendirmeleri incelenerek sigortaların kabul edilip edilmeyeceğine kadar verilir.

4.5.2.1. Sigorta Şirketi Acenteleri

Sigorta şirketleri denizaşırı ülkeler için kendi adlarına sigorta edebilecek acenteler atayabilirler. Bu tür acenteler genellikle kendi bulunduğu bölgede uzun süredir bulunan ve bilinirliği olan bir şirketin sigorta sektörüne hizmet vermekte olan bir başka şirketi de olabilmektedir. Acente atamasında, acentenin hangi limitlerle ile hangi tür riskleri yazabileceği belirtilerek bir prim fiyatlandırması da belirlenebilmektedir. Acente direk yetkisinde olan risklerin ve limitlerin dahilinde olan işlerde acentenin hasarlarla ilgilenmek ve hasar hesaplarını ödeme ve mahsup etme hakkı bulunabilmekte olup, bu limit ve risklerin dışına çıkabilecek işlerde ise iş yazılmadan evvel sigorta şirketinin onayının alınması gerekmektedir.

Acenteler, genellikle yazılan primlerin üzerinden hesaplanan komisyonlar ile ücretlerini almaktadırlar. Bu komisyonlar genellikle iş bazında düşük tutularak, acenteleri teşvik edebilmek iş yazılan periyod süresince kazanılan kar üzerinden de bir pay alma şartı verilebilmektedir.

4.5.3. Koruma ve tazmin birlikleri (P&I kulüpleri)

Bir P&I kulübü, üyeleri adına yönetim kurulu tarafından yürütülen müşterek bir birliktir. Üyeler, gemilerinin tonajları bazında belli bir prim karşılığı gemilerini kulüp teminatı altına sokarlar. Kulüp kar amacı güdülmeyen ve sorumlulukları yerine getirmekle yükümlü bir birliktir. Üyeleri, çoğunlukla gemi armatörlerinden oluşan kulüplerde poliçe süresince üyeler tarafından hasarların ve ödemelerin kulübe sunulması gerekmekte ve poliçe vadesi sonunda herhangi bir açık hesabın kalmaması gerekmektedir. Gemilerin kulübe girişinde ilk prim ödemesi yapılmakta olup, kulüpler ilave prim ödenmesi amacıyla poliçe süresince veya daha sonra üyelerini çağırabilmektedirler. Genellikle Uluslararası Grup P&I Kulüpleri (International Group P&I Clubs) uygulamakta olduğu bu durum P&I kulüpleri tarafından ‘çağrı’(call) olarak adlandırılmaktadır.

Bazı kulüpler, yıllık prim miktarının belli bir kısmını daha sonraki yıllarda alacak şekilde bir prim planı yapabilmektedirler. Böylece bir poliçe yılı için, önden o yıl içerisinde ödenen primlere 'Advance Call', sonraki yıllarda ödenebilecek olan ve geriye kalan prim miktarına ise 'Deferred Call'denmektedir (Url-7).

Bazı IG kulüpleri, sigorta yılı içerisinde gerçekleşen aşkın hasarlar veya herhangi bir finansal hata yapılması sebebiyle o yıl için üyelerinden yeteri kadar prim toplayamaz ise, üyelerinden ilave prim talebinde bulunabilir. Bu prim çağrılarına 'Ek çağrı' (Supplementary Call) denmektedir.

P&I kulüpleri, armatörlere yeni sorumlulukların yüklenmeye başladığı 19.yy'ın başlarında ortaya çıkmışlardır. Bu zamana kadar armatörlere yeterli korumayı sağlayan deniz sigorta poliçeleri, yeni ortaya çıkan bu sorumlulukları teminat altına alacak şekilde tasarlanmamışlardı. Daha önceleri kendileri de tekne sigortacıları olan bazı birlikler, gemi armatörleri tarafından Lloyd's bünyesinde çalışan sigortacıların tekeline etkisiz hale getirebilmek ve yeni ortaya çıkan bu sorumlulukları da teminat altına alabilmek amacıyla şekillendirilmiştir. 1824 yılında monopoly olarak iş yazan Royal Exchange Assurance ve London Assurance şirketlerinin kapanmasından sonra deniz sigortaları marketinde daha sağlıklı bir rekabet ortamına girilmiştir.

1836 yılında gerçekleşen ve 'De Vaux v Salvador' hadisesi olarak bilinen bu iki geminin çatışması olayında deniz sigorta poliçeleri, armatörü kendi gemisinde oluşan hasarlar için korumuş, fakat diğer gemiye verilen hasarlarda bulunan sorumlulukları kapsamamıştır. Bu hadise neticesinde armatörler, kendilerinin bu risklere karşı da teminat altında olması ihtiyacının farkına varmışlardır. Bu hadiseden sonra tekne sigortacıları ile bir araya gelen armatörler, 3. şahıslara karşı verilen hasarlar ile ilgili olarak anlaşmış, böylece çatışma klozu (Running Down Clause) getirilerek çatışmalarda karşı tarafa verilecek hasarın 3/4'ünün tekne sigortası kapsamında, 1/4'ünün ise armatörlerin, gemilerin emniyetli seyir etmelerine önem vererek daha dikkatli olmaya teşvik edebilmek amacıyla armatör tarafından karşılanması kararı alınmıştır. Bahsekonu dönemlerde kaptanların da gemilerde hisse sahibi olabildikleri göz önünde bulundurulduğunda bu kararın mantıklı olduğu düşünülmektedir. (ICS, Marine Insurance, 2012, s.7)

Armatörler, kendi üzerlerinde olan 1/4 çatışma sorumluluklarının oldukça büyük meblağlara ulaşabileceğini düşünerek işlerinin daha sağlıklı yürüyebilmesi adına

daha kapsamlı bir koruma aramaya başladılar. P&I kulüplerinin oluşmasında bu en önemli faktörlerden biriydi. Diğer yandan, üçüncü şahıslara karşı oluşabilecek başka sorumluluklar da armatörlere yüklenmekteydi. Örneğin, 1846 yılında Lord Campbell's Act'ın yürürlüğe girmesinde sonra mürettebatların başına gelebilecek hasarlar ve ölümle sonuçlanan vakaların akabinde mürettebata bağlı kişiler (eş, ebeveyn ve çocuklar gibi) ile ilgili tazminatlar işverenlere yüklenmekteydi. 1847 yılında yürürlüğe giren Liman, Rıhtımlar ve İskeleler Kızları Kanunu (Harbour, Docks and Piers Clauses Act 1846) ile liman otoriteleri, armatörlere ait gemiler tarafından liman varlıklarına gelebilecek hasarları ihmal olsun veya olmasın, armatöre rücu etme hakkı elde etmişlerdi.

Armatörler üzerindeki bu sıkıntıları hafifletebilmek amacıyla, eski bir tekne sigorta kulübü yöneticisi olan sigorta brokeri Mr. Peter Tindall Riley, 1855 yılında ilk 'Koruma Kulübü' (Protection Club) olan 'the Shipowners Mutual Protection Society'nin -daha sonraları Britannia P&I Club olan- temellerini atmıştır (Kyriaki, 2007, s.5).

Kulüp, 1854 yılında yürürlüğe giren ve can kaybı ve bedeni zarar ile ilgili armatörden tazminat talebinde bulunan mürettebat için sigortacıların teminat vermesini sağlayan Merchant Shipping Act'ten sonra kurulmuştur (Anderson, 2007-2008, s.14).

Tekne sigortası kulüplerinin çalışma sistemi ve çerçevesi bu ilk 'Koruma Kulübü'ne aynen uyarlanmış olup, teminat sunulan sorumluluklar ise tekne poliçelerince kapsanmayan bedensel yaralanma, can kaybı, üçüncü şahıs mal zararı ve çatma sonucu diğer gemilere verilebilecek hasarlar olarak sınırlandırılmıştı.

1870 yılında, Cape Town'a yük taşıyan Westenhope gemisinin Port Elizabeth'e saparak ilave yük almasından sonra tekrar Cape Town'a dönerken batması sonucu gemi ve yük için tam ziya hadisesi meydana gelmiştir. Yük sahipleri, armatörün taşıma sözleşmesi şartlarına uymaması iddiasıyla armatörü sorumlu tutarak hukuki otoritelere başvurmuş, mahkeme ise bu argümanı kabul ederek armatörü yükün ziyası sebebiyle sorumlu tutmuştur. Armatör ise hasarın tanzimi için Koruma Kulübü'ne (Protection Club) gitmiş, fakat yük sorumlulukları kulüp kuralları altında kapsanmadığından kulüpten herhangi bir karşılık bulamamıştı (Anderson, 2007-2008, s.15).

1874 yılında ise sigortalı bir teknenin üzerinde taşınan yüke gelebilecek hasar veya kayıplara karşı sorumlulukların eklenmesi ‘Koruma Kulübü’ tarafından gündeme getirilmiştir. Newcastle’da bir sigortacı olan Mr. J. Stanley Mitcalf’ın ‘Westenhope’ hadisesinden sonra armatörlerin yük sahiplerine ve sigortacılara doğabilecek potansiyel sorumlulukları ile ilgili yazmış olduğu bir makale sonrası, bir grup armatör bir araya gelerek potansiyel yük sorumluluklarını teminat altına alabilecek yeni bir kulüp oluşturulması konuşulmuş olup, bunun akabinde özellikle yük bedellerinin artması ve yük sahiplerinin mallarına karşı gelebilecek hasarlara karşı armatörlerden tazmin beklentilerinin yükselmesi sebebiyle, bir ‘Tazmin Kulübü’ (Indemnity Club) meydana getirilmiştir. Bu ilk tazmin kulübünün adı ise ‘The Steamship Owners Mutual Indemnity Association’dur (Anderson, 1999, s.15).

Bir süre ayrı olan koruma ve tazmin kulüplerinden sonra, 1886 yılında ilk ‘Koruma ve Tazmin Kulübü’ olan ‘The North of England Protection and Indemnity Club’ kurulmuştur (Anderson, 2007-2008, s.16).

1893 yılında yürürlüğe giren US Harter Act ve daha sonraları 1924’te yürürlüğe giren Hague Rules ve Carriage of Goods by Sea Act (Denizden Mal Taşıma Kanunu) ile yük taşımacılığında sorumluluklar ve yükümlülükler daha net belirlenerek P&I sigortalarında teminatların gelişmesine yardımcı olmuştur.

1899 yılında, P&I piyasasındaki büyüme sebebiyle 6 P&I kulübü bir araya gelerek (UK Club, Britannia, Standard Club, London Club, Newcastle Club and Sunderland Club) ilk ortak havuz anlaşmasını şekillendirmişlerdir (Britannia P&I, t.y.).

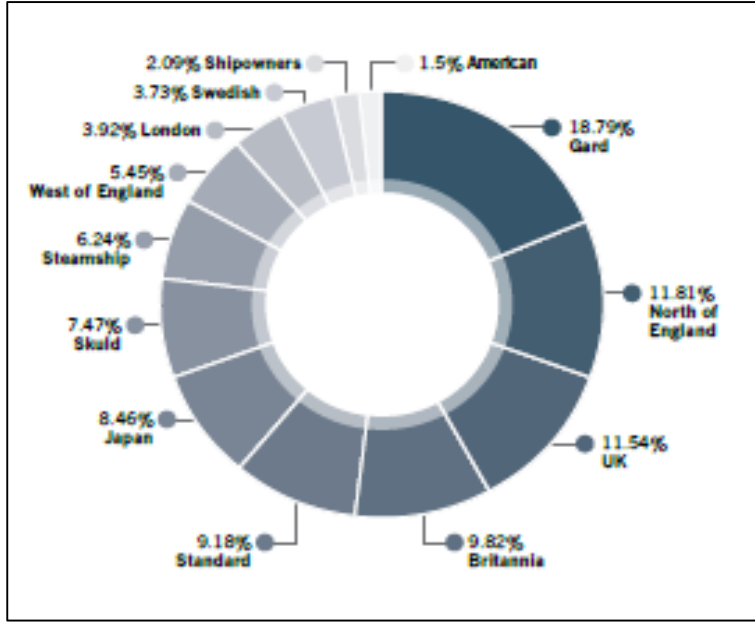
4.5.3.1. Uluslararası grup P&I kulüpleri

P&I kulüpleri armatörlerin bir araya gelerek oluşturduğu kar amacı gütmeyen kuruluşlardır. Armatörler ile beraber kiracılar da kulüplere üye olabilmektedirler. Birçok P&I kulübü kendi bağımsız ve otonomluğunu koruyarak zamanla diğer kulüplerle işbirliği yapmaya karar vermiştir. Bu sayede büyük hasarlarda oluşan finansal riskler kulüpler arasında paylaşılabilenekte olup, aynı zamanda daha büyük potansiyeli olabilecek hasarların reasüransı için de tüm kulüplerin beraber olarak tek seferde güçlü bir reasürans anlaşması yapabilmelerine olanak sağlamaktadır. İlk Londra Grup P&I kulüpleri 1899’da oluşturulmuş olup, resmi olarak ise 1979’da Uluslararası Grup (International Group) olarak kurulmuştur.

Günümüz dünya ticaret filosunun %90'a yakını Uluslararası Grup Kulüpleri (International Group Clubs – IG Clubs) tarafından sigortalanmaktadır. Günümüzde IG Clubs üyesi 13 kulüp bulunmakta olup aşağıda listelenmiştir;

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc (American P&I Club),
- Assuranceforeningen Skuld,
- Gard P&I (Bermuda) Ltd.,
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited,
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association,
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited (London P&I Club),
- The North of England Protecting & Indemnity Association Limited (Nepia),
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg),
- The Standard Club Ltd,
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited,
- Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club,
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK P&I Club),
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West P&I Club).

Arthur J. Gallagher'in Ekim 2015 tarihli Marine P&I Pre-Renewal raporunda belirtildiği üzere sahip olunan gros tonaj bazında kulüplerin 2015 yılı için marketteki payları aşağıda belirtilmektedir;



Şekil 4.1 : P&I kulüplerinin tonaj bazında dağılımı.

Her bir grup kulübünün kendine has bir işleyişi olabilmektedir. Örneğin bazı kulüpler kendi yönetici ve çalışanlarını tutarken bazı kulüpler ise profesyonel ticari yönetim şirketleri (commercial management company) tarafından işletilmektedir. En bilinen ticari yönetim şirketlerinden bazıları aşağıdadır;

- Tindall Riley (Britannia P&I Club)
- Thomas Miller (UK P&I Club)
- Charles Taylor (Standard P&I Club)
- A Bilbrough & Co Ltd. (London P&I Club)

UK menşei kulüplerin birçoğu Bermuda ve Lüksemburg gibi offshore merkezlerde kaydedilmiş olup, günlük operasyonlar ise Londra veya bölgesel başka ofislerde yürütülebilmektedir. Kulüpler kurulan merkezin adını da kendi isimlerinde belirtmektedirler. Örn. The West of England Shipowners' Mutual Insurance Association (Luxemborg).

Her bir kulüp, aynı zamanda her biri armatör olan üyelerinin temsilcilerinden oluşan bir yönetim kuruluna sahiptir. Bu kurul yıl içerisinde birçok kez toplanarak kendi kulüpleri için olduğu kadar Grup Kulüplerini de etkileyebilen önemli konular hakkında karar alabilmektedir. Her bir grup kulübü, yıl içerisindeki hasarlar, hasar havuz dağılımları, idari masraflar, harcamalar ve giderler gibi konuları değerlendirerek bir sonraki yıl primleri için, mevcut prim miktarları üzerinden

‘Genel Artış’ (General Increase) denilen bir oran belirleyerek artış talep edebilirler. Bu oranlar, her poliçe yılı sonuna doğru açıklanmaktadır. Bu oran bütün üyeler için aynıdır.

Bu artışa ilaveten, IG kulüpleri havuzunu reasüre eden şirketlerin ve reasürans marketinin finansal sonuçlarına istinaden, bir sonraki yıl reasürans yenilemeleri için de üyelerden bir ‘Reasürans Artışı’ (Reinsurance Increase - RI) belirlenir. Bu artış oranı, Gros Ton başına USD olarak belirlenir ve gemi tiplerine göre farklılık gösterir. Rafine edilmiş petrol, jet yakıtı, benzin, ve naphta gibi hafif sıvı yük taşıyan tankerler olarak adlandırılan ‘Clean Tankers’ için, rafine edilmemiş veya tanklardan temizliği genellikle zor ve özel bir prosedüre ihtiyaç duyulan ağır petrol yakıtları gibi yükleri taşıyan ‘Dirty Tankers’ için, kuru yük gemileri, yolcu gemileri, kiralanan tankerler ve kiralanan kuru yük gemileri için reasürans artış oranları birbirinden farklıdır.

Genel artış ve reasürans artış oranları IG kulüpleri tarafından her üyeye genellikle aynı şekilde uygulanmakta olup, bu artışlara ilaveten her bir üyenin yıl içerisinde yaşadığı hasarlar ve hasar/prim oranı değerlendirilerek o üye için ilave bir artış da talep edilebilmektedir. Grup kulüplerinin P&I poliçeleri yenileme tarihleri genellikle 20 Şubat’tır.

Grup, üye kulüplerden oluşan bağımsız (unincorporated) bir kurumdur. Grup başkanı, üye kulüpler arasından seçilmektedir. Günlük işlemler ise Londra’da bulunan grup sekreterliği ofisleri tarafından idare edilmektedir. Çalışmalar ise grup toplantılarında ve oldukça geniş konularla ilgilenmekte olan alt komitelerce yapılmaktadır.

Uluslararası Grup, üye kulüplerin hakları ve yükümlülükleri ile grubun yönetsel düzenlemelerini belirten bir yasaya göre işletilmektedir. Üyeler her yıl, müşterek yükümlülükleri belirten mevcut kulüp kurallarının bir sonraki yıl için ne ölçüde uygulanacağına karar verirler; böylece herkes kendi sigorta teminatı şartlarını bilir ve gerekirse değişiklik/ilave talebinde bulunabilir. (Williams, 2008. s.11)

Grup kulüpleri, kendi arasında bir havuz anlaşması (pooling agreement) yapmışlardır. Bu anlaşmaya göre 9,000,000 USD’yi aşan hasarlar kulüpler arasında reasürans şartlarına göre paylaşılmaktadır. Bu sebeple birçok grup kulübü, hangi hasarların havuz hasarları kapsamında olduğunu genellikle kural kitapçıklarında

belirtmektedirler. Hasar paylaşımı anlaşması, oldukça geniş bir market reasürans programı tarafından desteklenmektedir.

Pooling Agreement her sene kulüpler arasında görüşülerek yenilenir. Bu yenileme için herhangi bir prim ödemesi yapılmaz ve hasarlar ise anlaşılan oranlarda kulüpler arasında dağılır.

Grup kulüplerinin hasarları havuz sistemince paylaşması sebebiyle kulüpler, hasar önleme ve kontrol konularında ve üyelerinin kalite standartlarının sürdürülebilmesi konularında oldukça ilgilidir.

Pooling agreement genel olarak aşağıdaki konuları düzenler;

- Havuz sistemi gereğince dağıtılabilecek hasarlara dair ilkeler,
- Dağıtılacak hasar tipleri,
- Havuz sistemi dışında kalan hasar tipleri,
- Hangi hasarların havuz sisteminde dağıtılmak amacıyla hesaplanacağına dair metotlar,
- Dağıtım formülasyonu,
- Havuz için yeni uyarlamalar konusundaki kurallar

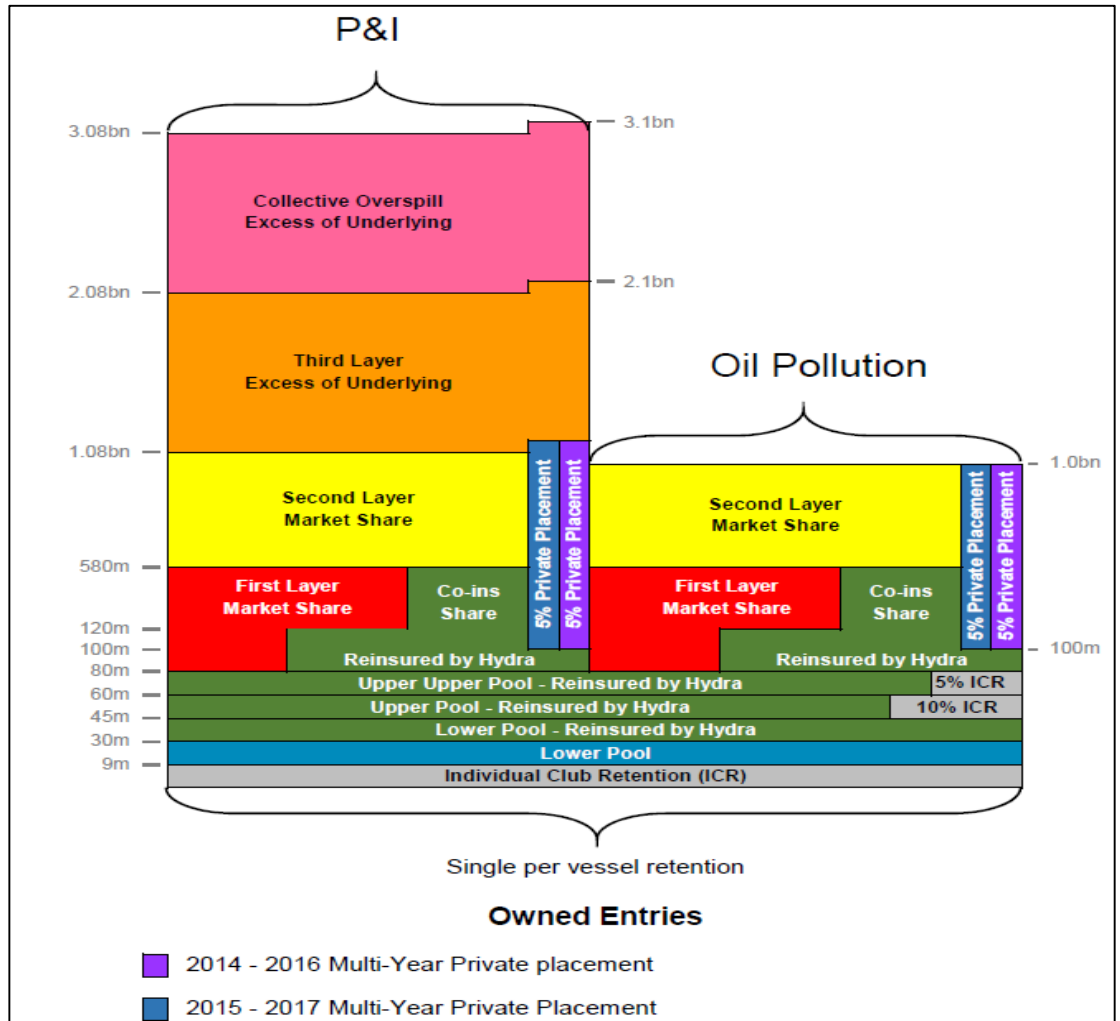
Grup reasürans yapısında, aşkın sorumluluklar (excess liabilities - XL), 3 katman olarak tanımlanmakta olup ilave müşterek taşma (collective overspill) katmanı da dahil olarak 3 milyar USD'nin biraz üzerine kadar teminat sağlanabilmektedir. Petrol kirliliği ile ilgili limitler 1 milyar USD, yolcu hasarlarına karşı limitler 2 milyar USD, yolcu ve mürettebat hasarları beraber olursa toplam limitler 3 milyar USD'ye kadar teminat sunulabilmektedir.

Kulüp sorumluluk limitlerini reasüre eden bir diğer şirket de Bermuda'da kurulu Hydra Insurance Company Limited'dir. Aşağıdaki Grup 2015/2016 reasürans yapısını özetle gösteren tabloda da görüleceği üzere, grup kulüplerinin kendi üzerlerinde tuttuğu 9 milyon USD'den ilk ortak katmana (First layer market share) kadar olan limit 80 milyon USD'ye kadar Hydra reasüransta büyük paya sahip olup; ilk katmandan ikinci ortak katmana (second layer market share) kadar olan limit 580 milyon USD'ye kadar yine Hydra'nın reasüransta payı bulunmaktadır.

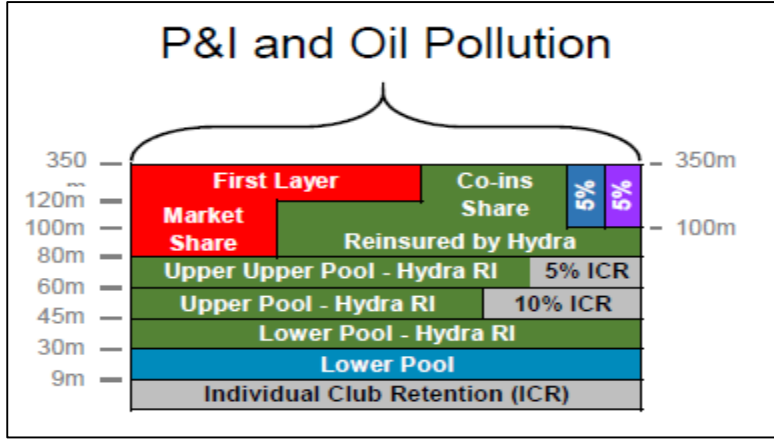
Grup kulüplerine üye kiracılar için ise kiracı sorumluluk sigortaları çerçevesinde maksimum 350 milyon USD'ye kadar teminat sunulabilmektedirler. Yine benzer

şekilde grup kulüplerinin kendi üzerlerinde tuttuğu 9 milyon USD’den ilk ortak katmana (First layer market share) kadar olan limit 80 milyon USD’ye kadar Hydra reasüre etmekte olup; ilk ortak katman limiti olan 350 milyon USD’ye kadar yine Hydra’nın reasüransa payı bulunmaktadır.

Uluslararası Grup Kulüpleri’nin resmi internet sayfasında belirtildiği üzere grup kulüplerinin gemi sahipleri ve kiracılar için reasürans yapıları aşağıdaki gibidir (Url-8);



Şekil 4.2 : P&I Kulüplerinin Reasürans yapısı.



Şekil 4.3 : P&I Kulüplerinin kiracılar için reasürans yapısı.

Grup kulüplerinin havuz anlaşmasıyla sağlanan hasar paylaşma sistemi ve oldukça yüksek limitlerle teminat sağlayabilmeleri Uluslararası Grup Anlaşması (International Group Agreement – IGA) ile desteklenmiştir. 2013’te revize edilen IGA, grup kulüpleri arasındaki müşterek yapıyı güvence altına alan esas unsurdur. Özetle IGA aşağıdakileri belirler;

- Kulübünü değiştirmek isteyen armatörlerin diğer kulüpler tarafından hangi şartlarla kabul edilebileceğine dair usulleri belirler,
- Kulübünü değiştirmek isteyen armatörler ile ilgili olarak diğer kulüplerin birbirlerinden bilgi alarak nasıl prim fiyatlandırması yapabileceklerini tanımlar,
- Bir kulüpten ayrılmakta olan gemiler için ‘Serbest bırakma çağrısı-ödemesi’ (release call) miktarlarının ayarlanması ile ilgili göz önünde bulundurulması gereken faktörleri tanımlar,
- IGA kurallarına uyulmaması durumunda uygulanacak olan yaptırımları belirler,
- Kulüplerin yıllık finansal durumlarını giderlerine bağlı bir oran ile (Average Expense Ratio) tebliğ etmeleri gerekliliğini belirtir.

IGA kuralları gereği, bir armatör kulübünü değiştirmek isterse mevcut işi tutan kulübü (holding club), armatörün gemilerinin sigortalanması işinin serbest olduğunu (free business) ilan etmedikçe, yeni geçilecek kulüp o işin kendi üzerinde olacağı ilk yıl için armatörün mevcut kulübü ile aynı prim fiyatlandırmasını yapmak durumundadır. Bunun bir sebebi, mevcut kulübün armatöre ait hasar geçmişini bilmesi sebebiyle potansiyel riskleri daha iyi değerlendirebilecek olmasıdır. Buradaki bir diğer amaç -örneğin mevcut kulübün armatöre ait büyük bir hasarın

ödenmesinden sonra talep edebileceği artış sebebiyle armatörün bir başka kulübe geçmek istemesi gibi bir durumunda- diğer kulüpler ile mevcut kulüp arasındaki müşterek yapının sağlıklı olarak devam ettirilebilmesidir. Mevcut işi tutan kulüp, talep halinde üyeye ve/veya teklif çalışılabilmesi adına diğer kulüplere, ilgili hasar geçmişisi ile hasar/prim oranı detaylarını paylaşmakla yükümlüdür.

Kulübünü değiştirmek isteyen bir armatör, ayrılmadan önce ya mevcut kulübüne bir ‘Serbest bırakma ödemesi’ (release call) öder, ya da mevcut kulübünde bulunduğu üyelik süresince gerçekleşmiş olabilecek bir olay sebebiyle ileriki yıllarda doğabilecek sorumluluklara karşı bir finansal güvenceyi mevcut kulübüne sunmak durumundadır. Bunun sebebi, mevcut P&I kulübünün sonraki yıllarda oluşabilecek bir hasar ödemesi için üyelerinden ne kadar prim isteyeceğini bilememesidir.

Kulüpler, yıllık gerçekleştirdikleri yönetim kurulu toplantılarında, kapanan finansal yıllara ait hasarlar, primler vb. finansal parametreler değerlendirilerek ‘release call’ oranlarını da belirlerler.

4.5.3.2. Sabit-prim marketi P&I kulüpleri

Grup kulüpleri dışında da armatörlere teminat sunan birçok P&I kulübü vardır. Bu kulüpler kendileri bir deniz sigorta şirketi olabildikleri gibi, sigorta yazma yetkisine sahip bağımsız bir işletme acentesi de olabilmektedir (managing general agent – MGA). Bu şirketler, armatörleri tarafından yüksek limitlerde finansal güvenceye ihtiyaç duyulmayan kıyı ve nehir tipi tekne ve dubaları sigortalayabildikleri gibi, grup kulüplerinin kabul etmek istemedikleri düşük tonajlı ticari gemilere de teminat sunabilmektedirler. Sabit-prim marketi (Fixed-premium market) P&I sigortacıları/kulüpleri olarak bilinen bu şirketler, yatlar için de geniş teminatlar sunabilmektedirler.

Sigorta şirketi ve iş yazma yetkisine sahip sigorta acentelerine ilaveten, günümüzde hemen hemen bütün IG kulüplerin de birer fixed-premium P&I yapılanması bulunmaktadır. IG Kulüpler müşterek (mutual) yapı çerçevesinde teminat sunamadıkları filolara, bu fixed-premium yapıları dahilinde daha düşük limitler ile P&I teminatı sunabilmektedirler.

Aşağıdaki tabloda Arthur J. Gallagher’in Eylül 2015 tarihli Marine P&I Commercial Market Review raporunda belirtildiği üzere IG kulüpleri, en bilinen P&I sigorta şirketleri ve sigorta yazabilen işletme acenteleri belirtilmektedir (AJG, 2015b, s.19);

Çizelge 4.1 : IG kulüpleri ve sabit prim marketi P&I sigorta şirketleri.

IG P&I Club	Insurance Company	Managing General Agent
Gard	British Marine (Qbe Europe)	Carina (Lloyds of London)
Japan Club	Navigators P&I	Charterama BV (Royal Sun Alliance)
North of England and Sunderland Marine	Ingosstrakh	Charterers P&I (Munich Re)
Shipowners P&I Club	RaetsMarine BV (Amlin Europe)	Eagle Ocean Marine (American Club)
Skuld P&I Club	Rogosstrakh	Hanseatic P&I (Lloyds of London)
Standard P&I Club		Hydor AS (Brit Syndicate)
Swedish P&I Club		Lodestar Marine Ltd (Royal Sun Alliance)
West of England P&I Club		Norwegian Hull Club
London P&I Club		Osprey Underwriting Agenc (Lloyds of London)
UK P&I Club		
Brittania P&I Club		
Steamship P&I Club		
American P&I Club		

Grup Kulüpleri P&I sigortaları ile fixed-premium P&I sigortaları arasındaki genel farklılıklar aşağıda özetle belirtilmektedir;

- Fixed-premium sigortacıları, IG kulüplerin uygulamakta olduğu ‘Genel Artış’ (General Increase) yaklaşımını uygulamamakta olup, yenilemeler için her bir üyenin performansı, hasar geçmişi ve bir sonraki yıl için planlanan büyüme ve operasyonlarını göz önünde bulundurarak artış talep ederler.
- Grup kulüpleri, yıllık olarak zorunlu ve üye ile tartışmaya kapalı şartlar getirebilirler. Örneğin muafiyetler tüm üyeler için genel olarak belirli bir sınıra yükseltilebilir. Fixed-premium sigortacıları genellikle bu tür uygulamalar yapmamaktadır.
- Grup kulüpleri, kaynaklarını arttırma ihtiyacında olursa üyelerinden ‘Ek çağrı’ (Supplementary Call) uygulaması ile zorunlu ve tartışmaya kapalı olarak ek prim talebinde bulunabilirler. Fixed-premium sigortacıları supplementary call talebinde bulunmamaktadırlar.

- Grup kulüpleri, kulübünü değiştirmek isteyen armatörlerden ‘Serbest Bırakma Çağrısı’ (Release Call) olarak prim talebinde bulunabilir. Fixed-premium marketinde bu uygulama bulunmamaktadır.
- Fixed-premium marketinde herhangi bir grup anlaşması bulunmadığından şirketler birbirinden bağımsız olup, ciddi bir rekabet ortamı bulunmaktadır.
- Grup kulüpleri, ‘Omnibus Rule’ ile üyelerin taleplerine istinaden teminat kapsamında olmayan bir hasar ile ilgili tazminat talebini değerlendirerek ödeme kararı alabilir. Fixed-premium marketi genellikle böyle bir uygulamada bulunmamaktadır.
- IG kulüpleri kar amacı gütmeyen kuruluşlar olup, fixed-premium marketi sigorta şirketleri ise belli bir kar amacı ile hizmet sunmaktadırlar.
- Grup kulüplerinde genel kontrol armatör ve kiracı olan üyelerden oluşan yönetim kurulundadır. Böylece teminat kapsamlarını, poliçe şartları değişikliklerini, hasarları ve prim ödeme çağrılarını üyeler belirler. Fixed-premium marketinde tüm şartlar sigorta şirketlerince belirlenir.
- Fixed-premium marketinde sunulan teminat limitleri sınırlıdır. Genellikle 5,000 GT, bazı sigorta şirketleri ise 10,000 GT’nin üzerindeki gemilere teminat sunamazlar.
- Bazı Fixed-premium marketi sigortacılarının Bunker 2001 ve LLMC 96 konvansiyonları çerçevesinde sunduğu ve konvansiyon gereklerince uyulması zorunlu olan sorumluluk limitlerinin yerinde olduğunu belirten ‘Mavi Kartlar’ (Blue Cards), her liman devleti tarafından kabul edilmiyor olabilir. IG Grup kulüplerinin sunduğu ‘Blue Card’lar ise genellikle tüm denizcilik otoritelerince kabul edilir.
- Grup kulüpleri, örneğin bir gemi limanda tutulduğunda liman otoriteleri tarafından talep edilebilecek olan garanti mektubunu (letter of guarantee) hızlıca otoritelere sunabilirken, fixed-premium sigortacılarının bu mektubu sunabilmeleri için öncelikle kendi reasürörlerinden talepte bulunması gerekmektedir ve bu talebin sonunda üyeden ilave prim talep edilebilir.
- Amerika’ya sefer yapacak 300 Gros Ton üzerindeki gemiler için ‘United States Oil Pollution Act 90’ gereğince ‘Finansal Sorumluluk Sertifikaları’ (Certificates of Financial Responsibility - COFR) bulunması ve COFR garanti teminatının yerinde olması zorunluluğu vardır.

COFR garanti teminatlarını sunan kurumlar, gemilerin P&I teminatlarının yerinde olduğuna dair Grup Kulüplerinden bir taahhütname (letter of undertaking) talep edebilmektedirler. Fixed-premium marketi sigorta şirketleri, COFR garantisi sunan kurumlarca onaylı olmayabilir. (AJG, 2015b, s.19)

Yukarıdaki tabloda belirtilen sigorta şirketleri dışında, belirli bölge ve ülkelerde servis veren sigorta şirketleri de bulunmaktadır. Örneğin ilk yerli sigorta şirketi olan Türk P&I, Türk menfaati olan teknelere teminat sağlamakta olup, Romen menşeli Certasig şirketi ise Türkiye, Romanya ve Bulgaristan ülkelerinde P&I sigortası servisi vermektedir.

Arthur J. Gallagher'ın Eylül 2015 tarihli Marine P&I Commercial Market Review raporunda belirtildiği üzere fixed-premium marketi sigorta şirketlerinin prim dağılımı yıllara göre aşağıdaki gibidir;

Çizelge 4.2 : Brüt prim üretimlerine göre Sabit Prim Marketi sigorta şirketleri.

YILLARA GÖRE P&I PRİM GELİRİ (Bin USD)							
Sigorta Şirketi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
British Marine	\$93,000	\$125,000	\$133,500	\$125,000	\$106,000	\$100,000	\$97,500
RaetsMarine	\$28,600	\$35,500	\$36,400	\$51,700	\$50,000	\$52,000	\$52,500
Lodestar					\$16,500	\$25,000	\$30,000
Osprey	\$31,000	\$36,000	\$40,500	\$41,100	\$38,400	\$30,000	\$27,500
Navigators	\$28,200	\$25,000	\$24,000	\$22,500	\$22,000	\$21,430	\$20,000
Hanseatic	\$7,700	\$11,200	\$14,700	\$15,800	\$19,700	\$18,300	\$19,500
Ingosstrakh	\$25,400	\$27,250	\$23,000	\$19,228	\$23,523	\$21,800	\$16,500
Hydor				\$2,000	\$5,000	\$9,000	\$14,000
Carina						\$7,250	\$10,000
Eagle Ocean			\$500	\$5,000	\$6,500	\$6,500	\$7,000
Rosgosstrakh	\$744	\$1,943	\$3,286	\$3,885	\$4,008	\$4,800	\$6,200
TOPLAM	\$214,644	\$261,893	\$275,886	\$286,213	\$291,631	\$296,080	\$300,700
Ortalama	\$30,663	\$37,413	\$34,486	\$31,801	\$29,163	\$26,916	\$27,336

4.6. Konvansiyonlar, Kodlar, Garantiler

4.6.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Denizlerde emniyet konusu, denizci milletler tarafından yüzyıllardır tartışılmaktadır ve denizciliğin ve denizde emniyet standartlarının gelişebilmesi

için en uygun yöntemin, uluslararası düzenlemeler getirilmesinin en uygun yöntem olduğu düşünülmektedir. 1948 yılında İsviçre'nin Cenevre şehrinde Birleşmiş Milletler (United Nations – UN) tarafından gerçekleştirilen bir konferansta kabul edilen bir sözleşme ile denizcilerde emniyet konularının uluslararası olarak görüşülüp tartışılabilmesi ve gerekli düzenlemeler oluşturulabilmesi amacıyla Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO) adına bir örgüt kurulmuş olup, bu örgütün adı 1982'de BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ile Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) olarak değiştirilmiştir.

IMO Konvansiyonu ise 1958 yılında yürürlüğe girmiş olup, takip eden yıl içerisinde de yeni örgüt ilk defa bir araya gelmiştir. Örgütün amaçları ise, IMO Konvansiyonu'nun 1. bendinin ilk maddesinde aşağıdaki gibi belirtilmiştir (T.C. Resmi Gazete, 1956):

‘Beynelmilel deniz ticareti ile ilgili hükümetlerde, her nevi teknik konularla ilgili olmak üzere uygulanan nizamlar ile örf ve adetlerde bir işbirliği sistemi kurmak ve deniz işletmeciliğinin verimli olmasını ve denizlerde seyrüsefer emniyetini sağlamak üzere en müessir kaidelerin kabulünü teşvik etmek’

IMO, yukarıda belirtilen gayeleri çerçevesinde denizde emniyet ve güvenlik konularında taraf ülkeler tarafından uluslararası zorunluluğu olan birçok konvansiyon yayınlamıştır.

IMO'nun genel yapısı ise özetle aşağıdaki gibidir;

- Genel Kurul (Assembly): Örgütün en üst organı olup, Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne üye olan bütün devletlerin yetkili temsilcilerinden oluşmaktadır (İlgın, 2005). Genel Kurul, örgüt için kararlar alır, komiteler tarafından sunulan konvansiyonlar ve eklerini kabul eder, üye seçimleri yapar, bütçe ve finansal durumu inceleyerek kararlar alır, uluslararası işbirlikleri arttırmak amacıyla görev ve hizmetler yapar. Genellikle iki yılda bir olağan toplantılarını yapmakta olup, olağandışı durumlarda acil olarak da toplanabilmektedir.
- Konsey (Council): Genel Kurul altında olup örgütün idare/yönetim işlerini yürütmektedir. Üyeleri, iki yılda bir toplanan Genel Kurul tarafından, toplantıyı takip eden 2 yıllık süre için seçilirler. A, B ve C grupları altında sınıflanan ülkelere oluşmaktadır;

- A grubu ülkeler, en geniş uluslararası denizcilik servisleri sunan ve çıkarları en geniş olan ülkeler olarak tanımlanmış olup 2014-2015 yılları için iki yıllık seçilen Çin, Yunanistan, Japonya, Norveç, Panama, Kore Cumhuriyeti, Rusya Federasyonu, Birleşik Krallık ve ABD'den oluşmaktadır.
- B grubu ülkeler, uluslararası deniz ticareti alanında önde gelen ülkelere olmaktadır Arjantin, Bangladeş, Brezilya, Kanada, Fransa, Almanya, Hindistan, Hollanda, İspanya ve İsveç 2014-2015 yılları için iki yıllık süre ile bu gruba dırlar.
- C grubu ülkeler ise A ve B gruplarına seçilmemiş fakat uluslararası ticaretle alakası bulunan ve tüm dünya coğrafyasını temsil edecek nitelikte seçilen ülkelerdir. Bu ülkeler, 2014-2015 yılları için iki yıllık süre ile Avustralya, Bahamalar, Belçika, Şili, Kıbrıs, Danimarka, Endonezya, Jamaika, Kenya, Liberya, Malezya, Malta, Meksika, Fas, Peru, Filipinler, Singapur, Güney Afrika, Taylan ve Türkiye'den oluşmaktadır.
- Deniz Güvenliği Komitesi (MSC): Genel Kurul tarafından seçilen ve deniz emniyeti konularında ilgisi bulunan ülkelere oluştan bir komitedir. Seyrüseferde yapılacak yardımlar, gemilerin inşa ve donanımı, mürettebatın emniyeti, çatışmayı önleme, tehlikeli yüklerin tahmil ve tahliye işleri, uluslararası deniz emniyetinin düzene konması, denizde can ve mal kurtarılması, gemilerde ve limanlarda terör ve şiddet içeren eylemlerin önlenmesi gibi konularda çalışmaları yapar. Deniz Güvenliği Komitesi'nin yürüttükleri çalışmalara uygun olarak isimlendirilmiş alt komiteleri vardır; Bunlar, Seyir Güvenliği (NAV); Telsiz Haberleşmesi ve Arama-Kurtarma (COMSAR) Eğitim ve Vardiya (STW); Tehlikeli Maddelerin, Katı Yüklerin ve Konteynırların Taşınması (DSC); Gemi Dizaynı ve Donanımı (DE); Yangından Korunma (FP); Gemi Dengesi, Yükleme Hatları ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği (SLF); Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI); Dökme Sıvılar ve Gazlar (BLG) (Ayan, M. ve Baykal, T., 2010)
- Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC): Üye devletlerden oluşmakta olup, gemilerden kaynaklı deniz kirliliklerin kontrolü ve önlenmesi ile ilgili çalışmaktadır.
- Hukuk Komitesi (LEG): Örgüt faaliyet alanları çerçevesindeki yasal konularla ilgilenmektedir. Amerika'da 1959 yılında 60,000 ton kapasiteye sahip olarak inşa edilen ve daha sonra Japonya'da 120,000 ton kapasiteye yükseltilen Torrey Canyon isimli tankerın 18 Mart 1967'de Birleşik Krallık kıyılarında Pollard

kayalıklarına vurarak batması sonucu oluşan petrol kirliliğinin ardından oluşan hukuksal sorunlarla ilgilenilmesi amacıyla kurulmuş olup, halen deniz çevresinin korunması hususunda çalışmalar yürütmektedir.

- Teknik İşbirliği Komitesi (TC): Örgütün denizcilik alanında az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere teknik yardım sağlamak üzere kurulmuştur. IMO'nun Birleşmiş Milletler sistemi içerisinde sözleşmesinde Teknik İşbirliği Komitesi kurması kararlaştırılan tek örgüt olması, çalışmalarında teknik yardımın ne kadar önemli olduğunun bir kanıtıdır (Ayan, M. ve Baykal, T., 2010).
- Kolaylaştırma Komitesi (FC): 1972'de kurulan bu kurul, 2008 yılında bir ek ile IMO konvansiyonuna eklenerek tamamen kurumsallaşmıştır. Uluslararası denizcilik ve deniz trafiğinin kolaylaştırılması ve güvenliğinin korunması, denizcilik formalitelerinin azaltılması gibi konularda çalışmaktadır.
- Sekreterlik (Secreteriat): Genel Kurul onayı ile Konsey tarafından tayin edilen bir Genel Sekreteri ve uluslararası 300 personeli bulunan bu organizasyonun merkezi Londra'dadır. IMO'nun olağan ve günlük idari işleri Sekreterlik tarafından yürütülmektedir.
- Bölgesel Temsilcilik (Regional Presence): IMO, teknik işbirliği aktiviteleri için 5 adet bölgesel koordinatöre/danışmana sahiptir. Bu temsilcilikler Gana, Kenya, Filipinler, Trinidad ve Tobago ve Fildişi Sahilleri'nde bulunmaktadır.

Deniz Sigortaları çerçevesinde önem arzeden IMO'nun yayınlamış olduğu ve taraf ülkeler tarafından uygulanmakta olan bazı konvansiyonlar aşağıda belirtilmektedir.

4.6.1.1. Uluslararası denizde can emniyeti sözleşmesi (SOLAS 1974)

İlk olarak Titanik gemisinin batması hadisesinden sonra 1914 yılında gündeme gelen SOLAS konvansiyonu (Safety of Life at Sea), genel olarak ticari gemilerin emniyetinin konu olduğu bütün uluslararası anlaşmalar için adres edilebilmektedir. 1929, 1948 ve 1960 yıllarında güncellenen konvansiyonun son hali 1974 yılında şekillendirilmiş olup, günümüze kadar yapılan düzenlemeler 1974 konvansiyonuna ilave edilmektedir. SOLAS'ın amacı, gemilerin denizde karşılaşacakları bir kazaya/hadiseye karşı taşıdıkları can ve malın güvenliğinin ve emniyetinin sağlanması amacıyla gemilerin operasyonlar, seyirleri ve ekipmanları ile inşalarına dair minimum standartları belirleyerek gerekli önlemlerin alınmasıdır. SOLAS altında tanımlanan bazı önemli kodlar aşağıdadır

- Can Kurtarma Araçları Uluslararası Kodu (International Life-Saving Appliance – LSA): Tüm can filikaları, kurtarma botları, can salları, can yelekleri gibi can kurtarma teçhizatı ve düzenlemelerinin standartları LSA Kod hükümlerine uygun olmak zorundadır
- Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi (Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS): Bu koda göre uluslararası sefer yapan tüm yolcu gemileri ile 300 gros tondan büyük tüm yük gemileri, tehlike durumu haberleşmelerini yapabilmek, telsiz mesajlarını alabilmek ve özellikle bir kazadan sonra yerlerinin bulunmasını sağlamak üzere gerekli teçhizatı taşımak zorundadır.
- Uluslararası Tahıl Kodu (International Grain Code): Tahıl taşıyan gemilerin uymması gereken kuralları belirtir.
- Uluslararası Deniz Yolu ile taşınan Tehlikeli Maddeler Kodu (International Maritime Dangerous Goods - IMDG): 2 yılda bir güncellenen bu kod, devamlı eklenen yeni tehlikeli maddeler ve değiştirilen taşıma kuralları ile paketli tehlikeli maddelerin deniz yoluyla taşınması için düzenlenmiş uluslararası bir mevzuattır ve oldukça önemlidir.
- Uluslararası Dökme Kimyasallar Kodu (International Bulk Chemical Code - IBC): Tehlikeli sıvı kimyasalları dökme halde taşıyan gemilerin, inşa ve teçhizat hususlarını ve kurallarını içeren bu koda, tüm kimyasal tankerlerin uyması gerekmektedir.
- Uluslararası Gaz Taşıyıcısı Kodu (International Gas Carrier Code - IGC): Sıvılaştırılmış gazları dökme halde taşıyan gemilerin, inşa ve teçhizat konular ile uyulması gereken kuralları kapsamaktadır. Gaz taşıyan gemilerin bu koda uyması gerekmektedir.
- Paketli Işınımlı Nükleer Yakıt, Plutonyum ve Yüksek Seviyeli Radyoaktif Atıkların Gemilerde Emniyetli Taşınması Uluslararası Kodu (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships - INF Kod): Ambalajlı ışınlı nükleer yakıt, plütonyum ve yüksek seviyeli radyoaktif atıkları taşıyan gemilerin uyması gereken kuralları belirtir.
- Yüksek Süratli Tekneler için Emniyet Kodu (International Code of Safety for High-Speed - HSC Kod): Bu kod, yüksek süratli tekneler için emniyet gereklerini belirtmektedir.

SOLAS altında belirtilen ve deniz sigortaları açısından önem arzeden ISM ve ISPS kodları aşağıda belirtilmektedir.

4.6.1.1.1. Uluslararası emniyet yönetimi kodu (ISM Code)

Bir gemi ister kendi donatanı, isterse 3. bir parti/ taraf tarafından işletilsin, işletme standartları ve geminin ne derece efektif olarak işletildiği geminin kondisyonuna büyük ölçüde etki edecektir.

Denizde tehlikeli kazaların sayısını azaltabilmek adına gemi işletenlerin uyması gereken bir takım kurallara ihtiyaç duyulmuştur. Bu sebeple IMO tarafından gemilerin güvenli yönetimi ve işletmesini sağlamak ve denizleri kirlilikten korumak için Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (International Safety Management Code - ISM Code) getirilmiştir. Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu, IMO'nun A.741 (18) sayılı kararıyla Kasım 1993 tarihinde kabul edilmiş ve Mayıs 1994 tarihinde Denizlerde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi SOLAS 1974'ün 9. Bölümüne eklenmiş 13 maddelik bir kuraldır (Taylan,1999).

ISM Kod, öncelikle yolcu gemileri ve tankerlere uygulanmış olup daha sonraları kuru yük gemilerine de uygulanmaya başlamıştır. Temmuz 2002'den itibaren ise bütün gemi tiplerini kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

Bu koda göre, işletmeciler bayrak devleti denetim görevlilerince (inspector) onaylı işletme prosedürlerini gemide ve karada bulundurmakla yükümlüdür. Eğer görevlileri, gerçekleştirdikleri denetim sonucu işletmenin uyguladığı prosedürleri uygun bulur ise, karada bulunan ofis için bir 'Uygunluk Belgesi' (Document of Compliance - DOC) tanzim eder.

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik'in Üçüncü Bölüm, Madde 20.1.'de belirtildiği üzere DOC; İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş tarafından, Kod gereklerini sağlayan işletmeciye geçerlilik süresi beş yılı geçmeyecek şekilde düzenlenir. Bu belge, işletmecinin Kod gereklerini yerine getirebileceğinin kanıtı olarak kabul edilir.

Kodun uygulanmasının kolaylaştırılması için İdare veya yetkilendirilmiş kuruluş veya İdare tarafından talep edilmesi durumunda sözleşmeye taraf diğer devletlerin denizcilik idareleri/otoriteleri tarafından en fazla 12 aylık bir süre için aşağıda

belirtilen hâllerden birinin gerçekleşmesi durumunda Geçici DOC (Interim DOC) düzenlenir:

- a) Emniyet Yönetimi Sistemi'nin yeni uygulanmaya başlandığı veya işletmecinin yeni faaliyete geçtiği durumlarda,
- b) İşletmecinin, işlettiği gemi cinslerine yeni bir gemi cinsi ilave etmesi durumunda,
- c) Kod hükümlerine yapılacak eklerin veya değişikliklerin uygulanabilmesi için İdare tarafından geçici DOC düzenlenmesi gerekli görüldüğünde.

Yabancı bayraklı gemi/gemiler işleten işletmeci, filosuna Türk bayraklı bir gemi dâhil ettiğinde, işletmeciye yeni kurulmuş bir işletme gibi Kod hükümleri uygulan Denetim görevlilerince gemide gerçekleştirilen kontrollerin ardından gemiye de Emniyet Yönetimi Belgesi (Safety Management Certificate) adında bir belge verilir.

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik, Üçüncü Bölüm, Madde 21.1.'de belirtildiği üzere SMC (Emniyet Yönetimi Belgesi), idare veya yetkilendirilmiş kuruluş yahut idarece talep edilmesi hâlinde sözleşmeye taraf diğer devletlerin denizcilik idareleri tarafından süresi beş yılı geçmeyecek şekilde gemiye verilmek üzere düzenlenen belge olarak tanımlanmıştır. SMC, işletmeci ve geminin, onaylanan Emniyet Yönetimi Sistemi'ne uygun olarak işletildiğinin doğrulanmasından sonra düzenlenir. Bu belge, geminin Kod gereklerini yerine getirebileceğinin kanıtı olarak kabul edilir.

Geçici SMC (Geçici Emniyet Yönetimi Belgesi) ise, söz konusu gemi cinsi için Geçici DOC veya DOC belgelerinden birine sahip işletmecinin gemisine yapılan denetimin olumlu bulunması şartı ile düzenlenir. Geçici SMC aşağıdaki şartların birinin oluşması durumunda düzenlenir:

1. Yeni inşa bir gemi teslim alınması,
2. İşletmecinin, işletmek üzere sorumluluğu altına yeni bir gemi alması,
3. Geminin tipinin değişmesi,
4. Geminin yabancı bir bayraktan Türk bayrağına geçmesi,
5. Geminin tadilat, sefer bölgesinin değişmesi gibi sebepler ile Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik kapsamına girmesi,
6. İşletmeci değişmesi.

Geçici SMC'nin düzenlenebilmesi için aşağıda belirtilen şartların yerine getirilmesi gerekmektedir:

1. İşletmecinin DOC a veya Geçici DOC a sahip olması,
2. Gemi için işletmeci tarafından kurulan Emniyet Yönetimi Sistemi'nin, Kodda belirtilen ana unsurları içerdiğinin DOC un veya Geçici DOC un düzenlenmesi için yapılan denetim sırasında değerlendirilmesi,
3. İşletmecinin üç ay içinde gemi için iç denetimi planlaması,
4. İlgili gemi kaptanının ve zabitlerinin emniyet yönetimi sistemine aşina olması,
5. Seyre çıkmadan önce bulundurulması zorunlu olan talimatların oluşturulması ve gemi personeline bu konuda gerekli eğitimin verilmesi,
6. Emniyet Yönetimi Sistemi'nin Türkçe veya gemi çalışma dilinde yahut personelin anlayacağı dillerde hazırlanması.

Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik'in Üçüncü Bölüm, Madde 22'de Geçici SMC, idare, yetkilendirilmiş kuruluş veya idarece talep edilmesi hâlinde sözleşmeye taraf diğer devletlerin denizcilik idareleri tarafından altı ayı geçmeyen bir süre için düzenlenen belge olarak tanımlanmıştır.

DOC ve SMC denetimlerinin yanında, işletmeciler ve gemileri, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (Safety of Life at Sea - SOLAS), Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL) ve lokal regülasyonların hepsine tümüyle uymalı, mürettebatlar ise yeterli eğitimleri almış olmalıdır.

4.6.1.1.2. Uluslararası gemi ve liman tesisi güvenlik kodu (ISPS CODE)

11 Eylül 2001 tarihinde New York, USA'de gerçekleşen terör saldırılarının ardında bir reaksiyon olarak Dünya Denizcilik Örgütü (International Maritime Organisation - IMO) toplantılarında, denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla yeni tedbirlerin denizcilik sektörüne getirilmesi konusunda teklif getirilmiş olup, uzun değerlendirmelerin ardından denizciliğin diğer önemli iki sorunu korsanlık ve kaçak yolcu konularını da kapsayarak 1 Temmuz 2004'te Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu yürürlüğe girmiştir.

ISPS Kodu, 500 GT üzerindeki tüm gemiler ile limanlar için getirilmiştir. Hükümetler ve denizcilik otoriteleri, limanlarda, gemilerde ve karada bulunan denizcilik ofislerinde gerekli olan güvenlik aranjmanlarının yerinde olduğunu sertifikalandırılabilmesi amacıyla tanınmış güvenlik kuruluşlarını (Recognised Security Organisations – RSOs) yetkili kılarlar.

Bir tanınmış güvenlik kuruluşu (TGK), gemi güvenlik değerlendirmeleri, gemi güvenlik planları, liman tesisi güvenlik değerlendirmeleri ve liman tesisi güvenlik planlarını içeren, güvenlikle ilgili hususlarda, Şirketlere veya liman tesislerine tavsiyede veya yardımda bulunabilir. Taraf Devlet, bir TGK’nu yetkilendirirken, bu kuruluşun yeteneklerini dikkate almalıdır.

İngiltere’de tanınmış güvenlik kuruluşu olarak Maritime and Coastguard Agency (MCA) atanmıştır, fakat birçok bayrak devletinde ise Klas Kuruluşları (Classification Societies) delege edilmiştir.

Koda uyumluluğu aranan gemiler ve limanlar için öncelikle bir risk değerlendirmesi yapılarak bir güvenlik planı hazırlanır. Daha sonra bu plan TGK tarafından incelenerek akabinde ilgili gemi veya limana denetim gerçekleştirilir. Denetimlerden başarıyla geçen gemiler veya limanlar için ise bir sertifika düzenlenir. Kodun yürürlüğe girmesiyle liman devletleri, ilgili sertifikaya sahip olmayan gemileri reddetme hakkı kazanmıştır.

4.6.1.2. Denizlerin gemiler tarafından kirlenmesinin önlenmesine ait uluslararası sözleşme (MARPOL)

Deniz çevresinin gemilerin operasyonları veya gemi kaynaklı deniz kazaları sebebiyle kirlenmesini önlemek amacıyla düzenlenen bu konvansiyon 2 Kasım 1973 tarihinde kabul edilmiş olup, 1976-1977 yıllarında oluşan büyük tanker kazaları ve deniz kirlilikleri sonucunda önlemleri genişletebilmek adına yeniden görüşülerek 1978 tarihinde yeni bir sözleşme kabul edilmiştir. 1978 sözleşmesi, ana sözleşmeyi de ihtiva etmekte olup sadece petrol kirliliğini değil, aynı zamanda dökme ve paketli kimyasal/zehirli maddeler, bozulmuş yük, yük mahalli yıkama suyu, kirli su, sintine (foseptik suları), çöp ve hava kirliliği gibi kirlilik hususlarını da düzenlemektedir.

MARPOL sözleşmesinde, 1997 tarihli protokol ile eklenen son ek ile beraber toplam 6 Ek (Annex) bulunmaktadır;

- Ek I – Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları

- Ek II - Dökme Halde Taşınan Zehirli Sıvı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları
- Ek III - Denizde Paketli Halde Taşınan Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Kuralları
- Ek IV- Gemilerden Kaynaklanan Pis Su Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları
- Ek V – Gemilerden Kaynaklanan Çöp Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları
- Ek VI – Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları

Türkiye, MARPOL 73/78 Sözleşmesinin tüm eklerine taraftır.

4.6.1.3. Gemi adamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya tutma standartları uluslararası sözleşmesi (STCW 78)

STCW sözleşmesi, ticaret gemilerinde görev yapan gemi adamlarının eğitimleri, gemi adamlarına verilecek belgeler ve vardiya tutma esasları gibi konularda uluslararası standartları oluşturmak amacıyla 1978 yılında getirilmiştir. Sözleşmenin ilk amacı, dünyadaki bütün denizcilerin bu Sözleşme kurallarına uygun ve standart bir şekilde eğitilmelerini sağlamaktır; ikinci amaç, gemi adamlarına verilecek ehliyet belgelerini standart hale getirmek olup; üçüncü amaç ise vardiya tutma esaslarını da standartlaştırarak denizlerde güvenliği ve emniyeti artırıcı rol oynamaktadır.

Sözleşmeyi 1995 yılında güncelleme ihtiyacı duyulmuş olup, bu revize ile sözleşme teknik olarak eklere ayrılmıştır. Bunun sebebi, herhangi bir revize ihtiyacı olduğunda tüm konferansı toplamak yerine, değişiklik ihtiyacının bulunduğu eki yasal ve prosedürel olarak daha hızlı şekilde değerlendirmektir. Bu güncelleme ile ek olarak, konvansiyonun gereklerini iç hukuk sistemlerine kabul ederek onaylayan ve sözleşmeye ait tüm koşulları sağlayan taraf devletler ‘Beyaz Liste’ye alınmaktadır (Ulusoy, 2013).

25 Haziran 2010’da ise Filipinler’in Manila şehrinde yapılan bir konferans ile ‘Manila Değişiklikleri’ (Manila amendments) adında bazı yenilikler ve revizeler STCW konvansiyonuna ve STCW Code’a dahil edilmiş olup 1 Ocak 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu değişiklikler ile gemi adamlarının eğitim, sınav ve belgelendirme esaslarında değişiklikler yapılmıştır. Gemi adamı yetkilendirmesi, sertifikasyonu, eğitim kurumları ve sınavları hakkında bir çok yeni düzenleme gelmiş olup bu düzenlemelere uyulmadığı takdirde yeterlilikler kabul görmemektedir.

4.6.1.4. Deniz alacaklarına karşı mesuliyetin sınırlandırılması hakkında milletlerarası sözleşme (LLMC)

1957 yılında kabul edilen ve 1968 yılında yürürlüğe girmiş olan ‘Açık Deniz Gemileri Armatörlerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması ile ilgili Uluslararası Sözleşme (International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships), 1976 yılında ‘Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme’ (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims - LLMC) olarak değiştirilmiş olup deniz kazalarına karşı sorumluluk limitleri yükseltilmiştir. Bu sözleşme ile sorumluluk limitleri, can kaybı ve bedeni yaralanmalar için ve mülk hasarları (gemiye, mülke veya liman işlerinde oluşan hasarlar vb.) için ayrı ayrı belirlenmiştir. Bu sözleşme çerçevesinde taraf ülke limanlarına uğrayacak gemilerin, sözleşmede belirtilen limitleri göz önünde bulundurularak deniz alacaklarını kapsayan geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına (P&I) sahip olmaları zorunlu hale getirilmiştir. Sözleşmede belirtilen limitler minimum limitler olarak düşünülmekte olup, günümüzde International Group P&I kulüpleri bu limitlerin oldukça üzerinde sorumluluk limitleri ile teminat sunmaktadırlar.

Sözleşme altında sorumluluk limitlerinin ölçülmesi, Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund) tarafından yaratılan ve özel bir uluslararası rezerv aracı olan ‘Özel Çekme Hakları’ (Special Drawing Rights) ile hesaplanmaktadır. SDR bir para birimi olmayıp, Amerikan Doları, Japon Yeni, Euro ve Sterlin’i içeren uluslararası bir para birimi havuzunu esas alan bir birimdir (Url-9).

Güncel SDR oranları IMF’in sitesinden ve Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası’na ait siteden takip edilebilmektedir (Örneğin 6 Kasım 2015 tarihi için 1 SDR’nin 1.387380 USD olduğu belirtilmektedir)

1976 Konvansiyonu’ya göre 500 tonu geçmeyen gemiler için bedeni hasarlar limiti 333,000 SDR ile ve bedeni hasarları dışındaki diğer hasarlar için 167,000 SDR ile sabitlenmiş olup 500 ton üzeri gemiler için, belirli tonajlara kadar aralıklarla sınıflandırılarak tonaj başı bir ek miktar ile sorumluluk limitleri belirlenmektedir.

1996 yılında kabul edilen ve 13 Mayıs 2004’te yürürlüğe giren bir protokol ile bu sorumluluk limitleri yükseltilmiştir.

1996 protokolüne göre gemilerde can kaybı ve bedeni yaralanma hasarları için 2,000 gros tonu geçmeyen gemiler için sorumluluk limitleri 2,000,000 SDR olarak belirlenmiş olup, 2,000 gros tonun üzerindeki gemiler için ek limit hesaplandırılması aşağıdaki gibidir;

- 2,001 gros ton ile 30,000 gros ton arası gemiler için ton başına ek 800 SDR
- 30,001 gros ton ile 70,000 gros ton arası gemiler için ton başına ek 600 SDR
- 70,001 gros tonun üzerindeki gemiler için ton başına ek 400 SDR

1996 protokolüne göre gemiler için oluşan mülk hasarları ile ilgili sorumluluk limitleri ise 2,000 gros tonu geçmeyen gemiler için sorumluluk limitleri 1,000,000 SDR olarak belirlenmiş olup, 2,000 gros tonun üzerindeki gemiler için ek limit hesaplandırılması aşağıdaki gibidir;

- 2,001 gros ton ile 30,000 gros ton arası gemiler için ton başına ek 400 SDR
- 30,001 gros ton ile 70,000 gros ton arası gemiler için ton başına ek 300 SDR
- 70,001 gros tonun üzerindeki gemiler için ton başına ek 200 SDR

19 Nisan 2012 yılında ise IMO tarafından 1996 Protokolü'ne ilaveler yapılmış olup sorumluluk limitleri yükseltilmiştir. Yeni kurallar 8 Haziran 2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Yeni limitlere göre gemilerde can kaybı ve bedeni yaralanma hasarları ile ilgili sorumluluk limitleri 2,000 gros tona kadar olan gemiler için 3,020,000 SDR olarak belirlenmiş olup, 2,000 gros tonun üzerindeki gemiler için ek limitler aşağıdaki gibidir;

- 2,001 gros ton ile 30,000 gros ton arası gemiler için ton başına ek 1,208 SDR
- 30,001 gros ton ile 70,000 gros ton arası gemiler için ton başına ek 906 SDR
- 70,001 gros tonun üzerindeki gemiler için ton başına ek 604 SDR

Yeni limitlere göre gemiler için oluşan mülk hasarları ile ilgili sorumluluk limitleri ise 2,000 gros tonu geçmeyen gemiler için sorumluluk limitleri 1,510,000 SDR olarak belirlenmiş olup, 2,000 gros tonun üzerindeki gemiler için ek limit hesaplaması aşağıdaki gibidir;

- 2,001 gros ton ile 30,000 gros ton arası gemiler için ton başına ek 604 SDR
- 30,001 gros ton ile 70,000 gros ton arası gemiler için ton başına ek 453 SDR
- 70,001 gros tonun üzerindeki gemiler için ton başına ek 302 SDR

Dolayısı ile 8 Haziran 2015 tarihinden itibaren konvansiyona taraf ülkeler, limanlarına uğrayan gemilerden yeni limitler çerçevesinde düzenlenmiş P&I poliçelerini talep etmektedirler.

Türkiye, LLMC 76 Sözleşmesine 1980 yılında taraf olmuştur ve 96 Protokolü ile getirilen değişiklikleri ise 2010 yılında kabul ederek uygulamaya başlamıştır. LLMC 96 Protokolü'nün ulusal mevzuatımızda referans alındığı “Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması Ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik” 14/11/2010 tarih ve 27759 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış olup, 1 Temmuz 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Url-10).

4.6.1.5. Petrol kirliliğinden doğan zararın hukuki sorumluluğu ile ilgili uluslararası sözleşme (CLC)

IMO tarafından, petrol tankerlerinin ve petrol ürünleriyle birlikte diğer yükleri taşıyan gemilerin sebep olduğu çevre kirliliğine karşı önlem alınmasının yanı sıra, çevre zararlarının tazmini için 1969'da kabul edilen ve 19 Haziran 1975'te yürürlüğe giren bu sözleşme, 17 Kasım 1992 tarihinde kabul edilen bir Protokol ile revize edilmiş olup 1992 Protokolü 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1992 protokolü ile konu konvansiyon, taraf ülkelerin münhasır ekonomik bölgesi veya eşdeğer bölgesinde oluşacak petrol kirliliği kaynaklı çevre zararlarının tanzim edilebilmesi şeklinde genişletilmiştir.

Petrol tanımı, 1992 sözleşmesinin 5. Maddesinde gemide yük olarak veya geminin yakıt tanklarında taşınmakta olan dayanıklı (buharlaşma derecesi yüksek) Hidrokarbonları özellikle ham petrol, fuel-oil, ağır dizel yağı ve gres yağı gibi mineralleri ifade etmektedir.

Kirlenme Zararı, 1992 sözleşmesinin 6. Maddesinde aşağıdaki gibi tanımlanmıştır;

- a) Gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan gemi dışında meydana gelen bütün ziyan veya zararları ifade eder, bu bozulmadan kaynaklanan kâr kaybının dışındaki çevre bozulması için tazminatın, fiilen yapılan veya yapılacak olan eski haline döndürme ile ilgili makul tedbirlerin maliyetlerine sınırlandırılması şartıyla;
- b) Korunma tedbirlerinin masrafları ve bu tedbirlerin sebep olduğu ziyan veya zararlar da buna dahildir. (Kanun No. 4507, 2000)

Sözleşme çerçevesinde, petrol ürünleri taşıyan gemi armatörü herhangi bir kirlilik durumuna karşı aşağıda belirtilen limitler dahilinde sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip olup, sözleşmeye taraf olan ülke limanlarına gerçekleştireceği seferlerde bu limitlerde bir mali güvenceye sahip olduğunu göstermesi gerekmektedir.

- 5,000 gros tona kadar olan gemiler için 4,510,000 SDR
- 5,001 gros ton ile 140,000 gros ton arası gemiler için 3,000,000 SDR + gros ton başına ek 453 SDR
- 140,000 gros tonun üzerindeki gemiler için 89,770,000 SDR ile limitlendirilmiştir.

Türkiye CLC 92 Sözleşmesine 26/4/2001 tarihli ve 4658 sayılı Kanun ile 2001 yılında taraf olmuştur.

Donatanlar, bahse konu limitler dahilinde üzerinde bulunan bu yükümlülükleri günümüzde P&I sigortalarınca karşılamaktadır. P&I sigortası olmayan gemiler için genellikle acil durumlarda banka teminatı yoluyla da gerekli teminat sağlanabilmekte olup, bunun günümüzde pek uygulama alanı bulunmamaktadır. Bankalar da genellikle gemilere teminat mektubu verebilmek adına geçerli bir P&I sigortasının olup olmadığını sorgulamaktadırlar.

Armatör, gemisi için (petrol tankeri) P&I sigortacısından CLC 1992 konvansiyonu gereklerince petrol kirliliğine karşı yeterli sorumluluk limitlerine sahip bir P&I sigortası bulunduğunu belirten bir ‘Mavi Kart’ (Blue Card) alır. Bu Blue Card, CLC sertifikasının alınacağı bayrak devletine ithafen düzenlenmekte olup üzerinde P&I sigortası periyodu, geminin adı, IMO numarası, bayrağı, bağlama/sicil limanı (port of registry), çağrı işareti, armatörün adı ve adresi gibi bilgiler yazmaktadır.

CLC Blue Card ile başvuruda bulunan bir armatörün konu gemisi ile ilgili olarak, CLC sertifikasını tanzim edecek olan otoriteler genellikle aşağıdaki durumları kontrol ederler;

- Geminin, CLC 92’ye taraf ülke bayraklı mı yoksa taraf olmayan ülke bayraklı mı olduğu (taraf ülke bayraklı ise, bayrak devletinden veya bayrak devletinin onayladığı bir otorite tarafından tanzim edilebilmektedir),
- P&I poliçesinin geçerlilik tarihi,

- Poliçe elektronik bir nüsha ise P&I sigorta kulübünün resmi internet sitesinden geminin P&I sigortasının yerinde olup olmadığının kontrolü,
- Banka teminatları sunuluyor ise, CLC sertifikasını tanzim edecek ülke hukukuna/mevzuatına uygun olup olmadığı.

Türkiye’de 19 Aralık 2013 tarihinde Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan 1998 sayılı yönerge ile CLC 92 Sözleşmesi çerçevesinde sertifika düzenlenmesi hakkındaki esaslar belirlenmiştir. Buna göre Türk Bayraklı ve sözleşmeye taraf olmayan ülke bayraklı gemiler, sicil kayıtlarını tutmaya yetkisi bulunan İstanbul, Trabzon, Zonguldak, Samsun, Bandırma, İzmir, Çanakkale, Mersin, Antalya ve İskenderun liman başkanlıklarından CLC sertifikası temin edebilmektedirler. Ülkemizde Türk bayraklı gemilere CLC sertifikalarının tanzim edilebilmesi için, bu gemilerin P&I teminatlarının 12.12.2012 tarih ve 18971 sayılı ‘Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kullüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge’ kapsamında belirli aralıklarla güncellenen P&I sigorta kulüpleri ve sigorta şirketleri listesinde belirtilen kurumlardan biri tarafından temin edilmesi gerekmektedir.

CLC 92 sözleşmesi, petrol yükü taşıyan tüm tankerler için getirilmiştir, fakat 2,000 ton petrolün üzerinde yük taşıyan gemiler için zorunludur (Url-11).

IMO tavsiye kararı, [Resolution A.1055(27)] gereği, CLC sertifikası taşıyan ve 1,000 GT'den büyük tüm gemilerin aynı zamanda BUNKER Sertifikası taşımaları zorunludur.

4.6.1.6. Petrol kirliliği zararlarının tazmini için bir fonun kurulmasıyla ilgili uluslararası sözleşme (FUND)

1969 CLC sözleşmesi petrol kirliliği zararlarının tazmini için bir güvence sağlamış olsa da, 1969 sözleşmesinde belirtilen limitlerden daha yüksek boyutlarda hasarların gerçekleşmesi ihtimaline karşı 1969 yılında Brüksel’de gerçekleştirilen bir IMO konferansında uluslararası bir fon kurulması konusu görüşülmüş olup, 1971 yılında ise yine Brüksel’de gerçekleştirilen bir konferansta, taraf ülkeler için IMO’nun petrol kirliliği zararlarının tazmini için uluslararası bir fonun kurulması ile ilgili bir konvansiyon hazırlaması kararı alınmıştır.

1971 konvansiyonuna 1976 ve 1984 yıllarında ilaveler olsa da 1992 yılında kabul edilen Protokol, 1971 sözleşmesinin yerini almış olup 1971 sözleşmesi 24 Mayıs 2002 tarihinde yürürlükten kalkmıştır.

1992 Protokolü ise 20 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu protokol, tazminat miktarlarının yükseltilmesi ve yükümlülüklerin artırılması amacıyla getirilmiş olup, tazminat limitleri 1992 CLC Protokolü doğrultusunda genişletilmiştir. 1992 Protokolü, ayrı olarak bir Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu (International Oil Pollution Compensation Fund – IOPC Fund) kurmuş olup, bu Fon Londra’da bulunan ‘Sekreterlik’ tarafından yönetilmektedir.

1992 Protokolü altında, Fon tarafından karşılanabilecek en yüksek tazminat miktarı 1992 CLC Protokolü limitleri dahilinde tek kaza başına 135,000,000 SDR olarak belirtilmektedir.

2000 yılında kabul edilen kısa süreli bir protokolün akabinde, 2003 yılında Londra’daki IMO Genel Merkezi’nde gerçekleştirilen bir konferans ile Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Tamamlayıcı Fonu (International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund 2003) kabul edilmiştir. Bu fon, 1992 Fund sözleşmesine ilave olup, taraf devletlerin katılımına açıktır. 1992 Fund’a üye olan devletler 2003 Supplementary Fund’a da tercihe bağlı olarak üye olabilirler.

2003 Fund ile her bir kaza için tazmin edilebilecek toplam miktar, mevcut CLC/Fund sözleşmelerini de kapsayacak şekilde 750,000,000 SDR ile limitlendirilmiştir. Bu fon, üye devletlerin karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinde gerçekleşebilecek hasarlar için tamamlayıcı olarak uygulanabilecektir.

IOPC Fund, her ne kadar IMO himayesinde kabul edilmiş olsa da, IMO ve IOPC Fund birbirinden bağımsız yasal kuruluşlardır. IMO’nun aksine, IOPC Fund’lar Birleşmiş Milletler’in bir acentesi veya BM sisteminin bir parçası değildir.

4.6.1.7. Gemi yakıtlarından kaynaklanan petrol kirliliği zararının hukuki sorumluluğu hakkında uluslararası sözleşme (BUNKER)

23 Mart 2001 yılında kabul edilen ve 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe giren bu uluslararası sözleşme ile gemi yakıtlarından kaynaklı petrol kirliliği sebebiyle oluşacak hasarlarda, hasara sebep olan kişiler için yerinde, hızlı ve yeterli

tazminatların yerinde olması amaçlanmıştır. Sözleşme, taraf ülkelerin karasuları ve münhasır ekonomik bölgeleri dahil yetkisi altında bulunan alanları kapsamaktadır.

Sözleşmenin 5. maddesinde kirliliğe sebep olabilecek gemi yakıtı tanımlanmış olup, bu tanıma göre yağlama yağları da dahil geminin işletimi ve hareketi için kullanılan veya kullanılması amaçlanan herhangi bir hidrokarbon madeni yağı ve bu yağın herhangi bir kalıntısı, gemi yakıtıdır.

Sözleşmenin 9. maddesinde ise kirlilik zararı aşağıdaki gibi tanımlanmıştır;

- Sızma veya boşaltım nerede meydana gelmiş olursa olsun, bozulmadan kalınan kar kaybı dışında, çevrenin bozulmasına ilişkin tazminatın çevrenin önceki haline dönüştürülmesi amacıyla alınan veya aldırılan makul tedbirlerin maliyetleri ile sınırlı olması şartıyla, gemi yakıtlarının gemiden sızması veya boşaltımından kaynaklanan geminin dışında meydana gelen kayıp ve zararlar, ve
- Önleyici tedbirlerin masrafları ve önleyici tedbirlerin neden olduğu kayıp ve zararlar anlamına gelir.

Bu sözleşme, 1969 CLC konvansiyonunu model almış olup, armatörlere 1,000 GT ve üzeri ticari maksatla işletilen gemiler için yeterli sigorta teminatlarının yerinde olmasını şart koşturmaktadır.

Sözleşme kapsamına giren armatör, LLMC 96 konvansiyonunda ölüm ve yaralanma haricindeki olaylar için belirlenen mesuliyet limitleri çerçevesinde sorumluluklarını sınırlandırabilmektedir.

Armatörler üzerinde bulunan bu yükümlülükleri, bahse konu limitler dahilinde günümüzde P&I sigortalarınca karşılamaktadır. P&I sigortası olmayan gemiler için banka veya diğer finansal kuruluşlar yoluyla da gerekli teminatlar sağlanabilmekte olup, bunun günümüzde pek uygulama alanı bulunmamaktadır. Bankalar da genellikle gemilere teminat mektubu verebilmek adına geçerli bir P&I sigortasının olup olmadığını sorgulamaktadırlar.

Armatörler, P&I sigortacısından BUNKER 2001 konvansiyonu gereklerince yakıt kaynaklı petrol kirliliğine karşı yeterli sorumluluk limitlerine sahip bir P&I sigortası bulunduğunu belirten bir 'Mavi Kart' (Blue Card) alır. Bu Blue Card, BUNKER sertifikasının alınacağı bayrak devletine ithafen düzenlenmekte olup üzerinde P&I sigortası periyodu, geminin adı, IMO numarası, bayrağı, bağlama/sicil limanı (port of registry), çağrı işareti, armatörün adı ve adresi gibi bilgiler yazmaktadır.

BUNKER Blue Card ile başvuruda bulunan bir armatörün konu gemisi ile ilgili olarak, BUNKER sertifikasını tanzim edecek olan otoriteler genellikle aşağıdaki durumları kontrol ederler;

- Geminin, BUNKER 2001'e taraf ülke bayraklı mı yoksa taraf olmayan ülke bayraklı mı olduğu (taraf ülke bayraklı ise, bayrak devletinden veya bayrak devletinin onayladığı bir otorite tarafından tanzim edilebilmektedir),
- P&I poliçesinin geçerlilik tarihi,
- Poliçe elektronik bir nüsha ise P&I sigorta kulübünün resmi internet sitesinden geminin P&I sigortasının yerinde olup olmadığının kontrolü,
- Banka teminatları sunuluyor ise, BUNKER sertifikasını tanzim edecek ülke hukukuna/mevzuatına uygun olup olmadığı.

Türkiye, 2013 yılında 26/2/2013 tarih ve 6439 sayılı Kanun ile BUNKERS-2001 Sözleşmesine taraf olmuştur. Türk Bayraklı ve sözleşmeye taraf olmayan ülke bayraklı gemiler, ülkemizde sicil kayıtlarını tutmaya yetkisi bulunan İstanbul, Trabzon, Zonguldak, Samsun, Bandırma, İzmir, Çanakkale, Mersin, Antalya ve İskenderun liman başkanlıklarından BUNKER sertifikası temin edebilirler. Ülkemizde Türk bayraklı gemilere BUNKER sertifikalarının tanzim edilebilmesi için, bu gemilerin P&I teminatlarının 12.12.2012 tarih ve 18971 sayılı 'Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kullüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge' kapsamında belirli aralıklarla güncellenen P&I sigorta kulüpleri ve sigorta şirketleri listesinde belirtilen kurumlardan biri tarafından temin edilmesi gerekmektedir.

1,000 GT ve üstü tüm gemiler Türk karasularındaki bir liman ya da terminale gelirken ve buradan ayrılırken ve Türk Boğazlarından uğraksız geçecek ise, seyir planında bildirilerek BUNKER sertifikasını ibraz etmek zorundadır.

4.6.1.8. Gemi enkazlarının kaldırılmasına ilişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi

2007 yılında Kenya'nın başkenti Nairobi'de düzenlenen bir uluslararası konferansta kabul edilen bu sözleşme, deniz çevresi ve denizdeki yaşamın, mal ve mülklerin emniyetini etkileyebilecek gemi enkazlarının kaldırılması ile ilgili taraf devletlere yasal güvence sağlaması amacıyla 14 Nisan 2015'te yürürlüğe girmiştir.

Gemi Enkazlarının Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Sözleşmesi'ne göre 300 GT ve daha büyük olup bahse konu sözleşmeye taraf ülkelerin bayrağını barındıran gemiler, konvansiyonun belirlediği limitler doğrultusunda gemi enkazının kaldırılmasına yönelik bir sigorta ya da finansal bir güvence bulundurmakla yükümlüdürler. Sözleşmeye taraf ülkelerden bu teminatın sağlandığına dair bir sertifika temin edilmesi gerekmektedir. Sertifikanın temini için, P&I kulüplerinden alınacak Blue Card'lar ile konvansiyona taraf ülkeler veya taraf ülkeler tarafından yetkilendirilen otoritelere başvurulması gerekmektedir. 9.11.2015 tarihi itibarıyla 25 ülke sözleşmeye taraf olmuştur.

Taraf olmayan ülke bayrağına sahip gemiler, ilgili sertifikayı taraf ülke devletlerinden temin edebilecektir. Türkiye, konu konvansiyona henüz taraf değildir fakat üye olmak amacıyla çalışmalar yürütülmektedir.

4.6.2. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Birleşmiş Milletler'in, çalışma yaşamındaki koşullar ve çalışma hayatının düzenlenmesi, sosyal adaletin kurulması ve yoksulluğun önlenmesi için çalışma yaşamının düzenlenmesi konularında uluslararası işbirlikleri yapılması amacıyla kurmuş olduğu uzman bir kuruluştur. ILO, 1919 yılında Birinci Dünya Savaşı'nın ardından Versay Anlaşması (Treaty of Versailles) çerçevesinde kurulmuştur. ILO'ya üye 186 ülke bulunmaktadır. ILO'nun merkezi İsviçre'nin Cenevre kentindedir (Url-12).

Türkiye ise ILO'ya 1932 yılında üye olmuştur ve ilk ILO Ofisi 1952 yılında İstanbul'da açılmıştır. ILO Ankara Ofisi ise 1976 yılında açılmıştır olup ILO Türkiye ofisi olarak bilinmektedir (Url-13).

4.6.2.1. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC)

ILO tarafından 23 Şubat 2006 tarihinde kabul edilen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labor Convention 2006), gemi adamlarının çalışma hayatında korunmasına yönelik geniş haklar getirmekte olup, çalışma saatleri, konaklama, sağlık, emniyet ve gemi adamlarının sözleşmeleri gibi gemide çalışma koşullarının iyileştirilmesine yönelik kurallar getirmektedir.

Bu sözleşme ile taraf devlet altında bulunan ve 500 GT üzerinde olan gemiler için armatörler, Denizcilik Çalışma Uygunluk Deklarasyonu (Declaration of Maritime

Labor Compliance)’nu kabul etmeli ve MLC2006 gereklerine uyduklarını gösteren Denizcilik Çalışma Sertifikası (Maritime Labor Certificate)’nı bulundurmak zorundadırlar.

Bu sözleşme altında, gemi adamlarının ülkelerine dönüşleri için armatörün gerekli finansal güvenceyi sağlaması gerektiği, geminin ziyası ve batması gibi durumlardan kaynaklı olarak gemi adamlarının işsiz kalması durumunda iki ay ile limitli olmak üzere armatörün maaşları ödemesi gerektiği, iş kazası, hastalık veya tehlikeler sebebiyle oluşan ölüm veya uzun süreli sakatlık durumlarında gerekli tazminatları sağlamak adına finansal güvenceyi sağlaması gerektiği gibi konular belirtilmekte olup, bu hususlar armatörler için P&I sigortacıları tarafından mürettebatlara karşı sorumluluklar çerçevesinde teminat altına alınabilmektedir.

4.6.3. Finansal Sorumluluk Sertifikası (COFR)

COFR, Amerika Birleşik Devletleri Ulusal Kirlilik Fonları Merkezi (NPFC) tarafından, Petrol Kirliliği Kanunu 1990 (Oil Pollution Act 1990 - OPA 90) ve Kapsamlı Çevre Önlemi, Tazmin ve Sorumluluklar Kanunu (Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act – CERCLA) doğrultusunda gemi işletmecilerinin finansal sorumluluklarının yerinde olduğuna dair bir delil sunmak amacıyla verilen bir sertifikadır. Bu sertifika, herhangi bir petrol kazası veya bir tehlikeli durumda petrol sızması hadisesi gerçekleşmesi ihtimalleri durumunda, hasar ve tazminat talebinde bulunabilecek ABD Federal Hükümeti de dahil olmak üzere potansiyel talep sahiplerine karşı, hasara karşılan ilgili kişilerin/partilerin, belirtilen limitler dahilinde yasal sorumluluklarını ödeyebileceklerini belirtmektedir (Url-14).

ABD kara sularında seyir eden 300 GT üzerindeki gemiler ve tonajına bakılmaksızın ABD münhasır ekonomik bölgesinde petrol aktarması yapan tüm gemiler COFR sertifikasına sahip olmak zorundadır. Bu sertifikalar yetkili olarak atanan SIGCo, Shoreline ve Arvak şirketlerinden alınabilmektedir.

Bu şirketler, öncelikle OPA 90 ve CERCLA gereğince gemilerin sahip olması gereken yasal sorumlulukları ‘COFR Garantisi’ altında teminat altına alabilmektedirler. Bu garantilerin akabinde, NPFC’den COFR Sertifikası’nı alabilmek adına yapılması gereken CG5585 adlı başvuruyu gerçekleştirebilmektedirler (Url-15).

ABD'nin Kaliforniya, Oregon, Teksas, Washington ve Louisiana eyaletlerine gerçekleşecek seferler için ek olarak bu eyaletlerin ilgili ofislerinden gerekli onayların alınması gerekmektedir. Örneğin Kaliforniya eyaletinin onayladığı ayrı bir COFR sertifikası bulunmaktadır. ABD dışında Kanada ve Panama Kanalı'nın da ABD'nin uyguladığı yükümlülöklere benzer şartları bulunmaktadır (Url-16).

4.6.4. Uluslararası Taşıyıcı Teminatı (ICB)

ABD Gümrük ve Sınır Muhafaza Birimi (US Customs and Border Protection Service - CBP) 2004 yılının Mart ayında Otomatik Manifesto Sistemi (Automated Manifest System – AMS) altında bir yönerge ile yeni kurallar yayınlamıştır. Bu yönerge çerçevesinde, taşıyıcıların yükleme veya yük tahliye etme amacıyla ABD'ye girmeden önce bir Uluslararası Taşıyıcı Teminatı (ICB) alması gerektiğı belirtilmektedir. Bu teminat, herhangi bir ceza, vergi, harç ve gümrük otoriteleri tarafından alınabilecek diğör yükümlölöklere ile ilgili ödemeleri garanti altına almaktadır.

Otomatik Manifesto Sistemi'nde (AMS) teminatı taşıyıcısının adının, Standart Taşıyıcı Alfa Kodu (Standard Carrier Alpha Code –SCAC) ile aynı olması gerekmektedir. Üyeler, AMS teminatına başvurmadan önce SCAC kodunu ABD Ulusal Motor Navlun Trafik Birliğı'nden (US National Motor Freight Traffic Association – NMFTA) almalıdırlar (Url-17).

ABD Gümrük ve Sınır Muhafaza Birimi (CBF), gemi işletmecilerinin yolcu ve mürettebat manifestolarının bildirilmesi ve kaydedilmesi ile ilgili gereklilikleri anahatlarıyla belirleyen bir yönergeyi Otomatik Yolcu Bilgi Sistemi (Automated Passenger Information System – APIS) aracılığı ile yayınlamıştır. Bu gerekliliklere göre her bir gemi, ABD varışından evvel Uluslararası Taşıyıcı Teminatı'nı (ICB) sisteme kaydetmelidir.

Kanada hükümeti de Kanada Sınır Muhafaza Birimi Acentası (Canadian Border Services Agency – CBSA) aracılığıyla, Kanada'daki herhangi bir limana sefer yapacak gemilerin seferden önce ICB'ye benzer teminatlarının bulunması gerektiğini kabul edilmiştir. Kanada için alınması gereken bu teminatlara CBSA Bond denmektedir. Bu teminatın alınabilmesi için CBSA'ya başvurularak bir kod alınması gerekmektedir. Her bir taşıyıcı, bir holding şirketi veya grup şirketler üyesi olsa dahi, kendi adına ayrı bir kodla bu teminatı alması gerekmektedir (Url-18).

4.6.5. Yaptırımlar

Yaptırımlar ve ambargolar, genellikle Birleşmiş Milletler (UN) ve Avrupa Birliği (EU) tarafından belirlenen politik ticari araçlardır.

Birleşmiş Milletler yaptırım ve ambargolarının ana amacı, Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nde de belirtildiği üzere uluslararası barış ve güvenliğin korunması veya yerine getirilmesini sağlamak üzere Güvenlik Konseyi tarafından alınan kararların uygulanmasıdır.

Avrupa Birliği, Ortak Dış ve Güvenlik Politikası (Common Foreign and Security Policy – CFSP) çerçevesinde insan hakları, demokrasi ve hukuk kurallarının muhafaza edilebilmesi amacıyla yaptırım ve ambargolar uygular (Url-19).

Yaptırımların amacı, hedef ülke rejimleri, kişiler veya grupların tutumlarını değiştirmektir. Her bir yaptırımda, neden ve hangi amaçlarla uygulandığına dair bilgiler belirtilmektedir. Yaptırımlar çerçevesinde genellikle uygulanmakta olan önlemler aşağıdakilerdir;

- Silahların ve bağlantılı teknik desteğin, eğitim ve finansmanın tedarik edilmesi veya ihraç edilmesi üzerine ambargolar,
- İç baskı amacıyla kullanılabilecek ekipmanların ihracatı üzerine yasaklar,
- Hükümetler, hükümet organları ve ilgili şirketlerde bulunan kimseler veya terrorist gruplar ve bu gruplarla ilgili kimseler üzerine uygulanan finansal yaptırımlar,
- İsmi belirlenen kimseler için seyahat yasakları,
- Yaptırıma tabi ülkelerden ham madde veya malların ithalatının yasaklanması.

ABD'de ise Uluslararası Acil Ekonomik Güç Yasası (International Emergency Economic Powers Act - IEEPA) ve diğer mevzuatlar altında olmak üzere ABD Hazine Bakanlığı'nın Yabancı Varlıkların Kontrolü Ofisi (Office of Foreign Assets Control – OFAC) yaptırımlarla ilgilenmektedir. Bu ofis, öncelikli olarak terroristlerin ve narkotik trafiklerinin yoğun olduğu ülkeler ve kimseler üzerine yaptırımları belirlemektedir. Yaptırımlar, geniş kapsamda veya varlıkların kullanılmasının bloklanması ve ticari kısıtlamalar gibi özel olarak belirlenen konular üzerine de uygulanabilmektedir. OFAC'ın yaptırımlar listesinde İran, Irak, Burma, Somali, Balkanlar, Sudan, Kuzey-Kore, Libya, Suriye, Ukrayna, Venezüella, Yemen, Küba, Beyaz Rusya, Orta Afrika Cumhuriyeti, Fildişi Sahilleri, Kongo Demokratik

Cumhuriyeti, Lübnan, Liberya eski Charles Taylor Rejimi, Zimbave gibi ülkeler ile ilgili, bu ülkelere gerçekleştirilecek tüm veya kısmi ticaretler ve/veya bu ülkelerde bulunan bazı şahıslar, şirketler veya gruplar ile bağlantılı faaliyetler yaptırımlara tabi olabilmektedir. Ek olarak OFAC yaptırımlar listesinde narkotik trafiği, terörizm, bilişim ile ilgili konular, pırlanta ticareti kontrolü gibi dünya genelindeki faaliyetler, bu faaliyetlere karışan şahıs, şirket veya gruplar ve bu gruplarla olan ilişkiler de yaptırımlara tabidir.

Yaptırımlara tabi ülkeler ile ilgili gerçekleştirilecek faaliyetler için OFAC'tan bir yetkilendirilme lisansı alınması gerekmektedir. Genel ve özel olmak üzere iki tür lisans bulunmaktadır. Genel lisans, bazı özel işlemler için yetki vermekte olup bu izinler bazı kimselere özel olarak verilmektedir. Genel lisans için OFAC'a bir lisans başvurusu yapılması gerekmemektedir. Genel Lisans koşul ve şartları OFAC tarafından güncellenmek olup, yaptırıma tabi ülkeler ile olan ilişkilerde bu lisanslar dikkate alınmalıdır. Özel lisans ise bazı kimselere veya şirketlere, bazı özel faaliyetler için OFAC tarafından yazılı olarak tanzim edilen lisanslardır.

Genel veya özel lisanslar çerçevesinde faaliyetlerde bulunacak kimselerin, lisans koşul ve şartlarına uyulduğundan tamamen emin olması gerekmektedir. Eğer yaptırıma tabi bir ülkeye gerçekleştirecek bir faaliyet için bir genel lisans bulunmuyorsa, yazılı bir talep ile OFAC'a özel lisans başvurusunda bulunulması gerekmektedir. OFAC özel lisans başvuruları oldukça detaylı ve uzun sürebilen incelemelere tabidir ve her bir talep için ayrı ayrı kurumlararası değerlendirmelere tabidir (Url-10)

4.7. Klas Kuruluşları

Klaslama, geminin bir kalifikasyon sertifikası sağlamasıdır. Yük sahipleri genellikle klası olmayan bir gemiye yük vermek istemezler veya sigorta şirketleri klassız gemilere teminat sunmak istemezler. Bu sebeple gerek kiracılar, gerek yükleyiciler, gerekse de sigortacılar, alakalı oldukları gemilerin klaslı olması konusuna önem verirler.

Klas, tüm ülkelerde zorunlu olmamakla beraber, denizcilik alanında gelişmiş ülkelerde ilgili denizcilik otoriteleri, gemilerin klasının bulunması konusunda ısrarcıdırlar.

18. yüzyılın ikinci yarısında, Londra'daki 'Lloyd's Coffee House' bulunan deniz sigortacıları, teminat altına alınması talebiyle kendilerine sunulan gemilerin teknik olarak değerlendirilebilmeleri konusunda bir sistem geliştirmişlerdi. 1760 yılında bu amaçla bir komite oluşturularak, bu sistemin ilk sonuçları 'Lloyd's Register Book'a gemilerin kaydedilmesi olarak kendini göstermişti. Bu sistemde gemilerin kondisyonları yıllık olarak sınıflandırılmaktaydı. Gemilerin tekne inşa yapısının kalitesi ve kondisyonu gibi hususlara göre gemiler sınıflandırılarak not edilmekteydi. Sınıflandırma İngilizce'de 'classify' olarak tanımlanmaktadır. Klasmala ise İngilizce 'classification' demek olup, 'classify' kelimesinden türemiştir. 1834 yılında alınan bir karar ile ilk klaslama kurumu olarak 'Lloyd's Register of British and Foreign Shipping' kurulmuş olup, bu konsept zamanla diğer ülkelere ve sigorta marketlerine yayılmıştır (Url-21).

Gemilerin klaslanması, günümüzde Klas Kuruluşları tarafından yapılmakta olup bu kuruluşlardan bazıları devletlerin bir organizasyonu olarak çalışabilmekte, bazıları ise ticari kuruluşlar olabilmektedir. Kolay Bayrak (Flag of Convenience) sicil kayıtlarının yaygınlaşması ile kendine klas kuruluşu diyen fakat kalite standartlarından şüphe duyulan bir çok organizasyon ortaya çıkmıştır.

Bir klas kuruluşunun ana görevlerini özetle aşağıdaki gibi sıralayabiliriz;

- Yeni bir geminin dizayn planları ve yasal uyumluluklar açısından planlarla ilgili dokümanların klas kurallarına göre teknik olarak incelenmesi
- Geminin tersanede inşası sırasında, bir sürveyör atayarak geminin klas kurallarına çerçevesinde onaylanmış olan dizayn planlarına göre inşa edilmesinin kontrolünü sağlamak,
- Geminin imalat aşamalarında bulunacağı tesislere sürveyör göndererek imalatla kullanılacak çelik saclar, ana ve yardımcı makineler, jeneratörler, seyir cihazları, denizde emniyet ekipmanları ve gemide kullanılacak döküm parçaların klas kuralları gereklerince uygunluğunun denetimi,
- Deneme seferleri ve diğer denemelerde klas sürveyörü bulundurarak gemi ve ekipmanlarının klas kurallarına göre uyumluluğunu denetlemek,
- Yukarıda belirtilen aşamaların başarıyla tamamlanmasının akabinde tersane veya armatörler tarafından talep edilecek klas sertifikasının hazırlanması
- Klaslanan geminin, klas kurallarına göre uyumluluğunun devam ettiğinin denetlenebilmesi amacıyla periyodik aralıklarla klas sürveylerinin yapılması.

Gemilerin klas devamlılığının sağlanması amacıyla belirli aralıklarla denizde ve kuru havuzda her 4 veya 5 yılda bir ‘Special Survey’ adında denetimler gerçekleştirilmektedir.

En büyük ve geçerliliği en çok olan kuruluşlar Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (International Association of Classification Societies – IACS) üyesi olan kuruluşlardır. Bu kuruluşlar, kalite standartları en yüksek olan, kurallar ve mevzuatlar konusunda müşterek karar alan ve gemi dizayn ve inşası konularında araştırmalar yapan kuruluşlardır. IACS üyesi kuruluşlar aşağıda belirtilmektedir;

- American Bureau of Shipping – ABS
- Bureau Veritas – BV
- Croatian Register of Shipping – CRS
- Det Norske Veritas Germanischer Lloyd – DNV GL
- Korean Register – KR
- Indian Register of Shipping – IRS
- China Classification Society – CCS
- Lloyd’s Register – LR
- Nippon Kaiji Kyokai – NK
- Polish Register of Shipping – PRS
- Registro Italiano Navale – RINA
- Russian Maritime Register of Shipping – RS

Ülkemizde ise TMMOB Gemi Mühendisleri Odası tarafından Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği’nin katkıları ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Deniz Ticaret Odası, İstanbul Sanayi Odası, TMMOB, Armatörler Birliği, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Kazan ve Basınçlı Kap Sanayicileri Birliği gibi kuruluşların desteği ve katılımı ile 1962 yılında ulusal bir kuruluş olan Türk Lloydü kurulmuş olup, kuruluş tarihinden itibaren klaslama, muayene ve belgelendirme hizmeti vermektedir (Url-22).

Denizcilik sigortaları açısından klasların büyük bir önemi bulunmaktadır. Sigorta klozlarında, gemilerin klaslarının bulunması ve sigorta süresince klasın ihtiva edilmesi şartı bulunmakta olup, bu şartların bulunmaması veya klaslı bir geminin sigorta dönemi içerisinde klastan düşmesi gibi hadiselerde, poliçe şartlarınca teminatın bulunmayacağı belirtilmekte olup bu şartlara bütün armatörlerin uyması

gerekmektedir. Klasın düşmesi veya klasın değiştirilmesi gibi hadiseler olur is sigortacılara bilgi verilmesi gerekmektedir. Bazı özel tip veya yaşlı gemilerde klaslama yapılmayabilmekte olup, bu tarz gemilerin sigortalanması için sigortacıların onayları gerekmektedir.

4.8. Deniz Sigorta Brokeri

Bir armatör veya yük sahibi, sigorta temini için doğrudan bir sigorta şirketine başvurabilir veya bir sigorta brokeri ile çalışabilir.

3 Haziran 2007 tarihli ve 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'na göre Broker, Sigorta veya reasürans sözleşmesi yaptırmak isteyenleri temsil ederek, bu sözleşmelerin yaptırılacağı şirketlerin seçiminde tamamen tarafsız ve bağımsız davranarak ve teminat almak isteyen kişilerin hak ve menfaatlerini gözeterek sözleşmelerin akdinden önceki hazırlık çalışmalarını yürütmeyi ve gerektiğinde sözleşmelerin uygulanmasında veya tazminatın tahsilinde yardımcı olmayı meslek edinen kişi olarak tanımlanmıştır.

1977 tarihli Sigorta Brokerleri Tescil Kanunu (The Insurance Brokers Registration Act) ile Lloyd ve Lloyd dışında çalışan bütün İngiliz brokerlerin belirlenen profesyonel standartlar ve kurallar çerçevesinde Sigorta Brokerleri Tescil Kurulu (Insurance Brokers Registration Council - IRBA) ile tescillenmelerini sağlamıştır. Bu yasa 30 Nisan 2000 tarihinde yürürlükten kaldırılmış olup, hayat dışı sigorta işleri için ana esasları koruyarak profesyonel standartların daha da geliştirildiği Genel Sigorta Standartları Kurulu (General Insurance Standards Council – GISC) 30 Temmuz 2000 tarihinde kurulmuştur. Bu kurula Lloyd's, İngiliz Sigortacılar Birliği (Association of British Insurers) ve İngiliz Sigorta Brokerleri Birliği (British Insurance Brokers Association – BIBA) destek vermiştir.

Sigorta Brokerleri Tescil Kurulu (Insurance Brokers Registration Council - IRBA)'de tescil olan Lloyd's brokerleri, 1988 tarihli Lloyd's Brokerleri İçtüzüğü No.5 (Lloyd's Brokers Byelaw) hükümlerine uymak zorundaydı, fakat Lloyd's Kurulu bazı sorumluluklarını üzerinde tutarak, Lloyd's brokerleri için diğer sorumluluklarını Genel Sigorta Standartları Kurulu'na (General Insurance Standards Council – GISC) devretmiştir.

1 Ocak 2001 tarihinden itibaren Lloyd's brokerları, Lloyd's akreditasyonu gerekliliklerini yerine getirerek tescilli bir Akredite Lloyd's Brokeri (Accredited Lloyd's Broker) olabilmek için Genel Sigorta Standartları Kurulu'na (GISC) üye olmak zorundadır. Aralık 2000 itibarıyla Lloyd's sigortacılarının, GISC standartlarına uymayan araçlardan iş kabul etmelerine müsaade edilmemektedir.

Lloyd's sigortacılarının bir sigorta işi için doğrudan müşterilerle görüşmelerine izin verilmemekte olup, tüm sigorta işlerinin Lloyd's sigorta brokerleri veya aracıları tarafından Lloyd's sigortacılarına sunulması gerekmektedir. Lloyd's brokeri olmayan bir broker firma, Lloyd's marketi ile iş yapmak isterse, yetkili bir Lloyd's brokeri aracılığı ile Lloyd's marketinden iş yazabilir, aksi halde Lloyd's marketinde iş yapma hakkı bulunmamaktadır.

Armatörler, kiracılar vb. müşteriler, deniz sigortaları konularında brokerlerin tecrübelerinden ve servisinden faydalanabilmektedirler. Özellikle Lloyd's marketi üzerinden bir sigorta talebi bulunmakta ise, Lloyd's brokerinin market tecrübesi, sigortacılarla ilişkileri, portfolyosu ve hasar tecrübesi, müşteriler için oldukça önemli bir avantaj olarak kendini göstermektedir.

İster Lloyd's brokeri olsun, ister Lloyd's dışı olsun bütün brokerler müşterilerine/sigortalıya karşı aynı sorumluluklara sahiptir. Broker, sigorta şirketinin değil, müşterinin (sigortalının) temsilcisidir. Brokerler ücretlerini, sigorta şirketlerine yazdıkları işlere ait primler üzerinden bir komisyon ile, sigorta şirketinden alırlar. Yani toplam sigorta priminin bir kısmı, sigorta şirketi tarafından brokere ödenir, kalan kısmı ise sigortacıya net prim (net to insurer) olarak kalır. Müşteri, sigortalar ile ilgili sigorta brokerine herhangi bir ek ücret ödemez, fakat sigorta primlerini brokeri üzerinden sigortacıya iletir. Her ne kadar ücretler sigorta şirketi tarafından brokere ödense de, broker müşterinin temsilcisi olduğundan müşteriye karşı sorumlulukları değişmez.

Brokerler, müşterinin ihtiyaçları doğrultusunda en geniş teminatları en iyi primlerle temin edebilmek adına bütün uzmanlıklarını kullanmalıdırlar. Eğer bir iş veya risk konusunda broker gereken sigortaları bulamıyor veya plasmanın belli bir kısmında eksiklik yaşıyorsa, müşterisine derhal bilgi vermelidir. Böyle bir durumda broker, gerekirse açıkta kalan riski tamamlamak adına başka bir brokerden komisyonların paylaşılması gibi bir ortaklıkla destek talep edebilir.

Broker, sigorta ve reasürans şirketlerinin teminat kapasitesi ihtiyaçları olduğu ve/fakat kendilerinin yeterli kapasiteyi temin edemedikleri durumlarda, talep olması halinde sigorta ve reasürans şirketleri için de aracılık yapabilir.

Brokerin bir ihmali sebebiyle müşterisinin (sigortalının) bir zarara uğraması halinde, müşteri zararları için brokerini dava edebilmektedir. Fakat burada dikkat edilmesi gereken husus, her ne kadar broker, müşterisine sigortaların temini konusunda açıklayıcı bilgiler vererek aracı olsa da, nihayetinde sigorta poliçesi müşteriye dair tanzim edilmekte olup, müşterinin poliçe şartlarını kabul ettiği anlamına gelmektedir. Bu sebeple müşteriler (sigortalılar) poliçe şartlarını kabul etmeden önce, teminat kapsamı ile ilgili detaylara hakim olmalıdır. Brokerler, müşterilerin talimatlarına istinaden iş yazdıkları sigortacıların ödeyebilirlikleri/hasar ödemeleri konusunda herhangi bir garanti vermemekte olup, dolayısıyla teminat kapsamı dışında olan bir hasar gerçekleşmesi sebebiyle sigortacıların hasarı ödememesi durumunda sorumlu tutulmamalıdır.

Brokere bir iş için teklif temin edebilmek ve plasman çalışmasını tamamlayabilmek için yeterli bir zamanın verilmesi gerekmektedir. Müşterinin talimatlarının ardından riskin teminat altına alınabilmesi adına sigorta plasman çalışması devam ederken, müşterinin talimatlarından hemen önce veya hemen sonra herhangi bir kaza veya olayın yaşanması durumunda, plasmanın tamamlanamaması sebebiyle bir eksiklik yaşanır ise, broker bu durumdan sorumlu tutulmamalıdır. Bu sebeple müşterinin talimatlarının ardından broker, plasman çalışması devam ederken işin ne kadarının plasmanın yapılabildiği konusunda tüm plasman tamamlanana kadar müşteriye sürekli güncel tutmalıdır. Plasmandaki her hisse için sigortacıların onayı alındıktan sonra müşteriye bilgi geçilmelidir.

Broker, bir işin sigortalanabilmesi için uygun olduğunu düşündüğü Lloyd's içinden veya dışından bütün sigorta şirketlerine başvurmalıdır. Büyük kapasitedeki işler için Lloyd's marketi ve denizaşırı marketler ile hisse paylaşımı şeklinde sigorta temin edilebilmektedir.

Brokerler, her ne kadar müşterilerin talimatlarına istinaden iş yazdıkları sigortacıların ödeyebilirlikleri/hasar ödemeleri konusunda herhangi bir garanti veremiyor olsa da, tüm sigorta şirketlerinin finansal durumlarını yakından takip ederek, müşterisinin işlerini yazmakta olan sigorta şirketlerinin finansal durumları hakkında müşterisine

etik açıdan düzenli bilgi vererek müşterisini güncel tutmalıdır. Finansal açıdan zor durumda olan veya iflas etmekte olan bir sigorta şirketinde işi bulunan müşteri için, müşterinin bilgisi dahilinde ivedi olarak alternatif sigorta teklifi çalışması yapılarak yeterli teminatlar bulunmalıdır.

Brokerin, plasmada kullanacağı/teminat alacağı hisse sahibi sigorta şirketlerine ve finansal güvenilirliklerine dair detaylar (security), müşteriye bildirilmeli ve müşteriden bu sigortacılar ile devam edilmek üzere teyit alınmalıdır.

Broker tarafından plasmanı yapılan bir işte hasar meydana gelmesi durumunda, brokerin hasar ile ilgili sigortacılarla görüşmeleri yapması ve ilgili hasar ödemelerini aranje etmesi gerekmektedir. Broker, ilgili hasar ödemesini sigorta şirketinden tazmin ederek sigortalıya iletir. Bazı durumlarda müşterinin talepleri doğrultusunda, sigorta şirketi de kabul ederse hasar ödemeleri doğrudan müşteriye yapılabilir.

Brokerin öncelikli sorumlulukları müşterisine karşı olsa da, sigortacılar karşı da azami iyi niyet (utmost good faith) prensiplerini korumalıdır.

4.9. Londra Piyasası Kurumları

Londra sigorta marketine tüm yönlerden hizmet vermek amacıyla kurulmuş birliklerdir. Önemli bazı birlikler aşağıda sunulmaktadır.

4.9.1. Londra Milletlerarası Sigortacılık Birliği (IUA)

1884 yılında, Londra’da bulunan deniz sigorta şirketleri menfaatlerini temsil etmesi amacıyla Londra Sigortacılar Enstitüsü (Institute of London Underwriters - ILU) adında bir organizasyon kurulmuştur. Bu yapı daha sonraları havacılık, enerji ve nakliyat dışı diğer branşlardaki sigortacıları da zamanla bünyesine alarak genişlemiştir.

1991 yılında ise Londra Sigorta ve Reasürans Sektörü Birliği (London Insurance and Reinsurance Market Association – LIRMA) adında denizcilik dışı (non-marine) sigorta şirketlerini temsilen bir birlik kurulmuştur.

Yukarıda bahsi geçen her iki birlik de kendi üye sigorta şirketleri işlem/büro hizmetleri vermekteydiler. 1994 yılında bu iki birliğin büro hizmetleri tüm Londra marketine servis verebilmek amacıyla birleştirilerek Londra İşlem Merkezi (London Processing Centre – LPC) adını aldı.

1 Ocak 1999 tarihi itibariyle, Londra Sigortacılar Enstitüsü ve Londra Sigorta ve Reasürans Sektörü Birliği birleşerek Londra Milletlerarası Sigortacılık Birliği (IUA) kurulmuştur. IUA, günümüzde Londra'dan hizmet vermekte olan Lloyd's üyesi olmayan tüm sigorta ve reasürans şirketlerini temsil edebilmektedir (Url-23).

4.9.2. Lloyd's Marketi Birliği (LMA)

Lloyd's marketinde çalışan deniz sigortacıları temsil etmek amacıyla 1909 yılında Lloyd's Sigortacıları Birliği (Lloyd's Underwriters Association – LUA) kurulmuştur. Lloyd's marketinde çalışmakta tüm deniz sigortacıları bu birliğe üyeydiler. Deniz sigortacısı üyelerden seçilen komite, deniz sigortaları teknik şartları ve uygulamaları konusunda tartışmalar yaparak poliçe şartlarını geliştirmeye çalışmaktaydılar. Lloyd's marketinde çalışmakta olan havacılık, motor ve diğer deniz sigortaları dışındaki sigortacılar ise kendi temsilci birliklerine sahiptiler. Bu birlikler Lloyd's Deniz-dışı Sigortacıları Birliği (Lloyd's Underwriters Non-marine Association – LUNMA), Lloyd's Havacılık Sigortacıları Birliği (Lloyd's Aviation Underwriters Association – LAUA) ve Lloyd's Motor Sigortacıları Birliği (Lloyd's Motor Underwriters Association) adlarında kurulmuşlardı ve deniz sigortacıları birliği ile benzer hizmetleri vermekteydiler.

2001 yılında bu birlikler biraraya gelerek aynı hizmetleri vermek üzere Lloyd's Marketi Birliği'ni (Lloyd's Market Association - LMA) oluşturdular.

LMA'de üyelerden seçilen komiteler, düzenli olarak sigortalar ile ilgili teknik konular ve uygulamalar hakkında çalışmak üzere toplanarak üyelerini bilgilendirir. Birlik, sigorta (underwriting), hasar (claims) ve finans olmak üzere üç ana komiteden oluşur ve bu komitelerin altında birçok sigorta branşı için alt komiteler bulunmaktadır. Underwriting komitesinin altında deniz, deniz-dışı, havacılık, motor ve yetkilendirilmiş sigortacılık (delegated underwriting) komiteleri bulunmaktadır. Bu komiteler kendi branşlarındaki poliçe şartları üzerinde çalışmalar yapmaktadırlar. Komiteler sektör toplantıları ve etkinlikleri de yapmaktadırlar.

LMA Denizcilik Komitesi (Marine Committe), üst denizcilik komitesidir ve seçilmiş 6 üyenin yanında müşterek alt komitelerin (Joint Committees) her birinden olmak üzere kıdemli bir Lloyd's temsilcisinin katılımından oluşur. LMA Marine Committee her ay toplanır. LMA Marine Committee'nin altında bulunan müşterek komitelere kısaca aşağıda değinilmiştir.

4.9.2.1. Müşterek Emtia Komitesi (JCC)

Londra marketinde denizyolu ile taşınan emtia (marine cargo) ve bağlı risklerin sigortalanması ile ilgili olan bu komitede hem Lloyd's hem de IUA'ya bağlı şirketlerin temsilcileri bulunur. Komitede ayrıca UK emtia piyasalarından temsilciler de bulunur. Komite tarafından seçilen spesifik sektörlerden temsilciler de komitede bulunabilir.

4.9.2.2. Müşterek Tekne Komitesi (JHC)

1910 yılında kurulan en eski müşterek komitedir. Londra marketinde tekne sigortası işi yazan IUA üyesi şirketler ile Lloyd's sigortacılarının temsilcilerinden oluşur. JHC'nin altında da bir çok alt komite (sub-committee) bulunur. JHC, tekne sigortaları konusunda istişareler yaparak sigorta poliçe şartlarında kullanılabilecek teknik kurallar, yönergeler veya şartlar (wordings) getirebilir. Sigorta şirketlerinin poliçe şartlarında kullanılabileceği tersane risk değerlendirme kuralları ve yönergeleri ile gemi ekspertiz (survey) yönergeleri gibi yardımcı şartlar getirebildiği gibi, Enstitü Tekne Klozları (Institute Time Clauses – Hulls) gibi standart teminat şartları üzerinde de sigortacıların uygulayabilecekleri ilaveler veya hariç tutulabilecek konular hakkında şartlar (wording) oluşturabilir. Örneğin korsanlık hadisedelerinin Enstitü Tekne Klozları (ITC Hulls) kapsamının dışında tutulabilmesi adına 1983, 1995 ve 2003 tarihli her bir Enstitü Tekne Klotu şartlarına ithafen 'Piracy Exclusion' şartları hazırlanmıştır.

Bu alt komitelerin en önemlilerinden biri de günümüz dünya ticareti realiteleri ile beraber iklim bilgilerine bağlı gelişmeleri değerlendiren JHC Seyir Limitleri Alt Komitesi'dir (Navigating Limits Sub-Committee). Bu komite mevsimsel iklim değişiklikleri, buzlanma durumları gibi hususları değerlendirerek dünya genelinde gemilerin sefer yapılabilecekleri bölgeler ile ilgili şartları ve seferin güvenli olduğu dönemleri belirten wording'ler düzenler ve gerektiğinde güncellemeler yapar. En güncel seyir şartları International Navigating Conditions 1.11.2003 (INC 03) olup, sigorta poliçelerinde gemilerin sefer sahası, bu şartlara ithaf edilerek belirtilebilmektedir.

Mevsim sebebiyle buzlanma durumları gözönünde bulundurularak INC 03'te bazı bölge ve limanlara belli tarihler aralığında sefer yapılamayacağı belirtilmiştir. Fakat, bu tarihler arasında konu bölgelere sefer yapılması planlanıyorsa günce buzlanma

durumu temin edilerek sigortacılardan onay alınması gerekmektedir. INC'nin ihlali olarak tanımlanan (Breach of Navigating Conditions) bu durumlarda, sigortacı yine komitenin bu durumlar için belirlemiş olduğu gerekliliklere uyulması halinde ve sefer yapılması planlanan bölgede seferin gerçekleşeceği tarihten geminin konu bölge ve limandan çıkışına kadar herhangi ciddi bir riskin bulunmayacağı görüşüne varılırsa, geminin konu ihlal seferi gerçekleştirmesini kabul edebilir. Bu gibi durumlarda, sigortacılar ilave prim talebinde bulunabilirler (Url-24).

4.9.2.3. Müşterek Mesuliyet Komitesi (JLC)

Lloyd's ve IUA üyesi şirketlerin temsilcilerinden oluşan, deniz ve açık deniz yükümlülükleri ve bağlı riskler ile ilgili sigortalar konusunda çalışmalar yapan bu komite genellikle ayda bir kez toplanır.

4.9.2.4. Müşterek Platform Komitesi (JRC)

Bu komite, Londra'da açık deniz enerji risklerini (offshore energy risks) sigortalayan Lloyd's ve IUA sigorta şirketlerinin temsilcilerinden oluşur. Komite, deniz enerji tesisleri sigortaları ve bağlı risklerin sigortalanması konularına ilaveten ilgili sigorta ve reasürans uygulamalarına dair prensipler üzerinde çalışır.

4.9.2.5. Müşterek Harp Komitesi (JWC)

Joint War Committee, Lloyd's ve IUA üyesi şirketlerin temsilcilerinden oluşmaktadır ve Londra piyasalarında deniz tekne harp riskleri (marina hull war risks) işi yapan sigortacıları temsil eder. Komite, aldığı kadarlar ile gemilerin savaş, korsanlık ve terör riskleri olan bölgelere yapabileceği seferler ile ilgili poliçe şartlarında sınırlandırmalar getirmektedir.

Günümüzde en güncel olan risk/ihlal bölgeleri, 10.12.2015 tarihinde 'JWLA 022 Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils' adı ile yayınlanmış olup, sigorta poliçelerinde bu listede belirtilen bölgelere gerçekleşebilecek seferler, aksi sigortacı tarafından kabul edilmedikçe hariç tutulmaktadır.

JWLA 022 listesinde teminat dışı olacağı belirtilen ihlal bölgeleri ve ülkeler aşağıda özetle belirtilmektedir;

Afrika:

- Benin

- Eritre, fakat sadece 15° N'nin Güneyi,
- Gine Körfezi, fakat sadece Togo, Benin suları ve Nijerya Münhasır Ekonomik Bölgesi'nin 3°N enleminin kuzeyindeki sular,
- Libya,
- Nijerya,
- Somali
- Togo

Asya:

- Pakistan

Endonezya / Malezya / Filipinler:

- Jakarta limanı

Orta Doğu:

- İran,
- Irak, tüm Irak açık deniz petrol terminalleri dahil,
- İsrail,
- Lübnan,
- Suudi Arabistan, transit geçişler hariç,
- Suriye,
- Yemen

Güney Amerika:

- Venezüella, Venezüella Münhasır Ekonomik Bölgesi'ndeki tüm açık deniz yapıları dahil.

Adı geçen ülkelerin kıyı sularından açıkta 12 deniz miline kadar olan bölgeler de ihlal bölgesi olup, adı geçen limanlarda liman otoriteleri veya idareleri tarafından işletilen tüm açık deniz yapıları ve terminaller de aksi belirtilmedikçe 12 deniz miline kadar (fakat 12 deniz milini geçmemek şartıyla) ihlal bölgesi sayılmaktadır.

Hint Okyanusu, Arap Denizi, Aden Körfezi, Umman Körfezi ve Kızıl Deniz'in Güneyi'nde aşağıdaki koordinatlar içerisinde kalan bölgelere gerçekleştirilecek seferlerin de teminat harici olacağı konu listede belirtilmiştir;

- a) Kuzey-batıda, Kızıl Deniz'den 15°N enlemin güneyi,

- b) Umman Körfezi'nin batısında 58° E boylamı,
- c) Doğuda 65° E boylamı,
- d) Güneyde 12° S enlemi

Aksi belirtilmedikçe Hint Okyanusu, Arap Denizi, Aden Körfezi, Umman Körfezi ve Kızıl Deniz'in Güneyi'nde, yukarıda belirtilen ihlal bölgesi alanına bitişik ülkelerin kıyı sularından itibaren açıkta 12 deniz miline kadar bölgeler, bahse konu harp, korsanlık ve terör bölgelerinden hariç tutulmuş olup, teminat dahilindedir.

Bir geminin JWLA 022'de belirtilen ihlal bölgelerine seferi planlanmakta ise, Tekne Harp sigortacılarına bilgi verilerek, eğer sigortacı onay verir ise en az 48 saat önceden ilgili Harp teminatlarının başlatılması gerekmektedir. Uygulamada genellikle sefer tahmini varış ve bitiş tarihleri, kalkış ve varış limanı, takip sefer bilgileri, rota, taşınacak yük, alınacak güvenlik önlemler, silahlı güvenlik olup olmayacağı, kaçırma ve fidye sigortaları (Kidnap and Ransom – K&R) sigortalarının ilaveten alınıp alınmayacağı gibi bilgiler sigortacıya bildirilir. Sigortacı da bir ek prim ile bildirilen bölgeye gerçekleşecek seferi teminat altına alabilir. Eğer bir geminin harp ve grev sigortası yoksa veya sigortalı başka bir sigortacıdan alternatif teklif edecekse, bahse konu yüksek risk bölgelerine yapılacak seferler için yukarıda belirtilen bilgilere ilaveten gemiye ve armatöre ait detaylar ile sigortacıya genel bir bilgilendirme yapılarak teklif talep edilir. Sigortacılar, teminat altına aldıkları gemiler için güncel duruma göre bazı bölgelere yapılacak seferler için herhangi bir ek prim talep etmeden de teminat sunabilir.

JWLA 022 listeleri, deniz sigortacılarının kullanmaları amacıyla Joint War Committee tarafından yayınlanmakta olup, BMP4 (Best Management Practice4) yönergelerinin belirtmiş olduğu bölgelerden bağımsızdır. Denizcilik firmalarının BMP4'ün tavsiyelerine uyumluluk göstermeye devam etmeleri gerekmektedir.

BMP4, IMO öncülüğünde Intercargo, BIMCO, IGP&I gibi bir çok denizcilik organizasyonu, sivil ve askeri kuruluşun katılımı ile deniz haydutluğu risklerine karşı gemi işletmecileri ve kaptanlara yönelik hazırlanan bir uygulamalar kitapçığıdır. BMP4 ile özellikle Somali bölgesi olmak üzere konu yönergelerde 'High Risk Area' olarak tanımlanan riskli bölgelere yapılacak seferlerde alınması gereken önlemler ve uygulamalar belirtilmektedir. İlk BMP 2009 yılında yayınlanmış olup, en güncel uygulamalar dokümanı olan BMP4 ise 2011 yılının Ağustos ayında yayınlanmıştır.

Konu HRA bölgelerindeki gelişmelere göre, konu yönergelere yapılan ekler ile güncellemeler yapılabilmektedir.

4.9.2.6. Müşterek Kıymet/Değer Komitesi (JSC)

Şubat 2012’de kurulan bu komite, Lloyd’s ve IUA üyesi şirketlerin temsilcilerinden oluşmakta olup taşıma sırasında nakit, altın, ziynet vb. kıymetli/değerli mallara gelebilecek risk sigortaları ile ilgili çalışmaktadır.

4.9.2.7. Müşterek Aşkın Hasar Komitesi (JELC)

Marine reasürans piyasalarında oluşabilecek aşkın hasarlar üzerine çalışan bu komite Lloyd’s ve IUA üyesi şirketlerin temsilcilerinden oluşur. Komite tarafından yayınlanmış olan Excess Loss Clauses ‘CL400 01/11/2003’ en yaygın olarak kullanılan wording’dir.

4.9.3. Gemi Kurtarma Birliği

1856 yılında kurulan Gemi Kurtarma Cemiyeti’nin (Salvage Association) idaresi Lloyd’s ve Institute of London Underwriters tarafından yürütülmektedir. Ana görevi ise nakliyat sigortacıları namına emtia ve bilhassa gemi kazaları ekspertizi yapmak, tamirlere nezaret etmek ve gerekli bilgi ve raporları sigortacılara vermektir (Yücesan, 2004, s.4)

4.9.4. Avarya Komiserleri Birliği

Müşterek avarya sayılacak bir durumun gerçekleşmesi halinde kime ne kadar zarar geldiği, kimin ne kadar masraf yaptığı ve bu tehlikeden neler kaldığı tespit edilerek zarar ve masraflara kimin ne oranda katılacağı belirlenir.

Müşterek avarya paylaşımına, dispeç (adjustment) adı verilir ve dispeççi (adjuster) adı verilen kişiler tarafından hazırlanır (Güner, 2000). Avarya hesaplamaları yapan bu kişilere, daha yaygın kullanım olarak avarya komiseri denmektedir.

1869 yılında İngiltere’de kurulan Avarya Komiserliği Birliği, uluslararası sigorta piyasalarında çok kullanılmaktadır. Genellikle tekne hasarlarında hizmet almaktadırlar. Avarya komiserlerinin ana görevleri aşağıda belirtilmektedir;

- Müşterek avarya durumunda dispeç,
- Tekne poliçeler, yük/nakliyat poliçeleri veya denizcilikle alakalı poliçelerde oluşan hasarlarda dispeç,

- 3. şahıslara karşı oluşan hasarlarla ilgilenmek,
- 3. Şahıslardan tazmin edilen meblağların dağıtımı,
- Yukarıda bahsi geçen görevlere bağlı olarak oluşabilecek anlaşmazlıklarda hakemlik.

Avarya komiserleri oldukça kalifiye ve profesyonel olmakla birlikte, denizcilik, deniz sigortaları ve müşterek avarya hukuku ve uygulamaları konusunda bilgiye sahiptir. Avarya komiserleri armatörlere, yük sahiplerine ve sigortacılara olduğu gibi denizcilikle ilgili tüm kuruluşlara hizmet edebilir. Avarya komiserlerin, armatör veya yük sahibinin sigorta poliçesi şartlarında hakkı olan maksimum tazminatı alabilmelerini sağlaması gerekmektedir beraber sigortacılarında sorumluluklarından fazla ödememeleri konusunda da dikkatli olmalıdır. Bu oldukça zor bir görev olduğundan avarya komiseri her zaman tarafsızlığını ve bağımsızlığını korumladır. Avarya komiseri, armatör, yük sahibi veya sigorta şirketi tarafından atanır ve müşterek avarya hasarlarında kendi ücret ve giderler final dispeç raporuna dahil edilir. Hususi avarya hasarlarında ise sigortacının hasarda sorumlu olması şartıyla ücret ve giderleri sigortacı tarafından ödenir (ICS, Marine Insurance, s.11)

4.9.5. İngiliz Sigorta Brokerleri Birliği (BIBA)

Ocak 1977’de bu birlik kurulduğunda, 4 başka sigorta brokerleri birliği daha bulunmaktaydı. Bu birlikler Sigorta Brokerleri Derneği (Corporation of Insurance Brokers - CIBA), Lloyd’s Sigorta Brokerleri Birliği (Lloyd’s Insurance Brokers Association - LIBA), Sigorta Brokerleri Birliği (Association of Insurance Brokers – AIB) ve Sigorta Brokerleri Federasyonu (Federation of Insurance Brokers – FIB) adlarıyla üyelerine hizmet vermekteydiler. 1 Ocak 1978 yılında ise İngiltere’deki tüm sigorta brokerlerini temsil edebilmek adına tek bir milli birlik olması amacıyla tüm diğer birliklerin üyelikleri BIBA’ya transfer olmuştur. Böylece sigorta brokerliğini standartlarını yükseltmek ve uluslararası bir hadise meydana gelmesi durumunda broker haklarını koruyabilmek adına tek ve güçlü bir milli kurum olabilmek hedeflenmiştir.

Sigorta brokerleri İngiltere ekonomisinde, Gayri Safi Yurtiçi Hasıla’ya %1 katkı sağlamaktadır ve sektörde 100,000 kişiden fazla insan çalışmaktadır. Tüm genel sigortaları %54’ü sigorta brokerleri aracılığıyla satılmakta olup, ticari sigorta işlerinin ise %79’u yine sigorta brokerleri aracılığıyla ayarlanmaktadır (Url-25).

4.9.6. Londra Sigortacılar Enstitüsü (ILU)

Londra marketindeki sigorta şirketlerini temsilen 1884 yılında kurulmuştur. ILU, tüm Londra deniz sigorta marketini etkileyen konularda tartışmak ve önerilerde bulunabilmek adına Lloyd's Sigortacıları Birliği (Lloyd's Underwriters' Association) ile birlikte hareket ederek alt komiteler oluşturulmuştur. Tekne müddet klozlarının ilk setleri bu komitelerden birinin çalışmaları sonucu oluşturulmuş olup, bu setler Lloyd's ve ILU arasındaki bir anlaşmayı takiben 1888 yılında ILU tarafından Enstitü Müddet Klozları – Tekne (Institute Time Clauses – Hulls) olarak yayımlanmıştır. 1912 yılında ise ILU, Enstitü yük klozlarının ilk setlerini oluşturmuştur. 2. Dünya Savaşı'nın sonrasında ILU, merkezi bir poliçe departmanı oluşturmuştur. Bu departmanı Lloyd's Poliçe İmza Bürosu (Lloyd's Policy Signing Office) ile aynı prosedürlere sahip olarak kurulmuştur.

31 Aralık 1998'de ILU, Londra Milletlerarası Sigorta ve Reasürans Marketleri Birliği (LIRMA) ile birleşerek Londra Milletlerarası Sigortacıları Birliği'ni (International Underwriting Association of London - IUA) oluşturmuştur. Günümüzde Lloyd's ve ILU üyelerinin poliçe imzalama işleri Xchanging-Insure tarafından yürütülmektedir. ILU tarafından oluşturulan ve revize edilen klozlar, ILU adına Witherby Seamanship Ltd. tarafından yayımlanmaktadır.

4.10. Marine Insurance Act 1906

Deniz sigortaları yüzyıllardır uygulanmış olsa da, günümüz deniz sigortacılığı 17.yy'da Lloyd's Coffe House'da başlayan faaliyetlerden itibaren şekillenmeye başlamıştır. İngiliz mahkemelerinde yıllarca görülen bir çok deniz hukuku davalarının neticeleri, Lloyd's poliçelerinin şekillenmelerini sağlamıştır. 1 Ocak 1907'de yürürlüğe giren Deniz Sigorta Kanunu (Marine Insurance Act 1906 - MIA 1906), günümüz deniz sigortaları teminat ve şartlarının olduğu kadar deniz-dışı sigortaların şartlarının da kaynak olarak alındığı kurallardır. Bu Act ile deniz riskleri, deniz sigortaları ve türleri, sigortalanabilir menfaatler, poliçe türleri, hasarlar ve avaryalar tanımlanmakta olup, sigortaların ne şartlarla yapılabileceği, uyulması gereken yükümlülükler, şartlar ve sorumluluklar belirtilmektedir. Act, ilaveler ile birlikte 94 maddeden oluşmaktadır.

MIA 1906, H&M, P&I ve yük/emtia sigortalarını kapsamakta olup MIA 3. Bölümde ise bir deniz sigortası sözleşmesine konu olabilecek deniz seferleri tarif edilmiştir. Bu bölüme göre aşağıdaki durumlar, bir seferin deniz seferi sayılabilmesi için yeterli olup, bu durumlar bir deniz sigorta sözleşmesine tabi olabilir;

- Deniz risklerine maruz kalan herhangi bir gemi, yük veya diğer taşınabilen malların bulunması,
- Sigorta mülkün/malın etkisiyle denizcilik risklerine maruz kalabilecek olan herhangi bir navlundan sağlanan kazançlar ve edinimler, taşıma ücreti, komisyon, kar, veya parasal menfaatler, veya herhangi avans, borç veya ödemelerin garantisi/ipoteği,
- Denizcilik riskleri sebebiyle sigortalı mülkün/malın sahibinden, veya mülk/mal ile ilgili başka biri tarafından veya mülkten/maldan sorumlu başka birinden kaynaklı olarak bir üçüncü şahısa karşı oluşabilecek herhangi bir sorumluluk.

Burada bahsedilen denizcilik riskleri, denizde seyir etme ile beraber gelen veya seyir sebebiyle oluşabilecek yangın, savaş riskleri, korsanlar, haydutlar, hırsızlar, alıkoymalar, gasplar, hükümdarların veya diğerlerinin emriyle yasaklamalar ve tutuklamalar, gemiden denize yük atılması, baratarya ve benzer tehlikeler veya poliçe oluşturulurken belirtilebilecek riskler olarak tanımlanmıştır.

MIA' da bulunan birçok madde, günümüzde halen referans olarak alınmaktadır. Örneğin MIA'nın 39(5) maddesinde, yine H&M, P&I ve emtia/nakliyat sigortalarına konu olan denize elverişliliğe dair yükümlülüklerden bahsedilmektedir. Bir gemi, eğer sefer poliçesi ile sigortalı ise bahse konu sefer için veya sefer yapılacak bölge ile ilgili eğer gerekli olan bir ekipman ve donanım var ise lazım olan hazırlıkları yaparak, seferin başlangıcından itibaren denize elverişli olmalıdır. Gemi bir limanda iken, limana ait olağan riskler konusunda da yeterli kondisyona sahip ve hazır olmalıdır. Gemi eğer müddet poliçesine sahip ise, gemini denize elverişli olmayan bir şekilde sefer yapar ise, sigortacının herhangi bir kayıp/ziyada sorumlu tutulamayacağı bu maddede belirtilmektedir.

12 Ağustos 2016 tarihi itibarıyla, Birleşik Krallık'ta yeni Sigorta Kanunu 2015 (Insurance Act 2015) yürürlüğe girecektir. Bu yeni yasa ile sigortacılık uygulamalarındaki geleneksel katı İngiliz hukuku prensiplerinde biraz esneklik görülmektedir. Örneğin mevcut yasada sigortalının sigortalanacak varlığa ait tüm

detayları sigortacıya bildirme yükümlülüğü, Insurance Act 2015 ile biraz esnetilmiş olup sigortalanacak risk ile ilgili yeterli ve dürüst bir sunumun yapılması yükümlülüğü şeklinde revize edilmiştir. Böylece sigortalı her detayı değil, bilinmesi gereken detayları yeterli bilgiler ile açık ve ulaşılması kolay bir şekilde sigortacılara sunabilecektir. Yeni yasa, İngiltere ve Galler, İskoçya ve Kuzey İrlanda hukukuna tabi olan tüm sigorta ve reasürans poliçeleri için, sigortalı risk bahsekonu ülkelerin dışında bir ülkede mükim olsa dahi uygulanacaktır.

4.11. Deniz Sigortaları Çeşitleri

4.11.1. Tekne ve makine sigortaları (H&M)

Tekne ve Makine (Hull and Machinery) sigortaları bir gemiyi, sefer esnasında, limanda, demirde veya tamir ve bakım esnasında deniz tehlikeleri nedeniyle oluşabilecek fiziksel hasarlara karşı korumak amacıyla yapılan sigortalardır. Gemi, makine ve ekipmanları ile tam bedeli üzerinden sigortalanır. Günümüzde Lloyd's poliçelerinde 'Deniz Tekne' (Marine Hull) sigortaları adıyla da kullanılabilmektedir.

Tekne sigortası poliçeleri genellikle 'Sefer' (Voyage) bazlı veya 'Zaman/Müddet' (Time) bazlı tanzim edilir. Yani 'Sefer' bazlı bir poliçe, geminin bir limandan başka bir limana veya limanlara yapacağı sefer süresince geçerli olabilecek poliçe türü olup, 'Zaman/Müddet' bazlı poliçe ise belirli bir süre boyunca geçerli olan poliçe türüdür. Günümüzde genellikle 'Zaman/Müddet' poliçeleri kullanılmaktadır ve bu poliçeler genellikle 1 yıllık tanzim edilir. Bir 'Zaman/Müddet' poliçesi altında birden fazla gemi, farklı fiyat, muafiyet ve şartlar belirtilerek de teminat altına alınabilir. Özellikle bir filo kapsamında bulunan birden fazla gemi için Lloyd's marketinde bütün şartların belirtildiği tek bir poliçe düzenlenir. Türkiye'de ise genellikle poliçeler gemi başına ayrı ayrı tanzim edilmektedir.

Ticari yük taşıması yapmakta olan gemilerin dışında denizlerde kullanılmakta olan özel tip gemiler için, tekne poliçeleri ilave teminatlarla genişletilebilmektedir. Örneğin açık deniz platformları, deniz inşaatlarında kullanılmakta olan ve üzerinde sabit veya hareketli vinçler bulunabilen dubalar, römorkörler, denizde kirliliğe müdahale amacıyla kullanılan ve özel ekipmanlara sahip müdahale gemileri vb. için standart Enstitü klotlarına ilaveten bu özel operasyonlarda teknelere ve ekipmanlara

gelebilecek hasarlar da sigortacıların kabul edebileceği ilave şartlar ile teminat altına alınabilir.

Tekne sigortaları için günümüzde genellikle Joint Hull Committee'nin yayınlamış olduğu ve Tekne Klozları olarak bilinen şartlar kullanılmaktadır. Bu klozlar 01.10.1983 tarihli ve 1.11.1995 tarihli Enstitü Müddet Tekne Klozları (Institute Time Clauses Hull - ITCH), 01.11.2002 tarihli ve en son 01.11.2003 tarihli yeni müddet-tekne klozları olarak bilinen Uluslararası Tekne Klozları (International Hull Clauses - IHC) olup, bunlar arasında Lloyd's marketinde en yaygın olarak kullanılanı ITCH 01.10.1983 versiyonudur.

01.10.1983 tarihli Enstitü Müddet Tekne Klozları (ITCH), geniş, dar ve tam ziya olmak üzere 3 tip olarak yayınlanmış olup bu klozlar özetle aşağıda belirtilmektedir;

- Institute Time Clauses Hull (01.10.83) – Clause 280 (All Risks) teminatı tekne sigortaları tarafından sağlanan en geniş teminattır. Kloz altındaki 'perils' bölümünde belirtilen tehlikeler neticesinde deniz, nehir ve göl gibi seyredilebilir sularda tekneye gelebilecek batma, karaya oturma, çatma&çatışma, depremi yanardağ püskürmesi, yangın, yıldırım, infilak, hırsızlık, denize mal atma, korsanlık, kazanların patlaması, şaftların kırılması, gizli kusur, mürettebat, kiracı ve işletmecilerin ihmalleri, kirlilik vb. gibi hadiseler neticesinde tekneye gelebilecek hasar ve kayıpları teminat altına almaktadır. Teminata müşterek avarya, çatışma neticesinde diğer bir tekneye karşı 3/4 R.D.C. çatışma sorumlulukları, kurtarma, kurtarma masrafları, dava&say masrafları da dahildir.
- Institute Time Clauses Hull (01.10.83) – Clause 284 (Total Loss, General Average and 3/4ths Collision Liability - Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour) teminatı, kloz altındaki 'perils' kısmında belirtilen tehlikeler neticesinde geminin hakiki veya hükmi tam ziya olması durumuna ilaveten, müşterek avarya, 3/4 çatışma sorumlulukları, kurtarma, kurtarma masrafları ve dava&say masraflarını da kapsamaktadır. Günümüzde yaygın bir kullanım alanı bulunmamaktadır.
- Institute Time Clauses Hull (01.10.83) - Clause 289 (Total Loss Only - Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour) teminatı, genellikle yaşlı gemiler için kullanılmakta olup sadece kloz altındaki 'perils' kısmında belirtilen tehlikeler neticesinde geminin hakiki veya hükmi tam ziya olması durumunda teminat sağlamaktadır. Teminata kurtarma, kurtarma masrafları ve dava&say masrafları kloz şartlarınca dahildir.

ITCH 1.10.83 Cl.280'in yaygın kullanımının yanında, bazı sigorta şirketleri yaşlı gemiler için, Cl.280'i bazı daraltmalar ile sunabilmektedirler. Bu daraltmalar ile sadece yangın, infilak, yıldırım, karaya oturma, karaya vurma, alabora olma, batma ve diğer bir gemi veya sabit ve yüzer deniz yapısı ile çatışmadan kaynaklı teknede oluşan kısmi hasarlar teminata dahil edilip (çatışma neticesinde doğan üçüncü şahıslara karşı sorumluluklar hariç), bunun dışındaki tüm kısmi hasarlar teminat dışında tutulmaktadır. Bu daraltmalar poliçe şartlarında İngilizce olarak genellikle 'ITCH 1.10.83 (veya 1.11.1995) Cl.280 free of particular average unless caused by fire, explosion, lightning, grounding, stranding, capsizing, sinking, collision with other vessel or fixed and floating objects, excluding collision liability absolutely' şeklinde not edilir.

Liman, tersane veya havza içlerinde sınırlı alanlarda çalışmakta olan römorkörler, kılavuz botları, servis botları, dubalar vb. tekneler için Enstitü Müddet Tekne Klozları – Liman Riskleri 20.07.1987 (Institute Time Clauses Hulls – Port Risks) Cl.311 şartları kullanılmakta olup, bu şartlar altında gemi, belirlenmiş sınırlar içinde, havuz, liman, kıyak ve pontonlara gidip gelmeye izinlidir. Liman riskleri teminatının daha geniş olan versiyonu ise sigortacılar tarafından limitlendirilen bir sefer sahası için seyrüsefer serbestisi sunan ITCH – Port Risks including Limited Navigation 20.07.1987 Cl. 312'dir. Örneğin, sadece belirli bir körfez içerisinde yolcu veya yük taşıyan tekneler için de sigortacılar Cl. 312 ile teminat sunabilmektedir. Poliçede belirtilen sefer sahasının dışına çıkılması planlanmakta ise, sigortacıardan gereken izinlerin seferden önce alınması gerekmektedir, aksi halde sefer sahasının dışına çıkılması durumunda tekneye gelebilecek herhangi bir hasar, sigorta poliçesince karşılanmayacaktır.

Sefer poliçelerinde çoğunlukla kullanılmakta olan Enstitü Sefer Tekne Klozları (Institute Voyage Clauses Hulls) ise 1.11.1995 tarihinde yayınlanmış olup, sefer süresince geniş teminat sunan Cl. 285 ve sefer süresince sadece tam ziya, müşterek avarya, 3/4 çatışma sorumlulukları, kurtarma, kurtarma masrafları ve dava&say teminatları sunabilen Cl. 286 olmak üzere 2 türdür. Örneğin söküme giden gemiler için Cl. 286 kullanılabilmekte olup, bu kloz kapsamındaki teminatların bazıları hariç tutularak sefer süresince sadece tam ziya hadiseleri için teminat altına alınabilmektedir.

Enstitü klotların dışında yaygın olarak kullanılan klotlardan biri de 1996 yılında yayınlanan ve 2003'te revize olan Norveç Deniz Sigortaları Planı (Norwegian Insurance Plan) şartlarıdır. Enstitü Tekne Klotları ve Norwegian Insurance Plan arasındaki temel fark, Enstitü Klotları'nda sadece tanımlanan/belirtilen riskler (named perils) teminat dahilindedir fakat Norwegian Insurance Planda ise istisna tutulan (exclusion) risklerin dışındaki tüm riskler teminata dahildir. Dolayısıyla Norwegian Insurance Plan altında sigortalı bir gemide hasar meydana gelmesi durumunda, hasarın teminat dışı olan bir riskten dolayı meydana geldiğinin kanıtlama yükümlülüğü sigorta şirketine aittir. Enstitü klotlarında ise sigortalı, hasarın teminat dahilinde olan risklerden dolayı olduğunu kanıtlama yükümlülüğündedir.

Enstitü Tekne Klotları (ITCH ve IHC) ve Norwegian Insurance Plan dışında Amerikan Enstitü Tekne Klotları (American Institute Hull Clauses - June 2, 1977), Fransız Tekne Formu (French Hull Form - 2002), İsveç Tekne şartları (Swedish Hull Conditions - 2000), Alman Tekne Klotları (DTV Clauses - 1984) ve Çin Tekne şartları (Chinese Hull Conditions) genellikle bu ülkelerin kendi bayrağında bulunan gemiler için yaygın olarak kullanım alanı bulmaktadır.

Tekne poliçeleri kapsamında sigorta edilebilen genel riskler aşağıda özetlenmeye çalışılmıştır.

4.11.1.1. Tehlikeler

- Deniz, ırnak, göllerin veya diğerk sefer yapılabilir suların tehlikeleri: Olağan rüzgar ve dalga hareketli sebebiyle olmayıp, denizden (nehir, göl, içsular vb.) kaynaklı beklenmedik kazalar ve zayıatlardır. Kanada'da 1983 yılında Case Existological Laboratories ve Century Insurance Company arasındaki 'The Bamcell II' gemisi davası neticesinde Yargıç Lambert, bahsekonu riskleri aşağıdaki gibi tanımlamıştır;

Kaza tesadüfi/beklenmedik olmalıdır; ilk anlamında sigortalı tarafından kasten yapılmamış ve ikinci anlamında rüzgar, dalgalar ve zaman tesiri ile oluşabilecek bozunma/çürümenin olağan sonucu olarak meydana gelmemiş olmalıdır.

Ek olarak, kaza denizlerden (of the seas) olmalıdır; denide bir çatmayı takiben veya bir kayaya çarpmayı takiben batma, veya su alarak batma gibi kara oluşamayacak bir hasar olmalıdır

- Yangın, patlama/infilak (fire, explosion): Yangın kaynaklı kayıplar genellikle deniz sigorta poliçelerinde teminat altındadır. Mürettebat ihmali/kusuru sebebiyle veya sigortalı ile bir bağlantısı olmayan kundaklama sebepli çıkan yangın hasarları teminat altına alınmakta olup, bir yangını bastırmak amacıyla alınan önlemler sebebiyle oluşan hasarlar da teminat kapsamına alınabilmektedir.

Çok ani kimyasal veya nükleer reaksiyon kaynaklı veya basın altındaki gaz veya buhar ile ortaya çıkan şiddetli ve gürültülü olarak tanımlanan patlamalar da teminat dahilinde olmaktadır. Fakat Harp İstisna Klozu (War Exclusion Clause) gibi poliçe şartlarına eklenen başka klozlar ile istisna/hariç tutulan patlamalar teminat dışıdır.

- Hırsızlık (theft): Şiddet unsuru içermesi ve sigortalı gemi yolcusu, zabitleri veya mürettebatı olmamak üzere gemi dışından biri veya birileri tarafından gerçekleştirilmesi durumunda teminat altına alınabilmektedir. Hırsızlık riskleri günümüz tekne poliçelerinde teminat dışı tutulabilmektedir.
- Denize mal atılması (jettison) : Olması yakın bir ve muhakkak tehlike anında, geminin ve içindekilerin emniyeti amacıyla geminin ağırlığını azaltmak için kasıtlı olarak gemiden yük atılması hadiseleri teminat dahilindedir. Panik sebebiyle veya herhangi bir dayanak olmadan gemiden mal/mülk atılması hadiseleri ‘jettison’ değildir. Gemiden yük atma hadisesi, genellikle müşterek avarya eylemidir.
- Korsanlık (piracy) : Korsanlar, Marine Insurance Act altında, sigortalı gemide isyan çıkaran yolcular ve karadan gemiye saldıran kimseler olarak tanımlanmış olup, tanım dahilinde vuku bulan korsanlık hadiseleri neticesinde tekneye gelebilecek hasarlar teminatlara dahil edilmiştir. Enstitü tekne klozlarında, korsanlık hadiseleri teminat dahilinde olan riskler olarak belirtilmiş olup, korsanlık sebebiyle sigortalı tekneye gelebilecek hasarlar teminat dailindedir.

Korsanlık hadiselerinin gerçekleştiği veya gerçekleşme potansiyeli olan bölgeler genellikle, Joint War Committe’nin yayınlamış olduğu harp risk/ihlal bölgeleri ‘Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils’ listesinde belirtilen bölgeler arasındadır. Tekne klozlarında, harp ve grev riskleri teminat harici tutulmakta olup, armatörler bu riskler için harp ve grev sigortası almak durumundadır. Harp ve grev sigortası

çerçevesinde, JWC'nin yayınlamış riskli bölgelere gerçekleşecek seferler standart teminatların dışında olup, bu seferler için genellikle ilave primler ile sigortacıların onayları alınabilmekte olup, bu onay tamamen güncel risk durumuna göre sigortacıların değerlendirmelerine bağlıdır. Korsanlık hadiseleri sebebiyle sigortalı tekneye gelebilecek hasarlar her ne kadar enstitü tekne kizozları ile teminat altında olsa da, bu hadiselerin JWC'nin yayınladığı güncel harp/ihlal bölgesi listesinde yayınlanan bölgelerden birinde gerçekleşmesi durumunda tekne sigortası teminat Bu sunmayacaktır. Bu sebeple, harp/ihlal riskleri bölgelerinde oluşabilecek korsanlık hadiseleri sebebiyle sigortalı tekneye gelebilecek hasarlar, harp ve grev sigortası teminatı altında değerlendirilecek olup, bu bölgelere gerçekleşebilecek seferler için de seferden en az 48 saat öncesine kadar sigortacıların onaylarının alınması gerekmektedir.

Korsanlık sebebiyle oluşabilecek kaçırma ve fidye hadiseleri ise tekne ve harp sigortaları teminatlarının dışında olup, bu hadiseler kaçırma ve fidye sigortalarının konusudur.

- Kara taşıtları, rıhtım veya liman düzen veya donanımı ile temas: Kara vasıtaları, tersane havuzu, liman ekipmanı veya tesisatı gibi kara demirbaşları ve nesneler ile çarpışma hadiselerinde tekneye gelecek hasarlar teminat altına alınabilmektedir. Eğer bir geminin bir kuru havuzun veya tamir tersanesinin/alanının üzerine düşmesi veya havuz duvarına veya cephesine çarpması kaynaklı gemide bir hasar oluşur ise, bu hasarlar tazmin edilebilir (Hudson, 1995).
- Deprem, yanardağ püskürmesi veya yıldırım : Gemi seyrüseferde iken veya poliçe şartları çerçevesinde kızakta, limanda, tersanede veya yatmakta iken deprem, yanardağ püskürmesi veya yıldırım hadiseleri neticesinde teknede oluşabilecek hasarlar teminat altına alınabilmektedir.
- Yük veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması veya değiştirilmesi sırasında oluşan kazalar : Bahse konu operasyonlar neticesinde oluşabilecek kazalar sebebiyle tekneye gelebilecek hasarlardır. Kaza (accident), her tesadüfi, umulmayan ve talihsiz olayı kapsayacak şekilde yorumlanmaktadır. (O'May, 1993). Bu kloz kapsamında, eğer yük veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması veya değiştirilmesi sırasında bir kaza olur ise, tekneye gelecek hasarlar teminat kapsamına alınmakta olup, yük veya yakıtta oluşabilecek kayıp ve hasarlar bu kloz kapsamında teminat altına alınmamaktadır.

- Kazanların patlaması, şaftların kırılması veya makine ya da teknedeki herhangi bir gizli kusur: Bahse konu hasarların gerçekleşmesi durumunda teknede oluşacak hasarların teminat altına alınabilmesi için kusurun, makine veya tekne içerisinde olması, gizli olması ve bir hasara sebebiyet vermesi gerekmektedir. Bu kusur, geminin olağan kullanımı sebebiyle oluşan yıpranma ve aşınma ile karıştırılmamalıdır. Bir gemide kazanların patlaması veya şaftların kırılması gibi bir hadise gerçekleştiğinde, patlayan kazanın veya kırılan şaftın hasarı ödenmemekte olup, örneğin teknenin makine dairesi kısımlarında oluşabilecek hasarlar ödenir. Yani bahse konu kazaların neticesinde oluşan tekne hasarları ödenmektedir. Geminin dizayn hataları teminat harici tutulabilmekte olup, kullanılan materyal/malzemedeki kusurlar gizli kusur olarak tanımlanmaktadır.

ITCH 1.10.83 ve ITCH 1.11.95 Cl.280 standart tekne klozları altında teminat altında olmayan patlayan kazanlar, kırılan şaftlar veya gemide kayıp ve zarara sebebiyet veren kusurlu parçalar ile ilgili olarak, Enstitü Ek Tehlikeler Klozu (Institute Additional Perils Clauses) Cl. 294 poliçelere ilave edilebilmektedir. Bu klozun eklenmesi ile patlayan kazanların, şaftların ve gemide ziya veya hasara sebebiyet veren her hangi bir kusurlu parçanın onarım veya değiştirme maliyetleri kapsanabilmektedir. Bu kloz genellikle belirli bir yaş sınırının altındaki (5-10 yaş gibi) genç gemiler için ek prim karşılığı teminata dahil edilebilmektedir.

- Kaptanın, gemi zabitlerinin, gemi adamlarının ya da kılavuzların ihmali: Bahse konu kişilerin ihmali sebebiyle teknede oluşabilecek hasarların teminat altına alınabilmesidir. Tekne sigortalarında, armatörün seferin doğası gereği ve taşınan yük ile ilgili bilinen koşulları/durumları göz önünde bulundurarak, gerekli özeni göstermesi (due diligence) koşulu bulunmaktadır. Eğer bir armatör, aynı zamanda kaptan, gemi zabiti veya gemi adamı ise veya hissesi bulunuyor ise ve bir hasarda ihmali bulunuyor ise, ihmali bulunanın gerekli özeni göstermesi hükmü (due diligence proviso) istisnaya tabi tutulabilmektedir.

- Kiracıların veya gemi onarımcılarının ihmali: Tekne poliçesinde sigortalı olmamaları şartıyla kiracıların veya gemi onarımcılarının tekneye verebilecekleri fiziksel kayıp veya hasarlar teminat altına alınabilmektedir. Burada bahsedilen kiracıların ve onarımcıların tekne poliçelerinde sigortalı olmamalı şartı, herhangi bir hasar durumunda sigortacının kiracı veya onarımcıya karşı rücutan feragat etmek

istememesi, haliyle kiracı veya onarımcıdan kaynaklı bir hasar ise tazminat talebinde bulunulmasıdır.

- Kaptan, gemi zabıtları veya gemi adamlarının baratarı: Baratarı, 1906 tarihli Deniz Sigortası Kanunu'nda (MIA) kaptan veya tayfanın gemi maliki ya da duruma göre kiracısının zararına olacak şekilde kasten yaptığı hukuka aykırı her tür eylem şeklinde tarif edilmiştir. Baratarı sebebiyle sigortalı gemiye verilebilecek fiziksel hasarlar teminat altına alınabilmektedir.

4.11.1.2. Kirlenme tehlikesi

Bir resmi makam tarafından herhangi bir kirlenme tehlikesi veya çevreye verilebilecek bir zararın önlenmesi veya yatıştırılması amacıyla gerçekleştirilen eylemler sebebiyle sigorta gemide oluşabilecek kayıp ve hasarlardır. Geminin bir kazada bulunması nedeniyle oluşabilecek bir petrol kirliliği durumunda, bir resmi kurumun petrol kirliliğini engellemek veya azaltmak amacıyla gerçekleştirdiği eylemler neticesinde gemide oluşan hasar veya tahribat da bu teminat kategorisine dahil edilebilmektedir (Brown, 1975).

Eğer geminin işletmecileri, armatörleri veya sigortalısının, gereken önlemlerin alınabilmesi amacıyla talepte bulunmaları sebebiyle resmi kurumların gerçekleştireceği eylemler sonucu oluşabilecek hasarlar ise teminata dahil edilmemektedir.

4.11.1.3. Çatma ve çatışma

Çatma kelimesi iki geminin veya parçalarının birbirlerine veya bir geminin yüzer bir cisme çarpmasını ifade eder (Ulusoy, 2008, s.11). Tahsis edildikleri deniz seyrüseferinde birbirlerine karşı sözleşmeden doğan bir bağ içinde bulunmayan iki veya daha çok geminin çarpışması olarak da tanımlanmaktadır (Tekil, 1998)

Aslında daha önceleri çatma, bir geminin demirli bir gemiye veya cisme çarpması olarak kullanılmakta, çatışma ise işteş fill yapısından da anlaşılacağı üzere iki veya daha fazla geminin çarpışması olarak kullanılmaktaydı. Yeni TTK'nın beşinci kitap ikinci bölüm 1286. maddesinde çatma tanımı "iki veya daha çok geminin çarpışması "çatma" sonucu gemilere ve gemilerde bulunan insanlara veya eşyaya verilen zararın tazmini hakkında uygulanır." şeklinde yapılmıştır. İngilizce'de ise çatma, çatışma ve

 arp    ma anlamları için bir tek ‘collision’ kelimesi kullanılmaktadır. Çatma türleri kusurlu ve kusursuz olmak üzere iki tür d r;

- Kusursuz  atma: 2011 yılında yayınlanan 6762 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu (TTK) 1287. maddesi hükmüne göre, umulmayan hal veya mücbir sebep yüzünden meydana gelen veya neden ileri geldiği anlaşılamayan  atmalardır.

Kender ve  etingil’in 2009’da belirttiği üzere umulmayan hal, alı ılagelmi  dikkat ve özene rağmen önceden tahmin edilip önlenmesi mümkün olmayan olaylardır.  rnek olarak, liman yetkililerinin geçiş sırasında savaş halinde ışıklarını söndürerek seyrini emretmesi halinde, bu sebeple bir çatma meydana gelirse, bu hal duruma göre kusursuz çatma sayılır (Kender’in 2012’de atıfta bulunduğu gibi). Mücbir kuvvet ise şiddetli/olağanüstü fırtına, kuvvetli sis gibi gemi dışında ortaya çıkan doğal olaylardır.  atmanın neden ileri geldiğinin anla ılamamı  olması yani, taraflarca olayın kanıtlanamaması durumunda da kusursuz çatma hali söz konusudur.(Akten, 2008).

- Kusurlu  atma: Yeni TTK’da kusurlu çatma hadiseleri, bir tarafın kusuru, ortak kusur ve kılavuzların kusuru olmak üzere 3 şekilde tanımlanmıştır. Yeni TTK Madde 1288’de belirtildiği üzere çatma, gemilerden birinin donatanının veya gemi adamlarının kusurundan ileri gelmişse, bu ‘Bir Tarafın Kusuru’ olarak tanımlanmış olup, zararı o geminin donatanı tazmin etmek zorundadır. Madde 1289 ve 1290’da tanımlanan ‘Ortak Kusur’ ise, çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları, çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan eşyanın uğradıkları zarardan kusurlarının ağırlığı oranında sorumlu olup, gemilerde bulunan kişilerin çatma yüzünden ölümünden veya yaralanmasından yahut sa lı ının bozulmasından doğan zararlardan müteselsilen sorumludur. Madde 1291’de ise ‘Kılavuzların Kusuru’ tanımlanmış olup, bu maddeye göre gemi, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumludur. Eğer gemi zorunlu sevk kılavuzu tarafından sevk ediliyor ise, sev edilirken zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumlu değildir.

Çatma sebebiyle meydana gelen zararlar aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir;

- Donatanın kendi gemisinde meydana gelebilecek olan zararlar,

- Donatanın kendi gemisinde taşınmakta olan yüklere gelebilecek olan zararlar,
- Karşı gemide ve bunun içinde taşınmakta olan yüklere gelebilecek olan zararlar,
- Çatma sebebi ile meydana gelen kar kayıpları,
- Çevre zararı ya da tehdidi, bunları önlemek veya azaltmak amacıyla alınan tedbirlere ilişkin masraflar, yetkili makamlar tarafından verilen çevre cezaları
- Çatma sebebi ile meydana gelen ölüm ve yaralanma
- Çatma ile ilgili diğer kalemler (müşterek avarya, kurtarma, enkaz kaldırma) (Ülgener, 2010)

Sigortacılar, bir çatışma hadisesi neticesinde karşı tarafta oluşan hasarları Running Down Clause (R.D.C.) olarak bilinen bir genişletme ile tekne sigortalarında sigortalı tekne bedelinin 3/4'üne kadar limitlendirerek sunabilmektedirler. Burada 1/4 bedelin teminat dışı kalmasının sebebi, donatanların çarpışma hadiseleri konusunda daha tedbirli olmalarını sağlamak idi (Yücesan, 2004). Bu sebeple teminat dışı kalan 1/4 hasarı ise armatörler kendi üzerlerinde tutmaktaydılar. R.D.C. klozu ile tekne sigortalarında teminat altına alınamayan 1/4 maddi zarar, gemideki mal ve canın zararı ile geminin değerini aşan zararlar için armatörler değişik teminat şekilleri arama yoluna gitmiş ve neticede koruma ve tazmin (Protection & Indemnity) kulüpleri kurarak bu sorumlulukların teminat altına alınması sağlanmıştır.

Günümüzde en çok kullanılan 1.10.1983 tarihli Enstitü Müddet Tekne Klozları (Institute Time Clauses Hulls – ITCH 1.10.83) ve Kloz 280 (Cl. 280) çerçevesinde teminat altına alınan 3/4 Çatışma Sorumlulukları aşağıdaki gibi belirtilmiştir;

8.1. Sigortacılar, burada sigorta edilen geminin diğer her hangi gemi ile çatışması sonunda sigortalı ödeme yaptığında, aşağıdaki hasarlar yoluyla sigortalının diğer her hangi kişi veya kişilere hukuken sorumlu olmasının edeniyle ödemiş olduğu tutar ya da tutarların 3 / 4 nü sigortalıya tazmin etmeyi kabul ederler:

8.1.1. Diğer her hangi gemi veya o gemideki eşyanın zıya veya hasarından

8.1.2. Diğer her hangi gemi veya o gemideki eşyanın gecikme veya kullanım kaybından [zararından].

8.1.3.Diğer gemi veya o gemideki eşyanın müşterek avarya masrafı ya da kurtarma yahut kurtarma sözleşmesi ile kurtarılmasından.

8.2. Bu 8. Klot ile sağlanan tazminat bu sigortanın diğer hüküm ve koşulları ile sağlanan tazminata ek olup aşağıdaki hükümlere bağlıdır;

8.2.1.Sigortalı gemi diğer bir gemi ile çatıştığı ve her ikisi de kusurlu olduğunda, gemilerden birinin veya her ikisinin sorumluluğu yasa ile sınırlandırılmadıkça, bu 8. klot kapsamındaki tazminat, karşılıklı sorumluluk ilkesine (Cross-Liabilities) göre sanki ilgili gemi sahipleri karşılıklı olarak biri diğerinin hasarından çatışma sonucu sigortalıya ödemiş olduğu ya da sigortalıya uygun bir şekilde ödenmesine izin verilmiş miktarı veya belirlenmiş bakiyeyi ödemeye zorlanmış gibi hesap edilir.

8.2.2. Burada sigortalı geminin her hangi bir çatışması ile ilgili olarak, sigortacıların 8.1.ve 8.2. Klotları kapsamındaki toplam sorumluluğu, hiç bir halde, sigorta bedelinin 3/4 ünden kendilerine düşen payı aşamaz.

8.3. Sigortacılar, önceden yazılı onayları alınmak koşulu ile sigortalının yaptığı hukuki masrafları ya da sorumluluğuna itiraz ettiğinde veya sorumluluğu sınırlamak için dava açtığında ödemek zorunda kalacağı masrafların da 3/4 nü de öder.

Bu klotun devamında istisnalar belirtilmekte olup, teminat sunulmayan hadiseler aşağıdaki gibidir;

- Engeller, enkazlar, yükler ya da diğer her hangi şeyin kaldırılması veya temizlenmesi,
- Diğer gemiler ya da onlardaki eşya hariç, taşınır veya taşınmaz ya da kişisel eşya yahut diğer her hangi şey.
- Sigortalı gemide olan yük veya diğer eşya ya da sigortalı geminin yükümleri,
- Can kaybı, yaralanma ya da hastalık
- Herhangi taşınır veya taşınmaz yahut kişisel eşya ya da her hangi şeyin kirlenmesi ya da bulaşması suretiyle vasıflarının bozulması (sigortalı geminin çatıştığı diğer gemiler veya diğer gemilerdeki eşyalar hariç)

ITCH 83 çerçevesinde 3/4 olarak teminata dahil edilebilen R.D.C. çatışma sorumluluklarının, Joint Hull Committee tarafından hazırlanan ve 1.11.2003 tarihli

‘Yeni Tekne Klozları’ olarak bilinen Uluslararası Tekne Klozları (International Hull Clauses – IHC 2003) ve Cl. 601 şartlarında armatörün talebi halinde 4/4 olarak dahil edilebileceği belirtilmektedir. IHC 2003 ve Cl. 601’de ilaveten çatışma hadiseleri neticesindeki dava ve müdafaa masrafları, sigorta bedelinin %25’i ile limitlendirilmiştir.

Tekne klozları kapsamında sunulan çatışma sorumlulukları, günümüzde genellikle tekne poliçelerinde istisna tutulmakta olup, Koruma ve Tazmin (Protection and Indemnity) sigortaları dahiliyetinde 4/4 olarak teminat altına alınmaktadır. ITCH 1.10.83 ve Cl. 280 çerçevesinde R.D.C. Çatışma Klozu, bir iskele, liman, şamandıra, açık deniz yapısı vb. cisimler ile olan çarpışmalarda karşı tarafta oluşacak hasarlar için teminat sunmamaktadır. Bir gemi tarafından, başka bir gemi dışındaki deniz yapılarına verilebilecek bu hasarlar ise ‘sabit ve yüzen cisimler’ (Fixed and Floating Object – F.F.O.) klozu altında International Hull Clauses 1.11.2003 ve Cl. 601 şartlarınca opsiyonel olarak poliçeye 4/4 dahil edilebilmekte olup, günümüzde uygulama ise 4/4 R.D.C.ve 4/4 F.F.O. çatışma sorumlulukları, oldukça yüksek limitlerle P&I sigortalarında teminat dahiliyetine alınmaktadır.

4.11.1.4. Hususi ve müşterek avarya

Avarya kelimesinin anlamı hasar veya zarar demektir. Avaryalar, müşterek ve hususi olmak üzere ikiye ayrılır.

Gemi veya emtianın korunması veya kurtarılması için yapılan olağanüstü fedakarlık veya masraf neticesinde, bu fedakarlık veya masrafların bütün yük ilgilileri arasında varış limanında mevcut bedeli oranında paylaşılmasına ‘Müşterek Avarya’ (General Average) denir. Örneğin sefer sırasında oluşabilecek acil bir durumda, gemideki ağırlığı azaltmak için bazı yüklerin denize atılması gereği doğabilir ve bu durumda, diğer yük ilgililerinin denize atılan yükten dolayı doğabilecek kayıp ve masrafları aralarında paylaşmaları müşterek avarya uygulamasıdır. Yolculuk sırasında yapılan normal dışı zarar ve masraflar ilgililer arasında paylaştırılmazsa bu durumda ise ‘Hususi Avarya’ (Particular Average) söz konusudur.(Engin, 2012). Hususi avaryada oluşan zarar ve masraflar, her malın kendi sahibi tarafından ödenir, çünkü ortada bir ortak ödeme söz konusu değildir.

6102 sayılı Yeni TTK’nın 1272. maddesinde ‘Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları

korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması hâlinde müşterek avarya hareketi var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir’ şeklinde tanımlanmıştır.

Müşterek avarya durumunda, hasarı paylaşan taraflar arasında herhangi bir mukavele olmasa şartı bulunmamaktadır. Anlaşmazlıkları önlemek için her ülkenin ticaret kanunu bu paylaşma hakkında hükümler içermektedir fakat, bu paylaşım için uluslararası ticaret dünyasında “York-Anvers” adında ve genelde herkesin kabul ettiği bazı düzenlemeler getirilmiştir. 1864 yılında yapılan York Kongresi’de belirlenen kurallar ve, 1877 yılında yapılan ilaveler ile ‘York-Anvers Kuralları’ belirlenmiştir. Daha sonra 1924, 1950, 1974, 1990, 1994 ve en son olarak 2004 yılında ihtiyaca göre yeniden gözden geçirilen kurallar, deniz hukukundaki gelişmelere uygun olarak revize edilmiştir.

Hadise oluştuğunda hangi kanunun uygulanacağı daima taşıma sözleşmesinde belirtilir. Armatörler çeşitli sebeplerden dolayı son kanun yerine bir eskisinin tatbikini isteyebilirler. Tatbik edilecek kanunun seçiminde emtia sahibinin bir söz hakkı yoktur. (Yücesan, 2004);

Müşterek avaryanın gerçekleşmesi için ana unsurlar sırasıyla şunlardır ve her olayda bunların varlığı aranır:

- Yalnızca gemi veya mal değil, tehlike müşterek olmalıdır,
- Tehlike yüksek derecede olmalıdır. Gemi, mal veya navlunun tamamının tehlikede olması gerekir,
- Fedakarlık, tehlike altındaki gemi, yük ve navlunu korumak amacıyla iradi bir kararla yapılmış olmalıdır,
- Fedakarlık veya masraf makul olmalıdır. Eğer müşterek avaryaya konu olan masraf veya fedakarlık sonunda gerçekleştirilen kurtarma ekonomik değil ise ve giderler kalan değeri aşıyorsa bu halde müşterek avarya yaratılmamış olur,
- Ziya, müşterek avaryanın neticesi olmalıdır:

Müşterek avaryanın paylaşımı olan dispeç işlemi ve raporu, zararın tespiti ve paylaştırılması varma yerinde, eğer buraya varılmazsa yolculuğun bittiği limanda, dispeççi (adjuster) tarafından yapılır. Müşterek Avarya hakkındaki genel hükümler

ve dispeç hususları, 6102 sayılı Yeni TTK'nın 1272 ve 1285 maddeleri arasında tarif edilmektedir.

Müşterek Avarya hadiselerinde yapılan masraf ve fedakarlığa iştirak paylarını sigorta ettirmek mümkün olup deniz sigorta poliçeleri bu zararları teminat altına alır. ITCH 1.10.83 Cl. 280 çerçevesinde Müşterek avarya tanımı aşağıdaki gibi yapılmıştır;

“11.1. Bu sigorta, sigortalı gemiye düşen, kurtarma, kurtarma masrafları ve/veya müşterek avarya payını eksik sigorta oranında azaltılmış olarak kapsar; ancak müşterek avarya fedakarlığı halinde, sigortalı diğer tarafların katılmalarını talep etme hakkını kullanmadan önce, zararın tamamının tazminini isteyebilir”.

Burada bahsi geçen müşterek avarya payının, kurtarma ve kurtarma masraflarının eksik sigorta oranında azaltılması uygulaması ‘Yeni Tekne Kızları’ olarak bilinen International Hull Clauses (IHC) 1.11.2003 Cl. 601’de kaldırılmıştır.

Bazı durumlarda, örneğin konteyner gemilerinde bazı konteynerlerin denize atılma zaruriyetinin doğması sebebiyle oluşabilecek müşterek avarya durumlarında, gemi üzerinde oldukça fazla sayıda yük olması ve dolayısıyla çok sayıda yük sahibi olması sebebiyle müşterek avarya dispeci ve doğacak masraflar, denize atılan konteyner ve yük bedelinden daha fazla olabilmektedir. Bu sebeple, tekne sigortaları çerçevesinde bazı düşük limitler ile (genelde 50,000 USD, 100,000 USD ve 150,000 USD gibi limitlere kadar) bu küçük müşterek avarya hadiseleri poliçe şartlarına eklenebilecek Küçük Müşterek Avarya Kızı (Small General Average Clause) ile teminat altına alınarak tekne sigortacıları tarafından ödenebilmektedir.

4.11.1.5. Kurtarma

Denizde tehlikede olan bir kıymetin kurtarılması amacıyla gönüllü olarak hizmet verilmesi ve bunun karşılığında bir ücret belirtilmesi halinde bu hizmete ‘Kurtarma’ (salvage) denir (Yücesan, 2004, s.16).

6102 sayılı yeni TTK'nın 1298. maddesinde ise, seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya hareket, kurtarma faaliyeti olarak tanımlanmıştır. Yine aynı madde altında tanımlandığı üzere “Su aracı” teriminin kapsamına, her türlü gemi ve seyrüsefere elverişli yapı girer; “eşya” terimi ise, kıyıya sürekli ve iradi olarak sabitlenmiş olmayan her türlü şey ile hak kazanılmış olmayan navlun alacağını ifade eder.

Yeni TTK'nın 1317. maddesinde ise denizden insan kurtarma yükümlülüğü ile ilgili olarak, her kaptanın, aracını ve araçta bulunan kişileri, ciddi bir tehlikeyle karşı karşıya bırakmadan, denizde kaybolma tehlikesi altında bulunan her insana yardım etmek zorunda olduğu belirtilmiştir. Yine aynı maddede tanımlandığı üzere, aracın malikinin/donatanının, kaptanın sadece bu yükümlülüğünü ihlal etmesinden dolayı sorumlu olamayacağı belirtilmiştir.

ITCH 1.10.83 ve Cl. 280'de Müşterek Avarya ve Kurtarma, beraber aynı başlık altında belirtilmiştir. Bunun ifadesi Müşterek Avarya fedakarlığı bir kurtarmayı gerektiriyorsa kurtarma masrafı Müşterek Avarya taksimatına tabi olur; buna tatbikatta 'Müşterek Avarya Tipinde Kurtarma' denilmektedir. (Osman Yücesan, Nakliyat Tekne ve Emtea Sigortaları, 2004, pg.47). Bu klozda tanımlanan kurtarma ve kurtarma masraflarının eksik sigorta oranında azaltılması uygulaması uygulaması IHC 1.11.2003 ve Cl. 601 şartlarınca kaldırılmıştır.

4.11.1.6. Dava ve say

Dava ve Say (sue and labour) ise, herhangi bir kaza halinde, zararı önlemek veya azaltmak amacıyla sigortalı, mürettebat ve temsilcilerin önlemler alması olarak tanımlanmaktadır.

ITCH 1.10.83 ve Cl. 280 şartlarında dava ve say sigortalının görevi olarak 11. Maddede aşağıdaki gibi belirtilmiştir;

“11.1. Herhangi zarar veya kaza halinde, bu sigorta kapsamında tazmin edilebilecek bir zararı önlemek ya da en aza indirmek amacı ile makul önlemler almak sigortalı ve onun adamları ve temsilcilerinin görevidir.”

Başlığın devamında sigortalı, adamları veya sigortalının temsilcilerinin aldıkları önlemler için yapılan uygun ve makul masraflara sigortacıların katılacağı belirtilmekte olup, kloz içerisindeki diğer başlıklar ile teminat altına alınan hususlar hariç olmak üzere müşterek avarya, kurtarma masrafları ve özel masraflar ile çatışmaya ilişkin savunma veya dava masraflarının bu kloz kapsamında tazmin edilemeyeceği belirtilmektedir.

Bu madde altında belirtilen masraflara sigortacının iştirakinde eksik sigorta oranında azaltma uygulaması International Hull Clauses (IHC) 1.11.2003 Cl. 601'de kaldırılmıştır.

4.11.1.7.Tam ziya

Tekne veya taşınmakta olan malların bazı sebepler ile tamamen veya kısmen yok olması hadisesi ‘Tam Ziya’ (total loss) olarak bilinmektedir. Örneğin bir geminin veya yükün herhangi bir kaza sebebiyle denizde tamamen batması düşünülebilir. Tam ziyanın ‘Hakiki Tam Ziya’ (Actual Total Loss) ve ‘Hükmi Tam Ziya’ (Constructive Total Loss) olmak üzere iki türü bulunmaktadır. Tekne veya emtia tamamen ortadan kalkmış ise ‘Hakiki Tam Ziya’ denmektedir. Bir hakiki tam ziya hadisesi bir geminin denizde batması, bir yükün gemi üzerinden denize düşmesi veya bir malın yangın sebebiyle yok olması durumlarını içermektedir; hakiki tam ziya hadisesi bir malın korsanlar tarafından el konması gibi sebeplerle sahiplerine ulaşmasından mahrum bırakılmasını da kapsayabilir.

‘Hükmi Tam Ziya’ ise teknenin ve emtianın tam ziyaya uğramayıp ekonomik değerlerinin tamamen ortadan kalkması durumunda kullanılmaktadır. Örneğin karaya oturmuş bir gemi için, geminin kurtarılması ve tamir masrafları için sarf edilecek miktarın, geminin hasardan önceki değerini aşması veya bu değere yakın bir seviyeye ulaşması durumunda, hasar yüzdesi ile ilgili kanuni ve sigorta sözleşmeleri ile belirlenen şartlara istinaden hükmi olarak tam ziya olduğu kararı verilebilmektedir.

Hükmi Tam Ziya, ITCH 1.10.83 ve Cl. 280 dahiliyetinde 19. maddede aşağıdaki şartlarla teminat altına alınmaktadır;

19.1. Geminin hükmi tam ziya olup olmadığını belirlemek için onarılmış değer sigorta değeri olarak kabul edilir ve geminin hasarlı veya hurda değeri ya da enkazı dikkate alınmaz.

19.2. Eski durumuna getirilmesi ve/veya onarım masrafı, geminin sigorta değerini aşmadıkça bu masraflara dayanan hükmi tam ziya için bu sigorta kapsamında tazminat talep edilemez. Bu karar verilirken yalnız tek bir kaza ya da aynı kazadan doğan zincirleme hasarların maliyeti hesaba alınacaktır.

Bahse konu maddede, geminin eski durumuna getirilmesi ve/veya onarım masrafının, geminin sigorta değerini 100% aşmadıkça hükmi tam ziya olmayacağı belirtilmektedir. INC 1.11.2003 ve Cl.601 çerçevesinde ise bu masrafların geminin sigorta değerini 80% aşmasının, hükmi tam ziya olması için yeterli olacağı belirtilmektedir.

4.11.2. Artan değer sigortaları (IV)

Tekne sigortalarında, büyük tonajlı ve yüksek sigorta bedeli olan gemiler için genellikle tekne bedelinin %80'i ve üzerinde bir tutarda hasar gerçekleşmesi durumunda, sigortacılar hasarı tam ziya olarak kabul edebilmektedir. Gemilerin böyle büyük bir hadise ile karşılaşması durumunda kurtarma masrafları, tamir ve onarım masrafları vb. konular düşünüldüğünde teknenin tam ziya olarak kabul edilmesi daha uygun olabilmektedir.

Bu sebeple, tekne sigortaları uygulamalarında gemi bedellerinin genelde %80'i, Tekne Sigortası teminatı altında fiyatlandırılarak belirli muafiyetlerle sigortalanmakta, %80'in üzerinde kalan %20'lik bedel ise Artan Değer Sigortası altında daha düşük bir fiyatlandırma ile teminat altına alınmaktadır. Tekne bedelinin %20'si gibi bir tutarının daha uygun bir fiyatlandırma ile sigortalanması aynı zamanda armatörlere fiyat avantajı da sağlayabilmektedir. Artan değer (increased value) veya 'Hull Interest' olarak belirlenen bu bedeller, Enstitü klozlarınca teminat altına alınmaktadır.

Geminin bir tam ziya hadisesi ile karşılaşması durumunda tekne sigortalarınca teminat altına alınan tekne bedelinin %80'i veya belirlenen değer, tekne sigortası poliçesi tarafından karşılanmakta, geri kalan bölüm ise artan değer sigortası poliçesi tarafından karşılanmaktadır.

4.11.3. Koruma ve tazmin sigortaları (P&I)

P&I Sigortaları, teknenin üçüncü şahıslara karşı doğabilecek sorumluluklarını kapsayan sigorta çeşididir. Geminin gerçekleştirdiği operasyonlar esnasında herhangi diğer bir gemi veya sabit/yüzer deniz yapısı ile çatışmalarından doğabilecek, karşı gemiye veya sabit/yüzer deniz yapısına verdiği hasarlar, yaratabileceği çevre kirliliği, gemi batmış ise ve enkazının kaldırılması söz konusu ise bunun enkaz kaldırma işlerinin masrafları, mürettebatın, yaralanma, ölüm, ölen mürettebatın ailesine ölüm tazminatı, kayıp, kaçma, sefer harici başka bir limana sığınma ve bunlardan sebep yurda iadesi ile ilgili masraflar, yük hasarları, deniz kirliliği cezası ve kirlilikle ilgili önleme/temizlik masrafları, mal ve mülk hasarı, ekonomik kayıplar ve bozulan çevrenin restorasyonu, cezalar ve gümrük cezaları P&I sigortası çerçevesinde teminat altına alınmaktadır. Bahsedilen durumlardan bir veya birkaçı meydana geldiğinde geminin tutuklanması vb, risklerin ortaya çıkacağı göz önüne alındığında,

özellikle üzerlerinde ipotek hakkı olan (dain-i mürtehin bulunan) gemiler için, P&I sigortası önem arz etmektedir.

P&I sigortalarınca teminat altına alınabilen riskler aşağıda özetlenmeye çalışılmıştır.

4.11.3.1. Gemide can kaybı, bedeni yaralanma ve hastalanma

Gemide çalışmakta olan herhangi bir mürettebatın, gemide bulunan yolcunun veya herhangi üçüncü bir şahsın başına gelebilecek herhangi bir ölüm veya yaralanma hadisesi neticesinde armatörün ödemekle sorumlu olduğu tazminatlar, ölüm ve yaralanma hadisesi ile ilişkili tıbbi masraflar, hastane ve cenaze masrafları vb. diğer masraflar ile gemi adamının ülkesine geri dönmesi ile ilgili masraflar ve yerine geçecek gemi adamı ile ilgili masraflar, herhangi bir kaza sebebiyle yolcuların ülkesine dönmesi ile ilgili masraflar vb. teminat altına alınabilmektedir.

4.11.3.2. Kişisel eşyalar

Mürettebat veya herhangi bir üçüncü şahsa ait kişisel eşyalara gelebilecek kayıp ve hasarlar ile ilgili armatöre ait sorumluluklar teminat altına alınabilmektedir. Aksi armatör ve sigorta şirketi tarafından kabul edilmedikçe genellikle nakit para, kıymetli evraklar, değerli veya nadir metaller veya taşlar, değerli maddeler veya objeler teminat kapsamına dahil edilmemektedir.

4.11.3.3. Rotadan sapma masrafları

Bir gemi, hayat kurtarma veya benzer insani sebepler ile veya kaçak yolcu veya göçmenlerin karaya çıkarılması sebepleriyle ticari sözleşmesinde belirtilen rotasından sapabilir. Bu sebeplerle oluşabilecek yakıt masrafı, ilave sigortalar, gemi adamlarının ücreti, liman masrafları, malzeme ve erzaklar P&I sigorta şirketi tarafından armatöre ödenebilmektedir.

4.11.3.4. Kaçak yolcu ve göçmenler

Rotadan sapma masraflarının dışında kaçak yolcu ve göçmenler ile ilgili gerekli aranjmanların yapılması vb. gibi armatörün yasal sorumlulukları sigorta şirketlerinden onay alınmak şartıyla teminat altına alınabilir. Günümüzde kaçak yolcuları bir çok ülke kabul etmemektedir. Bu sebeple kaçak yolcu ve göçmenlerin ülkelerine iadesi masrafları da armatörün sorumluluğundadır.

4.11.3.5. Cezalar

Bir mahkeme veya liman otoritesi tarafından kesilen cezalar teminat altına alınabilmektedir. P&I sigortacısının tazmin edeceği cezalar armatöre ait/armatörün sorumluluğunda olmalıdır ve eğer ceza acenteye veya gemi adamına kesildi ise, cezanın kesilmesinden armatör sorumlu olduğu vakit sigortacılardan tazmin edilebilmektedir.

Bir gemi adamının kasıtlı suistimali sebebiyle kesilen cezalar, sadece armatörün yasal olarak bu cezayı ödeme zorunluluğu varsa veya armatörün tutuklanan gemisi/gemilerinin serbest bırakılması için zaten bir ceza ödendi ise sigortacılar tarafından ödenebilmektedir. Gemilerin fazla yüklenmesinden dolayı oluşabilecek cezalar genellikle sigorta kapsamı dışında kalmaktadır.

4.11.3.6. Hayat kurtarma

Denizde herhangi birinin kurtarılması veya armatörün kurtarmaya teşebbüsü ile ilgili tekne veya yük sigortalarından tazmin edilemiyor ise P&I teminatınca tazmin edilebilmektedir.

4.11.3.7. Karantina

Bir gemide bulaşıcı bir hastalığın ortaya çıkması durumunda armatörün ödemekle yükümlü olduğu karantina ve dezenfektasyon masrafları ile yine bu salgın neticesinde oluşabilecek yakıt masrafı, ilave sigortalar, gemi adamlarının ücreti, malzemeler, erzaklar ve liman masrafları teminat altına alınabilmektedir.

4.11.3.8. Petrol kirliliği

Denizde petrol kirliliği ve petrolün yayılması sebebiyle armatörün yasal olarak yükümlü olacağı sorumluluklar, kayıplar, hasarlar, giderler ve harcamalar; kirliliği önleme veya azaltma amacıyla alınan tedbirler neticesinde oluşan masraf ve harcamalar ve bu amaçla beraberinde oluşan mülk hasarları; kirliliğin önlenmesi veya azaltılması amacıyla gerekli tedbirlerin alınması yönünde hükümet veya otoriteler tarafından armatörlerin mecbur kılınmasına dair harcama ve masraflar teminat altına alınabilmektedir.

Geminin herhangi bir depoya veya atma yerine kirletici bir madde atmaları ve bundan sorumlu olmaları teminata dahil değildir, ancak kulüp idaresi aksine karar verebilir (Yücesan, 2004, s 70).

International Group P&I kulüplerinde petrol kirliliği limitleri armatörler için 1,000,000,000 USD olarak sunulmaktadır. Sabit-prim marketi sigorta şirketleri ise petrol kirliliği teminatlarını daha düşük limitlerle sunabilmektedirler.

Bu teminat kapsamında P&I sigortacıları, 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKERS 2001) ve 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92) çerçevesinde gemilerin yükümlü olduğu sorumluluk limitlerinin P&I sigortasınca karşılanabileceğine dair bayrak devletlerine veya yetkili otoritelere adres edilen birer mavi kart (blue card) tanzim ederler. P&I sigortacıları tankerler için Uluslararası Petrol Kirliliği Tazminat Fonu Kurumu'na (Association to the International Oil Compensation Fund 1992), 29,548 GT ve altındaki küçük tankerler için 'Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 (STOPIA 2006)' gereğince ve büyük tankerler için 'Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement 2006 (TOPIA 2006)' gereğince teminatların yerinde olduğuna dair taahhüt verebilmektedirler.

4.11.3.9. Çatışmalar

Tekne sigortaları ile bir çatışma neticesinde diğer teknede oluşan kayıp ve hasarlar 3/4 olarak R.D.C. çatışma sorumlulukları klozu altında teminat altına alınabilirken, 3/4 çatışma sorumluluklarının dışında armatörlerin üzerine kalan 1/4 oranındaki sorumluluklar ise P&I sigortaları kapsamında teminat altına alınabilmektedir. Günümüzde genellikle R.D.C. çatışma sorumlulukları tekne sigortalarından tamamen istisna tutulup, 4/4 olarak P&I sigortaları kapsamında teminat altına alınmaktadır.

Tümüyle P&I sigortaları altında alınabilen çatışma sorumlulukları için yüksek limitler sunulabilmektedir. P&I sigortaları, çatışma neticesinde oluşan enkaz, yük ve diğer şeylerin kaldırılmasını; taşınır veya taşınmaz mallara gelebilecek riskleri; gemi üzerindeki yük veya diğer mallara gelebilecek riskleri veya müşterek avarya katılımlarını, armatör tarafından ödenen kurtarma ve kurtarma masraflarını; can kaybı, bedeni yaralanma, hastalık, yurda dönüş masrafları ve ikame personel masraflarını; kirlilik ve kirliliğin yayılması risklerini ve sigortalı gemi ile çatışan

geminin ‘Special Compensation P&I Club (SCOPIC)’e uygun olarak ödenen kurtarma ücretlerini teminat altına alabilmektedir. SCOPIC ile kurtarıcının (salvors) hak kazanabileceği özel tazminatlar belirgin hale getirilmekte olup, P&I kulüplerinin ödeyeceği tutarların da kurtarıcının gereksiz masrafları dolayısıyla artmasının önüne geçmeye çalışılmaktadır.

4.11.3.10. Sabit ve hareketli deniz yapılarına gelen hasar

Bir geminin, gerçekleşen bir kaza sonucu bir limana, rıhtıma, iskeleye, kızağa, herhangi bir açık deniz yapısına, denizaltıya, veya gemi dışındaki diğer sabit veya yüzer/hareketli objelere verebileceği hasarlar ve bağlı sorumluluklar teminat altına alınabilmektedir.

4.11.3.11. Yük

Sigortalı armatöre ait gemi üzerinde taşınmasına teşebbüs edilen, taşınmakta olan veya taşınmış olan yüklerin, armatör tarafından veya armatörün yasal olarak sorumlu tutulmasına sebep olabilecek herhangi birinin, yükleme, elleçleme, boşaltma, istifleme, taşıma, saklama, koruma veya yükün teslimi gibi yükümlülüklerini yerine getirirken armatör veya bu kişilerin ihmali, eylemleri veya hataları sebebiyle veya geminin denize elverişsiz olması veya geminin yeterli kondisyona haiz olmaması sebebiyle yükün tamamen kaybı, yükün eksikliği veya hasara uğraması risklerine karşı P&I sigortaları teminat sunmaktadır.

Taşıma sırasında yüke gelen kayıp ve hasarlarda öncelikle yük sahibinin yaptırdığı yük sigortaları (Cargo insurances) gerekli tazmini yaptıktan sonra taşıyana rücu eder. 1924 tarihli deniz yoluyla konşimentolu taşımalarda taşıyanın ve yük sahibinin hak ve sorumluluklarını belirleyen kurallar olan Lahey Kuralları (Hague Rules) veya 1968’de ilavelerle güncellenen Lahey-Visby Kuralları’nı (Hague-Visby Rules) referans alan lokal mevzuatlar veya ticaret kanunları, genellikle taşıyana bir çok sorumluluk yükler. Örneğin Hague-Visby Rules’un 3. bendinin (article) 1. Maddesinde taşıyanın sorumlulukları aşağıdaki gibi belirtilmiştir;

1. Taşıyıcı seferden önce ve seferin başlangıcında aşağıdaki hususlarda gerekli özeni yerine getirmelidir;
 - a. Gemiye denize elverişli yapmalıdır,

- b. Gemiye uygun biçimde mürettebat/gemi adamı yerleştirmeli, donatmalı ve tedarik sağlamalıdır,
 - c. Malların taşındığı gemideki ambarları, soğutucuları ve soğuk odaları ve tüm diğer kısımları alış, taşıma ve muhafaza için uygun ve güvenli tutmalıdır.
2. IV. Madde hükümlerine bağlı kalmak suretiyle, taşıyıcı taşınan/taşınacak malları uygun ve dikkatli olarak yüklemeli, elleçlemeli, istiflemeli, taşımalı, muhafaza etmeli, korumalı ve tahliye etmelidir.

Gemilerde ambar kapakları, havalandırmalar veya yük bölmelerine açılan diğer bölümlerde gerçekleşen sızmalar sebebiyle çokça hasarlarla karşılaşabilmektedir. Sigorta şirketleri, gemilerin kondisyonlarının yerinde olup olmadığının denetlenebilmesi amacıyla gemide kondisyon surveyi gerçekleştirilmesini talep edebilir. Genellikle yenileme dönemlerinde geminin en son kondisyon surveyi raporu talep edilmektedir. Sigorta şirketi değişikliklerinde veya yenileme tarihinden önce sigortacılar tarafından teminat başlangıcı öncesinde (pre-entry) veya teminat başlangıcından hemen sonra olmak üzere kondisyon surveyi talep edilebilir. Bazı P&I kulüpleri, ücreti kendileri tarafından karşılanmak üzere belirli aralıklara üyelerine ait gemilere sörveyör göndererek takip surveyi (follow-up survey) gerçekleştirebilir.

Ambarların yeterli ve uygun şekilde temizlenmemesi de yük hasarlarına sebebiyet verebilmektedir. Armatörler bu tür hasarlarla karşılaşmamak adına ambar temizlikleri için uygun ve gerekli özenin gösterildiğinden emin olmalıdır.

Bazı çelik yüklerinin, değerli metalleri ve madenlerin gemilere yüklenmesinden önce bir yükleme öncesi survey (pre-loading survey) yapılması sigortacılar tarafından poliçe şartlarıncı talep edilebilir. Bu tarz yükler gemi için tehlike oluşturabilmelerinin yanında değerli yükler olmaları sebebiyle yüksek hasar tazminatları doğurabilmektedir. Bu sebeple yükleme öncesi bir sörvey ile yüklerin kondisyonları rapor edilerek, tahliyede ortaya çıkabilecek olası hasarlarda gerekli önlem alınmış olur. Özellikle tankerlerde tehlikeli yüklerin taşınması durumunda yüklemede ve tahliyede bağımsız sörveyörler tarafından gerekli denetimlerin yapılarak ilgili raporların tutulması armatör ve sigorta şirketinin yararınadır. Yükleme tanzim edilen konşimentolarda (bill of lading) yük miktarı not edilmekte olup, tahliyede alıcı tarafından alınan yük miktarı ile konşimento üzerindeki miktarın aynı olması

gerekmektedir. Tahliyede alıcı tarafından yükün eksik olduğu şeklinde hasar talepleri olabilmektedir. Bu tarz yük hasarlarının gerçekleşmesi durumunda P&I sigortaları teminat sağlamaktadır.

4.11.3.12. Temas bulunmayan hasar

Bir geminin herhangi bir fiziksel temas olmadan üçüncü şahıslara verebileceği risklerdir. Mesela büyük bir geminin sahile çok yakın olarak ve süratli olarak geçmesi durumunda geminin evlere ve orada bulunan küçük teknelere yapabileceği zarar gibi (Yücesan, , 2004, s.71). Bu tarz kayıp ve hasarlarda yüklerin, enkazların veya diğer şeylerin çıkarılması ve kaldırılması, hasar gören taşınır veya taşınmaz mülkler, bağlı kirlilik ve yayılma riskleri, can kaybı, bedeni sakatlanma veya hastalık gibi hadiseler için teminat sağlanabilmektedir.

4.11.3.13. Müşterek avarya iştirak payı

Müşterek avarya, özel masraflar veya kurtarma hadiselerinde poliçe şartlarınca eksik sigorta tatbikatı bulunuyor ise, yani geminin sigorta edilen bedeli ile müşterek avarya ilanındaki bedeli göz önünde bulundurularak müşterek avarya payının eksik sigorta oranında azaltılması durumu ortaya çıkıyor ise armatör üzerine kalan müşterek avarya payını P&I sigortası karşılayabilmektedir.

Yük için oluşan müşterek avarya, özel masraflar ve kurtarma hadiselerinde yük sahibi, hasar ve kayıpların geminin kusuru veya ihmali sebebiyle gerçekleştiğini belirterek müşterek avarya payını ödememek isterse ve armatörün bu durumdan yasal olarak sorumlu olduğu belirlenir ise P&I sigortası konu iştirak payını ödeyebilir.

4.11.3.14. Çeki sözleşmeleri

Bir geminin olağan bir ticareti için limana girişi, limandan ayrılışı veya liman sahasında manevra yapmasını sağlayan çeki operasyonları veya sigorta şirketine bildirilmek şartıyla geminin tamire girmesi için veya bir yerden/limandan başka bir yere/limana yapılacak sefer için geminin çekilmesi hadiselerinde oluşabilecek sorumluluklar, masraf ve harcamalar teminat altına alınabilmektedir. Sigorta şirketleri, armatörlerden genellikle Towcon, Towhire vb. standart çeki sözleşmelerini kullanmalarını beklerler. Standart sözleşmelerin sorumluluklar, yükümlülükler, sigortalar gibi bölümlerinde değişiklikler yapılması durumu var ise veya standart

sözleşmelerin dışında başka bir sözleşme kullanılacak ise kendilerinin görüş ve teyitlerine sunulmasına vabeste teminat sunabilmektedirler.

4.11.3.15. Enkaz kaldırma

Sigortalı bir geminin, üzerinde bulunan yükün veya gemi üzerindeki mülklerin enkazlarının çıkarılma ve uzaklaştırma masraflarını P&I sigortaları teminat altına alabilmektedir. Enkazın çıkarılması veya uzaklaştırılması sırasında enkazdan petrol sızması sonucu oluşabilecek kirlilik ve benzeri sorumluluk hasarları da P&I teminatı tarafından karşılanabilmektedir.

4.11.3.16. Dava ve say masrafları

P&I sigortacıları, üyelerinin herhangi bir hasar sonrasında oluşabilecek olağandışı sorumlulukları, masrafları ve harcamaları önlemek veya en aza indirebilmek amacıyla yapabileceği masraf ve harcamaları karşılayabilmektedirler. Kulübün onayı alınmak suretiyle bazı yasal/mahkeme masrafları da P&I sigortacıları tarafından ödenebilmektedir.

4.11.3.17. Sözleşmesel sorumluluklar

Sigorta şirketi tarafından onaylanmak suretiyle sigortalı gemiye sunulan veya sigortalı gemi tarafından sağlanan hizmetler ile ilgili olarak armatör tarafından yapılan sözleşmeler, tazminatlar ve garantiler için P&I sigortacıları teminat sunabilmektedirler.

4.11.3.18. Omnibus kuralı

Bir armatör, P&I sigortasının kapsamakta olduğu riskler dışında kalan bir risk sebebiyle oluşabilecek bir olay veya kaza neticesinde üçüncü şahıslar tarafından bir hasar talebi ile karşılaşabilir. Armatörler, normalde sigorta teminatı dışında olan bu tarz hasarlar için sigortacılarına başvurabilir. Genellikle Uluslararası Grup P&I Kulüplerinin (International Group P&I Clubs) P&I teminatlarında bulunan Omnibus Kuralı ile armatörün bu talepleri, kulüp yöneticileri tarafından değerlendirilerek teminat altına alınabilir.

4.11.3.19. Diğer Riskler

Yukarıda belirtilen ve P&I sigortalarınca teminat altına alınabilen risklere ilaveten, armatörlerin ihtiyaçlarına ve çalışma şekillerine göre ilave riskler de ilave şartlar ile teminat altına alınabilir. Bu kapsamdaki bazı riskler aşağıda belirtilmektedir;

- Uzman Operasyonlar Teminatı (Specialist Operations Cover): Deniz inşaatı operasyonlarında kullanılan tekneler, açık deniz yapıları, araştırma gemileri, deniz kirliliğine müdahale ve denizde yangınla mücadele eden tekneler, özel çeki operasyonları yapan römorkörler, deniz dibi tarama yapan, deniz dibine petrol boru hattı döşeyen veya deniz dibine kablo döşeyen tekneler vb. tipteki teknelerin gerçekleştireceği operasyonlar neticesinde doğabilecek sorumlulukları teminat altına alabilmek için poliçelere belirli limitler, muafiyetler ve ilave prim miktarı ile dahil edilebilmektedir.
- Uzaktan Kumandalı Araçlar Teminatı (Remotely Operated Vessels): Gemiler tarafından kullanılmakta olan ve armatöre ait veya kiralık olan uzaktan kumandalı araçların gerçekleştireceği operasyonlar neticesinde oluşabilecek riskler belirli limitler, muafiyetler ve ek prim ile teminata dahil edilebilmektedir.
- Gemi Kurtarıcıları Teminatı (Salvors Cover): Gemi kurtarma römorkörü veya benzeri diğer teknelere sahip armatörler veya işletmeciler için, kurtarma operasyonları süresince oluşabilecek sorumluluklar ve harcamalar ile operasyon sırasında gerçekleşebilecek petrol kirliliği gibi risklerin teminat altına alınmasını sağlayan bu teminat belirli limitler, muafiyetler ve ilave prim miktarı ile P&I poliçesine dahil edilebilmektedir.
- Dalgıçlar için Teminatlar (Divers Cover): Ticari olarak dalgıçlık hizmeti veren armatörler için, dalgıçlık operasyonları neticesinde oluşabilecek riskler ve sorumluluklar belirli muafiyetler ve limitler dahilinde ve ek prim ile teminat altına alınabilmektedir.
- Gemiciler için Ek Teminatlar (Seafarers' Additional Cover): Gemiciler, armatöre ait olmayan gemilerde geçici sürelerle çalışıyorsa, gerçekleştirilen operasyonlar sebebiyle doğacak sorumluluklar belirlenen limitler, muafiyetler ve ek prim ile teminat altına alınabilmektedir.

14.11.2010 tarih ve 27759 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış olan Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması Ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik'e istinaden, kabotaj dâhil olmak üzere, ülkemiz limanlarını kullanmakta

olan Türk ve yabancı bayraklı 300 GT ve üzeri gemisi olan donatanlar için Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Sözleşmesi 1976 ve 1996 Protokolü çerçevesinde belirtilen sorumluluk alanlarında ve limitlerinde P&I sigortası yapılması zorunludur.

12.12.2012 tarih ve 18971 sayılı Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge'ye istinaden Türk bayraklı gemiler için kabul edilecek olan sigorta şirketleri listesi belirtilmiş olup, bu liste belirli aralıklarla güncellenmektedir.

4.11.4. Navlun, sürastarya ve savunma sigortaları (FD&D)

19. yüzyılın sonlarına doğru savunma masraflarına karşı bir teminat ihtiyacı armatörler arasında gündeme gelmeye başlamıştır. 20. yüzyılda ise armatörler ve işletmecilerin yasal masraflara karşı teminat arayışlarının artması ve P&I'a konu olmayan hadiselerde genel danışmanlık ve hasar servisi ihtiyaçlarının ortaya çıkması sonucunda P&I kulüpleri tüm bu ihtiyaçlara cevap verebilecek ve P&I sigortalarına ilave olarak alınan bir sigorta geliştirmişlerdir. Navlun, Sürastarya ve Savunma Sigortası (Freight, Demurrage and Defence – FD&D) olarak bilinen bu teminat, armatörler ile 3. taraflar (kiracılar, yük sahipleri vb.) arasındaki anlaşmazlıklarda dışarıdan avukatların tutulması, temsilcilerin, uzmanların ve sörveyörlerin atanması gibi masrafları teminat altına alabilen bir yasal masraflar ve yardım sigortasıdır.

FD&D sigortaları genellikle aşağıdaki konularda, yasal masrafların ödenmesi ve hasar danışmanlığı hizmetleri sunabilmektedir (Anderson, 1999, s. 15);

- Navlun, ölü-navlun ve sürastarya,
- Müşterek avarya ihtilafları, kurtarma ödemeleri,
- Navlun sözleşmesinin ihlali, kiradan düşme, konşimento (bills of lading) anlaşmazlıkları,
- Çatışma veya herhangi bir sebeple geminin tutulması,
- Tamir veya değiştirmedeki ihmaller,
- Gemiye temin edilen kusurlu, yetersiz veya uygun olmayan ekipman, yakıt veya diğer ihtiyaçlar,
- Yükün gemiye yüklenmesi, istiflenmesi, dengelenmesi ve tahliyesi,
- Geminin inşası, alım veya satımı,
- Geminin ginansörleri ile olan anlaşmazlıklar,

- Haksız yere tutuklanma,
- Lokal otoriteler veya benzer kurumlar tarafından uygun olmayan müdahalelere maruz kalma,
- Muafiyet altındaki H&M hasarları.

Yukarı belirtilen konularda sunulabilen FD&D teminatları, sigorta şirketlerine göre değişkenlik gösterebilmekte olup, kimi P&I sigortacıları daha kısıtlı teminatlar sunabilmektedir.

Gemi inşa ve alım-satımlarda (sale and purchase), armatörler FD&D teminatı olarak kulübün danışmanlığından ve tecrübelerinden faydalanmaktadırlar. Yeni inşa yaptırmak isteyen veya gemi alım sözleşmesine ön imza atan armatörler, konu sözleşmelerden doğabilecek ihtilaflarda FD&D sigortacısından yardım alır (Yücesan, 2004, s.80).

Grup kulüpleri tarafından sunulan FD&D teminatlarında da P&I sigortalarında olduğu gibi yenileme dönemlerinde (genellikle 20 Şubat) her bir kulüp, tüm üyelerine uygulanmak üzere genel artış oranları açıklar. Kulübün o yıl içerisindeki genel finansal durumu gözönünde bulundurularak belirlenen bu genel artışlarda, kulüp 0 artış da açıklayabilir. Üyenin hasar/prim oranları gözönünde bulundurularak ilave artışlar uygulanabilmektedir.

4.11.5. Yük/emtia sigortaları (Cargo Insurances)

Genel tekne ve makine sigorta poliçelerinin yük hasarlarına karşı teminat sunmaması durumu, zamanla armatörler açısından büyük sıkıntılar yaratmaya başlamıştı ve tekne üzerinde bulunan yüklerde oluşabilecek hasar ve kayıplar ile ilgili bir teminatın gerekliliği ihtiyacı doğmaya başlamıştı.

Londra Sigortacılar Enstitüsü, ilk emtia klotu çalışmalarını 1908 yılında sunmuş, fakat 1912 tarihli Titanic gemisi kazası neticesinde oluşan ziya ve hasarlar sebebiyle yük teminatları konusu üzerinde daha da durulması gerektiğini farketmiştir. 2 Lloyd's sigortacısı, Lloyd's dışındaki sigorta şirketlerinden 2 sigortacı ve 2 brokerden oluşan bir alt komite yük klotları üzerinde çalışmış ve 1 Ağustos 1912'de ilk standart yük klotları yayınlanmıştır. Sadece belirli riskleri teminat altına alan standart klotlar, zamanla güncellenerek ve tüm riskler (all risks) tanımı altında genişletilerek 1 Ocak 1951 yılında Enstitü Yük Klotları - Tüm Riskler (Institute

Cargo Clauses – All Risks) olarak yayınlanmıştır. Konu klotlar 1963 yılında yeniden yayınlanmış olup, en son 1982’de revize edilmiştir.

Tekne poliçelerinde olduğu gibi yük klotları da eski tatbikatta 3 set olarak hazırlanmıştı;

- Bunlardan en geniş olanı Enstitü Yük Klotları – Tüm Riskler (Institute Cargo Clauses – All Risks) idi.
- Hususi avaryaları kapsayan ikinci set Enstitü Yük Klotları – Hususi Avarya Dahil (With Average – W.A.) idi.
- Üçüncü set ise ‘Dar’ teminat olarak bilinen Enstitü Yük Klotları – Hususi Avaryalar Hariç (Free of Particular Average – F.P.A.) klotları idi.

Günümüzde ise ICC teminatlarından ‘Tüm Riskler’ (All Risks) için ICC (A) klotu denmekte ve Enstitü Klotları altında Cl. 252 olarak tanımlanmaktadır. Hususi Avarya iştiraki dahil olan (with average) ve tüm riskler (all risks) teminatından biraz daha dar kapsamlı klotlara ICC (B) klotu denmekte ve Cl. 253 olarak belirtilmektedir. Hususi avaryaların hariç olduğu dar teminat olarak bilinen ‘F.P.A.’ teminatına ise ICC (C) klotu denmektedir ve Cl. 254 olarak tanımlanmaktadır. ICC (A), (B) ve (C) klotların teminat altına almakta olduğu riskler aşağıdaki tabloda karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır;

Çizelge 4.3 : ICC Klotları karşılaştırması,

Riskler	ICC – (A) Klotu	ICC – (B) Klotu	ICC – (C) Klotu
Yangın ve İnfilak	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Var
Geminin karaya oturması, batması, yanması veya alabora olması	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Var
Kara taşıtının devrilmesi veya raydan çıkması	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Var
Geminin veya taşıtın su dışında başka bir nesne ile çatışması	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Var
Tehlike/kaçış limanında yükün tahliyesi	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Var

Çizelge 4.3 (devam) : ICC Klotları karşılaştırması.

Deprem, Yanardağ Püskürmesi veya Yıldırım Düşmesi	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Yok
Müşterek Avarya fedakarlığı	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Var
Gemiden ağırlık atma	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Var
Dalgalar tarafından denize sürüklenme	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Yok
Gemi, diğer deniz taşıtı, ambar, kara taşıtı, konteyner depolama yerine deniz, göl veya ırmak suyunun girmesi	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Yok
Herhangi bir kolinin gemi veya diğer deniz taşıtına yüklenirken veya boşaltılırken düşmesinden dolayı tam ziya ya da küpeşteden aşarken kaybolması	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Yok
Müşterek Avarya ve Kurtarma Masrafları	Teminat Var	Teminat Var	Teminat Var
Korsanlar, Hırsızlar ve Teslim-Edilememe	Teminat Var	Teminat Yok	Teminat Yok
Özensiz Taşıma	Teminat Var	Teminat Yok	Teminat Yok
Kirletme	Teminat Var	Teminat Yok	Teminat Yok

Sigortacılar, bazı durumlarda yük klotlarının kapsadığı riskleri daraltarak sadece Tam Ziya (Total Loss) hasarları için teminatı sunabilir. Tam Ziya teminatının alındığı durumlardaki ana etkenler aşağıdakilerdir

- Bazı özel yük tiplerinde, sigortalı kısmi hasarların önemli olmadığını düşünerek daha uygun primlerle sigorta yapabilmek adına daha limitli teminatları tercih edebilir,

- Sigortacılar, bazı özel tip yükler ve taşımalar için geniş teminatlar sunmak yerine sadece tam ziya teminatı sunarak yükü sigortalamak isteyebilir.

Dünya ticaretinin gelişmesi ve yeni teknolojilerin doğması sebebiyle, sigortalılar tarafından yük sigortalarının güncellenmesi yönünde bir talep oluşmuştur. 2006 yılında, Lloyd's Market Association, dünyanın her tarafındaki iş ortaklarına birer anket göndermiş ve anket sonuçlarını analiz edebilmek adına Joint Cargo Committee üyelerinden oluşan bir çalışma grubu oluşturmuştur. Anketleri analiz eden çalışma grubu, detaylı bir değerlendirme raporu hazırlayarak Mayıs 2008 tarihinde yayınlamıştır. Takiben revize edilen taslaklar Ekim 2008'de sirküle edilmiş olup, son hali 1 Ocak 2009 tarihinde yayımlanmıştır.

ICC 2009 öncelikle daha açıklayıcı olmakla beraber 1982 klotlarındaki eski tanım ve terimleri güncellemiştir. Bu değişiklikler ile ilgili aşağıda bazı örnekler verilmektedir;

- Sigortalı (Assured) terimi daha açıklayıcı olarak sigorta sözleşmesinin tarafı olan, sigortadan etkilenen veya sigortadan etkilenmek üzere atanmış kişiler olarak tanımlanmıştır,
- Mallar (goods) ve yük (Cargo) terimleri daha genel bir ifade olan 'sigortalı konu madde' olarak değiştirilmiştir
- 'Underwriters' terimi 'sigorta edenler' (insurers) olarak değiştirilmiştir

ICC 2009, daha modern yük sigortası uygulamaları getirebilmek adına aşağıda belirtilen bazı değişiklikleri getirmiştir;

- Paketleme veya Hazırlama İstisnası: ICC 1982 klotları uygun yapılmayan/yetersiz paketleme veya hazırlıkları teminat dışı tutmaktadır. ICC 2009 ile paketleme ve hazırlıklar sigortalı veya sigortalının çalışanları tarafından yapılıyor ise teminat dışı tutulmaktadır.
- Borcunu ödeyememe ve Finansal Temerrüt: Sigortalının avantajına şekilde eklenmiştir. 1982 klotları altında yükü taşıyan armatör, işletmeciler, kiracılar ve operatörlerin finansal olarak borçlarını ödeyememesinden kaynaklanabilecek hasarlar teminat dışında tutulmaktadır. Yeni 2009 klotları ile bu istisna, sigortacı eğer yükleme yapılırken konu seferin finansal bu borçlarını ödeyememe veya finansal temerrüt durumlarının farkında ise teminat verilmemektedir.

- Denize elverişsizlik istisnası: Sigortalının, yükleme sırasında geminin denize elverişsiz olduğundan haberdar olması halinde, sigorta edilen şeyin gemi veya diğer deniz taşıtının denize elverişsizliği veya yükü güvenle taşımaya uygun olmamasından doğan ziya, hasar veya masraf teminat dışıdır. Yüklemenin, sigorta teminatı başlamadan önce yapılmış olması ve sigortalı ya da adamlarının yükleme sırasında konteyner veya kara taşıtlarının yükü güvenle taşınmaya uygun olmamasından haberi olması durumlarında, bu taşımalarından doğan hasar, ziya ve masraflar teminat dışı tutulmaktadır.
- Terör istisnası: 1982 klotunda da olan klot genişletilerek politik hareketlerin yanında ideolojik ve inanç güdüsü ile yapılan hareketler de istisna tutulmuştur. İlaveten, herhangi bir terörist organizasyon ile ilişkisi olup bu organizasyon adına hareket eden bir kişi tarafından verilen kayıp, hasar ve masraflar da teminat dışı tutulmuştur.
- Seferin Değişmesi: Sefere başladıktan sonra varış yeri değiştirilmek istenirse, fiyat ve şartların kararlaştırılabilmesi adına sigortacıya bildirim yapılması zorunlu olup, bu fiyat ve şartlar belirlenmeden bir hasar olur ise ancak makul ticari piyasa fiyatı ve koşullarıyla sigortacı tarafından sigorta sağlanabiliyorsa teminat verilebilir. İlaveten, sigorta edilen malın, sigortalının bilgisi olmaksızın, bir başka varna yerine sevk edilmesi durumu olur ise, bu durumda sigortanın devam edeceği klotun devamında hükme bağlanmaktadır.
- Transit Klotu: Sigorta edilen mal, poliçede yazılı yükleme yerindeki depo veya istifleme alanında, taşıyacak araca yüklenmek amacı ile ilk hareketi yapmasından itibaren teminatın başlayacağı belirtilmiştir. Fakat malın taşıyacak araca yüklenmesinden önce bir yerde geçici olarak depolanması hali teminat dışıdır. Yeni eklenen bir diğer madde ile, sigortalı veya adamları, malı taşıyan aracı seferin normal yolundan başka bir yerde depo olarak kullanırsa, teminatın sona ereceği belirtilmektedir.

4.11.6. Harp ve grev sigortaları (War and Strikes)

Tekne sigortaları, gemilerin herhangi bir savaş riski ile karşı karşıya kalmaları durumunda teminat sağlamamaktadır. Bu sebeple tekne sigortalarına ilaveten Harp ve Grev Sigortası (War & Strikes) altında ayrı bir sigorta yapılması gerekmektedir.

Tekne sigortalarınca istisna tutulan harp ve grev riskleri, sigortacılar tarafından ilave prim ve şartlarla teminat altına alınabilmektedir. Harp ve Grev sigortacıları, tekne sigortacısı ile aynı şirket olabildiği gibi farklı bir sigorta şirketlerinden de harp ve grev sigortaları temin edilebilir. Günümüzde genellikle 01.10.1983 ve 01.11.1995 tarihli Enstitü Klotlarından 281.Klot (Cl. 281) olan Enstitü Harp ve Grev – Tekne, Müddet Klotları (Institute War and Strikes Clauses – Hulls Time) kullanılmakta olup, teminat altına alınabilen riskler klotun birinci başlığında aşağıda belirtilmiştir;

Bu sigorta, her zaman burada gönderme yapılan istisnalara bağlı olarak, geminin [aşağıdakiler] nedeniyle uğrayacağı zıya veya hasarı kapsar;

- 1.1. Savaş, iç savaş, ihtilâl, ayaklanma, isyan veya bunlardan doğan iç kargaşa ya da üstün bir güç tarafından yahut bu güce karşı her hangi düşmanca hareket.
- 1.2. Zorla tutma [zapt], el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüs.
- 1.3. Terk edilmiş mayın, torpido, bomba veya terk edilmiş diğer savaş silahları.
- 1.4. Grevciler, lokavt edilmiş çalışanlar veya iş karışıklıkları, gösteri yahut halk hareketlerine katılanlar.
- 1.5. Her hangi terörist veya kötü niyet yahut politik bir güdü ile hareket eden her hangi kişi.
- 1.6. Yargı kararıyla el koyma [müsadere] veya kamulaştırma.

Harp ve grev sigortası, güncel savaş riski olan bölgelere gerçekleşecek seferleri yıllık poliçe altında kapsamamakta olup, savaş riski olan bölgelere seferler için ek prim ile teminatlar genişletilebilmektedir. Joint War Committee olarak bilinen kurul, belirli aralıklarla toplanarak savaş riski altında bulunan bölgeler ile ilgili bir liste yayınlamaktadır. Bu listede bulunan ülkelere ve limanlara göre sigortacılar tarafından tatbik edilen ek prim fiyatları değişmekte olup, bir ülkeye ait farklı limanlar için ek prim fiyatlandırması farklı olabilmektedir. Herhangi bir savaş riski altında kalınması durumunda gemilerin günlük olarak kazanmakta oldukları kiralardan da alınamayacak olması sebebiyle Harp ve Grev teminatı ile beraber Harp Kira Kaybı (War Loss of Hire) olarak adlandırılan teminat alınabilmektedir. Bu teminat genellikle ilk 14 veya 30 gün muafiyet üzerine 90, 150, 180 veya 360 günlük opsiyonları ile yine aynı gün sayısı ile limitlendirilerek kira kaybına karşı teminat alınabilmektedir. Herhangi bir

hadise gerçekleşmesi durumunda eğer yıllık limit olarak alınan gün sayısının aşılması ihtimaline karşı, teminatın otomatik olarak devam edebilmesi açısından poliçelerde otomatik yerine koyma (reinstate) klotunun eklenmesi gerekmektedir.

Harp Kira Kaybı sigortası, sadece harp riski olan bölgelere gerçekleşecek seferler için ek olarak alınabilmekle beraber yıllık olarak bir Kira Kaybı sigortası alınması durumunda bu bölgelere gerçekleşebilecek seferler için ek prim ile teminatlar genişletilebilmektedir.

Yük sigortaları için ise harp ve grev sigortaları ayrı ayrı klotlar ile temin edilebilmektedir.

Genellikle yük/emtia sigortasını sunan sigortacılar tarafından harp sigortaları ilave olarak sunulmaktadır. Harp riskleri için en yaygın kullanılan klotlar 01.01.1982 tarihli Enstitü Klotlarından 255. Klot (Cl. 255) olan Enstitü Harp Klotları – Emtia (Institute War Clauses – Cargo) olup klotda belirtilen aşağıdaki riskleri teminat altına almaktadır;

1. Rizikolar Klotu: Bu sigorta, aşağıdaki 3. ve 4. klotlarda istisna edilenler hariç, sigorta edilen şeyin

1.1. Savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan veya bunlardan doğan iç kargaşa ya da üstün bir gücün veya bu güce karşı yapılan herhangi bir düşmanca hareketi

1.2. Yukarıda 1.1. kapsamındaki rizikolardan doğan zorla tutma [zapt], el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüs 1.3. terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya diğer terk edilmiş savaş silahları nedeniyle uğradığı zıya, hasar veya masrafı kapsar.

2. Müşterek Avarya Klotu: Bu sigorta, bu klot kapsamındaki bir rizikodan dolayı ziyadan kaçınma ya da bu kaçınma ile ilgili olarak yapılan, navlun sözleşmesine ve/veya yürürlükteki yasa veya uygulamaya göre düzenlenmiş ya da belirlenmiş, müşterek avarya ve kurtarma masraflarını kapsar.

Yük sigortalarında grev riskleri için en yaygın kullanılan klotlar yine 01.01.1982 tarihli Enstitü Klotlarından 256. Klot (Cl. 256) olan Enstitü Grev Klotları – Emtia (Institute Strike Clauses – Cargo) olup klotun birinci bölümünde belirtilen aşağıdaki riskleri teminat altına almaktadır;

1. Rizikolar Klozu: Bu sigorta, aşağıdaki 3. ve 4. klozlarda istisna edilenler hariç, sigorta edilen şeyin;

1.1. Grevciler, lokavt edilmiş işçiler veya iş kargaşası, ayaklanma veya halk hareketlerine katılan kişiler

1.2. Herhangi bir terörist ya da politik güdü ile hareket eden herhangi bir kişi nedeniyle uğradığı zıya veya hasarı kapsar.

2. Müşterek Avarya Klozu: Bu sigorta, bu Klozlar gereğince sigorta edilmiş bir tehlikeden dolayı zarardan kaçınmak ya da bu kaçınma ile ilgili olarak yapılan, navlun sözleşmesine ve /veya yürürlükteki yasa veya uygulamaya göre düzenlenmiş ya da belirlenmiş, müşterek avarya ve kurtarma masraflarını kapsar.

Bu sigortalar günümüzde ‘Deniz Harp’ (Marine War) sigortaları adıyla da kullanılabilmektedir.

4.11.7. Kaçırılma ve fidye sigortaları (K&R)

Seyir halinde olan gemilerin karşılaşılabilecekleri bir diğer önemli risk ise kaçırılma hadiseleridir. Yoğunlukla Hint Okyanusu ve Aden Körfezi transit geçişleri ile Batı Afrika limanlarında karşılaşılmakta olunan korsanlık hadiseleri sebebiyle gemilerin mevcut seferlerine devam edememeleri, gemide yük varsa bu yüklerin teslim edilememesi, yüklerin bozulabilme ihtimali, mürettebatın rehin alınabilmesi gibi birçok olay, armatörler, kiracılar ve yük sahipleri için ciddi sorunlar yaratabilmektedir. Bu tarz hadiselerle karşılaşma risklerini teminat altına alabilmek adına, Kaçırılma ve Fidye (Kidnap and Ransom) sigortası adında bir teminatın alınması gerekmektedir.

Kaçırma ve fidye sigortasının kapsamı genellikle aşağıdakilerdir;

- Fidye,
- Fidyenin ulaştırılamaması riski (örneğin fidyenin transit sırasında kaybı),
- Geminin korsanlar tarafından alıkonması sebebiyle kullanılacak olan yakıt masrafları,
- Geminin serbest bırakılmasından sonra gemi programında olmayan bir limanda kalması sebebiyle oluşabilecek liman masrafları,

- Kaçırılan kişi veya ailesi tarafından dava açılması halinde doğacak olan hukuki sorumluluk,
- Ferdi kaza; kaçırılan kişinin muhtemel ölümü veya kalıcı sakatlığı halinde yapılacak ödemeler,
- Danışmanlık hizmetleri ve giderleri için yapılan ödemeler,
- Ek masraflar (otel ve yol masrafları, tercümanlara ve avukatlara yapılan ödemeler, saldırı mağduru olan kişinin maaş ödemesi gibi)

Bu sigortaların aşağıdakileri de kapsayacak şekilde genişletilmesi de mümkündür:

- Acil tahliye, kişilerin ülkelerine geri gönderilmesi,
- Riskin meydana gelmesi sonucu mahrum kalınan günlük kazançlar (geminin tutulma süresindeki kira kaybı karşılanır; kira kaybı beyan edilen kira geliri kadar ve 90,120 veya 250 gün gibi belirli sürelerle sınırlıdır.),
- Kötü niyetli tehditler neticesinde yapılan masraflar (Soybaş, 2014)

Korsanlık hadiselerinin yoğunlukla gerçekleşmekte olduğu bölgeler, Harp riskleri olan bölgelere göre değişiklik gösterebilmektedir. Bu sebeple, korsanlık hadiseleri ile ilgili sürekli güncel kalmak önem arz etmekte, bu bölgelere gerçekleşecek seferler için ise K&R ek teminatının alınması gerekmektedir. Korsanlık hadiselerinin gerçekleşmesi durumunda gemilerin günlük olarak kazanmakta oldukları kiralardan da alınamayacak olması sebebiyle K&R sigortasına ek olarak bir Kira Kaybı (Loss of Hire) teminatı alınabilmektedir. Bu teminat K&R LOH olarak bilinmekte ve genellikle ilk 14 veya 30 gün muafiyet üzerine 90, 150, 180 veya 360 gün opsiyonları ile alınabilmektedir. Teminat limiti, günlük kira bedeli üzerinden talep edilen gün sayısı ile hesaplanmaktadır. Örneğin günlük kira bedeli 10,000 USD olan bir gemi için 180 günlük teminat isteniyor isei K&R LOH teminatı limiti 1,800,000 USD (10,000 USD x 180 gün) olarak hesaplanır. Herhangi bir hadise gerçekleşmesi durumunda eğer yıllık limit olarak alınan gün sayısının aşılması ihtimaline karşı, teminatın otomatik olarak devam edebilmesi açısından poliçelerde otomatik yerine koyma (reinstate) klozunun eklenmesi gerekmektedir.

Korsanlık riskleri sebebiyle sigortalı tekneye gelebilecek hasarlar tekne sigortaları (H&M) kapsamında teminat altında olup, bu risklerin JWC'nin yayınlamakta olduğu ve düzenli aralıklarla güncellenen risk/ihlal bölgeleri listesindeki bölgelerden birinde gerçekleşmesi durumunda, teknenin harp ve grev sigortaları teminatlarının yerinde

olması gerekmektedir. Bir geminin kaçırılması ve fidye istenmesi durumunda, tekne ve harp sigortacıları fidye ödemelerini geminin güvenli olarak serbest bırakılması amacıyla müşterek avarya hadisesi olarak değerlendirse de uygulamada müşterek avarya ilan edilmeden ilerlenebilmektedir. Müşterek avarya, gemide armatörün dışında kiracı, yük sahibi veya başka bir finansal çıkarı olan ilgililer gibi başka partilerin de bulunması durumunda seferin güvenliği amacıyla ilan edilebilmekte olup, gemi balastlı veya kirada değilken müşterek avarya olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Böyle durumlarda, fidye ödemeleri ‘dava ve say’ masrafları gibi değerlendirilebilmektedir fakat bunun da uygulamada çok yeri bulunmamaktadır. (Marsh, Piracy – the insurance implications

Fidye ödemeleri her ne kadar tekne ve harp sigortaları kapsamına alınabilse de, bu hadiseler ile ilgili özel olarak uzmanlaşan kaçırma ve fidye sigortaları H&M ve War sigortalarına göre daha geniş ve yukarıda belirtildiği gibi ilave teminatlar sunabilmektedir. Kaçırılma hadiselerinde hızlı reaksiyon gösterilmesi gerekmekte ve uzman danışmanlar ile irtibata geçilmesi gerekmektedir. Her bir K&R sigortacısının çalışmakta olduğu ve ücretleri sigorta kapsamına dahil olan özel danışmanlık şirketleri bulunmakta olup, bu şirketler kaçırma ve fidye talepleri durumunda, hadisenin gerçekleştiği bölgedeki uzmanlıkları, ilişkileri ve tecrübeleriyle hadisenin en hızlı şekilde çözümlenmesine katkıda bulunur.

K&R sigortalarının alınması durumunda genellikle War sigortacıları, konu yüksek riskli/ihlal bölgelerinden geçişlerde alınan ek primlerde indirim yapabilmektedirler. İlaveten gemiye silahlı güvenlik alınması durumunda harp sigortacılarından ek bir indirim daha alınabilmektedir.

4.11.8. Kira kaybı sigortası (LOH)

Bir geminin tam ziya hariç olmak üzere karşılaşılabileceği bir tekne hasarı sonucunda geminin ticari faaliyetine devam edememesi sebebiyle armatörün mahrum kalacağı günlük kazancı teminat altına alan sigortadır. Armatörler, bir kaza ve olay sebebiyle hasarlanan bir teknenin tamir ve onarım süresince herhangi bir kazanç sağlayamamaktadır ve beraberinde giderleri de devam etmektedir. Bu sebeple, Kira Kaybı (Loss of Hire) olarak bilinen sigorta ile olası bir hadise neticesinde karşılaşılabilecek olan günlük kira kayıpları sigortacılarından alınabilmektedir.

Kira kaybı sigortası genel olarak aşağıdaki durumlarda teminat sağlamaktadır;

- Tekne sigortası tarafından karşılanabilmekte olan bir tekne ve makine hasarı ile karşılaşılması durumunda,
- Geminin karaya oturması durumunda,
- Geminin limandan ayrılmasına engel olabilecek fiziki hadiseler
- Hasarlı kargonun kurtarılması veya kaldırılması,
- Müşterek avarya ilan edilmesi sebebiyle oluşabilecek finansal kayıplar

Kira kaybı sigortası, Harp riskleri ile beraber de teminat sağlayabilmekte olup, yine Joint War Committee'nin belirlediği harp riski olan bölgelere gerçekleştirilecek seferler için ek prim karşılığında genişletilebilmektedir. Kira Kaybı sigortalarında Korsanlık hadiseleri teminat dışında olup, korsanlık hadiseleri ile ilgili olarak Kaçırma ve Fidyeye (Kidnap and Ransom) sigortaları altında bir genişletme ile kira kayıpları teminat altına alınabilmektedir.

Tekne sigortası kapsamındaki hadiselerle karşı teminat sunmakta olan LOH sigortaları, bazı P&I hadiseleri ve özel durumlar için de ek prim karşılığı genişletilebilmektedir. Bir başka gemi veya deniz yapısına karşı oluşabilecek bir üçüncü şahıs hasarı sebebiyle doğabilecek çevre kirliliği ve yakıt sızıntısı, yükleme ve tahliye operasyonları neticesinde oluşabilecek mürettebat hasarları, kargo ihtilafı sebebiyle geminin tutuklanması, buz koşulları sebebiyle sefere devam edilememesi, yükleme ve tahliye limanlarında olan blokaj, kaçak göçme hadiseleri, denizde adam kurtarma ve teknede uyuşturucu madde bulunması gibi hadiselerden dolayı teknenin ticari faaliyetlerine devam edememesi ve bu sebeple karşılaşılabilecek kira kayıpları teminat altına alınabilmektedir.

Bu sigortalar genellikle 90, 120, 150 ve 180 günlük opsiyonlarla alınabilmekte olup sigortacılar ilk 7, 14 veya 30 gün için muafiyet uygulayabilmektedir.

4.11.9. Kiracı sorumluluk sigortaları (Charterers Liability)

Kiracı sorumluluk sigortası, kiracının gemi sahibi ile imzaladığı kira sözleşmesi (charter party) altında gemiye, yüke ve üçüncü şahıslara karşı olan sorumluluklarını teminat altına alabilmektedir.

Genel olarak teminat altına alınabilen riskler aşağıdakilerdir;

- Yüke gelebilecek hasar veya kayıplar,
- Ferdi kaza riskleri,

- Yüzer veya sabit bir deniz yapısına verilebilecek hasarlar veya başka bir mülke verilebilecek hasarlar,
- Kirlilik,
- Cezalar (gümrük, yasadışı göçmenlik, kaza sebebiyle oluşan kirlilik sebebiyle),
- Enkaz kaldırma (yakıt ve yükün kaldırılması dahil),
- Teminat altındaki riskler sebebiyle oluşabilecek hafifletici ve yasal masraflar,
- Kiralanan gemiye gelebilecek hasar veya kayıplar, geminin kurtarma masrafları,
- Kiracının müşterek avaryaya dahililiyeti,

Charterers Liability teminatı dahilinde opsiyonel olarak genellikle navlun, sürastarya ve savunma (FD&D), Harp, Yakıt (bunker), Kargo Sahipleri Yasal Sorumluluk teminatı (Cargo Owners Legal Liability) gibi ek teminatlar da sunulmaktadır. Navlun, sürastarya ve savunma (FD&D) teminatı, kiracı ile armatör arasında doğabilecek ihtilaflarda savunma ve dava/say masrafları ile ilgili teminatları kapsamakta olup bir çok şirket tarafından Charterers Liability teminatı ile beraber alınan bir teminattır. Yakıt (bunker) teminatı, gemide bulunan yakıtların bedelleri ile ilgili olarak genellikle herhangi bir tam ziya durumunda teminat sağlamak ve Harp (War) sınıfı ek teminat ise savaş ve terör durumlarında meydana gelebilecek fiziksel hasarlara karşı teminat sağlamaktadır. Kargo Sahibi Yasal Sorumluluk teminatı (Cargo Owners Legal Liability) ise eğer gemi kiralayan şirket aynı zamanda kendi yükünü taşıyorsa, kiralanan gemiye karşı veya üçüncü şahıslara karşı oluşabilecek sorumluluk hasarlarını teminat altına almaktadır.

Genellikle bazı kiracılar, armatörün sigorta poliçelerine kendilerinin ilave sigortalı olarak not edilmesinin, yukarıda belirtilen risklere karşı kendilerini koruyacağını düşünmektedirler. Bunun için genellikle armatörün poliçelerine bir ek-sigortalı (co-assured) klozu eklenerek, kiracılar not edilebilmektedir. Fakat kiracıların, armatörlerin poliçelerine bu kolazlar ile eklenmesi durumunda armatörün poliçeleri, aslında armatöre yönlendirilmesi gereken hasar taleplerinin/durumlarının, armatör yerine kiracılara veya coassured olarak not edilen şirketlere gitmesi durumunda teminat sağlamaktadır. Örnek olarak armatörün sorumluluğuna ait bir kirlilik hasarı veya ceza oluştu ise, ve bu hasar talepleri veya cezalar armatör yerine kiracıya gitti ise, armatörün sigortaları bu hasara karşı teminat sunabilecektir. Fakat kiracıların

kira sözleşmesi çerçevesinde yapmakta oldukları operasyonları sebebiyle, kendi sorumluluğunda olan bir hasar veya olayda, armatörün P&I veya H&M poliçelerinde co-assured olarak bulunmak herhangi bir teminat sağlamayacaktır. Bu sebeple kiracıların bir sorumluluk sigortası bulunması, bu risklere karşı teminat sunabilecektir (West of England, Underwriting Guides, Charterer's Risks and Liabilities)

Kiracı sorumluluk sigortalarına ilaveten, bazı P&I kulüpleri kiracılara kullanım kaybı (loss of use) sigortası sunabilmektedirler. Bu sigorta ile aşağıdaki riskler teminat altına alınabilmektedir;

- Üçüncü şahıslara ait bir mülk hasarı ile sonuçlanan petrol kirliliği dökülmesi/sızması sebebiyle, yükleme boşalma istifçisinin operasyonları neticesinde bedeni olarak sakatlanması sebebiyle veya geminin tutuklanmasına sebebiyet veren bir yük anlaşmazlığı sebebiyle kiracının kira ödeyememe sorumlulukları,
- Sınımlanacak bir limana girişin engellenmesi sebebiyle, uygulanan karantina kısıtlamaları sebebiyle, sefer planında olan bir limana varış veya limandan ayrılıştan oluşabilecek gecikmeler sebebiyle (buz veya hava şartları sebebiyle oluşabilecek gecikmeler hariç) ve korsanlık hadiseleri sebebiyle kiracının kira ödeyememe sorumlulukları (Url-26).

4.11.10. İpotek alacaklısı sigortası (MII)

Bir armatöre veya denizcilik şirketine finansman sağlayan banka veya finansal kuruluş, gemilerin P&I veya tekne Sigortası poliçelerine ipotek alacaklısı ve/veya ilave sigortalı olarak not edilmektedir. Bunun sebebi, gemi üzerinde ipotek hakkı olan finansal kuruluşun, sigorta teminatları kapsamında gerçekleşebilecek bir hasarda (örneğin 500,000 USD ve üzerinde bir hasar oluşması durumunda) sigorta şirketi tarafından gerçekleştirilebilecek hasar ödemesinde hakkının bulunmasıdır. Finansal kuruluşun ipotek alacaklısı (mortgagee) veya dain-i mürtein (loss payee) olarak not edilmesi ile beraber poliçelere de dain-i mürtehin şerhi/klozu (loss payable clause) eklenmesi gerekmektedir.

İpotek alacaklısı sigortaları ise, geminin sahip olduğu tekne ve P&I sigortası poliçesinin çalışmaması sebebiyle doğabilecek tehlikelere karşı geminin ipotek alacaklısı (mortgagee) olan finansal kuruluşun karşılaşılabileceği, borçların ödenmesi gibi durumları teminat altına alabilmektedir. Yani normalde tekne ve P&I sigortası

kapsamında olan bir teminatın, armatör tarafından teminat şartlarının veya garantilerinin dışına çıkılması sebebiyle, tekne ve P&I poliçelerinin herhangi bir hasar anında teminat sunmaması durumunda MII sigortası devreye girer.

Aşağıda belirtilen hadiseler sebebiyle Tekne veya P&I sigorta poliçelerinin teminat sunamaması durumunda MII sigortası teminat sunabilmektedir;

- Poliçe ön şartlarından birinin yerine getirilmemesi,
- Geminin denize elverişliğini kaybetmesi,
- Sefer sahası dışına çıkma hali,
- Prim ödenmemesi sonucu armatörün poliçesinin iptali,
- Klas düşmesi veya ISM sertifikası iptali,
- Armatör tarafından sigorta rizikosu ile ilgili bir riskin yanlış beyanı ya da beyan edilmemesi hali vb.

Ayrıca MII poliçesi, armatörün poliçesine girebilecek bir hasarın sebebinin deniz risklerinden kaynaklanıp kaynaklanmadığının kesin olmadığı durumlarda, geminin battığı fakat batma sebebinin net olmaması durumunda, tekne ve harp sigortacıları arasında anlaşmazlık olması durumunda veya zaman aşımına uğramış hasarlar konusunda da devreye girebilmektedir.

MII sigortaları için günümüzde 1 Mart 1997 tarihli Enstitü İpotek Alacaklısı – Tekne klozları (Institute Mortgagees Interest Clauses Hulls Cl.337) kullanılmaktadır.

ABD’de Exxon Valdez kazasından sonra ortaya çıkan katastrofik petrol kirliliği hasarı sonrasında, 1990 yıllarında İpotek Alacaklıları Ek Tehlikeler (Kirlilik) Sigortası (Mortgagee’s Additional Perils (Pollution) Insurance) gündeme gelmiştir. MIAP (kirlilik) sigortası, ipotek alacaklılarını geminin sebep olduğu bir petrol kirliliği hadisesinde armatöre karşı sorumlulukların, armatörün yasal sigorta limitlerini aşması durumunda finansör kuruluşu teminat altına almaktadır. Bu sebeple, MII sigortalarına ilave olarak MIAP (kirlilik) genişletmesi de poliçelere dahil edilebilmektedir. Özellikle büyük tonajlardaki gemileri finanse eden kuruluşlar ile IG Grup kulüpleri dışındaki sigortacılarıdan daha düşük limitlerle P&I poliçesi bulunan gemileri finanse eden bankaların MIAP (kirlilik) genişletmesini alması, finansal kuruluşları bu risklere karşı garanti altına alacaktır.

MIAP (kirlilik) sigortalarına bir alternatif de İpotek Alacaklıları Ek Tehlikeler (tüm riskler ve P&I) (Mortgagees Additional Perils - All risks and P&I) olarak bilinen ek

teminatıdır. Bu teminat, sadece kirlilik tehlikeleri ile sınırlandırılmamış olup, finanse edilen geminin P&I sigortası ile teminat altında bulunan tüm risklerin limitlerinin yetersiz kalması durumunda devreye girmektedir.

Deniz varlıklarına finansman sağlayan kuruluşların alabileceği bir diğer sigorta ise İpotek Alacaklısı Hakları Sigortası (Mortgagees Right Insurance –MRI)’dır. Bu sigortalar, finansman sağlayan kuruluşlara konu malın haciz edilmesi haklarını uygulayamamaları durumunda ve politik risklerle karşılaşmaları durumunda teminat sağlayabilen sigortalardır. Örneğin bir ülkenin hukuku ve yargı yetkisi bölgesinde bir finansal kuruluşun ipotek alacaklısı olduğu varlık üzerindeki haklarını uygulayamaması gösterilebilir. MRI sigortaları genel olarak belirli bir dönem için bir sözleşme altında tek bir ülkeye ait yerel hukuki yetki alanına tabi olabilen deniz üzerindeki sabit/durağan varlıklar, yüzer yapılar veya yüzer üretim yapıları/platformları veya sondaj gemileri/platformları gibi varlıklar için fayda sağlayabilen sigortalardır. Bu poliçeler finansman sağlayan kuruluşların kayba uğrayan meblağlarını poliçe toplam bedeli üzerinden karşılayabilmektedir. MRI teminatı genel olarak aşağıdaki durumlarda teminat sağlayabilmektedir;

- Yabancı bir hükümet veya bir hükümete bağlı otoritlere tarafından millileştirilen, el koyulan, kamulaştırılan, tutuklanan varlıklar,
- Bir varlık üzerinde hakları olan finansal kuruluşun mülkiyet haklarını devretmesi haklarının bir hükümet tarafından reddedilmesi veya hükümet tarafından mücade edilmesi süresince çıkabilecek sorunlar,
- Bir varlık üzerinde hakları olan finansal kuruluşun konu varlığı bir yabancı ülkeden çıkarması hakkının bir hükümet tarafından reddedilmesi veya hükümet tarafından mücade edilmesi süresince çıkabilecek sorunlar,
- Bir geminin sicil kaydından çıkarılması ile ilgili olarak yabancı bir hükümetin veya bayrak devletinin reddetmesi,
- Bir varlığın tutulmasını takiben gemi üzerinde ipotek hakkı olan ve finansman sağlayan finansal kuruluşun, geminin satışı ile ilgili prosedürlere devam edebilmesi önündeki engeller,
- UN/US/EU/UK vb. yaptırımlar sebebiyle finansal kuruluşun varlıklar üzerindeki haklarını tazmin edememesi.

Bu sigortalar, her ne kadar geniş kapsamlı teminat sunsa da, aşağıda belirtilen konularda iteminat sağlamamaktadır;

- Bu sigortalar, bir borç sigortası (credit risk insurance) olmadığı için sigortalı bir risk sebebiyle oluşmadığı sürece borç alan armatörün veya tarafın ihmali veya borcu ödeyememesi durumunda teminat sağlamamaktadır,
- Sigortalı varlık/gemi, eğer geçerli bir hasar veya olay sebebiyle üçüncü bir taraf tarafından yakalanmadıysa/tutulmadıysa teminat sağlamamaktadır.
- Eğer yabancı bir devlet tarafından kasti verilen bir hasar değil ise, sigortalı varlığa gelen fiziki hasarları karşılamamaktadır.

Leasing şirketleri tarafından finanse edilen gemilerde ise finansör olan leasing şirketinin, MII sigortası altındaki gibi benzer risklerini sigortalayabilmek adına Finansal Kiralamaya Veren Menfaati Sigortası (Lessors' Interest Insurance) teminatı bulunmaktadır.

MII, MIAP ve LII sigortaları için finansör kuruluşlar genelde bu sigortaları kendileri olarak daha sonra primleri finanse ettikleri geminin armatörüne yüklemektedirler.

4.11.11. İnşa sigortaları (Builder's Risk)

İnşa edilmekte olan gemilerin, yatların veya açık deniz yapılarının tekne ve makineleri, inşa süresince çeşitli sebeplerden ötürü hasara veya kayba uğrayabilmektedir. Ek olarak, inşa süresince üçüncü bir şahsa ait mülke veya bir şahsa fiziksel olarak zarar verilmesi durumunda hukusal olarak sorumlu olunabilmektedir. Bu sebeple genel olarak gemi inşaları süresine oluşabilecek risklere karşı İnşa Sigortaları yapılmakta olup, genellikle 01.06.1988 tarihli Entitü İnşaat Riskleri Klostarı – Klok 351 (Institute Clauses for Builder's Risks – Cl. 351) kullanılmaktadır.

Poliçede özellikle hariç tutulan konuların dışında, inşa klostarı genellikle gizli kusurlar da dahil tüm risklere (all risks) karşı sigortalı teknede oluşabilecek kayıp ve hasarları teminat altına alabilmektedir. Sigorta süresince herhangi bir parçanın hatalı tasarımından kaynaklı olarak sigortalı tekneye gelebilecek hasar ve kayıplar da teminat altına alınabilmektedir. Fakat bu parçaların tamir, modifiye, değişim veya yenileme masrafları ile düzeltme masrafları teminat haricidir.

Institute Clauses Builders' Risks Cl.351 (01.06.1988) altında deprem veya yanardağ patlaması sebebiyle oluşabilecek hasar veya kayıplar, kusurlu kaynakların yenileme masrafları, işçi tazminatları, kirlilik ve bulaşma ve cezai tazminatlara sebebiyet veren sorumluluklar teminat harici tutulmaktadır. Fakat sigorta şirketleri, genellikle deprem

ve yanardağ patlaması risklerinin hariç olduğunu belirten klozu kaldırarak bu riskleri teminata dahil edebilmektedir (Url-27).

CL.351'in bulunduğu poliçelere ilaveten Enstitü Grev Klozları İnşaat Riskleri (Institute Strike Clauses Builders' Risks) ve Enstitü Harp Klozları İnşaat Riskleri (Institute War Clauses Builders' Risks) dahil edilerek olası savaş veya grev riskleri sebebiyle inşa halindeki sigortalı tekneye gelebilecek hasarlar teminat altına alınabilmektedir. Teknenin türüne göre, inşası süresince teknenin klas kurallarına ve limitlerine uyması ve klasını koruması amacıyla JH 131 Klaslama Klozu (Classification Clause) poliçelere sigorta şirketleri tarafından dahil edilebilmektedir.

İnşa sigortaları teminatlarının başlatılabilmesi için sigorta şirketleri, konu tersane ile ilgili yeterlilikler, kalite kontrol, emniyet ve güvenlik önlemleri gibi konular hakkında bir tersane risk değerlendirmesi yapılmasını talep edebilir. Bu denetimin yapılabilmesi için genellikle Joint Hull Committee'nin 2003 yılında yayınlamış olduğu JH143 Garanti Şartları (Warranty Wording) takip edilmektedir. Bu denetimler kapsamında incelenen konular genellikle aşağıdakilerdir;

- Çevresel ve coğrafi riskler,
- Genel arazi koşulları,
- Süreç ve prosedürler,
- İmalat süreçlerinin kalite kontrolü ve emniyeti,
- Genel İdare,
- Taşeronların yönetilmesi,
- İş sistemlerinin izinleri,
- Acil müdahale planı,
- Yangınla mücadele yeterlilikleri,
- Tersane ekipmanları,
- Endüstriyel gazların kontrolü ve atmosferik olarak incelenebilmesi,
- Suyu indirme ve deniz seferleri,
- Arazinin emniyeti,
- Hasar geçmişi.

İnşa sigorta poliçeleri, proje bazlı olabildiği gibi, yıllık açık teminat (open cover) olarak da yapılabilmektedir. Böylece bir tersanede ard arda inşa edilecek gemiler için fiyat ve şartlar aynı tutularak teminat sağlanabilmektedir.

4.11.12. Gemi tamircileri sorumluluk sigortası

Bir gemi tamircisi, inşa süresince gözetimi, koruması ve kontrolündeki üçüncü şahıslara ait teknelere gelebilecek hasar ve kayıplar için bir teminata ihtiyaç duyabilmektedir. Bu hasarlar veya kayıplar, geminin inşası süresince yer değiştirmesi, çekilmesi, deneme seferleri veya diğer sebeplerden ötürü oluşabilmektedir. Gemi tamircisinin bahse konu riskleri ve sorumluluklarının teminat altına alınabilmesi için, sigorta şirketleri Gemi Tamircileri Sorumluluk Sigortaları (Ship Repairers Liability) teminatı sunmaktadırlar.

Sigorta şirketleri, genellikle Gemi Tamircileri Sorumluluk Klozları'nı (Shiprepairer's Liability Clauses LSW 169) kullanmaktadırlar. Bu kloz genel olarak aşağıdaki riskleri teminat altına almaktadır;

- Çalışılan/bulunulan bölgedeki liman limitleri/sınırlandırmaları dahilinde yapılan yer değiştirme ve taşıma işlemleri ile limandan 100 mili geçmemek üzere deneme seferleri de dahil olmak üzere, sigortalının gözetimi, koruması ve kontrolü altında bulunan ve üzerinde çalışılan tekneye veya küçük deniz aracına gelebilecek kayıp ve hasarlar,
- Deneme seferleri amacının dışında olarak geminin veya küçük deniz aracının denizde bulunması hariç olmak üzere, sigortalının üzerinde çalıştığı tekneye veya küçük deniz aracına verilebilecek hasar veya kayıplar,
- Çalışılan teknenin üzerinde bulunan veya üzerinden indirilen yük veya diğer şeylere gelebilecek kayıp veya hasarlar,
- Tekne veya küçük deniz aracından çıkartılan ve sigortalının gözetimi, koruması ve kontrolünde olan makine ve ekipmanlara, bu ekipmanların tekne veya deniz araçlarından veya sigortalının tesislerinden aktarılması veya özel tamirci veya imalatçıların tesislerinden aktarılması da dahil olmak üzere gelebilecek kayıp ve hasarlar,
- Enkaz kaldırma,
- Sigortalının gerçekleştirmiş olduğu gemi tamir operasyonları sebebiyle herhangi bir üçüncü şahıs mülküne gelebilecek kayıp ve hasarlar.

Bahsekonu risklerin, sigorta süresi içerisinde sigortalının veya çalışanlarının, acentelerinin veya taşeronlarının ihmalden dolayı kaynaklanması durumunda teminat sağlanabilmektedir.

Tersane ve tesislerinin bulunduğu konuma göre, yangın gibi bir kaza sebebiyle birden fazla tekne de hasar görebilir veya bu yangın tersane içinde tamir veya teslim için beklemekte olan başka gemilere yayılabilir. Bu sebeple, gemi tamircilerinin sorumluluklarının teminat altında olması önem arzedeabilmektedir.

Shiprepairer's Liability Clauses LSW 169 teminatı, sigortalının operasyonları sebebiyle üçüncü şahıslara karşı verilebilecek bedeni yaralanma, can kaybı veya fiziksel yaralanma hadiselerini kapsamaz. Fakat bu hususlar sigortacılar ile görüşülerek teminata özel şartlarla dahil edilebilmektedir (Url-28).

SRL sigortaları, sigortacıların onayları ile aşağıdaki gibi konularda oluşabilecek kayıp ve hasarlarla ilgili hukuki sorumlulukları da teminat altına alabilmektedir;

- Daha önce patlayıcı madde, mühimmat veya kolay tutuşabilen sıvı yakıtlar veya gazlar taşımış tekneler üzerinde veya yanında veya petrol tankları, boru devreleri veya yakıt depoları üzerinde veya yanında gerçekleştirilebilecek genişletilmiş sıcak işlemler (extended hot works),
- Gemi tamir işlerinin dışında sigortalının gerçekleştirmekte olduğu ve sigortacıların kabul ettiği diğer işler (other works),
- Depoda bekleyen ve sigortacının gözetim, korum ve kontrolünde olan tekneler,
- Birden fazla lokasyonda gerçekleştirilebilecek operasyonlar,
- Başka tersanelerden sigortalının tersanesi tamir amacıyla kısa süreler için getirilen yeni inşa gemileri,
- Demirleme, havuza alma, havuzdan çıkarma ve çeki veya kendi tahrik gücüyle yer değiştirme,
- Savunma masrafları (Url-29).

SRL sigortaları primleri, sigortalının o poliçe yılı sonunda beklediği tahmini cirosu üzerinden poliçe vadesi başında belirlenen bir fiyat ile çarpılması ile hesaplanmakta olup, tahmini cironun aşılması durumunda da genellikle ek bir fiyat ile prim tahakkuk edilmektedir.

4.11.13. Taşıma işleri organizatörleri sorumluluk sigortaları (FFL)

Freight Forwarder'lar, yük sahibi ile taşıyıcı arasında bir aracı taraftır. Freight Forwarder'lerin gerçekleştirmiş oldukları taşıma, depolama, aktarma ve diğer lojistik

faaliyetleri sebebiyle, aracılığını yapmakta oldukları yüke karşı gelebilecek kayıp ve hasarlar veya yük sahibini zarara uğratabilecek finansal kayıplara karşı, Freight Forwarder'ların kendilerini savunma ihtiyacı doğmaktadır ve Freight Forwarder'lar bu hasarlar sebebiyle yük sahibinin kayıplarını tazmin etmekle sorumlu olabilmektedirler.

Freight Forwarder'lerin bahsekonu risklerini teminat altına alabilmek adına Taşıma İşleri Organizatörleri Sorumluluk Sigortaları (Freight Forwarders Liability – FFL) yapılabilmektedir.

Genel olarak Freight Forwarder'lerin sunmakta olduğu yurtiçi ve yurtdışı hava, kara, deniz ve demiryolu taşımaları, multimodal taşımalar, depolama faaliyetleri, gümrükleme faaliyetleri, kargo/parsiyel taşımalar, lojistik ve dağıtım projeleri gibi faaliyetler teminat altına alınabilmektedir.

FFL sigortaları altında teminat altına alınabilen sorumluluklar aşağıdaki gibidir;

- Kargo Sorumlulukları (hava, kara, deniz, demir yolu ve kombine/multimodal taşımalarında, iç nakliyelerde ve ara depolamalarda yüke gelebilecek kayıp ve hasarlar ve ilgili masraflar, dolaylı hasarlar (consequential losses), değerli veya yüksek riskli yüklere gelebilecek hasarlar, emniyeti suistimal ve hırsızlık hadiseleri, teslim edilemeyen kargolar, müşterek avarya hadiseleri ve kurtarma masrafları vs.),
- Ekipman Sorumlulukları (ekipmanların ve ekipmanlara ait yedek parçaların ve değişebilen parçalarının umulmayan hadiseler neticesinde tam veya hükmi ziya olması, müşterek avarya hadiseleri ve kurtarma masrafları, sigortacı tarafından onaylı sözleşmeler altında kiralanen ekipmanlar var ise bu ekipmanlara gelebilecek hasarlar, kiralaan ekipmanların tamire girmesi sebebiyle geri tesliminde yaşanan gecikmeler vs.),
- 3. Şahıslara Karşı Sorumluluklar (teminat altındaki servislerden dolayı üçüncü şahıslara gelebilecek fiziksel yaralanma veya ekipmanlara gelebilecek hasarlar sebebiyle doğacak hukuksal sorumluluklar vs.),
- Mesleki Sorumluluklar (sigortalı çalışanların ve yöneticilerin ihmali, hata veya eksiklikleri sebebiyle sorumlu oldukları hasarlar, sigortalıya karşı sigorta vadesi içerisinde gelen ihbarlar ve uyarılar sonucunda doğabilecek sorumluluklar mesleki sorumluluklar çerçevesinde doğabilecek hukuksal masraf ve harcamalar; tahkir, bir

kişinin haksız tutuklanması, tutulması veya hapsedilmesi veya iftira gibi iddalar sebebiyle doğabilecek hadiseler vs.),,

- Para Cezaları ve Cezai Şartlar (herhangi bir kasıt olmadan manifestoda, konşimentoda, ordinoda ve gümrük muayene belgelerinde belirtilen yük miktarının yanlış tanımlanması sebebiyle oluşabilecek hadiseler, herhangi bir kasıt olmadan malların ithalatı, ihracatı ve kargo dokümantasyonu ile ilgili düzenlemelerin ihlali, kasıtsız olarak gümrük ve göçmenlik yasalarının ihlali, kasıtsız olarak emniyetli çalışma şartlarının ihlali, bu ve benzeri sebeplerle yükün kamulaştırılması halinde doğacak yasal sorumluluklar vs.),
- Mülkler (sigortacıların kabul etmesi şartıyla, sigortalıya ait binalar, elektrikli ekipmanlar, makineler, kızaklar, rıhtımlar, usturmaçalar, boru hatları, tanklar, istinat duvarları, bölmeler, depolama alanları ve liman sahasında bulunan alanlar ile ilgili oluşabilecek fiziksel kayıp ve hasarlar, sigortalı bir risk sebebiyle oluşan fiziksel kayıp ve hasarlar sonucu doğabilecek enkaz kaldırma masrafları vs.),
- İş Kesintileri (bir rıhtım, kanal veya suyolunda karaya oturan veya batan bir geminin yaratacağı blokaj nedeniyle sigortalının işinin aksaması, bu aksamalar sebebiyle belirli limitlere kadar sigortalının gelirleri üzerinden oluşabilecek kar kayıpları, doğrudan veya dolaylı oluşabilecek vergiler vs.) (Columbus, Transport Insurance from Navigators Wording).

4.11.14. Liman sorumluluk sigortaları (Port Liability)

Bir limanın otoritesi, limanda bulunan rıhtımları, kızakları, iskeleleri, şamandıraları, terminal binalarını ve liman ekipmanlarını, liman bölgesi içerisindeki kara ve demiryolu tesislerini, araç park alanlarını ve köprüleri işletmekte olan veya bunlara sahip olan bir yapıdır. Liman otoritesi ek olarak güvenlik, acil durum servisleri, gümrük hizmetleri, atık kaldırma/uzaklaştırma servisleri, yakıt ikmal servisleri, usturmaça veya bağlama ekipmanları servisleri, pilotaj hizmetleri, boru hattı, elektrik ve su tedarik hizmetleri sunabilir. Liman otoriteleri özel veya devlet kuruluşu olabilirler.

Bir liman otoritesi, bazı işletmecilere belirli terminalleri bazı operasyonlar için kiraya verebilir. Terminal işletmecisi olarak tanımlanan bu şirketler, rıtım veya iskelelerde fiziki operasyon yapabilir, yükleme, boşaltma depolama ve elleçleme gibi hizmetler verebilir, kamyon ve demiryolu araçlarının yükleme ve boşaltma işlemlerini

yapabilir, konteynerlerin istiflenmesini ve tahliyesini yapabilir, gemilerin yanaşma ve bağlanma gibi hizmetler verebilirler. Terminal işletmecileri bir limanda çalışmakta olan taşıyon firmalar da olabilir. Bu firmalar, liman otoriteleri ile olan kontratları çerçevesinde kendilerine, limana veya üçüncü şahıslara ait ekipmanları liman sahalarında kullanabilirler.

Liman otoritelerinin veya terminal işletmecilerinin limanlarda gerçekleştirdikleri operasyonlar sebebiyle doğan sorumlulukları ise Liman Sorumluluk Sigortaları (Port Liability Insurances) altında sigortalanabilmektedir. Liman Sorumluluk Sigortaları için genellikle 2002 yılında kurulan ve bir Lloyd's Marketi Konsorsiyum'u (Lloyd's Market Consortium) olan Wavelenght tarafından yayınlanan LSW kizları kullanılmaktadır. Bu konsorsiyumun dışında bazı sigorta şirketleri kendi özel şartları ile de teminatlar sunabilmektedir.

Lloyd's Marketi Konsorsiyum'u kizları çerçevesinde teminat altına alınabilen riskler aşağıda belirtilmektedir;

- Liman Sorumlulukları (LSW1510):
 - Sigortacılar tarafından kabul edilen liman operasyonları sebebiyle oluşabilecek ziya ve hasarlar, kullanım sonucu veya demurajdan dolayı meydana gelen kayıplar da dahil olmak üzere herhangi bir üçüncü şahısa ait gerçek veya kişisel taşınmaz ve taşınır mülke gelebilecek fiziksel hasar veya fiziki kayıplar,
 - Herhangi bir üçüncü şahısa karşı oluşabilecek bedeni sakatlık hadiseleri,
 - Sigortalının atamış olduğu herhangi bir taşıyon tarafından gerçekleştirilen operasyonlar neticesinde doğan herhangi bir sorumluluk,
 - Bir hadiseden ötürü oluşabilecek herhangi bir hasar için yapılan savunma maliyetleri ve masraflar, ve herhangi bir alacaklıya karşı herhangi bir yetkili mahkemede kaybedilen dava maliyetleri ve masrafları veya sigortalıya karşı yargılama, soruşturma, düzeltme, ekspertiz, temyiz ve yasal masraflar ve bu masraflar yoluyla yürütülen tahkim işlemleri,
 - Poliçe periyodu süresince liman, terminal veya sigortalı lokasyon sınırları içerisinde kargo veya taşınır/taşınmaz mülklere karşı oluşabilecek bir kazayı takiben, mülk veya kargonun imhasından

doğabilecek maliyet ve masraflar ile enkaz kaldırma/uzaklaştırma masrafları, çevre kirliliği ve bulaşma ile ilgili maliyet ve masraflar,

- Yangın riskleri genişletmeleri (LSW1511 klozu),
 - Bildirim ve bilgilendirme teminatı (LSW1512 klozu),
 - Ceza ve vergiler (LSW1513 klozu),
 - Kişisel hakların ihlali (LSW1514 klozu),
 - Malların hatalı teslimi (LSW1515 klozu),
 - Mimar, eksper, avukat ve müşavir mühendis ücretleri vs.
- Mülk Hasarları (LSW1516):
 - Poliçe periyodu içerisinde gerçekleşen bir kaza sebebiyle sigortalı mülklere gelebilecek fiziksel hasar veya fiziki kayıplar,
 - Sigortalı mülklerin sigorta bedelinin %25'i oranında bir alt limite bağlı olarak, bir hasar veya kaybı takiben sigortalı mülklerin enkaz kaldırma ve uzaklaştırma işlemlerinden doğan maliyet ve masraflar,
 - Grev ve kargaşa sebebiyle sigortalı Mülklere karşı oluşabilecek fiziksel hasar veya fiziksel kayıplar,
 - Deprem riskleri genişletmeleri (LSW1517 klozu),
 - Tsunami.
 - Tahmil Tahliye Ekipmanları (LSW1519):
 - Poliçe periyodu içerisinde gerçekleşen bir kaza sebebiyle, sigortacılar tarafından onaylı olan ve vinçler, forkliftler gibi tahmil tahliye ekipmanlarına gelebilecek fiziksel hasar veya fiziki kayıplar,
 - Grev ve kargaşa sebebiyle tahmil tahliye ekipmanlarına gelebilecek fiziksel hasar veya fiziki kayıplar,
 - Sigortalı tarafından kiralanmış olan ekipmanlar ile ilgili, bu ekipmanların hükmi veya tam ziya olması sebebiyle veya ekipmanların tamir edilmesini gerektirebilecek herhangi bir hadise sebebiyle ekipmanların geri tesliminin yapılamaması neticesinde doğacak masraflar.
 - Bahsekonu ekipmanlar için deprem riskleri genişletmeleri (LSW1520 klozu)
 - Yangınla mücadele amacıyla oluşabilecek masraflar
 - Tsunami genişletmesi,

- Makine kırılması ve/veya elektriksel çöküm genişletmeleri
- İş Durması Klozu (LSW1522)
 - Sigortalı mülk veya tahmil tahliye ekipmanına gelen fiziksel kayıp ve fiziksel hasarlar sebebiyle sigortalının operasyonlarına karşı bir iş durmasından dolayı meydana gelen maliyet ve masraflar, kar kaybı, artan çalışma masrafları,
 - Sigortalı bir rıhtım veya iskelede, geminin bağlanması amacıyla yapılan operasyonlar sebebiyle oluşabilecek bir hasardan dolayı, kanal veya suyollarında oluşan bir hasardan dolayı veya liman, terminal veya sigortalı lokasyonlara bitişik arazilerde oluşan bir hasardan dolayı meydana gelen blokajdan ötürü oluşan maliyet ve masraflar, kar kaybı, artan çalışma masrafları
 - Sigortalı mülk veya ekipmanlara tedarik edilen elektriğin durması sebebiyle oluşan bir hasardan dolayı meydana gelen blokajdan ötürü oluşan maliyet ve masraflar, kar kaybı, artan çalışma masrafları (Url-30)

Liman sorumluluk sigortalarında prim hesabı, yıllık tahmini ciro üzerinden sigortacı tarafından belirlenen bir fiyat ile hesaplanmakta olup, tahmini cironun geçilmesi durumunda ise yine sigortacı tarafından belirlenen bir ek fiyat ile ilave prim miktarları hesaplanabilmektedir.

4.11.15. Yat sigortaları

Yatlar, gezi, spor ve eğlence amacıyla deniz turizmi ticaretinde kullanılmaya uygun, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan deniz aracıdır (Deniz Turizm Yönetmeliği, 24.07.2009). Yatlar, içten veya dıştan takma motorlar ile donatılmış olabileceği gibi yelken ile sevk edebilecek yapıda da olabilirler. Yelkenli yatlarda da marinalara yanaşabilmek amacıyla genelde düşük güce sahip içten veya dıştan takma motorlar bulunabilmekle beraber, günümüzde hibrid olarak adlandırılan ve hem güçlü bir motoru/makinesi bulunan, hem de yelkeni bulunan yatlar üretilmektedir.

Yatlar da ticari teknelerde olduğu gibi tekneye gelebilecek hasarlar açısından ve üçüncü şahıslara karşı sorumluluklar açısından teminat altına alınabilmektedir ve bu teminatlar genellikle tek bir yat sigortası poliçesi altında alınabilmektedir. Fakat yat sigorta poliçesi altında sunulan sorumluluk teminatları yüksek limitlerle

sunulamamakla beraber, bir P&I sigortası gibi geniş kapsamda da değildir. Bu sebeple yat sigortalarına ilaveten, yine bir P&I sigortasının alınması, yat sahibini daha geniş risklere karşı güvence altına alacaktır.

Günümüzde genellikle 01.01.1985 tarihli Enstitü Yat Klozları (Institute Yacht Clauses – Cl.328) kullanılmakta olup, Enstitü klozlarının dışında American Yacht Form R12’de yaygın olarak kullanılmaktadır. Bazı sigorta şirketleri ise kendi oluşturmuş oldukları şartlar çerçevesinde teminat sunabilmektedirler.

Enstitü Yat Klozları Cl.328 (01.01.1985) çerçevesinde 9 madde altında belirtildiği üzere deniz, ırmak, göl veya diğer seyrüsefer yapılabilen sularda tekneye gelebilecek tehlikeler, yangın, denize mal atılması, korsanlık; rıhtım, liman aygıt ve donanımı, kara taşıtları, hava taşıtları veya benzeri şeylerle temas veya onlardan düşen şeyler; deprem, yanardağ püskürmesi veya yıldırım sebebiyle tekneye gelebilecek kayıp ve hasarlar; ekipman, donatı, yedek parça, makine veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması veya yer değiştirmesi sırasında oluşan kazalar; infilak ve kötü niyetli hareketler sebebiyle oluşan kayıp ve hasarlar ve yatın/yat üzerindeki botların veya dıştan takma motorun çalınması riskleri teminat altına alınabilmektedir.

Bu kloz altında 9.2.2. madde çerçevesinde elektrik donanımı ve aküler ve bağlantıları, motor ve bağlantıları (strut, şaft ve pervane hariç) istisna tutulmak kaydıyla; aşağıdaki rizikolar nedeniyle sigortalı yatın uğrayacağı kayıp ve hasarlar teminat altına alınabilmektedir;

- Kazanların patlaması, şaftların kırılması veya makine veya teknedeki herhangi gizli kusur (kusurlu parça, şaft veya kazanın onarımı, değiştirilmesi masrafları ve maliyeti hariç) sebebiyle oluşan kayıp ve hasarlar (Madde 9.2.2.1.),
- Sigortalı adına yatın, tamir veya onarımı ile ilgili sözleşmelerinin ihlali veya tahrifi sebebiyle oluşan kusurların iyileştirme maliyeti ve bakım masrafları hariç olmak üzere, herhangi bir personelin/kişinin ihmali sebebiyle oluşabilecek hasarlar (Madde 9.2.2.2.) teminat altına alınabilmektedir.

Madde 9.3 ile, yatın karaya oturması neticesinde herhangi bir hasar olmasa bile, yatın karinesinin görülebilmesi için oluşabilecek masrafların tanzim edilebileceği belirtilmektedir.

Enstitü Yat Klozları Cl.328 (01.01.1985) altında Madde 10'da belirtilen istisnalar oldukça önem arz etmektedir. Burada belirtilen istisnaların bazıları, ilave klozlar ile teminata dahil edilebilmektedir.

Kloz standart şartları altında madde 10'da belirtilen genel istisnalar (exclusions), yani teminat sağlanmayan hususlar özetle aşağıda belirtilmektedir;

- Dıştan takma motorun düşmesi veya güverteden denize yuvarlanması,
- Klozlar altında Madde 19'da belirtilen Sürat Botu Klozu (Speedboat Clause) ile sigortalanmadığı müddetçe, ana gemide veya kıyıda yatmakta olan ve tasarlanmış hızı 17 mili aşan yatlar teminat haricidir (Madde 10.2),
- Ana yatın adı not edilmemiş olan yat üzerinde bulunan diğer botlar,
- Yat karaya oturmamak, çatışmamak veya sudan başka (buz dahil olmak üzere) her hangi görünür bir cisme çarpmamak ya da yatın serenlerinin hasarı sonucu olmadığı müddetçe, yelken ve kılıflarının rüzgar tarafından yırtılması veya yelkenler fora edilmişken bu sebeplerden ötürü patlaması teminat haricidir,
- Yatın karaya oturması, batması, yanması, tutuşması veya sudan başka (buz dahil olmak üzere) her hangi görünür bir cisme çarpması nedeniyle konu yat herhangi bir ziya veya hasara uğramadığı müddetçe, yat yarışırken yelkenler, direkler, serenler veya sabit ve hareketli halatların veya iskotaların ziya veya hasarı teminat haricidir
- Kişisel eşyalar,
- Tüketilebilir ihtiyaçlar, balıkçılık ekipmanları, demirleme ekipmanlar ve zincirler,
- Yatın karaya oturması, batması, yanması, tutuşması veya sudan başka (buz dahil olmak üzere) her hangi görünür bir cisme çarpması nedeniyle konu yat herhangi bir ziya veya hasara uğramadığı müddetçe, yatın kaplanması veya kaplama ile ilgili tamirler teminat haricidir,
- Dizayn veya inşadaki bir hatanın düzeltilmesi amacıyla yapılan veya inşa dizaynının iyileştirilmesi veya düzeltilmesi sebebiyle oluşan masraf veya kayıplar teminat haricidir.
- Ağır hava nedeniyle ve yat suya batık olmadığı müddetçe, motor ve bağlantılarda (strut şaft ve pervane hariç), elektrikli ekipmanlarda ve bataryalar ve bağlantılarda oluşan ziya ve hasarlar teminat haricinde olup; yatın oturması veya çatışması ya da bir başka gemi, rıhtım veya iskele ile temasından kaynaklı olarak

bahsekonu motor, ekipman ve donatılarda oluşan ziya veya hasarlar teminat dahilindedir (Madde 10.10).

İstisnalarda belirtildiği üzere 17 knot'un üzerindeki tekneler, standard şartlar ile teminat altında olmayıp, kloz altında özel olarak Madde 19'da belirtilen Sürat Botu Klozu (Speedboat Clause) şartlarınca teminat altına alınabilmektedir. Yatların hızları ile ilgili olarak, standart Enstitü Yat Klozları'nın 5. maddesinde Sürat Garantisi/Yükmü (warranty) olarak belirtilen şartlarda yatların 17 knot hızı geçmemesi şartı bulunmakta olup, sigortacıların onayına vabeste bu madde poliçeden kaldırılabilir. Her ne kadar yatın hızına dair bir limit bulunmasa dahi, 17 knot'un üzerindeki tekneler için Sürat Botu Klozu uygulanabilmektedir.

Sürat Botu Klozu şartlarının önem arzeden 19.2, 19.3 ve 19.4 maddeleri aşağıda belirtilmektedir (TSB, Nakliyat Klozları, Enstitü Yat Klozu);

19.2.Geminin

19.2.1.fırtınaya açık plaj veya kıyıda dubaya bağlı ya da demirliken içinde hiç kimse olmaksızın bırakıldığı sırada oturması, batması, denize gömülmesi veya dalması yahut sürüklenerek hasara uğraması nedeniyle veya bunlardan doğan;

19.2.2.yarışa katılması veya hız denemesi veya bununla ilgili her hangi denemeden doğan ziya veya hasarı ya da her hangi 3. kişiye karşı sorumluluk yahut her hangi kurtarma tazminatı kabul edilemez.

19.3.Aşağıdakiler ile ilgili olarak dümen, bağlantı mili (strat shaft) veya pervane için tazminat kabul edilmez:

19.3.1. Tehlikeler bölümünde belirtilen 9.2.2.1 ve 9.2.2.2 Kloz'ları gereği;

19.3.2. Ağır hava, su veya diğer gemi, rıhtım veya iskeleden başka şeylerle veya su ile temas nedeniyle ziya veya hasar için tazminatlar. Fakat bu 19.3.2. Klozu geminin ağır hava neticesi yarı batık hale gelmesi nedeniyle uğranılan hasarı istisna etmez (kabul eder)

19.4.Gemi dahili (içten takma) makine ile donatılmışsa, kendiliğinden çalışan (otomatik) veya dümen donanımından denetlenebilen uygun kurulmuş (monte edilmiş) ve etkin olarak bakımı yapılan çalışmaya hazır bir yangın söndürme

sistemi ile donatılan makine dairesi (veya yer) tank alanı ve mutfığa sahip olmadıkça, bu sigorta yangın veya patlamadan doğan sorumluluğu kapsamaz.

Yat sigortacıları, 17 knotun üzerinde hız yapabilen bazı genç yaşta veya yeni yatlar için Sürat Botu Klotu hükümlerini ve istisnalarını uygulamadan, yani bu klotun silindiğini poliçe üzerinde belirterek, standart poliçe şartları altında sigorta teminatı sunabilmektedirler.

17 knotun üzerinde hız yapabilen bir yat için Sürat Botu Klotu uygulanmıyor olsa da ya da yat 17 knotun altında bir hıza sahipse bile, standart Enstitü Yat Klotu Cl.328 şartları altında belirtilen istisnalardan (exclusions) Madde 10.10'da belirtildiği üzere yatin motor ve bağlantılarında, elektrikli ekipmanlarında ve bataryaları ile bağlantılarında meydana gelebilecek kayp ve hasarlar teminat haricindedir. Bahse konu bu riskleri de teminat altına alabilmek adına, genellikle genç yaşta ki veya yeni yatlar için Enstitü Yat Klotları Makine Hasarları Genişletme Klotu Cl.332 (Institute Yacht Clauses Machinery Damage Extension Clause – Cl.328) poliçelere dahil edilebilmektedir. Bu klot aşağıdaki şartlara vabeste bahse konu riskleri teminat altına alabilmektedir (TSB, Nakliyat Klotları, Enstitü Yat Klotları Makine Hasarları Genişletme Klotu);

Bu sigorta, Enstitü Yat Klotları (1/11/85)'nin 9.2.2.1., 9.2.2.2. ve 10.10. klotlarındaki hükümlere rağmen, fakat her zaman bu sigortanın anlam ve koşullarına bağlı olmak koşuluyla, motor, elektrik donanımı, bataryalar ve bunların bağlantılarının (aşağıdakiler) nedeniyle uğradığı ziya veya hasarı kapsamak üzere genişletilir :

1. Tekne ve makinedeki gizli kusur, şaftların kırılması veya kazanların patlaması. (kusurlu parça, kırılan şaft veya patlayan kazanın onarım veya yenileme masraf ve maliyeti hariçtir)

2. Her kim ise her hangi kişinin ihmali, fakat sigortalı ve/veya gemi sahibi adına yapılan değişiklik veya onarımla ilgili sözleşmenin ihlali yahut ihmal sonucu meydana gelen herhangi bir kusurun iyileştirme maliyeti hariçtir.

3. Ağır hava

CL.328 altında teminat harici tutulan kişisel eşyalar, balıkçılık ekipmanları ve elektronik cihazlar, sigortacıların onayları ile belirli limitler ve muafiyetler ile

teminata dahil edilebilmektedir. Kişisel eşyalar, 01.01.1985 tarihli Enstitü Yat Klozları Kişisel Eşyalar Klozu Cl.331 (Institute Yacht Clauses Personal Effects Clauses – Cl.331) ile teminat altına alınmaktadır.

Harp ve grev riskleri ise yat sigortalarında Enstitü Harp ve Grev Klozları Cl.329 (Institute War and Strikes Clauses – Cl.329) ile teminat altına alınabilmektedir.

3. şahıslara karşı mali sorumluluklar ise bir diğer önemli husustur. Enstitü Yat Klozları altında bir kaza sebebiyle bir başka tekne veya mülke verilebilecek kayıp veya hasarlar; can kaybı, bedeni sakatlanma veya hastalıklar, kurtarma masrafları, yat veya yük enkazını kaldırma veya imhası, yatın sigortalının izniyle bir başkası tarafından kullanılmasına dair sorumluluklar, su sporları sebebiyle doğacak sorumluluklar gibi teminatlar sunulabilmektedir. Sorumluluk limitleri Enstitü klozları altında yatın sigorta bedeli kadar karşılanmakta olup, herhangi bir hadisede sigortalının yazılı izni ile sorumluluğa itiraz edildiği zaman, sigortacılar sigortalının uğradığı veya ödemeye zorunlu olduğu maliyetten payını tanzim ederler. Günümüzde sigorta şirketleri, yat bedellerinden yüksek limitlerle 3. Şahıslara karşı sorumlulukları teminat altına alabilmektedirler. Fakat görüldüğü üzere yat klozları altındaki bu sorumluluklar, P&I sigortalarının kapsamı kadar geniş değildir.

Yat kaptanı veya sahipleri için hukusal koruma teminatları yat sigorta poliçelerine ilave edilebilmektedir. Yattan kaynaklı doğabilecek çevre kirliliği ve bulaşma hadiselei için de sigortacıların teyitleri ile belirli limit ve muafiyetlerle teminat sağlanabilmektedir.

Yarışlara katılabilen yatlar için ise Enstitü Yat Klozları Yarış Riskleri Genişletme Klozu Cl.330 (Institute Yacht Clauses Racing Risks Extension Clause – Cl.330) poliçelere dahil edilmektedir. Bu kloz, aşağıdaki şartları ve teminatları sağlamaktadır (TSB, Nakliyat Klozları, Enstitü Yat Klozları Yarış Rizikosu Genişletme Klozu);

- Sigortalı yatın yelkenleri, direkleri, serenleri, sabit arma ve selviçesi, yarış esnasında, sigortalı bir riziko nedeniyle ziya veya hasara uğradığında bunların onarım veya yenileme masrafları, bu masrafların 2/3 üne kadar tazmin edilir. Fakat bu ziya veya hasara geminin oturması, batması, yangın, çatışma veya sudan başka (buz dahil), harici her hangi maddeye çarpması neden olursa, o zaman, muafiyetlere bağlı olmak koşuluyla, yenileme veya onarım masrafı tam olarak tazmin edilir. Bu

klozu gereği tazmin edilmeyen onarım veya yenileme masrafının her hangi bir kısmını kapsayabilecek bir ek sigorta yapılmayacağı belirtilmektedir.

- Yukarıdaki kloz gereği sigortacıların yarışma sırasında her hangi bir olaydan doğan sorumlulukları , kullanılsın ya da kullanılsın taşıyan yelkenler, direkler, serenler, sabit arma ve selviçenin tam yenileme maliyeti esas alınarak hesap edilecek, fakat bu amaçla poliçeye ekli cetvelde beyan edilen miktarı aşmayacaktır.

Yat klozlarına ilave edilebilen Enstitü Yat Klozları Taşıma Klozu ile sigortalı yatın, karayolu, demiryolu, feribot veya havayolu ile taşınması (taşıta yükleme ve boşaltma dahil) teminata dahil edilebilmekte olup; bu taşıma sırasında meydana gelen çizilme, berelenme ve / veya çentik ve bunların sonucu olan boyama veya parlatma masrafları ile yatın herhangi bir motorlu taşıt tarafından veya ona bağlı çekilirken ya da motorlu taşıttan koptuğunda yahut kazaen ayrıldığında bu kazadan doğan 3. kişilere karşı sorumluluklar teminat haricindedir.

Sigortalı yata, sigortasız bir yatın çarpması vb. sebepler ile vereceği hasarlarda, sigortalı yat üzerinde bulunan kimselerde oluşabilecek bedeni yaralanmalarda sigortasız olan tekneye herhangi bir rücu yapılamayacağı için, bu bedeni yaralanmaları teminat altına alabilmek amacıyla Sigortası Tekne Teminatı (Uninsured Boater Wording), sigortacıların onaylarıyla yat poliçelerine dahil edilebilmektedir.

4.11.16. Deniz gecikme sigortaları (Delay Insurance)

Armatörlere ait gemilerin H&M sigortaları kapsamındaki riskleri sebebiyle teknede bir hasar oluşması durumunda, teknenin kullanılamamasından dolayı armatörün mahrum kalacağı kiralara vb. gelirler Kira/Kazanç Kaybı (Loss of Hire/Earnings) sigortaları ile belirli muafiyetler çerçevesinde sigortalanabilmektedir.

Denizde örneğin liman kaynaklı bir gecikme durumunda, kiracılar özellikle belirli bir süre için kiraladıkları gemiyi bu gecikme sebebiyle ticari olarak kullanamamakta, fakat günlük kira ödemeleri yapmaya devam etmektedirler. Kendi ticari işletmesini yapan bir armatör ise gemisini kendine ait ticareti faaliyetlerde kullanabildiği gibi, spot markette veya sefer bazlı olarak da kiraya vererek kullanabilmektedir ve kıyı kaynaklı bir gecikme olması durumunda finansal kayıplar ile karşılaşabilmektedir. Eğer gemiden kaynaklı bir gecikme yaşıyor ise, kiracılar genellikle kira ödemeyi

durdurmakta olup, kendi gemisini işleten armatörler ise benzer ticari kayıplarla karşıya karşıya kalabilmektedir.

Gecikme Sigortaları (Delay Insurances) ise, kıyı (shore) veya gemi kaynaklı riskler sebebiyle geminin gecikmesi durumunda, günlük masrafları sigortalı armatör veya kiracılar için karşılamakta olan bir sigortadır. Bahse konu sigortalar genellikle kıyı kaynaklı ve gemi kaynaklı riskler için ayrı sınıflarda teminat sunmaktadır.

Teminat altına alınabilen kıyı ile ilgili (shore related) riskler genel olarak aşağıdakilerdir;

- Grev, lokavt, genel veya kısmi iş engelleme, isyan, ayaklanma, kargaşa, halk hareketleri, politik protesto, çevre ve dini muhaliflerin eylemleri,
- Harp, iç savaş ve korsanlık, fiziksel veya elektronik sabotaj, terörizm
- Yangın, infilak, kıyıyla bağlantılı karada makine kırılması
- Hava şartlarının dolaylı etkileri, fırtına, bora, sel, kum fırtınası, kar, buz, sis, deprem, yanardağ patlaması, çığ düşmesi, toprak kayması
- Hava aracı çarpması, kaza veya yanlış yönlendirilen hava ile taşınan yükler,
- Yük veya yedek parça aktaran hava aracı, gemiler veya araçlara verilen kayıp ve hasarlar,
- Liman veya su yolunun yasal olarak kapatılması,
- Fiziki blokaj, liman/su-yolunda beklenmeyen yüksek/düşük su seviyesi,
- Sınırların kapatılması, ithalat/ihracat denetimleri,
- İstimlak, kamulaştırma, yükün tutulması (Url-31)

Yukarıda bahsi geçen kıyı sebepli riskler sebebiyle yaşanacak gecikmeler teminat altına alınabilmektedir.

Gerçekleşmesi halinde oluşacak gecikmeler sebebiyle teminat altına alınabilen, gemi ile ilgili (ship related) genel riskler ise genel olarak aşağıdakilerdir;

- Mürettebat ve zabitlerin isyan etmesi,
- Sabit veya yüzer bir cismin çatışması, çarpması, karaya oturması veya karaya vurması,
- Gemi üzerinde veya doğrudan gemi kaynaklı hastalık, sakatlanma, can kaybı, karantina,
- Gemide uyuşturucu madde bulunması veya bulunduğu iddia edilmesi,

- Sigortalı gemiden kaynaklı olduğu iddia edilen veya gerçekten meydana gelen kirlilik,
- Sigortalı geminin tutuklanması,
- Kaçak yolcu, denizde hayat kurtarma, mülteci kurtarma, mürettebat üyelerinin kaçması,
- Yangın, infilak veya makine kırılmaları,
- Korsanlık, kaçırma ve fidye hadiseleri, savaş, iç savaş, savaş hali boyunca alıkonma (Url-32)

Gecikme sigortaları, genellikle bir IG P&I kulübü gibi müşterek esasla çalışmakta olan Strike Club (Strike Müşterek Kulübü) tarafından sağlanmakta olup, gecikmeler nedeniyle yaşanan finansal kayıplar için Strike Club dışında bazı IG P&I kulüpleri ve sabit prim marketi P&I sigorta şirketleri de teminat sunabilmektedirler.

Strike Club, müşterek (mutual) esasla çalıştığı için, yıl içerisinde üyelerden oluşan kurul tarafından gerçekleştirilen toplantılarda yapılan değerlendirmeler ile üyelerine yıllık genel artış (general increase), ayrılma aidatı (release call), kapatma aidatı (closing call) gibi aidatlar uygulayabilmektedir.

4.11.17. Mesleki sorumluluk sigortaları

Mesleki sorumluluk sigortaları, sigortalının mesleğini icra ederken ihmali, hatası veya eksiklikleri sebebiyle ortaya çıkan ve bu sebeple müşterilerin uğradıkları kayıpların tazmin edilmesine teminat sunan sigortalardır.

Müşterilerin tazminat talebinde bulundukları hasarlar, sigortalının uzmanlık alanına göre değişkenlik gösterebilmekte olup, standart mesleki sorumluluk sigortaları şartları bu tarz hasarlara teminat sunamayabilmektedir. Bu sebeple, uzmanlık alanlarına göre teminat şartları özel olarak hazırlanan mesleki sorumluluk sigortaları alınabilmektedir.

Denizcilik sektöründe hizmet vermekte olan gemi inşaatı mühendisleri, sörveyörler, gemi brokerleri, denizcilik acenteleri, gemi işletmecileri, denizcilik danışmanları, sicil kaydı hizmeti vermekte olanlar, yeni inşa aracıları gibi birçok uzmanın kendi icra ettikleri alana göre farklı sorumlulukları bulunmaktadır ve bu uzmanların ihmali, hata veya eksiklikleri sebebiyle farklı hasar talepleri ortaya çıkabilmektedir.

Denizcilik uzmanlarının hasar ile karşılaşabileceği bazı konular aşağıda belirtilmektedir (Url-33);

- Deniz sigortaları uzmanlarının ve sigortacıların, bir işi veya riski reasürörlerine bildirmemesi veya hatalı bildirmesi, iş planının/zaman limitinin kaçırılması vb.
- Denizcilik danışmanlarının gemi ve yük detaylarını, şartlarını ve miktarlarını yanlış tanımlaması, rapor ve görüşleri yanlış e-posta adreslerine iletmeleri, genel yüklerin ve/veya proje yüklerinin istiflenmesi ve korunması konusunda yanlış/hatalı tavsiyelerde bulunması, üçüncü bir şahısın finansal bir kayba uğramasına sebebiyet verebilecek yanlış/hatalı bilgi sunması vb.
- Sicil kaydı hizmeti vermekte olan uzmanlar tarafından kayıtlı gemiler ile ilgili üçüncü şahıslara hatalı bilgi verilmesi, kendi otoritelerine kayıtlı bir geminin batması sonucu sorumluluklar ne olursa olsun yasal takibatın içine çekilme, doğru ve yeterli sertifikaları temin etmeden veya gerekli kontrolleri yapmadan veya kontroller eksik olduğu halde geminin sicil kaydına alınması vb.
- Sörveyörlerin, yaptıkları denetimlerde gemiyi ve yükün miktarını, kondisyonunu ve özelliklerini hatalı olarak beyan etmesi, rapor ve görüşleri yanlış adreslere iletmesi, bir hasara sebebiyet verebilecek eksik veya hatalı tavsiyeler vermesi vb.
- Gemi inşa mühendisleri tarafından, dizaynda kaynakların yetersiz/hatalı olarak belirtilmesi ve bu sebeple geminin hasara uğraması, yat dizaynlarında yatın özelliklerinin detaylı baskı planlara yanlış aktarılması ve bu sebeple teknede oluşabilecek hasarlar vb.
- Gemi acenteleri tarafından, konteynerlerin yanlış yere yönlendirilmesi, liman bilgilerinin yanlış iletilmesi, konşimentonun hazırlanmasında örneğin ödeme şartlarının yanlış olarak not edilmesi veya taşıma şartlarında bazı klozların hatalı olarak belirtilmesi veya atlanması gibi hatalar, soğutuculu taşımalarda sıcaklıkların yanlış belirtilmesi, yük ağırlıklarının yanlış aktarılması ve birim hataları sebebiyle karşılaşılabilecek gümrük cezaları, navlun tekliflerinin yanlış verilmesi ve bu sebeple navlunlarda eksiklik olması durumunda karşılaşılabilecek tazminat talepleri, yüklerin yanlış kişiler tarafından tahliyesi veya yanlış dökümantasyon ile tahliyesi, karşılaşılabilecek gümrük cezaları veya yükün millileştirilmesi hadiseleri vb.

- Gemi brokerleri tarafından demuraj bildirimlerinin yanlış adreslere iletilmesi veya demuraj süre limitinin kaçırılması, gemi ve kargo detaylarının, özelliklerinin ve miktarının yanlış belirtilmesi gibi hatalar, tekliflerde bazı detayların atlanması veya hatalı bildirimi gibi görüşmelerde yapılan hatalar, tekliflerin yanlış adreslere gönderilmesi, ihmalkarlık ve yanlış beyanda bulunulması, yetkilerin ihlali vb.,
- Gemi işletme firmalar tarafından geminin mevcut durumunun muhafaza edilmesinde yapılabilecek veya bakım tutumunda geminin gecikmesine sebebiyet verebilecek hatalar, yetkin olmayan mürettebatın atanması, yeterli sigortaların temin edilmemesi, gemilerin bağlanması yapılabilecek hatalar ve ihmaller

Bahse konu riskler, denizcilik uzmanlarının yapmakta olduğu işler, operasyonlar, sorumluluklar ve yıllık cirolar gibi bilgiler değerlendirilerek belirli limitler ve muafiyetler ile teminat altına alınabilmektedir.

4.12. Türkiye’de Deniz Sigortaları

Osmanlı İmparatorluğu döneminde dini sebeplerle uzun yıllar sigorta konusundan uzak durulmuştur. 1839 Tanzimat Fermanı’ndan sonraki demokratikleşme adımları ile beraber sigortaya ilgi duyulmaya başlamıştır.

1870 yılında Beyoğlu’nda gerçekleşen bir yangın neticesinde yaklaşık 3,000 ev ve işyeri hasar görmüş, birçok kimse de hayatını kaybetmiştir. Bu olayın neticesinde sigorta ihtiyacının ve öneminin farkına varılmaya başlanmıştır. 1871 yılında Sultan Abdülaziz’in emri ile ilk itfaiye örgütü oluşturulmuş olup 1872’de ise İngiliz menşeli Sun, Northern ve North British adlı sigorta şirketlerinin İstanbul’da faaliyet geçmesine izin verilmiştir. Takiben 1878 yılında ise ilk Fransız sigorta şirketi La Fonciere Türkiye’ye gelmiştir.(Nomer ve Yunak, 2000)

Takip eden yıllarda Alman, İsviçre ve İtalyan yurtdışı sigorta şirketlerinin de gelmesiyle acente sayıları artmaya başlamış, fakat o dönemler sigortacılık ile ilgili herhangi bir hüküm ve mevzuat olmadığından poliçeler sigorta şirketlerinin kendi dilleriyle tanzim edilmekte, anlaşmazlıklarda ve ihtilaflarda sigorta şirketinin bağlı olduğu ülke mahkemesi yetkili oluyordu. Acenteler diledikleri gibi poliçeleri iptal edebiliyor, sigortalıların hak ve hukukunu hiçe sayan uygulamalar yapıyorlardı (Url-34).

1893 yılında ise ilk yerli sigorta şirketi olarak Osmanlı Umum Sigorta Şirketi çalışmaya başlamıştır. Takip eden yıllarda sigortacılığı düzene sokabilmek adına 12 Temmuz 1900'da içlerinde sadece 1 tanesi yerli olmak üzere 44 sigorta şirketi bir araya gelerek Türkiye'de ilk defa sabit bir tarife olarak yangın tarifesini belirlediler. Akabinde 1990'lı yıllarda Yangın Sigorta Şirketleri Sendikası adında bir örgütün oluşturularak denetim kurulunun bulunması kararı alındı. Bu sendika, Londra' da bulunan Fire Office Committee of London'ın talimatları ve tarifeleriyle çalışmalarını yürütmekteydi. Bununla beraber yangınların izlenmesi ve yerinde müdahale edilebilmesi gibi konularda sendikanın olumlu çalışmaları bulunuyordu. Fakat buna rağmen bir kartelleşme ortaya çıkmış olup, haksız rekabet oluşturabilecek şekilde her sigortacı bu sendikaya üye olamamaya başlamıştı. 1914 yılındaki yabancı sigorta şirketleri için tescil ve teminat göstermeleri ve vergi vermeleri, çıkarılan bir kanun ile zorunlu hale getirilmiştir.

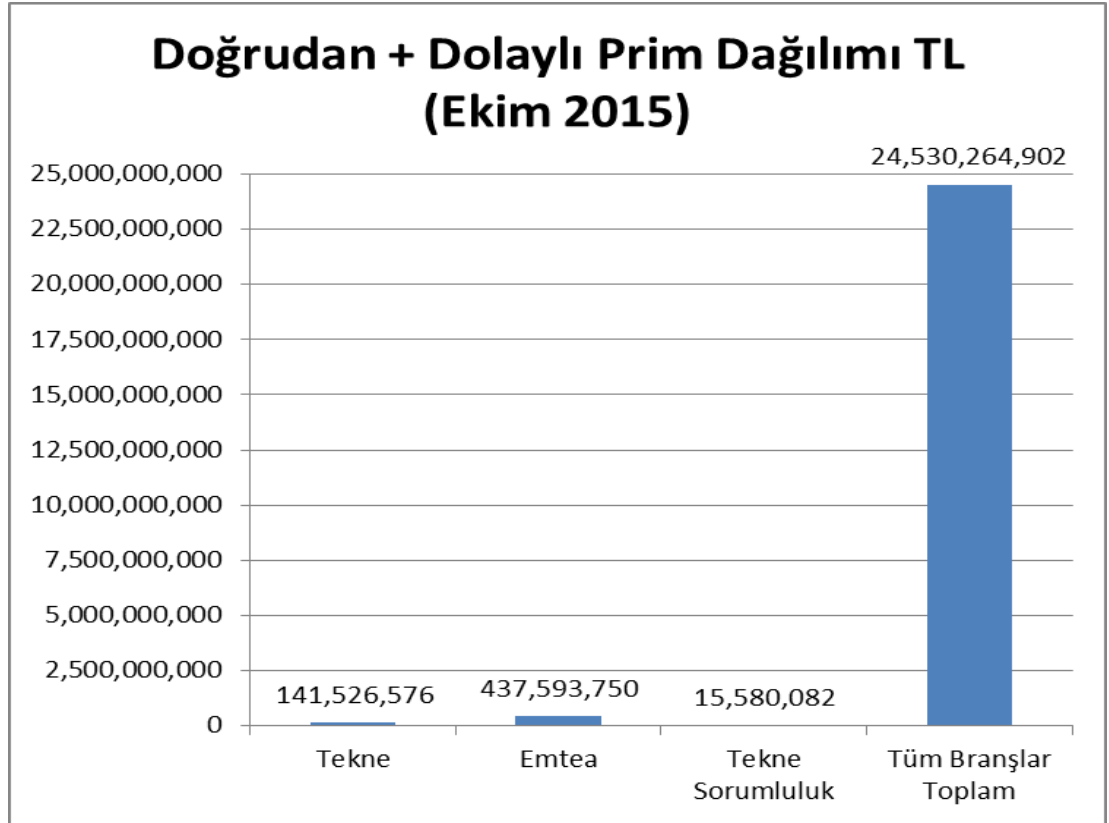
1918 yılında İttihadı Milli Osmanlı Sigorta Şirketi adıyla bir sigorta şirketi kurulmuştur. 19 Mayıs 1923 tarihinde Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle başlatılan kalkınma çalışmaları ile Türkiye İş Bankası tarafından 1925 yılında Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi kurulmuş olup 1929 yılında da ilk reasürans şirketi Milli Reasürans T.A.Ş. kurulmuştur. Anadolu Sigorta'nın kuruluşundan günümüze kadar bir çok sigorta şirketi ve branş Türkiye'de tatbik edilmeye başlamış olup, sigortacılık kanunu ve mevzuatlar ile Türk sigortacılığına güçlü bir finansal yapı kazandırılmıştır.

Yürürlükten kalkmış 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun beşinci kitabının dördüncü faslında 'denizcilik rizikolarına karşı sigortalar' başlığını taşıyan bölüm ile gemiler, sigorta ettirilebilen menfaatler olarak tanımlanmış olup, gemi sigortası ile tekne sigortaları ifade edilmekteydi. 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda ise, deniz rizikolarının uluslararası kurallar ve şartlar ile sigortalanıyor olması sebebiyle deniz sigortaları ile ilgili hükümler kaldırılmıştır (Ertan, 2012).

Deniz sigortalarının Türkiye'deki sigorta şirketleri tarafından sunulan üç çeşidi bulunmakta olup bunlar geminin denizcilik risklerini salimen geçirmesine ilişkin menfaatlerin teminat altına alındığı tekne sigortası, yükün denizcilik risklerini salimen geçirmesine ilişkin menfaatin teminat altına alındığı yük/emtia sigortası ve

denizde seyrüsefer ile bağlantılı olarak ortaya çıkabilecek sorumlulukların teminat altına alındığı mali sorumluluk sigortasıdır (Yazıcıoğlu, 2003).

Aşağıdaki çizelgede TSB istatistiklerinden 2015 yılının Ekim ayına dair Türkiye’deki sigorta şirketleri tarafından teminat sunulabilen tekne sigortası, emtia sigortası ve tekne sorumluluk (P&I) sigortası için toplanan prim miktarlarının, tüm sigorta branşları arasında toplam (doğrudan + dolaylı) prim dağılımları belirtilmektedir;



Şekil 4.4 : Tekne, emtia ve sorumluluk sigortaları prim dağılımı.

4.12.1. Tekne sigortaları

Tekne sigortası, deniz rizikoları sebebiyle geminin ziya veya hasara uğraması sonucu gemi malikinin malvarlığında meydana gelebilecek azalmanın teminat altına alınmasını sağlayan deniz sigortası türü olarak eski TTK’da yer bulmaktadır. Yeni TTK’da ise deniz sigortalarına yer verilmediğinden uluslararası kaidelerde tanımlı hali kabul görmektedir. İlaveten Sigortacılık Kanunu ve Borçlar Kanunu hükümleri de sigorta şartları ve yükümlülükleri açısından bağlayıcıdır.

Türkiye’de sigorta şirketleri genellikle Enstitü Müddet Tekne Klozları’nı (Institute Time Clauses Hulls - ITCH) kullanmakla beraber, lokal poliçelere 1 Ağustos 1996 tarihli Tekne Poliçesi Genel Şartları da not edilmektedir. Bunun sebebi, Türk hukukunda sigorta sözleşmelerinde, onaylanmış genel şartların kullanılması zorunluluğudur (Ertan, Kerem, 2013) Bu şartlar, Türk hukuku çerçevesinde sigorta poliçesi sahibinin sorumluluk ve yükümlülüklerini belirtmekte olup, Enstitü Tekne Klozları ile beraber tanzim edilen poliçelerde Tekne Poliçesi Genel Şartları’nın belirtmediği ve poliçe üzerinde özel olarak da belirtilmeyen hususlar, Enstitü Tekne Klozları çerçevesinde tatbik edilmektedir.

Türkiye’de tekne sigortası teminatı sunmakta olan sigorta şirketleri genellikle aşağıdaki klozları sunabilmektedirler;

- Institute Time Clauses Hulls 1.10.1983 (veya 1.11.1995) Cl. 280 (All Risks),
- Institute Time Clauses Hulls 1.10.83 (veya 1.11.1995) Cl.280 (Hasar yangın, infilak, yıldırım, karaya oturma, karaya vurma, alabora olma, batma ve diğer bir gemi veya sabit ve yüzer deniz yapısı ile çatışmadan kaynaklı olmadıkça diğer kısmi hasarlar hariç ‘Free of Particular Average Unless Caused By fire, explosion, lightning, grounding, stranding, capsizing, sinking, collision with other vessel or fixed and floating objects, excluding collision liability absolutely’)
- Institute Time Clauses Hulls – Port Risks 20.07.1987 Cl. 311 veya Cl.312,
- Institute Voyage Clauses Hulls 1.10.1983 (veya 1.11.1995) Cl. 285 veya Cl. 286,
- Institute Time Clauses Hull 1.10.83 (veya 1.11.1995) Cl.289 (Total Loss Only - Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour)

Tekne sigorta poliçeleri genellikle yıllık olarak tanzim edilmekte olup, seferlik talep edilen teminatlar için ise sefer süresini kapsayacak şekilde sefer poliçesi tanzimi yapılabilmektedir.

Türkiye’de tekne sigortalarından elde edilen primlerin yıllara göre dağılımı TSB verilerinden hareketle aşağıdaki tabloda belirtilmektedir;



Şekil 4.5 : Yıllara göre tekne sigortası prim dağılımı.

4.12.2 Yük/Emtia sigortaları

Yük sigortaları için de Türkiye’de Enstitü Yük Klozları kullanılmaktadır. Yeni TTK’da yük sigortalarıyla ilgili de herhangi bir yeni tanımlama bulunmadığından, benzer şekilde Borçlar Kanunu, Sigortacılık Kanunu ve Yeni TTK’nın genel ticaret şartları ve yükümlülükleri bağlayıcılığını korumaktadır.

Yük sigortaları için poliçelere Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları’nın not edilmesi zorunludur. Yük sigortaları için çoğunlukla kullanılan klozlar aşağıdakilerdir;

- Institute Cargo Clauses – Clause A (Cl.252) – All Risks
- Institute Cargo Clauses – Clause B (Cl.253) – With Average
- Institute Cargo Clauses – Clause C (Cl.254) – Free of Particular Average

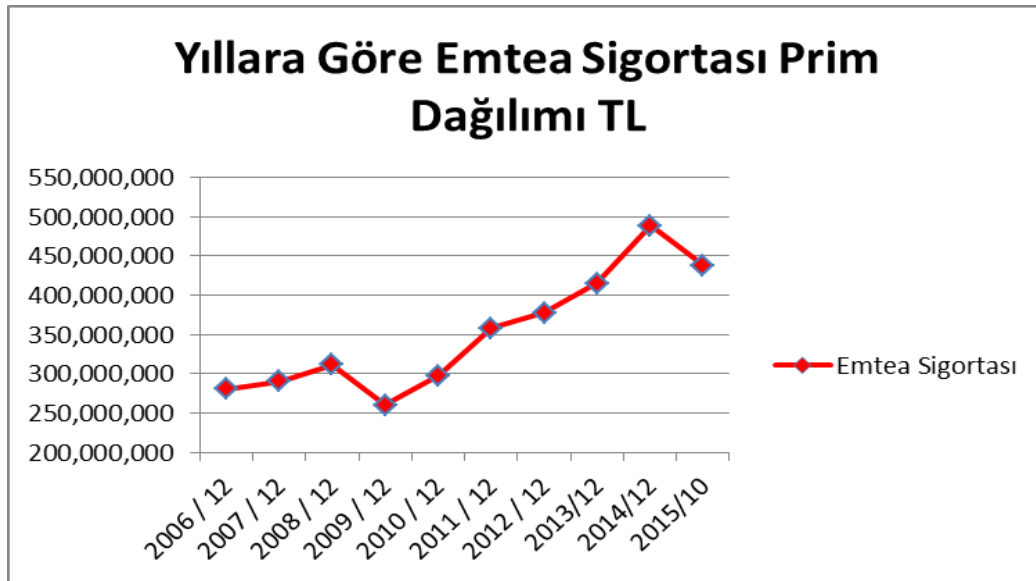
Nakliyat sigortası poliçeler genellikle 3 tiptir;

Direk Kati Poliçe: Nakliyat başlamadan önce, nakliyesi yapılacak olan sigorta konusu mallara ait bilgiler (mal cinsi, sigorta bedeli, ağırlığı, markası, numaraları, ambalaj cinsi, koli adedi, malın nereden nereye sevk edileceği, hareket tarihi, gemi adı, kamyon plaka no, vb.) biliniyor ise, sefer başlangıcından varış tarihine kadar tanzim edilebilen poliçelerdir.

Flotan Poliçeler: Sevkiyat ile ilgili bilgiler henüz kesin değil iken, sigorta şirketine başvurularak gerçekleşecek olan seferin teminat altına alınması amacıyla sigorta

şirketi tarafından düzenlenen poliçelerdir. Sefer bilgileri netleştğinde sigorta şirketi ile paylaşılarak kati poliçe tanzim edilir.

Abonman Poliçeler: Bir yıl içinde yapılacak bütün taşımalar için senelik ciro üzerinden düzenlenen ve uygulanacak fiyat ve şartlar ile sigortalının uyması gereken yükümlülüklerini gösteren poliçelerdir. Sefer bazlı ve senelik blok olarak iki farklı türü olup, sefer bazlı abonman poliçelerde her sefer için yıllık poliçe şartları çerçevesinde ayrı bir poliçe tanzim edilirken, blok poliçede yıl sonunda veya her bir çeyrekte yapılabilen deklarasyonlara istinaden belirli aralıklar ile hesaplar kapatılır. Blok poliçelerde genellikle poliçe vadesi başında ödenmesi gereken minimum depozit bir prim vardır ve poliçede ilaveten taşıma sayılarına göre prim hesabının yapılabilmesi için bir fiyat vardır. Sene sonunda, gerçekleşen tüm taşımalar üzerinden bu fiyat ile minimum depozit primin üzerine ilave primler hesaplanmaktadır. Türkiye’de emtea sigortalarından elde edilen primlerin yıllara göre dağılımı TSB verileri kaynak alınarak aşağıdaki tabloda belirtilmektedir;



Şekil 4.6 : Yıllara göre emtea sigortası prim dağılımı.

4.12.3. Sorumluluk Sigortaları

Yeni TTK çerçevesinde gemilerin çatma ve çatışmadan doğan üçüncü şahıslara karşı sorumlulukları, yüke ve yük sahibine karşı sorumluluklar, mürettebata karşı sorumluluklar, kurtarma, müşterek avarya gibi konulara yer verilmektedir. Bir armatörün veya gemi işletmecisinin 3. Şahıslara karşı olan sorumlulukları, günümüzde çoğunlukla P&I sigortaları altında sigortalanmaktadır.

Türkiye’de sorumluluk sigortalarının zorunluluğu ile ilgili olarak; Türkiye’nin de 2010 yılında taraf olduğu LLMC 1996 konvansiyonunu baz alarak, 14/11/2010 tarih ve 27759 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmış olan ve 1 Temmuz 2011 tarihinde yürürlüğe giren Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması Ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik çerçevesinde Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan 300 GT ve üzeri tüm gemilerin deniz alacaklarına ilişkin güncel LLMC 1996 sorumluluk limitlerine haiz bir P&I poliçesinin bulunması zorunludur.

13.08.2014 tarihinde ise Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları yayınlanmış olup, ilaveten bu sigortaların uygulanabilmesi için güncel 22.04.2015 tarihli Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife Ve Talimat Tebliği yayınlanmıştır.

Bu tebliğe göre, aşağıda belirtilen kaza başına maddi teminat tutarı ile ölüm, sakatlık ve tedavi giderleri teminat tutarları, hem yolcu hem de üçüncü şahıslara verilen zararlar için uygulanacak olup minimum olarak bu limitlere haiz bir sorumluluk sigortası poliçesinin bulunması zorunludur, fakat Turizmi Teşvik Kanunu çerçevesinde turizm işletme belgesine sahip yatlar ve deniz araçları, bu zorunluluktan muaf tutulmaktadır;

Çizelge 4.4 : Zorunlu mali sorumluluk asgari limitleri

Asgari Teminatlar ⁽¹⁾⁽²⁾					
	Maddi Teminat			Ölüm, Sakatlık ve Tedavi Giderleri Teminatı	
	Bagaj Başına	Araç Başına	Kaza Başına ⁽³⁾	Kişi Başına	Kaza Başına
a) Yolcu sayısı 12’den fazla olan deniz araçları	2.250 SDR	12.700 SDR	Yolcu/Araç Kapasitesi X 2.250/12.700 SDR	250.000 SDR	Yolcu Kapasitesi X 250.000 SDR
b) Yolcu sayısı 12 veya 12’den az olan deniz araçları			Yolcu Kapasitesi X 2.500 TL	250.000 TL	Yolcu Kapasitesi X 250.000 TL

Türkiye’de bahsi geçen zorunlu mali sorumluluk sigortalarının yapılabileceği P&I sigorta şirketleri, 12.12.2012 tarihli ve 18971 sayılı Bayrak Devleti Uygulamaları

Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge altında belirtilmiştir. Bu yönergeye göre Türk bayraklı gemiler için liman devleti kontrollerinde denetlenecek sigortaların, muteber kabul edilen P&I şirketlerince tanzim edilmiş olması ve minimum limitlere uyulması gerekmektedir. Bahse konu yönergede belirtilen muteber P&I sigorta şirketleri aşağıda belirtilmektedir;

- Türk P&I,
- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc.
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.,
- Assuranceforeningen Gard (Gjensidig),
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association,
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.,
- The North of England Protecting & Indemnity Association,
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg),
- Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig),
- The Standard Club Ltd.,
- The Steamship Mutual Underwriting Association Limited,
- Sveriges Angfartygs Assurans Forening - The Swedish Club,
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd.,
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg),
- British Marine,
- Navigators P&I,
- Hanseatic P&I,
- RaetsMarine Insurance B.V.,
- S.C. Certasig S.A. Insurance & Reinsurance Co.,
- Lodestar Marine Limited,
- Noord Nederlandsche P&I Club,
- Carina,
- Arsenal Insurance Company LLC, Moskova,
- Al-Bahriah Insurance & Reinsurance S.A.L,

- Hydor AS.

Yukarıdaki listede de görüleceği üzere, Türkiye'nin ilk ve tek P&I sigorta şirketi Türk P&I, 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu'na göre Hayat Dışı branşlardan Su Araçları Sorumluluk Sigortası konusunda 31.12.2013 tarihinde tescil edilmiş olup 18.02.2014 tarihinde de T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Sigortacılık Genel Müdürlüğü'nden ruhsat alarak sigortacılık faaliyetlerine başlamıştır.

Uzun yıllar boyunca P&I sigortalarının dışarıdan temin edilmesi, bu sigorta şirketlerinin yurtdışında olması, yetkili mahkemelerin yabancı mahkemeler olması vs. gibi sebepler ile milli bir P&I sigorta şirketinin olması ihtiyacı hissedilmekteydi. Bu ihtiyacı gidermek için kurulan Türk P&I sigorta şirketi sorumluluk sigortalarının aşağıdaki branşlarında hizmet vermektedir;

- Su Araçları Sorumluluk Sigortası,
- Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası,
- Dalış Botu Sorumluluk Sigortası,
- Balıkçı Teknesi Sorumluluk Sigortası,
- Yat Sorumluluk Sigortası.

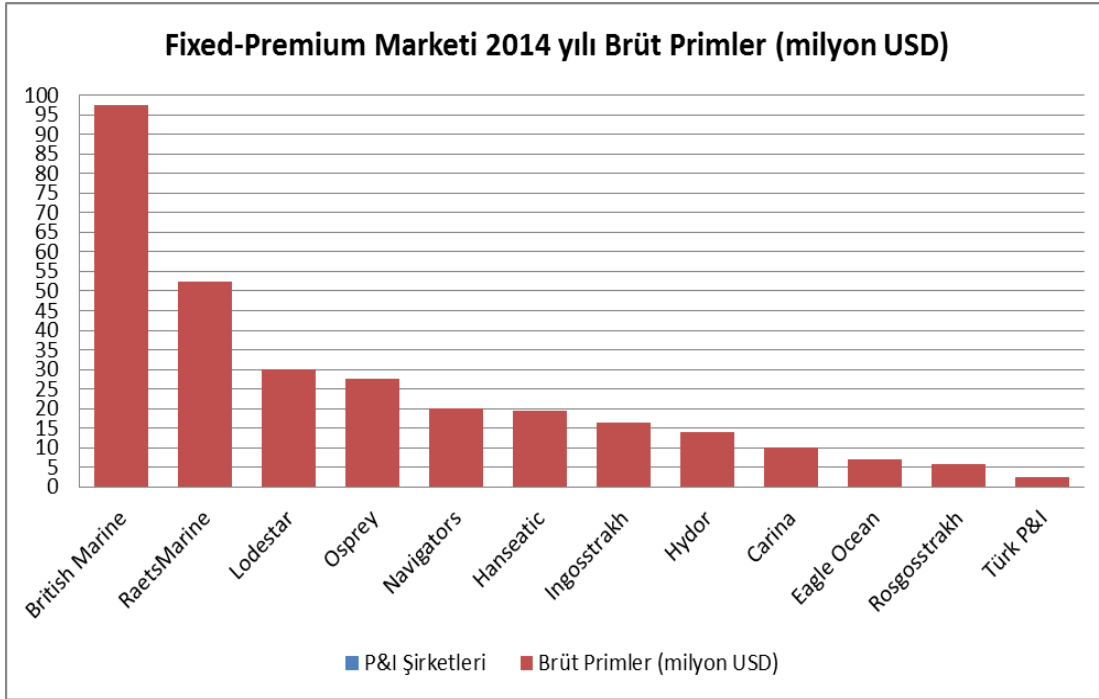
Türkiye'de tekne sorumluluk sigortalarından elde edilen primlerin yıllara göre dağılımı TSB Ekim ayı verilerinden hareketle aşağıdaki tabloda belirtilmektedir;



Şekil 4.7 : Yıllara göre tekne sorumluluk sigortası prim dağılımı

Aşağıdaki tabloda ise AJG'nin 'Commercial P&I Market Outlook 2015' raporunda belirtilen verilerden hareketle Dünya'daki sabit prim marketi P&I sigortacılarının

2014 yılı brüt prim gelirleri belirtilmiş olup, Türk P&I'nın 2014 yılı Finansal Raporları altında bilançosunda belirttiği brüt prim gelirleri karşılaştırılmıştır.



Şekil 4.8 : Dünya'daki sabit prim marketi P&I sigortacıları ve Türk P&I 2014 brüt primler.

Tabloda da görüldüğü üzere yaklaşık 2 yıldır faaliyette olmasına rağmen Türk P&I oldukça hızlı büyümeye başlamış olup, yaklaşık 2.5-3 milyon USD brüt prim getirisi elde etmiştir.

4.12.4. Diğer Sigortalar

Türkiye'de tekne sigortaları, emtea sigortaları ve sorumluluk sigortalarının dışında Türk sigorta şirketleri tarafından teminat sağlanabilen diğer deniz sigortaları türleri aşağıda belirtilmektedir;

- Artan Değer Sigortaları (Increased Value),
- Harp ve Grev Sigortaları,
- Yat Sigortaları,
- Gemi İnşa Sigortaları (Builder's Risk),
- Gemi Tamircileri Sorumluluk Sigortaları (Ship Repairer's Liability),
- Liman/Terminal İşletmecileri Sorumluluk Sigortaları (Port/Terminal Operators' Liability),

- Nakliyat Aracısı Sorumluluk Sigortası (Freight Forwarder's Liability),
- Marina İşletmecileri Sorumluluk Sigortası (Marina Operator's Liability),
- Kira Kaybı (Loss of Hire).

5. İSLAMİ FİNANS VE SİGORTA

Modern finans sisteminde faiz, iktisadi bakımdan sermayenin geliri demek olup, verilen bir borcun veya para alacağının ücreti veya kirası olarak tanımlanmaktadır (Kaya, 1994). Dolayısıyla modern finans sisteminde faiz oldukça önemli bir uygulamadır. Bazı sistemlerde ise faiz, haksız kazanç olarak görülmekte olup faiz ile borç almak, borç vermek veya genel olarak faiz sistemine dayalı ticari faaliyetlerde bulunmak uygun bulunmamaktadır. İslam inanç sistemi de faizi dinin kurallarına aykırı görmekte olan sistemlerdendir.

İslamda faizin haram olması sebebiyle finansal uygulamalar, modern finans sisteminden farklılık göstermektedir. İslami finans kavramı, finansal faaliyetlerin ve işlemlerin İslami kurallar çerçevesinde yapılan şeklidir (Serpam, 2013). İslami finans, temelini İslami şariat hukukundan almaktadır.

1970’li yıllarda petrol fiyatlarındaki artışlar sebebiyle İslam ülkelerinin cari hesap fazlası vermesi neticesinde İslami finans büyüme göstermiş olup, 2008 ekonomik krizinde ise göstermiş olduğu direnç ile uluslararası finans dünyasının ilgisini daha çok çekmiştir (Çürük, 2013).

İslami finans ile daha önce hiçbir etkileşimi olmayan finansal kuruluşlar, günümüzde olaylara İslami finans penceresinden de bakmaya ve uzmanlaşmış İslami bankacılık modeli geliştirmeye çalışmaktadırlar.

İslami finansman uygulamaları genellikle tamamen uzmanlaşmış İslami bankalar ile veya İslami finansman hizmeti de veren standart/geleneksel bankalar ile yapılmaktadır. Standart bankalar, İslami finansman talebinde bulunan katılımcılar için İslami bankalardan özel servisler olarak Müslüman müşterilerine hizmet vermektedirler.

İslami finansal kurumlar genel olarak ticari İslami bankalar/katılım bankaları, İslami sigorta kurumları, İslami yatırım kurumları ve yatırım bankaları, İslami varlık yönetim şirketleri olarak bilinmektedir. İslami finansal ürünler ise genel olarak ticari bankaların/katılım bankalarının ürünleri, İslami sigorta ürünleri, İslami yatırım fonları, İslami bonolar, İslami hisse senetleridir (Tok, 2009).

İslami finans altında verilecek olan hizmetlerin ve ürünlerin, tamamen Kuran öğretileri çerçevesinde İslam hukukuna uygun olması gerekmekte olup bunun için bu ürün ve hizmetlerde Şeriat Uyumluluğu (Shariah Compliance) aranmaktadır. Şeriat Kurulu (Shariah Board) ise İslami ve geleneksel finansal kuruluşlara danışmanlık ve rehberlik etmekte olup, İslam hukukçuları, alimler ve finansal uzmanlardan oluşmaktadır.

İslami finansın uygulamada en çok görülen modelleri aşağıda özetle belirtilmektedir;

- Murabaha (Murabahah): Bu modelde müşterinin istediği bir mal, finansman sağlayan kuruluş tarafından satın alınmasının akabinde, malın maliyeti üzerinden müşterinin önceden bildiği kar marjı da maliyete eklenerek kısa ve orta vadeli olarak müşteriye geri satılmaktadır (Rodney, 2008). Murabaha işleminde gerçek mülk veya malların ticareti söz konusu olmalıdır. Murabahah modeli özetle ‘maliyet+kar marjı’ (cost-plus finance) olarak tanımlanmaktadır. Bu model, Türkiye’de katılım bankaları tarafından en sık kullanılan İslami finansman yöntemidir.
- İcare (Ijarah): Modern bankacılık sistemindeki finansal kiralama faaliyetlerine benzemekte olan icarede, finansör kuruluş malı doğrudan satmak yerine kiralama süresi sonunda ilgili sözleşmenin bitiminde alıcıya devreder (Uzunoğlu, 1998). Genellikle gayrimenkul, makine gibi gerçek varlıkların finansmanı için murabahadan sonra en çok kullanılan finansman yöntemidir. Murabahanın aksine burada önceden belirlenen ve sabitlenen bir getiri bulunmaktadır.
- Seleme (Salam): Bir mal önceden, finansman sağlayan kuruluş tarafından mal bedelinin tamamını peşin olarak ödenerek satın alınır. Fakat bu mal, ancak vadesi geldiğinde müşteriye satılmaktadır. Dolayısıyla vadeli bir işlemdir. Daha çok emtia finansmanında kullanılmakta olup, müşterisiyle satıcı konumunda olan banka veya finansör kuruluş, riskini bertaraf edebilmek amacıyla paralel bir seleme sözleşmesine girebilir. Paralel sözleşmede ise finansör kuruluş alıcı konumunda olur.
- İstisna: Malın henüz ortada yok iken, malın inşa ya da imal edilmesine dayalı olması gereken bu finansal yöntem, seleme benzeyen bir alım satım işlemidir. Alıcı, satış sözleşmesinde anlaşıldığı üzere satış tarihine kadar ödemeyi ara taksitler halinde veya tek seferde yapabilmektedir. İnşaat gibi projelerin finansmanında kullanılmaktadır.

- **Teverruk:** Bir malın vadeli olarak satın alınıp teslim alınmasından sonra, satıcısından başka birine nakit elde etebilmek amacıyla peşin olarak satılması işlemidir (Bayındır, 2012.). Geçici bir süre için ödeme güclüğü çeken müşterilere, borçlarını yeniden yapılandırabilmek amacıyla kısa vadede nakit ihtiyaçlarını giderebilmek için katılım bankaları tarafından sağlanan bir uygulamadır.
- **Mudarebe (Mudarabah):** Yapılan bir finansal işlem neticesinde elde edilen kar, müşteri ve finansmanı sağlayan kuruluş arasında paylaşılır. Banka tüm finansmanı sağlarken müşteri emeğini koymaktadır. Yani bu model, sermayeyi ile emeğin ortaklığıdır. Uzun ve kısa vadeli finansmanda oldukça kullanışlıdır. Herhangi bir zarar olması durumunda, müşterinin bir kusuru bulunmuyor ise sermayedar banka veya kuruluş bütün zararı üzerine alır (Serpam, 2013).
- **Muşaraka (Musharakah):** İki veya daha fazla şahsın, ticaret yapmak için kar ve zarara ortak olmak amacıyla belirli bir meblağ ile iştirak etmeleri demektir (Uçar, 1993). Finansör kuruluş ve müşteri sermayeye katkıda bulunur. Kar veya zararda, başlangıçta anlaşılan oranlarla etkilenilir. Malın işletmesi banka veya müşterinin her ikisi tarafından veya sadece biri tarafından yapılabileceğinden oldukça esneklik sağlayan bir ortaklık anlaşmasıdır. Muşarakada finansal kuruluş ve müşterilerden tüm taraflar bir yatırıma sermaye koyar, mudarebede ise finansman sağlayan kuruluş/banka tüm sermayeyi koyabilmektedir.
- **Sukuk:** Geleneksel bankacılıkta bilinen tahvillerin İslam hukuku açısından muadili olarak tanımlanabilecek sukuk, İslami esaslara uygun olan bir menkul kıymettir. Sukuk tahvilleri, modern tahvillerde olduğu gibi faize dayalı bir borçlanmaya değil, fiziki varlıklara dayalıdır. Yani tahvil gibi borcu temsil etmeyip, mülkiyet hakkını temsil eder.
- **Karz-ı Hasen:** Kar veya zarara herhangi bir ortaklık olmadan, faizsiz olarak zor durumda olan müşterilere verilen küçük limitli borçlardır. Kar veya zarar söz konusu olmadığından, toplanan fonlardan değil, katılım bankalarının özsermayelerinden veya cari hesaplarından karşılanmaktadır (Mütteki, 1990.). Karz-ı Hasen’de amaç zor durumda olan müşteriye yardım etmektedir, bu sebeple kar amaçlı bir beklenti bulunmamaktadır. Geri ödeme miktarı, borç miktarı ile aynıdır. Genellikle nakit avans kullanımında katılım bankaların uyguladıkları yöntemidir.
- **Vekalet (Wakalah):** İslami finans uygulamalarında bankaların katılımcılar için ilgili işlemleri yürütebilmesi adına öncelikli olarak Vekalet sözleşmesi yapılarak

banka vekil tayin edilir. Banka, bu hizmet karşılığında önceden belirlenen bir bedeli tahsil eder (Çürük,2013)

- Tekafül: Modern dünyadaki sigortanın İslami karşılığı olan tekafül, karşılıklı dayanışma ve işbirliği anlamına gelmektedir. Tekafül, bir sigorta poliçesi gibi alınıp satılan bir teminat olmayıp, tamamen müşterek esasa dayalı bir koruma sistemidir. İlkeleri, üyeler arasındaki güven, samimiyet, sorumluluk ve kardeşlik esaslıdır. Tekafülde her katılımcı belirli bir sadaka veya bağışı tekafül fonuna, yani havuza öder ve ödediği katılım payı üzerinde herhangi bir kar amacı gütmeyiz. Bir hadise gerçekleşmesi durumunda masraflar fondan karşılanır ve kalan meblağ ise üyelere geri dağıtılır. Teorik olarak IG P&I kulüplerinin uygulamakta olduğu müşterek ortaklık yapısına benzemektedir.

İslami sermaye piyasalarında genel olarak aşağıdaki ürünler bulunmaktadır;

- İslami tahviller (sukuk): Yukarıda da tanımlandığı üzere faiz yerine, finanse edilen varlık üzerinden kar elde edilir. İcara, mudaraba ve müşaraka gibi İslami finansman yöntemleri dahilinde gerçekleştirilebilmektedir.
- İslami kriterlere uygun menkul kıymetler (İslami hisse senetleri): Belirli özelliklere ve şartlara uyan hisse senetleri kabul görmektedir. Faize dayalı finansal faaliyetler, kumar, alkollü içki, sinema vb. sektörler ile ilgili faaliyetler, alkollü içki ve domuz eti üretimi ve satışı faaliyetleri, sigortacılık faaliyetler, silah ve savunma sanayi faaliyetleri ile ilgilenmekte olan şirketlerin menkul kıymetleri İslami kriterlere uymamaktadır.
- İslami yatırım fonları: İslami kriterlere uygun şekilde işletilen ve büyük çoğunluğu İslami kriterlere uygun hisse senetlerine yatırım yapmakta olan fonlardır.

5.1. Denizcilik Sektöründe İslami Finansman

Denizcilik sektörünün finansmanı için İslami finansman metodları da günümüzde kullanılabilmektedir. Şeriat uyumluluğu çerçevesinde maliklik, ünvanlar, riskler ve vergiler ile ilgili tanımlamalar, bilgilendirmeler, teminatlar ve dokümantasyon konusunda oldukça dikkatli olunması gerekmektedir.

İkinci el bir geminin satın alınmasının bir banka tarafından İslami açıdan finanse edilmesi için kullanılacak en uygun yöntemler genellikle müşaraka veya icara

yöntemleridir. Yen inşa edilecek bir gemi için ise muşaraka ile beraber istisna yöntemi kullanılabilir. (Harwood, 2006)

5.1.1. İcare Modeli (Leasing Agreement)

İslam hukuku altında kiralama, bir mülkün veya geminin kullanma hakkının belirli bir süre için satışı anlamındadır. Geleneksel finansal kiralama ile İslami kiralama arasındaki fark, şariat kurallarına göre İslami kiralamada kiraya veren tarafın, belirlenen kira süresince kiraya verilecek varlığın şeriaten sahibi olmasıdır. İslam hukuku açısından kullanım hakkının satışına müsaade edildiği için, banka veya finansal kuruluş armatörün seçtiği ve denetimlerini tamamladığı gemiyi satın alır; daha sonra bir taksitle satınalma sözleşmesi ‘hire purchase agreement’ ile geminin kullanım hakkını armatöre kiralar. Bu sözleşme ile kiraya alan armatör, gemiyi bu sözleşme sonunca alacağını taahhüt edeceği için bu süre sonunda geminin satışı armatöre yapılabilir (ICS, Shipping Finance, 2012).

Bu süre boyunca banka veya finansör kuruluş geminin sahibi olarak ünvanını gemi üzerinde ‘kiraya veren’ (lessor) olarak korur. Armatör firma belirlenen süre içerisinde sabitlenen kira ödemelerini yapar. Buradaki önemli husus, geminin maliki banka/finansör kuruluş (lessor) olacağı için, geminin bakım-onarım, tamir ve sigortalanması gibi hususlar lessor üzerinde kalacaktır. Bu durumda lessor, armatör (lessee) ile bir ‘Servis Temsilcisi Anlaşması’ (Service Agency Agreement) yaparak bakım-tutum, tamir ve sigorta sorumluluklarını armatöre delege ederek bir servis ücreti belirler. Fakat armatöre verilecek bu servis ücreti, bankanın armatörden alacağı kira bedeline ilave edilerek bir nevi kira ücreti ile geri alınır. Kira ödemeleri geminin tesliminden sonra başlar, daha önce herhangi bir ödeme yapılmaz. Sözleşmenin bitiminde gemiyi bankadan satın alma hakkına sahiptir. Böylece yasal olarak gemiyi kendi ünvanına almış olur. Bu model, armatörlerin sahip olduğu gemiler için borcun yeniden finansmanı (refinancing) için de kullanılabilir.

Uygulamada armatör, gemiyi satan armatör ile (satıcı) bir satınalma ücreti üzerine anlaşır ve banka bu ücret üzerinden gemiyi satın alır. Eğer yeniden finansman söz konusu ise, banka gemiyi finansman talebinde bulunan müşterisinden, yani armatöründen satın alır. Banka satınalma ücretini %100 olarak finanse etmeyi tercih etmeyeceği için, armatör bankaya anlaşılan satınalma ücreti için depozito ve kapanış masrafları ödeyebilmektedir. Bankanın gemiyi satın alması ile banka geminin kayıtlı

tek maliki (registered owner) olacaktır. Fakat kullanım süresince gemiye gelebilecek hasarlar ilk sözleşme ve kira süresinin bitişi arasında dikkatli şekilde tahsis edilmelidir.

5.1.2. Muşaraka Modeli (Partnership Financing)

Muşaraka modeli de denizcilik finansmanında gerek ikinci el gemiler için gerekse de yeni inşası planlanan gemiler için yaygın olarak kullanılan modellerden biridir.

Geminin işleten armatör şirket ile İslami yatırımcı banka veya grup bir müşareke anlaşması ile belirli şartlar üzere ortaklık yaparlar. Bütün taraflar geminin inşası veya tesliminin finanse edilebilmesi için anlaşılan meblağlarda katılım gösterirler ve geminin malikliği de müşareke anlaşmasında belirleneceği üzere armatör şirkette kalır (Harwood, 2006). Karların ve zararların paylaşımı, varlığın fonlandığı oranlarca ortaklar arasında dağılır. Armatör firma, güvenilir ortak olarak hareket eder ve teknik ortak olarak atanır. Böylece anlaşmalara ortaklar adına atanan armatör kendi adıyla katılabilir.

Bu yapı, Norveç KS şirket yapısı ile finansman yönetime benzetilebilir. Norveç KS şirketleri yapısında da ortaklık temelinde kurulan bir şirket yapısı bulunmakta olup, işletme yöneticiliği ve teknik işletme gibi konularda ise dış kaynaklar kullanılabilmektedir.

Yeni inşalarda ise bu model ile armatörün gemi inşacısına yapmış olduğu ödemeler yine ortaklık yapısı ile telafi edilebilmektedir.

5.1.3. İstisna

Yeni inşa edilecek gemiler için müşaraka yönteminin yanında istisna yöntemi de kullanılmaktadır. Gemi henüz tüm haliyle ortada yok iken teslim tarihi, şartlar ve fiyat üzerinde anlaşma sağlanır. Üretim süreci inşa, imalat, montaj ve teslimi kapsamaktadır. Banka ödemeyi gemi inşacısına veya tersaneye yapar ve inşanın tamamlanması/geminin teslimi ile maliklik bankaya geçer. Daha sonra maliklik banka ile armatör arasında belirlenen şartlarca ve aralarındaki anlaşmada belirtilen tarihte armatöre transfer edilir. Müşteri olan ve gemiyi inşa ettiren armatör, inşa maliyetlerine ilaveten fiyat artışlarını yani kar marjını gibi ertelenmiş ücretleri de belirli bir süre içerisinde bankaya geri öder (Ince&Co, 2011). Geminin tesliminden sonra mülkiyete sahip banka, gemiyi kiralama yoluyla, yani icare metoduyla da armatöre kiralayabilir.

Bu finansman modeli teslim-öncesi finansman (pre-delivery finance) modeli amacıyla aynı olarak düşünülebilir. Liman ve tersane inşası projeleri için de bu yöntem kullanılabilir.

5.1.4. Murabaha

Daha önce de belirtildiği üzere murabaha modeli özetle, maliyet+kar marjı finansman (cost plus financing) olarak tanımlanabilmektedir. İslami finansman metodları arasında ticareti finansman sağlamak amacıyla en yaygın kullanılan metodlardandır. Bu yöntemde banka müşterisi olan armatör geminin belirlenmesi ve gerekli denetimlerin yapılmasının ardından bankadan finansman talebinde bulunur ve akabinde banka ile armatör arasında bir murabaha anlaşması yapılır. Bu anlaşmaya göre armatör, gemiyi bankadan belirlenen ileriki bir zamanda peşin veya o tarihe kadar taksitli olarak maliyet ve kar marjı gibi ertelenmiş masraflar da dahil edilerek alacağını taahhüt eder. Banka, armatörü gemiyi satın almak üzere temsilcisi olarak atar. Banka ve gemiyi satan satıcı arasında bir satınalma anlaşması yapılır ve banka geminin ücretini ödeyerek malikliği üzerine alır.

Banka, daha sonra gemiyi armatöre murabaha anlaşması süresince yapılacak taksit ödemeleriyle veya toplu ödemelerle anlaşmada belirtilen maliyet ve kar marjı gibi ertelenmiş ücretleri armatörden alarak gemiyi teslim tarihinde armatöre satarak malikliği devreder.

5.1.5. Sukuk

İslami tahviller olarak bilinen sukuk sertifikaları da denizcilik finansmanı fonlamalarında kullanılabilir. Bu tahviller, katılımcılara varlığın altında mülkiyet veya yarı mülkiyet hakkı sağlar.

Özel amaçlı bir şirket, bir gemiyi alarak bu gemiyi daha sonra kiraya verebilir (leasing). Bir sukuk sertifikası sahibi ise, gemide payı oranında mülkiyete de sahip olduğu için bu kira gelirinden hissesi oranında payını alır. Dolayısıyla sukuk ile bir geminin mülkiyet hakkı işe beraber nakit akışı hakkına da sahip olunabilmektedir.

Sukuk sisteminde, genellikle yatırımcı olan firma veya kimseler sukuk sertifikaları alır. Portföyü bu yatırımcılardan oluşan bir şirket, bu portföyünü özel amaçlı şirkete (special purpose vehicle) satar. Özel amaçlı şirket ise bu portföyü menkul bir

kıymete dönüştürür. Dolayısıyla sukuk sistemi, varlığa dayalı bir menkul kıymet sistemidir. Denizcilik sektöründe de özel amaçlı şirketler, gemiler alıp bu gemileri kiraya vererek hisse sahiplerin buradaki karları aktarır. Finansman ihtiyacı olan bir armatör veya şirket, bu özel amaçlı şirketler üzerinden finansman talebinde bulunabilir.

5.2. Denizcilik Sektöründe İslami Sigortalar (Tekafül)

Bilindiği üzere sigortacılık sistemi, belirli risklerle karşı karşıya olan kişilerin, risklerin gerçekleşmesi neticesinde oluşabilecek hasarlara karşı, zararların tazmin edilebilmesi amacıyla belirli primler ödenerek sağlanan bir risk transfer sistemidir. Sigorta şirketleri, genellikle kar amacı güden özel şirketlerdir. İslam dünyasında ise, İslam'ın sadaka, nafaka, vakıf ve zekat gibi sosyal dayanışma kurumlarının bulunması sebebiyle ve bu kurumların herhangi bir kar amacı gütmemeleri sebebiyle özel sigortacılığa karşı durulmaktadır (Dalgın, 2003). Dolayısıyla özel sigortacılık, ticari bir kazanç aracı olarak görülmekte olduğundan İslami kurallara göre kabul görmemektedir.

İslam dünyasında ise sigortalar, müşterek (mutual) esaslara dayalı ortaklık sistemi ile herhangi bir kar amacı gütmeyen birliklerce uygulanmaktadır. İslami sigorta olarak bilinen ve ortak hareket etmek ve dayanışmak anlamında olan tekafülde, üyeler bir araya gelerek bir havuz fonu oluştururlar ve bir hasar gerçekleşmesi durumunda zararlarını bu havuz aracılığı ile tanzim ederler. Bu sistemde kar da zarar da üyeler arasında katılımları oranında dağılır. Kooperatif sigortacılığı olarak da bilinen bu sistemde eğer havuz fonunda bir zarar olur ise, üyelerin katılımı ile zarar kapatılır. Tekafülde yaygın olarak kullanılan bazı modeller aşağıda belirtilmektedir;

- Vekalet (Wakalah) modeli: Fona katılan üyelerin yapmış oldukları katkılar veya bağışların toplandığı havuz fonunu yönetmek üzere belirli bir ücret karşılığı çalışmakta olan ve katılımcılar tarafından vekil tayin edilen operasyonel tekafül şirketi bulunur. Bu ücretler, belirlenmiş ve ilan edilmiş olup fondan kesilmektedir. Tekafül şirketi bu ücret ile operasyonel giderlerini karşılamaktadır ve fonda oluşan kar veya zararda bir pay sahibi değildir.
- Mudarebe Modeli: Mudarebe finansman modeli ile aynı gaye ile çalışmaktadır. Fona sermayesini koyan yani finansman sağlayan bir taraf bulunmakta olup, diğer taraf olan tekafül şirketi de emeğini katmaktadır. Katılımcıların yapmış

olduğu katkılar tekafül fonunda toplanır. Tekafül şirketi ise, İslami usüllere uygun olarak bu fonu, operasyonel giderler ve hasar ödemeleri düşüldükten sonra, yatırım araçları üzerinden değerlendirebilir. Kar ve zararlar katılımcılar ve tekafül şirketi arasında yapılan anlaşmada belirtilen oranlara göre operasyonel kesintiler düşüldükten sonra pay edilir.

- Hibrid/Karma Model: Mudarebe ve vekalet modellerinin karmasından oluşan bu sistemde tekafül şirketi, havuzunda toplanan fonu, fon sahiplerinin vekili olarak vekalet ücreti karşılığında yönetirken, fon yönetiminden elde edilen kar ve zarar üzerinden de payını alır. Dolayısıyla hem bir vekalet sözleşmesi hem de mudarebe sözleşmesi bulunmaktadır.

Denizcilik sektöründe tekne sigortaları, yük sigortaları ve sorumluluk sigortaları (koruma ve tazmin), İslami sigortalar olan takaful altında da teminat altına alınabilmektedir. Bu modeller aşağıdaki adlarla teminat sunmaktadır;

- Deniz Yük/Emtia Takaful (Marine Cargo Takaful): Denizde ve devamında karada taşınmakta olan mallara gelebilecek hasar ve kayıpları teminat altına alır. Sigorta şirketinin belirleyebileceği şartları olduğu gibi, Enstitü Yük Klozları ile de teminat sunabilmektedir. Proje taşımaları, sadece kara taşımaları, harp ve grev riskleri gibi teminatlar da yük takaful altında sunulabilmektedir.
- Deniz Tekne Takaful (Marine Hull Takaful): Deniz risklerine karşı teknenin başına gelebilecek hasar ve kayıpları teminat altına alır. Sigorta şirketinin belirleyebileceği şartların yanında standart Enstitü Tekne Klozları altında da teminat sunulabilmektedir. Tekne takaful branşı altında tekne ve makine sigortalarına ilaveten artan değer sigortaları, harp ve grev sigortaları ve tekne inşa sigortaları da sunulabilmektedir. Sorumluluk sigortaları açısından 3. şahıslara karşı sorumluluklar ile koruma & tazmin sigortaları, tekne takaful altında sunulabildiği gibi, bu sigortalar için de ayrı bir branş olarak da sunulabilmektedir.
- İslami Koruma ve Tazmin Kulübü (Islamic P&I): 2001 yılında kurulan bu birlik, kar amacı gütmeyen ve takaful esaslarına göre katılımcılara hizmet sunan bir birliktir. İlk olarak Asya P&I kulübü şemsiyesi altında bulunan kulüp, 2001 yılında İslami Gemi Armatörleri Birliği Organizasyonu (Organization of Islamic Shipowners' Association – OISA) altına girmiştir. İslami P&I kulübü de IG P&I kulüpleri gibi üyelere oluşmakta olup işletme yöneticileri ise üyeler tarafından tayin edilmektedir. İşletme operasyon giderleri ve hasarlar, üyelerin oluşturduğu

fondan karşılanır ve fonun geri kalanının nasıl değerlendirileceğine yine üyelerden oluşan kurul karar verir. Kulüp, 500,000,000 USD'ye kadar P&I ve FD&D teminatı sunabilmektedir.

6. DENİZCİLİK FİNANSMANI AÇISINDAN SİGORTANIN ÖNEMİ

Denizcilik sektörüne finansman sağlayabilen kuruluşlar, gerekli finansman desteği verebilmek için yapacakları değerlendirmelerde finansman sağlanacak varlığın sigortalarının yerinde olup olmadığı konusunu titizlikle incelerler. Deniz sigortalarında bir geminin sigorta teminatının var olabilmesi ve geçerliliğini sürdürebilmesi için, geminin kondisyonu, denetimleri, uluslararası konvansiyonlar ve anlaşmalara istinaden uyumluluk ve yeterlilikleri, sınıfı, bayrağı, mürettebatı gibi birçok konunun uygun ve yerinde olması gerekmektedir. İlaveten finansör kuruluşlar, finansman sağlayacakları gemiye bir hadise sebebiyle zarar gelmesi durumunda, bu zarardan en az şekilde etkilenmek ve hatta hiç etkilenmemek isterler. Nitekim bir geminin tam ziya olması neticesinde, geminin H&M poliçesine ilgili/gerekli klostların eklenmesiyle ipotek alacaklısı olarak bulunan banka, sigortacıdan hasarı doğrudan tanzim edebilir. İlaveten ucu finansör bankaya dokunabilecek sorumluluk hasarlarından da etkilenmemek adına gemiye ait sorumluluk poliçelerinin yerinde olması gerekmektedir. Nitekim aynı örnek üzerinden gidilir ise, tam ziya olan bir geminin ziya bedeli H&M poliçesi tarafından karşılanmaktayken, enkaz kaldırma masrafları ise P&I poliçesi tarafından karşılanacaktır.

Finansman sağlayan bankalar ve finansal kiralama şirketleri, finansör oldukları gemilere ait H&M ve P&I sigortalarının belirli sebepler yüzünden çalışmaması halinde karşılaşılabilecekleri riskleri teminat altına alabilmek adına, İpotek Alacaklısı Sigortası (Mortgagee's Interest Insurance) veya Finansal Kiraya Veren Sigortası (Lessors' Interest Insurance) yaptırmaktadır.

Finansman sağlayan bankalar, gemilerin H&M, IV, War ve P&I poliçelerine ipotek alacaklısı (mortgagee) olarak not edilirler. Geminin maliki ise, Notice of Assignment (NOA) imzalayarak temlik haklarını belli şartlar ile bankaya devrettiğini belirtir. Böylece banka, bir nevi poliçenin sahipliğini alarak herhangi bir hasarda, hasar ile ilgili pazarlıklarda yerini alır. Akabinde düzenlenen bir Dain-i Mürtehin Klozu (Loss Payable Clause) ile bankanın ipotek alacaklısı olarak belirli şartlarla ödeme alabileceğini not eden kloz poliçeye eklenir. Loss Payable Clause altında belirlenen

şartlara sigortacıların uyması gerekmekte olup, finansör bankayı kloz altında belirtilen durumlarda haberdar etmesi gerekmektedir. Örneğin, bu kloz ile belirlenecek bir limitin üzerinde gerçekleşebilecek hasarlarda sigortacıların doğrudan ipotek alacaklısı olan bankaya haber vermeleri gerektiği belirtilebilmektedir.

NOA ve LPC'lerin tamamlanmasından sonra finansör bankalar, sigorta aracısı broker şirketlerden bir taahhütname (Letter of Undertaking - LOU) ister. Bu taahhütname ile broker, poliçe vadesi içerisinde gerçekleşebilecek değişiklik ve gelişmelerden finansör kuruluşu her zaman haberdar edeceği gibi yükümlülüklerin altına imza atmaktadır.

Kredi anlaşmalarında sigortalar konusunda finansman sağlayan şirketlerin dikkat etmesi gereken konular aşağıda belirtilmektedir;

- Sigorta bedeli: Geminin finanse edilen bedeli ile H&M poliçesinde teminat altına alınan bedeli oldukça önem arz etmektedir. İhtiyaç duyulan sigorta bedelinin tespit edilebilmesi için öncelikle geminin market bedeline ve bekleyen borçlarına bakılmaktadır. Standart bir kredi anlaşmasında (loan agreement), finanse edilen meblağ üzerinden bankaya geri ödenen miktarlar düşülerek geriye kalan borcun en az %120'sine denk veya daha yüksek bir bedel sigorta değeri olarak belirlenebilmekte veya geminin bedelinin en az adil market değerinde olması talep edilmektedir. Borç alan armatör veya denizcilik şirketinin, geminin market bedelinin en az %80 kapsayacak şekilde bir H&M sigortası bulundurması yönündeki gereklilikler ise genellikle markette görülen yaygın bir uygulamadır. Geri kalan %20 meblağ ise sadece tam ziya durumunda devreye girecek olan IV sigortalarınca teminat altına alınmaktadır.

- İpotek Alacaklısı Sigortaları dokümanlarının kontrolleri: Finansör kuruluş tarafından kredi verilmeden önce ve kredi verildikten sonra da mortgagee's insurance dokümanlarının kontrol edilmesi gerekmektedir. Denizcilik finansmanı sağlayan bir çok banka, sigortalar konusunda uzman çalışanlara sahiptir fakat yine de dışarıdan bir uzman görüşleri gerekebilmektedir. Bu uzmanlar hem gemiye ait poliçelerin uygun olup olmadığını, hem de MII, MIAP ve MRI sigortaları ile ilgili kontrolleri yaparak tavsiyelerde bulunurlar.

- Teminat notu (cover note): Gemi sahibi armatörün sigorta brokeri tarafından, sigortalar ile ilgili bir özet yapılarak sigortalı ve ilave sigortalılar, sigorta vadesi,

sigortalanan bedeller, muafiyetler, şartlar, yükümlölükler ve hisseleriyle birlikte plasman detayları finansör bankaya iletilir (Hodger, 1999). Poliçenin plasmanında hisse sahibi olan sigorta şirketlerinin kredi derecelendirme notlarının genellikle yüksek olması bankalar tarafından dikkat edilen bir husustur. Bankalar, genellikle kendilerini ilave sigortalı (co-assured) olarak not ettirmekten imtina ederler. Bankalar NOA ve LPC ile geminin ipotek alacaklısı olarak not edildiklerinden co-assured olarak not edilmelerine gerek bulunmamaktadır. Ek olarak, co-assured olarak not edilmesi durumunda, bazı ülkelerin yasal mevzuatlarında eğer geminin ödenmemiş bir borcu bulunuyor ise co-assured'dan tazmin yoluna gidilebilmektedir. Ek olarak, geminin sigorta bedeli de teminat notunda dikkatlice incelenir, H&M ve IV bedelleri kontrol edilir. Bir kredi anlaşması, genellikle H&M poliçelerinin ITCH, ITC, Nordic Marine Insurance Plan, American Institute Hull Clauses, Institute Standard Dutch Hull Form, Danish Insurance Plan ve DTV German Clauses klostarı çerçevesinde hazırlanmasını talep etmektedir. Bankalar ve armatörler tarafından markette en tercih edilen klostlar Nordic Marine Insurance Plan (NMIP)'dir. NMIP'in, tüm riskler (all risks) teminatı sunmasının yanı sıra 7. bölümü altında, brokerlerin sunmuş olduğu LOU'ya benzer bir koruma sağlaması da markette daha çok tercih edilmesini sağlamaktadır.

- P&I sertifikaları: Geminin H&M poliçesinde olduğu gibi P&I poliçelerine de finansman sağlayan kuruluşlar ipotek alacaklısı (mortgagee) olarak not edilmelidir ve poliçelere Loss Payable Clause'un eklenmesine veya LPC'nin ayrı olarak hazırlanmasına dikkat etmek gerekmektedir. P&I kulüplerinin hazırlayacağı LPC dokümanı, brokerlerin sunmuş oldukları LOU'ya benzerdir. Ek olarak, P&I poliçesi şart ve limitlerinin dikkatli incelenmesi ve kredi anlaşması süresince P&I sigortasının yerinde olması gerekmektedir. Çatışma sorumluluklarının 4/4 olarak P&I poliçelerinde tamamen veya P&I ve H&M poliçelerinde beraber olmak üzere teminata dahil olduğuna dikkat edilmelidir. İlaveten yolcu sorumlulukları, çevre kirliliği, enkaz kaldırma ve diğer 3. şahıslara karşı sorumlulukların P&I poliçesi altında teminata dahil olduğuna dikkat edilmelidir. Poliçelerdeki minimum sorumluluk limitlerinin LLMC ve OPA gibi uluslararası sözleşmelere uyumlu olduğu kontrol edilmeli, gemilerin sefer yapmakta olduğu ülkelerin eğer zorunlu kıldığı minimum sigorta şartları bulunuyor ise bu hususlar da incelenmelidir.

- H&M ve W&S poliçelerinde gemi bedellerine ilaveten sefer sahalarının da doğru not edildiğine dikkat edilmelidir. Geminin klasının sigorta süresince mevcudiyetini koruması, poliçelerin muafiyetleri/ek makine muafiyetler ve sigorta poliçelerinin tabi olduğu hukuk ve mevzuatlar da önem arzeden konulardır.
- NOA ve LPC dokümanları: Finansör banka, armatörün poliçe haklarını devrettiğine dair imzaladığı Notice of Assignment dokümanının ve akabinde düzenlenen Loss Payable Clause'un yerine olduğundan emin olmalıdır.
- Taahhütname (Letter of Undertaking): Armatörün brokeri tarafından bankaların yararına bu dokümanlar tazmin edilmektedir. Bu taahhütname, broker ve finansör banka arasında paylaşılan ayrı bir sözleşmedir. LOU, brokerin imzalı olarak NOA ve LPC dokümanlarını poliçelere ek olarak temin etmesini şart koşar. Armatör tarafından herhangi önemli bir değişiklik yapılırsa veya iptal edilirse, brokerler derhal ipotek alacaklısı olan konu finansör bankaya haber vereceklerini bu sözleşme ile taahhüt eder. Bazı armatörler ve denizcilik şirketleri, arada bir broker kullanmadan doğrudan sigortalarını sigorta şirketleri ile yapmaktadırlar. Bu gibi durumlarda banka, sigortacılarından LOU denk bir taahhütname tanzim etmelerini talep ederler. P&I kulüpleri de finansman sağlayan bankalar için bir LOU düzenleyebilmektedir (Rydenfelt, 2013).

Finansman sağlayan kuruluşlar, kredi anlaşmaları gereğince geminin bayrak devleti kayıtlarında kendilerini ipotek alacaklısı (mortgagee) olarak kaydetmelidirler.

Finansman sağlayan kuruluşlar, gemilere ait H&M ve P&I poliçelerinin belirli sebepler ile teminat sunamaması risklerine karşı kendilerini teminat altına alabilmek adına MII, MIAP, MRI ve LII gibi sigortaları temin etmektedirler. Bu sigortalar, denizcilik finansmanı açısından finansör kuruluşların daha güvenli olarak kaynak sunmalarına yardımcı olmaktadır.

7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Deniz taşımacılığının Dünya'daki en yaygın ulaşım/ulaştırma yöntemi olduğu göz önünde bulundurulduğunda, deniz ticaretinin Dünya ekonomisi açısından oldukça önemli bir unsur olduğu açıkça görülebilmektedir. Dolayısıyla Dünya ekonomisindeki hareketlilikler, deniz taşımacılığını ve denizcilik sektörünü doğrudan etkilemektedir.

2008 Dünya ekonomik krizine kadar oldukça hareketli olan denizcilik sektörü, krizin ardından büyük bir hızla çöküşe girmiş ve bu dönemde bir çok armatör ve bağlı denizcilik şirketi ciddi finansal sorunlarla karşılaşmış, bir çok şirket de iflas etmiştir. Kriz öncesine kadar yükselerek artmakta olan gemi bedelleri, gemi kira bedelleri ve navlun fiyatlarının, 2008 krizi ardından düşüşe geçmesi ile, zaman esaslı kira sözleşmesi altında kirada bulunan birçok geminin kira bedelleri karşılanamayacak duruma gelmiş, dolayısıyla gemiyi borç ile alan armatör kira bedellerini kiracılardan karşılayamadığı için finansal darboğaza düşmüşü hatta iflas etmiştir. Benzer şekilde yüksek bedeller üzerinden finanse edilen ve inşası planan bir çok yeni gemi projesi ise 2008 krizi sonrası iptal edilmek durumunda kalmış, 2008 öncesi inşasına başlanan ve krizde inşa edilmekte olan bir çok gemi ise inşasının durması sebebiyle kızıakta kalmıştır. Bu sebeple benzer şekilde tersaneler ve bağlı yan sanayiler de ciddi sorunlar ile karşılaşmışlardır. 2008 öncesi oldukça hareketli olan deniz ticareti ile büyük karlar elde eden limancılık sektörü de yapmış olduğu yatırımların ardından 2008 krizine maruz kalarak ciddi zararlarla karşı karşıya kalmıştır. 2008 krizi öncesi yeni gemi inşaları, ikinci el gemi alım-satımı, liman yatırımları gibi denizcilik yatırımları için finansman sağlayan bankalar, finansal kiralama şirketleri, özel yatırımcılar, fonlar vb. 2008 krizinden sonra karşılığını alamadıkları denizcilik borçları için uzun bir süre denizcilik sektörüne finansman sağlayamayacak duruma gelmiş, kriz sonrası ellerinde birçok gemi kalması sebebiyle birçok banka da tekrar denizcilik finansmanı için kredi vermeyeceğini belirterek denizcilik sektöründen çıktığını ilan etmek durumunda kalmıştır. Bahsedilen konular göz önünde bulundurulduğunda denizcilik sektöründe faaliyet göstermekte olan her bir unsur için sektörde tecrübe ve uzmanlaşmanın önemi ortaya çıkmaktadır.

Denizcilik sektöründe uzmanlaşma ile beraber, uygulanmakta olan finansman yöntemlerinde daha dikkatli değerlendirmeler yapılmaya başlanmış, ilaveten özel sermaye fonu, girişim sermayesi vb. yeni denizcilik finansmanı yöntemleri ortaya çıkmıştır. Çalışmanın üçüncü bölümünde son yıllarda sendikasyon kredileri ile özel sermaye fonu yatırımlarının artışta olduğu görülebilmektedir. Dolayısıyla 2008 ekonomik krizi sonra çöküşte olan denizcilik piyasalarının yeniden yukarıya doğru ivmelendiği görülebilir. 2008 krizinden dersler çıkaran finansal kuruluşlar, denizcilik yatırımları için finansman sağlamadan evvel armatöre veya denizcilik şirketine ait finansal raporlara, yatırım yapılacak geminin özellikleri ve çalışacağı markete, kiracılara ve kira sözleşmelerine, taşıyacağı yük ve sefer yapacağı limanlar gibi detaylara vb. titizlikle bakmakta ve ciddi değerlendirmelerin akabinde kaynağı sunmaktadır.

Türkiye’de denizcilik sektörünün finansmanında son yıllarda tekrar artış gözlemlenmekte, bununla beraber alternatif finansman araçları da daha aktif rol almaya başlamaktadır. Fakat Dünya’daki denizcilik finansmanı anlaşmaları ve meblağları göz önünde bulundurulduğunda ve Türk armatörlerin ve denizcilik şirketlerinin de yeni yatırımlar için hala yurtdışı denizcilik finansmanı marketini değerlendirmek istedikleri düşünüldüğünde, Türkiye’deki denizcilik finansmanı sektörünün ciddi uzmanlaşmaya ihtiyacı olduğu söylenebilir.

Türkiye’de 2016 yılında hayata geçmesi beklenen Koster Filosu yenilenmesi projesi çerçevesindeki hurda teşviklerinin, Türk denizcilik sektörünü tekrar canlandıracağı düşünülmekte olup, bu proje aynı zamanda yaratacağı istihdam ve yan sanayi desteğiyle ülke ekonomisine büyük fayda sağlayacaktır.

Özel sermaye fonları ve girişim sermayeleri, denizcilik finansmanı marketinde rekabet imkanı yaratacak olup, Koster Filosu yenilemesi projesi ile paralel düşünüldüğünde Türkiye’deki denizcilik finansmanı sektörünün de gelişeceği öngörülmektedir.

Katılım bankalarının denizcilik finansmanında aktif rol oynamaya başladığı görülmekte olup, portföylerinin daha da genişlemesi öngörülmektedir.

Çalışmada denizcilik finansmanı için oldukça önem arz eden deniz sigortaları ile ilgili Dünya’daki ve Türkiye’deki uygulamalardan bahsedilmiş olup, ülkemizdeki yasal mevzuatlardaki zorunluluklara ve değişikliklere değinilmeye çalışılmıştır.

Liman denetimlerinin sıklaşması, sorumluluk sigortalarının zorunlu hale gelmesi ve armatörlerin daha da bilinçlenmesi ile birlikte sigorta sektöründe deniz sigortalarından kazanılan primlerin arttığı gözlemlenmektedir.

İlaveten ilk milli P&I sigorta şirketi olan Türk P&I'nın kurulması ile, daha önce yurtdışında sabit-prim marketi üzerinden yapılmakta olan P&I sigortalarının, Türkiye'ye yönelmesi beklenmektedir. 300 GT üzerindeki tüm tekneler için alınması zorunlu olan P&I sigortaları ile gerek deniz sigorta brokerleri, gerek Türk P&I ve yurtdışı sabit prim marketi sigortacılarının çalışmaları ile Türk deniz sigortacılığı marketinde hareketlilik görülmektedir. Türkiye'de tekne ve yük sigortaları prim gelirleri de artmaya devam etmektedir. Tekne sigortaları açısından bazı sigorta şirketlerinin tekne sigortası yazmaya başlaması, sektörde rekabeti arttırdığı gibi yurtdışında yapılmakta olan sigortaların da yurtiçine yönelmesine katkı sağlamaktadır. İlaveten, sigorta şirketlerinin ve Türk deniz sigortacılığının tekne sigortaları konusunda da deneyim kazanmasına fayda sağlamaktadır. Ülkemizde deniz sigorta brokerliği konusunda yurtiçi ve yurtdışı sigorta marketine hakim oldukça uzman şirketler bulunmaktadır. Brokerlerin bu tecrübelerinin önümüzdeki yıllarda Türk sigorta marketinin gelişmesine daha da katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Nakliyat sigortalarında ise kati poliçelerin yanında müşteriler için daha avantajlı ve hızlı servis alınmasını sağlayan abonman poliçelerine rağbet artmaktadır. Genellikle yurtdışındaki nakliyat/yük poliçelerinde uygulanmakta olan bu yöntemin Türkiye'de de yaygınlaşması, yük taşımacılığı alanında sigorta sektörünün daha da geliştiği yönünde değerlendirilebilir.

Deniz sigortalarının diğer branşlarında da, özellikle tekne inşa ve liman/terminal operatörleri sorumluluk sigortalarında, bir çok sigorta şirketi teminat sunmaya başlamış olup, önümüzdeki dönemde bu branşlardan elde edilecek primlerde artış beklenmektedir. Ülkemizde artan marinacılık faaliyetleri ile beraber yurtdışında kışlama geçiren yatların ülkemize yöneldiği görülmektedir. İlaveten yat sigortaları konusunda Türkiye'deki sigorta şirketlerinin sunmuş oldukları geniş teminatlar sebebiyle yat sigortalarından elde edilen prim gelirlerinin de arttığı görülmektedir.

Çalışmada görüleceği üzere, Dünya'daki denizcilik finansmanı ve deniz sigortaları piyasaları ile kıyaslandığında Türkiye'nin henüz arzu edilen seviyeye ulaşamadığı belirtilebilir. Ülkemiz denizciliğinin ilerleyebilmesi adına, çalışmada konu edilen başlıklar değerlendirilerek aşağıda bazı tavsiyelerde bulunmaktadır;

- Denizciliğimizin tekrar hızlı bir şekilde canlanabilmesi ve ilerleyebilmesi adına altyapı çalışması hazır olan hurda teşviki ile beraber Koster Filosunun yenilenmesi projesine ivedilikle başlanmalıdır ve bu proje kapsamında eko dizayn ileri teknoloji gemilerin imalatına başlanmalıdır. Böylece armatörlerimizin ve denizcilik şirketlerimizin olduğu kadar tersaneciliğimizin de daha ileri teknoloji gemiler inşa etmesine fırsat sağlanarak Dünya'daki rekabetçi konumlarına geri dönmeleri desteklenebilecektir. Bu sayede denizcilik eğitimleri, gemi inşa ve deniz teknolojileri mühendislik eğitimleri sunan üniversitelerimizin, yüksekokullarımızın ve teknik/meslek lisesi eğitimi veren okullarımızın da bu hareketlilikten fayda sağlayarak daha da gelişebileceği düşünülmektedir.
- Koster filosunun yenilenmesi projesi sayesinde gemi ana makinesi yatırımları için uygun fırsat doğmaktadır. Gemi inşa sanayiinde dışa bağımlılığımızı azaltabilmek adına, gemi makineleri imalatı konusunda yatırım ve ar-ge desteği sağlanmalıdır.
- Sigorta sektörümüzün ülke dışında, özellikle ortadoğu, akdeniz ülkeleri ve balkanlarda iş yazabilmesi için gerekli altyapı çalışmaları yapılmalı ve destekler sağlanmalıdır.
- Denizcilik finansmanı konusunda ticari banka kredilerinin yanında alternatif finansman yöntemleri de değerlendirilmelidir.
- Finansal kiralama sektöründeki yeni mevzuat ile sat-kirala modeli hayata geçirilip yaygınlaştırılarak sektör büyütülmeli, ilaveten konu modelin denizcilik sektörüne uyarlanması sağlanarak armatör ve denizcilik şirketlerine alternatif bir finansman kaynağı daha sunulmaya çalışılmalıdır.
- Türk P&I şirketinin dünyada etkin bir sigorta şirketi olabilmesi için gerekli destekler sağlanmalıdır.
- Türk bankalarının, denizcilik finansmanı konusunda daha da uzmanlaşabilmeleri ve armatörlerin yurtdışı bankalar yerine öncelikle yerli bankaları tercih etmelerini sağlayabilmek adına gerekli yatırımlar yapılmalıdır ve bankalar bu konuda teşvik edilmelidir.
- Katılım bankacılığı, denizcilik sektörü için daha aktif rol almalıdır.
- Denizcilik sektörümüz ve Türk bayrağı taşıyan gemiler için devlet teşvikleri güçlendirilerek ve vergiler iyileştirilerek Türk bayraklı filomuzun ve sektörümüzün büyümesi ve ilerlemesi sağlanmalı, konu teşvik ve destekler dönemlik veya kısa süreli değil, uzun süreli bir kalkınma programı olarak kalmalıdır.

- Deniz sigortaları konusunda ülkemiz sigortacılarının Dünya’da daha rekabetçi konuma gelebilmelerini sağlayabilmek adına, Dünya’da uygulanmakta olan teminat modelleri örnek alınmalıdır. Örneğin bir liman için sorumlulukları, liman ekipmanlarının operasyonlarını, limandaki varlıkları, makine kırılması teminatını ve iş durması temiantı gibi bir çok dalı ihtiva eden paket poliçeler tanzim edilerek sigortalılara ait riskler tek çatı altında toplanabilir. Böylece sigorta şirketleri büyük hacimli işleri tek seferde yazabilecek tecrübeye kavuşabilecektir.
- Gerek denizcilik sektörüne teminat sağlayan sigorta şirketlerinde, gerek de sektöre finansman sağlayan kuruluşlarında çalışmakta olan uzmanlar, denizcilik piyasalarını ve sektördeki gelişmeleri yakinen takip etmeli, aynı zamanda Dünya ekonomisindeki gelişmeler ile denizcilik piyasasını beraber analiz ederek, doğru zamanda doğru önlemleri alabilecek ve denizciliğimizin gelişmesine katkı sağlayacak adımları atabilecek yetkinliğe sahip olmalıdırlar.

KAYNAKLAR

- Akten, N.** (2008), *Denizde Çatma Kazaları ve Çatma Bilirkişiliği*, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt 82, Sayı 3, 2008
- Anderson, P. (2007-2008)**, *P&I Clubs and Mutual Insurance* (Module 3 of the Postgraduate Diploma in Marine Insurance), World Maritime University and Lloyds Maritime Academy, 2007-2008
- Anderson, P.** (1999), *The Mariner's Guide to Marine Insurance*, The Nautical Institute, London, 1999
- Aras, G.** (1996), *Ticari Bankalarda Kredi Portföyünün Yönetimi*, SPK Yayınları, Yayın No: 30, Ankara 1996.
- Ayan, M. ve Baykal, T.** (2010), Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt: 7, Sayı: 13, s. 275 – 297.
- Bank for International Settlements** (2015), *A brief history of Basel Committee*, Erişim: 26 Ekim 2015, <http://www.bis.org/bcbs/history.pdf>.
- Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu** (2010), *Sorularla Basel III*, Risk Yönetimi Dairesi, Erişim 14 Ağustos 2015, http://www.bddk.org.tr/WebSitesi/turkce/Basel/Basel_III.aspx.
- Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurulu** (2015), *Türk Bankacılık Sektörü Temel Göstergeleri*, Veri ve Sistem Yönetimi Daire Başkanlığı, Ankara, Erişim: 8 Eylül 2015.
- Bankaların Özkaynaklarına İlişkin Yönetmelik**, T.C. Resmi Gazete, 26333, 1 Kasım 2006 Çarşamba.
- Bayındır, S.** (2012), *Modern Faizsiz Finansman Araçlarından GES ve Teverruk'un Fıkhi Tahlili*, Fıkhi Açından Finans ve Altın İşlemleri: Tebliğler ve Müzakereler Kitabı, İstanbul: Ensar Neşriyat
- Britannia P&I** (t.y.), History, Erişim Tarihi: 8 Temmuz 2015, <http://www.britanniapandi.com/about/history/>
- Brown, R.H.** (1975) *Dictionary of Marine Insurance Terms*, London, Witherby & Co Ltd, 1975
- Buckham, D., Wahl, J. ve Rose, S.** (2010), *Executive's Guide to Solvency II*, 2010
- Columbus** (2015), Navigators' Ports and Terminals Wording.
- Çetin, S.** (t.y.), Tersane Sektörüne Sağlanan Devlet Yardımları (Makale), *Neta Haber*, 16 Ocak, Erişim tarihi: 3 Haziran 2015, <http://www.netahaber.com/index.php/makaleler-xm-articles-xm/serkan-cetin/341-tersane-sektorune-saglanan-devlet-yardimlari>.

- Çürük, S.A.** (2013), *İslami Finansın Türkiye'deki Gelişimi, Mevcut Sorunlar ve Çözüm Önerileri* (Doktora Yeterlilik Tezi), T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya, 2013
- Dalgın, N.** (2003), *İslam Hukuku Açısından Karşılıklı Sigortalar*, İslami Araştırmalar Dergisi, 2003
- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik**, T.C. Resmi Gazete, 29454, 23 Ağustos 2015
- Deran, A. Ve Yakupçebioglu, N.S.** (2006), Türk Vergi Mevzuatı'nda Amortisman Muhasebesi, *Mevzuat Dergisi*, Yıl:9, Sayı:104, Ağustos 2006.
- Duhaime, L** (2012), *Lex Rhodia: The Ancient Ancestor of Maritime Law - 800 BC*, Erişim Tarihi:6 Mayıs 2015, <http://www.duhaime.org/LawMuseum/LawArticle-383/Lex-Rhodia-The-Ancient-Ancestor-of-Maritime-Law--800-BC.aspx>
- Dunne, F.** (2015), *Transaction Volume of Private Equity in Shipping 2009-2014*, Marine Money Conference, 28 January 2015, Erişim: 11 Ekim 2015, <https://www.marinemoney.com/sites/all/themes/marinemoney/forums/LON15/presentations/Mr%20Frank%20Dunne.pdf>.
- Engin, M.C.** (2012), *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya*, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Özel Sayı, İstanbul, s.507.
- Erdoğan, A.** (2014), Basel Kriterlerinin Bankacılık Sektörüne Etkisi ve Türkiye'de Bankacılık Sektörünün Basel Kriterlerine Uyum Süreci, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (Cilt 16, Sayı 1, s. 141-182).
- Ertan, K.** (2012), *Yeni Türk Hukuku'nda Tekne Sigortaları*, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Sigortaları Sempozyumu, 23.03.2012.
- Gallagher, A.J.** (2015a), AJG Marine P&I Pre-Renewal Review - October, London, 7 Ekim 2015.
- Gallagher, A.J.** (2015b), AJG Commercial P&I Market Review - September, London, 1 Ekim 2015.
- Güner, D.** (2000), Türk Hukuku'nda Dispeçin Hazırlanması ve Uygulanması, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt I, VIII, 2000.
- Harwood, S.** (2006), *Shipping Finance*, 3rd Edition, Londra, Euromoney International Investor Plc.
- Hodger, S.** (1999), *Cases and Materials on Marine Insurance Law*, Cavendish Publishing Ltd, London, 1999.
- Hudson, N.G., Madge, T. And Sturges, K.** (1995), *The Institute Clauses*, 2nd edition, 1995.
- İlgin, S.** (2005), *Deniz Hukuku*, Deniz Harp Okulu, Cilt I, 2005.
- IMEAK DTO**, (2015), *Dünden Bugüne Koster Filomuz*, Deniz Ticareti Dergisi Mart 2015 Sayısı Koster Filosu Eki, İstanbul, 2015.
- IMF** (2015), *World Economic Outlook*, International Monetary Fund Publication Services, Washington, Ekim 2015.

- İ.M.K.B. (2011)**, Cevaplarla Borsa ve Sermaye Piyasası, *İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Yatırımcı Danışma Merkezi*, İstanbul, Nisan 2011.
- Ince&Co, (2011)**, Shari'a Ccompliant Methods For The Financing Of Ships, August 2011
- İstişari Denizcilik Teşkilatının Kurulması hakkındaki Devletlerarası Sözleşmeye katılmamıza ve bu Sözleşmenin tasdikına dair Kanun (6812), T.C. Resmi Gazete, Sayı: 9364, 25 Temmuz 1956**
- Kaya, A. (1994)**, İÜ Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi, *Adi ve Ticari İşlerde Faiz*, 1994
- Kender, R. (2012)**, *Yeni Türk Ticaret Kanunumuzda Donatanın Borç ve Sorumlulukları Dersi Kapsamında Hazırlanan Seminer Çalışması*, T.C. Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Yüksek Lisans Programı, İstanbul, 2012
- KOBİ Girişim Sermayesi Yatırım Ortaklığı A.Ş. (t.y.)**, *Girişim Sermayesi*, Erişim: 10 Temmuz 2015, http://kobias.com.tr/web/girisim_sermayesi.html.
- KOSGEB Organlarının Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik,, T.C. Resmi Gazete, 27951, 1 Haziran 2011**
- Kurt, H. (2014)**, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun Değerlendirilmesi, *Ankara Barosu Dergisi*, Ankara, 2014.
- Marine Insurance Act (1906)**, An Act to codify the Law relating to Marine Insurance, Londra, 21 Aralık 1906.
- Marine Insurance (2011/2012)**, *Institute of Chartered Shipbrokers*, Scotland, Witherby Publishing Group Ltd
- Mütteki, S. (1990)**, *Özel Finans Kurumlarının Bankacılık Hizmetleri Açısından Değerlendirilmesi* (Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi SBE., İzmir, 1990, s.91
- Nomer, C. ve Yunak, H. (2000)**, *Sigortanın Genel Prensipleri*, Ceyma Matbaacılık, Mart 2000
- Noussia, K. (2007)**, *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts*, Springer, 2007.
- O'May, D. (1993)**, *Marine Insurance: Law and Policy*, London: Sweet & Maxwell, 1993
- Öztürk, Ö., (2006)**, *Banka ve Sendikasyon Kredilerinin Denizcilik Sektörünün Finansmanında Önemi ve Bankaların Bu Alandaki Yaklaşımları* (Yüksek Lisans Tezi), T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi ABD, İzmir.
- Pamukçu, A. (2010)**, *Bilanço dışı finansman yöntemleri ve muhasebeleştirme işlemleri*, Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, Cilt 29, Sayı II, s.479-494.
- Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, 4507, 27 Ocak 2000**

- Report on ship financing** (2007), OECD Council Working Party on Shipbuilding, Erişim: 6 Eylöl 2015, <http://www.oecd.org/sti/ind/47128870.pdf>.
- Rodney, W.** (2008), *Islamic Economics and Finance*, World Economics, Vol. 9, No.1, Ocak-Mart, 2008
- Rydenfelt, M.** (2013), *Insurances in Ship Finance* (Yüksek Lisans Tezi), Lund University, Faculty of Law, İsveç.
- Schinas, O., Grau, C. and Johns, M. (Editörler).** (2014), *HSBA Handbook on Ship Finance*, Hamburg, Springer.
- Serpam** (2014), *İslami Finans Araştırma Notları -1*, Sermaye Piyasaları Araştırma ve Uygulama Merkezi, Mayıs 2013
- Shipbuilding Agreement – Overview** (t.y.), OECD Erişim: 12 Haziran 2015, <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuildingagreement-overview.htm>.
- Shipping Finance** (2011/2012), *Institute of Chartered Shipbrokers*, Centenary Edition, Scotland, Witherby Publishing Group Ltd., s.28.
- Sigortacılık Kanunu, T.C. Resmi Gazete, 26552, 14 Haziran 2007**
- Soybaş, F. N.** (2014), *Deniz Haydutluğu ve Deniz Haydutluğunun Deniz Sigortacılığına Etkisi*, Denizcilik Uzmanlık Tezi, 2014
- Stopford, M.** (2009). *Maritime Economics*, 3rd Edition, London, Routledge.
- şahin, İ.** (2013), Küresel Finansal Kriz Esnasında Geliştirilen Bankacılık Düzenlemelerinden Basel III Kriterlerinin Kapsamı Ve Uygulama Süreci, *Muhasebe ve Finansman Dergisi*, Sayı: Temmuz, s.155.
- Tasarım Desteği Hakkında Tebliğ (Tebliğ No: 2008/2)’de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2015/1), T.C. Resmi Gazete, 29376, 4 Haziran 2015**
- Taylan, M.** (1999), Güvenli Gemi İşletmeciliği ve ISM Kodu, Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi, Bildiriler Kitabı, İstanbul, s.347 , 1999
- TCMB** (t.y.), *Bankalarca Kullanılan Kredilerin Sektörel Dağılımı*, İstatistikler, Erişim Tarihi: 17 Kasım 2015, <http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TCMB+TR/TCMB+TR/Main+Menu/Istatistikler/Bankacilik+Verileri/Bankalarca+Kullandirilan+Kredilerin+Sektorel+Dagilimii/>.
- TCMB** (t.y.), *Finansal Kiralama şirketlerince Kullanılan Kredilerin Sektörel Dağılımı*, İstatistikler, Erişim Tarihi: 17 Kasım 2015, <http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/TCMB+TR/TCMB+TR/Main+Menu/Istatistikler/Bankacilik+Verileri/Finansal+Kiralama+Sirketlerince+Kullandirilan+Kredilerin+Sektorel+Dagilimii/>.
- Tekil, F.** (1998), *Deniz Hukuku*, Alkım Yayınları, Beşinci Baskı, İstanbul, 1998
- Tok, A.** (2009), SPK Hukuk İşleri Dairesi, *İSLAMİ FİNANS SİSTEMİ ÇERÇEVESİNDE SUKUK (İSLAMİ TAHVİL) UYGULAMALARI, KATILIM BANKALARI ve TÜRKiYE AÇISINDAN DEğERLENDİRMELELER*, Haziran 2009
- Türk Eximbank (t.y.)**, Genel Bilgi, Erişim Tarihi: 15 Haziran 2015, <https://www.eximbank.gov.tr/TR,494/genel-bilgi.html>.

Türk Ticaret Kanunu, T.C. Resmi Gazete, 6012, 14 Şubat 2011.

Uçar, M. (1993), Türkiye’de – Dünyada Faizsiz Bankacılık ve Hesap Sistemleri, İstanbul, Faisal Eğitim ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1993

Ulusoy, Ü .H. (2013), STCW-1978 ve Değişiklikleri Örneğinde Uluslararası Anlaşmaların Türk Hukuku’nda Yürürlüğü ve Yargısal Denetimi Sorunu, AÜHFD, 62 (2), 2013, s.501-537

UNCTAD (2015), *Review of Maritime Transport*, United Nations Publications, 2015.

UNCTAD (1982), *Legal and Documentary Aspects of the Marine Insurance Contract*, United Nations Publications, New York, 1982

Uzunoğlu, S. (1998), *Yeni Finansman Teknikleri*, Strata Yayınları, Genişletilmiş 2. Baskı, İstanbul, 1998, s.11.).

Ülgener, F. (2010) Tekne ve P&I Sigortacısının Sorumlulukları, AktüelDeniz, Erişim Tarihi:21 Temmuz 2015,
http://www.aktueldeniz.com/fehmi_ulgenger/tekne_ve_p-i_sigortacisinin_sorumluluklari

Williams, R. (2008), *Gard Guidance to the Statutes and Rules*, Gard AS, Norway, 2008

World Bank (2015), World Economic Outlook Update, 2015.

World Maritime News, (2014), Top 10 Most Expensive Cruise Ships Ever Built
<http://worldmaritimeneews.com/archives/133368/top-10-most-expensive-cruise-ships-ever-built/> .

Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğ, T.C. Resmi Gazete, 28329, 20 Haziran 2012.

Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğde (Tebliğ No: 2012/1) Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ, T.C. Resmi Gazete, 28994, 8 Mayıs 2014.

Yazıcıoğlu, E. (2003), *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, İstanbul, 2003

Yıldırım, E. (2007), *Bankalarda Ticari Kredilendirme Süreci; Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Yolları ile ilgili Ampirik Bir Çalışma* (Yüksek Lisans Tezi), T.C. Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Yücesan, O. (2004), *Nakliyat Tekne ve Emtea Sigortaları*, Emek Matbaacılık & Dahili Ticaret, İstanbul, 2004

Url-1 <<http://acteraigroup.com/investments/>> Erişim Tarihi: 21 Ekim 2015.

Url-2 <<http://www.esas.com.tr/tr/un-roro.html/>> Erişim Tarihi: 21 Ekim 2015.

Url-3 <<http://kobias.com.tr/>> Erişim Tarihi: 21 Ekim 2015.

Url-4 <<http://www.kgf.com.tr/gemi-insa-destekleri/>> Erişim Tarihi: 21 Ekim 2015.

Url-5 <<http://www.lloyds.com/Common/Help/Glossary?Letter=P>>, Premium Trust Fund, Erişim Tarihi: 18 Ağustos 2015.

- Url-6 <<https://www.lloyds.com/the-market/>>, Committees&Associations,XIS/XCS, Erişim Tarihi: 18 Ağustos 2015.
- Url-7 <<http://www.gard.no/web/publications/document/>>, Rule 12 Advance Calls and Deferred Calls, Erişim Tarihi: 9 Nisan 2015.
- Url-8 <<http://www.igpandi.org/>>, Erişim Tarihi: 27 Ağustos 2015.
- Url-9 <<http://www.gard.no/web/updates/content/20741048/increased-limits-of-liability-enters-into-force-in-2015>>, Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2015.
- Url-10 <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/HTML/20150619_142359_64032_1_64480.html>, Erişim Tarihi: 22 Temmuz 2015.
- Url-11 <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-%28CLC%29.aspx>>, Erişim Tarihi: 19 Temmuz 2015.
- Url-12 <<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm>>, Erişim Tarihi: 12 Haziran 2015.
- Url-13 <<http://www.ilo.org/ankara/about-us/lang--tr/index.htm>>, Erişim Tarihi: 23 Eylöl 2015.
- Url-14 <<http://www.uscg.mil/ccs/NPFC/COFRs/default.asp>>, Erişim Tarihi: 23 Eylöl 2015.
- Url-15 <<https://www.sigcogroup.com/services-products/summary.php>>, Erişim Tarihi: 27 Eylöl 2015.
- Url-16 <http://www.gard.no/web/publications/content?p_document_id=7994>, Erişim Tarihi: 27 Eylöl 2015.
- Url-17 <<http://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat/security-guidelines/sea-carriers>>, Erişim Tarihi: 27 Eylöl 2015
- Url-18 <<http://www.cbsa-asfc.gc.ca/menu-eng.html>>, Erişim Tarihi: 27 Eylöl 2015.
- Url-19 <<https://www.gov.uk/guidance/sanctions-embargoes-and-restrictions>>, Erişim Tarihi: 12 Ekim 2015.
- Url-20 <http://www.treasury.gov/resource-center/faqs/Sanctions/Pages/ques_index.aspx>, Erişim Tarihi: 12 Ekim 2015.
- Url-21 <<http://www.iacs.org.uk/explained/default.aspx>>,Erişim Tarihi: 6 Eylöl 2015.
- Url-22 <<http://www.turkloydu.org/tr-tr/hakimizda/turk-loydu.aspx>>, Erişim Tarihi: 6 Eylöl 2015
- Url-23 <http://www.iua.co.uk/IUA_Member/About/IUA_Member/About_the_IUA/About_the_IUA_homepage.aspx?hkey=e86110b6-e04f-4c13-87b9-7ef2e6f71e09>, Erişim Tarihi: 6 Eylöl 2015.
- Url-24 <http://www.lmalloyds.com/Web/market_places/marine/JHC_Nav_Limits/Navigating_Limits_Sub-Committee.aspx>, Erişim Tarihi: 6 Eylöl 2015.

- Url-25 <<http://www.biba.org.uk/AboutBIBA.aspx>> , Erişim Tarihi: 6 Eylöl 2015.
- Url-26 <<http://www.gard.no/Content/14376622/Charterers%20loss%20of%20use%20July%202014.pdf>>, Erişim Tarihi: 18 Eylöl 2015.
- Url-27 <http://www.zurich.com.au/content/dam/associated_marine/hull_insurance/builders_risk_proposal.pdf>, Erişim Tarihi: 18 Eylöl 2015.
- Url-28 <[http://www.allianz.com.au/openCurrentPolicyDocument/POL400BA/\\$File/POL400BA.pdf](http://www.allianz.com.au/openCurrentPolicyDocument/POL400BA/$File/POL400BA.pdf)>, Erişim Tarihi: 26 Eylöl 2015.
- Url-29 <http://www.zurich.com.au/content/dam/marine/marine_liability/ship_repairers_liability_insurance_policy.pdf>, Erişim Tarihi: 26 Eylöl 2015.
- Url-30 <<http://www.wavelengthinsurance.com/Documentation.aspx#PolicyWording>>, Erişim Tarihi: 26 Eylöl 2015.
- Url-31 <<http://www.thestrikeclub.com/PDF/Shore.pdf>>, Erişim Tarihi: 26 Eylöl 2015.
- Url-32 <<http://www.thestrikeclub.com/PDF/Ship.pdf>>, Erişim Tarihi: 26 Eylöl 2015.
- Url-33 <<http://www.itic-insure.com/cover/>>, Erişim Tarihi: 26 Eylöl 2015.
- Url-34 <www.tsb.org.tr>, Erişim Tarihi: 28 Eylöl 2015.

ÖZGEÇMİŞ



Ad-Soyad : Cem Varışlı
Doğum Tarihi ve Yeri : 12.07.1986 - Beyoğlu
E-posta : cemvarisli@hotmail.com

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 2009, İTÜ, Gemi İnş. ve Deniz Bil. Fak., Deniz Teknolojisi Mühendisliği
- **Yükseklisans** : 2015, İTÜ, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma Mühendisliği

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

- 2012'den beri Marsh Sigorta ve Reasürans Brokerliği A.Ş.'de deniz sigorta brokeri olarak çalışmaktadır.
- 2011 – 2012 yılları arasında Arkas Holding'de Risk Yönetimi Uzman Yardımcısı olarak çalışmıştır.
- 2010 – 2011 arasında Turyol Turizm ve Yolcu Taşımacılığı Kooperatifi'nde surveyor olarak çalışmıştır.