

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
BANKACILIK VE SİGORTACILIK ENSTİTÜSÜ
SİGORTACILIK ANABİLİM DALI

DENİZ TAŞIMACILIĞI VE DENİZ SİGORTALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZIRLAYAN : MURAT YORULMAZ

İSTANBUL-2009

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
BANKACILIK VE SİGORTACILIK ENSTİTÜSÜ
SİGORTACILIK ANABİLİM DALI

DENİZ TAŞIMACILIĞI VE DENİZ SİGORTALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN : YRD.DOÇ.DR.SERPİL ERGÜN BÜLBÜL

HAZIRLAYAN : MURAT YORULMAZ

İSTANBUL-2009



T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü

Aşağıda belirtilen lisansüstü tez, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği hükümlerinde belirtilen esaslar çerçevesinde jüri önünde savunulmuş ve jüri tarafından başarılı bulunmuştur.

TEZ BAŞLIĞI : Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları

TÜRÜ : Yüksek Lisans

TEZİ HAZIRLAYAN : Murat YORULMAZ

ANABİLİM DALI : Sigortacılık

SAVUNMA TARİHİ : 11.03.2009

JÜRİ ÜYELERİ :

GÖREVİ

ADI SOYADI

İmza

Danışman

Yrd.Doç.Dr.Serpil BÜLBÜL

Üye

Prof.Dr.Selim ATAERĞİN

Üye

Yrd.Doç.Dr.Ayşe Gül BÖLÜKBAŞI

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	VIII
TABLolar	IX
ŞEKİLLER	X
GİRİŞ	1

I.BÖLÜM DENİZ TAŞIMACILIĞININ GENEL YAPISI	3
1. Deniz Taşımacılığının Önemi Ve Özellikleri.....	3
2. Deniz Taşımacılığının Ulaştırma Sistemindeki Yeri	5
3. Deniz Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi	8
4. Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları	9
4.1 Gemi Kavramı	9
4.1.1 Ticaret Gemilerinin Teknik Yapısı	16
4.1.2 Gemi Tonajları	18
4.1.2.1 Ağırlık Tonajları.....	19
4.1.2.2 Hacim Tonajı.....	20
4.1.3 Klas Kuruluşları Ve Sigorta Markası	21
4.1.4 Ticaret Gemisinin Kimlik Bilgileri Ve Belgesi.....	27
4.1.4.1 Gemiye Ait Belgeler.....	28
4.1.4.2 Yüke Ait Belgeler.....	31
4.1.4.3 Gemiadamlarına Ait Belgeler.....	32
4.1.5 Kaptan Ve Gemiadamları	33
4.1.5.1 Kaptanın Görev, Yetki Ve Sorumlulukları	33
4.1.5.2 Gemiadamlarının Eğitim Ve Belgelendirilmesi	36
4.2 Deniz Yoluyla Taşınan Yük Çeşitleri	38
4.2.1 Dökme Yükler.	39
4.2.2 Karışık Yükler.	40
4.2.3 Dondurulmuş Yükler	40
4.2.4 Konteyner Yükleri	41
4.3 Limanlar	41
4.3.1 Limanların Sınıflandırılması	44
4.3.2 Limanların İşlevi	45

4.3.2.1 Limanların Ekonomik İşlevi.....	45
4.3.2.2 Limanların Ticari İşlevi.....	46
4.3.3 Liman Tesisleri Güvenliği.....	47
5. Deniz Taşımacılığında Hizmet Türleri.....	48
5.1 Sefer Bölgelerine Göre Deniz Taşımacılığı	48
5.1.1 İç Taşımacılık.....	48
5.1.2 Dış Taşımacılık	49
5.1.3 Transit Taşımacılık.....	49
5.1.4 Yabancı Limanlar Arası Taşımacılık	50
5.1.5 Uluslar Arası Taşımacılık.....	50
5.2 İşletme Şekillerine Göre Deniz Taşımacılığı	50
5.2.1 Düzensiz Sefer Taşımacılığı.....	50
5.2.2 Düzenli Hat Taşımacılığı	55
5.3 Yük ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşımacılığı.....	57
5.3.1 Kuru Yük Taşımacılığı.....	58
5.3.2 Sıvı Yük Taşımacılığı.....	58
5.3.3 Konteyner Taşımacılığı	60
5.3.4 Ro – Ro Taşımacılığı.....	62
5.3.5 Karma Taşımacılık	62
6. Deniz Taşımacılığı Sektörünün Genel Durumu Ve İlgili Kuruluşlar	63
6.1 Uluslar Arası Deniz Taşımacılığı Sektörü	64
6.2 Türk Deniz Taşımacılığı Sektörü	70
6.3 Deniz Taşımacılığı Sektöründe İlgili Taraflar Ve Kuruluşlar.....	74
6.3.1 Deniz Taşımacılığında Taraflar.....	74
6.3.2 Deniz Taşımacılığında Uluslar arası Kuruluşlar	76
II. BÖLÜM DENİZ SİGORTALARI İLE İLGİLİ TEMEL KAVRAMLAR	82
1. Deniz Sigortalarının Tarihi.....	82
2. Lloyd Kurumu’nun Yapısı Ve Hizmetleri	83
2.1 Üyeler.....	88
2.2 Birlikler	88
2.3 Simsarlar.....	89
2.4 Hakemler	89
2.5 Temsilciler.....	90

2.6 Hizmetleri	90
3. Denizcilik Rizikolarının Tanımı Ve Genel Sınıflandırılması	91
3.1 Tabii Unsurlardan Doğan Rizikolar	93
3.1.1 Batma	93
3.1.2 Gaiplik	94
3.1.3 Karaya Oturma	94
3.1.4 Çatma	95
3.1.5 Yangın ve Patlama	95
3.1.6 Fırtına	95
3.2 Gemi Adamlarının Davranışlarından Doğan Rizikolar	96
3.2.1 Denize Mal Atma	96
3.2.2 Zorunlu Olarak Rotadan Sapma, Gemi Ve Sefer Değişikliği	96
3.2.3 Baratarya	96
3.2.4 Kaptan, Pilot Ve Gemi Adamlarının İhmali	97
3.3 Gemi Dışında Bulunan Şahısların Davranışlarından Doğan Rizikolar	98
3.3.1 Korsanlık	98
3.3.2 Hırsızlık	98
4. Deniz Sigortaları Ve Ticaret	98
4.1 Satış Sözleşmesi Ve Satış Şekilleri	99
4.1.1 F.O.B. (Free on Board) Satış	100
4.1.2 C. and F. (Cost and Freight) Satış	100
4.1.3 C.I.F. (Cost Insurance and Freight) Satış	100
4.2 Taşıma Sözleşmeleri	102
4.2.1 Çarter Sözleşmesi	103
4.2.2 Kırkambar Sözleşmesi	104
4.2.3 Konşimento	104
4.2.3.1 Konşimentonun Tanımı, Çeşitleri Ve Düzenlenmesi	104
4.2.3.2 Konşimentonun Şekli Ve İçeriği	107
4.3 Sigorta Sözleşmesi- Poliçe	107
5. Deniz Sigorta Çeşitleri	108
5.1 Yük Sigortaları	108
5.2 Tekne Sigortaları	109
5.3 Sorumluluk Sigortaları	109
5.4 Kıymet Sigortaları	110

5.5 Navlun Sigortaları	110
5.6 Tekne Yapım Sigortaları	110
6. Deniz Sigortalarında Poliçe Çeşitleri	110
6.1 Sefer Poliçeleri	111
6.2 Süre Poliçeleri	111
6.3 Filo Poliçeleri	111
6.4 İnşaat Poliçeleri	111
6.5 Flotan (Geçici) Poliçeler	111
6.6 Abonman Poliçeler	112
7. Deniz Sigortalarının Sağladığı Teminatlara Ait Hasarlar..	112
7.1 Tam Ziya	112
7.1.1 Gerçek Tam Ziya	112
7.1.2 Hükmi Tam Ziya	113
7.1.3 Tam Ziya Tazminatının Belirlenmesi	114
7.2 Avarya..	114
7.2.1 Müşterek Avarya	115
7.2.2 Hususi Avarya	116
7.2.3 Avarya Tazminatının Belirlenmesi	116
7.3 Kurtarma Ve Yardım Masrafları..	117
7.4 Dava Ve Emek Masrafları	118
7.5 Muafiyetler	120
7.6 Çatışma	121
8. Denizcilik Risklerin Analizi..	122

III. BÖLÜM DENİZYOLU İLE TAŞINAN MALLARA AİT SİGORTALAR

1. Yük Ve Yük Sigortalarının Unsurları	127
1.1 Yüke Ait Sigortalananabilir Menfaatler	129
1.1.1 Yükün Fatura Bedeli	129
1.1.2 Taşıma Ücreti	129
1.1.3 Sigorta Ücreti	130
1.1.4 Umulan Kar	130
1.1.5 Gümrük Masrafları	130
1.1.6 Grev Masrafları	130
1.2 Yük Sigorta Poliçesinin Unsurları	130

2. Denizyolu İle Taşınan Mallara Ait Sigorta Poliçe Genel Şartları	131
2.1 Yük Sigortasında Temin Edilen Rizikolar	131
2.1.1 Fırtına	133
2.1.2 Geminin Batması, Karaya Vurması,Veya Oturması	133
2.1.3 Geminin Çatması, Sabit, Seyyar Veya Yüzen Bir Cisme Çarpması	134
2.1.4 Gaiplik (Kayıp Gemi).....	135
2.1.5 Karaya Oturtma	135
2.1.6 Denize Mal Atma	136
2.1.7 Baratarya	136
2.1.8 Yangın	137
2.1.9 Patlama	137
2.1.10Yükleme, Aktarma veya Tahliye Sırasında Bir veya Birden Çok Dengin Düşmesi	137
2.1.11Genel Olarak Deniz Kaza Ve Tehlikeleri	138
2.2 Yük Sigortalarında Teminat Dışında Tutulan Rizikolar	138
2.2.1 Harp Rizikoları	138
2.2.2 İğtinam	139
2.2.3 Zaptı Müsadere.....	139
2.2.4 Hapis Ve Tevkif	140
2.2.5 Harp Mahiyetinde Hareket	140
2.2.6 İç Harp, İhtilal, İsyan Ve Kargaşalıklar	140
2.2.7 Korsanlık	140
2.2.8 Gecikmeden Kaynaklanan Zararlar.....	141
2.2.9 Diğer Teminat Altına Alınmayan Riskler	141
2.3 Yük Sigortalarında Diğer Hususlar	142
2.3.1 Sigortanın Tarihi Ve Bildirilecek Gemi	142
2.3.2 Teminatın Süresi	143
2.3.3 Bırakma	143
3. Denizyolu ile Taşınan Mallara Ait Sigorta Poliçesi Özel Şartları	144
3.1 Yerli Yük Özel Şartlar - Klozu	145
3.2 Londra Sigortacılar Birliği Yük Özel Şartları- Klozu	145
3.2.1 Geniş Kapsamlı Teminat – ICC(A)	146
3.2.2 Dar Kapsamlı Teminat	147
3.2.3 Sıvı Dökme Yükleri İçin Uygulanan Teminat	149
3.2.4 Tam Ziya Teminatı	149

4. Yük Sigortalarında Prime Etki Eden unsurlar	149
IV.BÖLÜM TEKNE VE KULÜP (P&I) SİGORTALARI	152
1. Tekne Sigortası.....	152
1.1 Tekne Ve Tekne Sigortasının Unsurları.....	152
1.2 Tekne Sigortasının Özellikleri	153
1.3 Tekne Sigortası Genel ve Özel Şartları	154
1.4 Sigorta Himayesinin Kapsamı.....	158
1.4.1 Tekne Sigortalarında Teminat Kapsamındaki Rizikolar	158
1.4.1.1 Batma	158
1.4.1.2 Karaya Oturma	159
1.4.1.3 Yangın Ve Patlama.....	160
1.4.1.4 Çatma Ve Çatma Sorumluluğu	161
1.4.1.5 Kırletme Ve Tehlikesi	163
1.4.1.6 Deprem, Volkanik Patlama Yada Yıldırım Çarpması.....	164
1.4.1.7 Gemiadamlarının Üçüncü Şahıslara Verdiği Zararlar.....	164
1.4.1.8 Diğer Teminat Kapsamındaki Rizikolar	164
1.4.2 Tekne Sigortalarında Teminat Kapsamında Olmayan Rizikolar	165
1.4.2.1 Geminin Denize Ve Yola Elverişli Olmaması	166
1.4.2.2 Sigortalının Kasdi Ve İhmali.....	166
1.4.2.3 Olağan Aşınma Ve Yıpranma	166
1.4.2.4 Gecikmeden Kaynaklanan Zararlar.....	167
1.4.2.5 Tekne Sigortalarında Diğer Teminat Altına Alınmayan Riskler	167
1.4.3 Tekne Sigortalarında Diğer Hususlar	168
1.4.3.1 Sefer Bölgesi	168
1.4.3.2 Sigortanın Başlaması, Sona Ermesi Ve İptali	168
1.4.3.3 Prim Ödeme, Kardeş Gemi, Hasar İhbarı	169
1.4.3.4 Sigorta Bedeli, Eski Yeni Farkı, Gemiden Ayrı Duran Parçalar	170
1.4.3.5 Küçük Müşterek Avarya	170
2. Kulüp Sigortası (P&I)	171
2.1 Kulübün Yapısı, İşleyişi ve Hizmetleri	172
2.2 Teminat Kapsamındaki Rizikolar.....	177
2.2.1 Koruma (Protection)	177
2.2.2 Tazmin (Indemnity).....	178

2.3 Diğer Teminat Kapsamındaki Rizikolar	179
2.3.1 Navlun, Sürstarya, Müdafaa (FD&D)	179
2.3.2 Grev Rizikoları	179
2.3.3 Savaş Rizikoları	180
2.4 Teminat Kapsamında Olmayan Rizikolar	180
2.5 Kulübün Sorumlulukları	180
2.6 Kulüp Üyesinin Sorumlulukları	181
3. Tekne Ve P&I Kulüp Sigortalarında Sigorta Primine Etki Eden Unsurlar	182
 SONUÇ	 185
EKLER	188
EK-I Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları	188
EK-II Enstitü Yük Klozları – ICC (A)	198
EK-III Tekne Poliçesi Genel Şartları	206
EK-IV Enstitü Time Clauses Hulls - ITCH	212
EK-V Gezinti Yat Teknesi Klozu	232
KAYNAKÇA	247

KISALTMALAR

A.B	: Avrupa Birliği
a.g.e	: Adı Geçen Eser
a.g.m	: Adı Geçen Makale
A.Ş	: Anonim Şirketi
COLREG	: Collision Regulation
DWT	: Deadweight Ton
IHC	: International Hull Clauses
ISM	: International Safety Management
ISPS	: International Ship & Port Facility Security Code and Solas Amendments
ITHC	: International Time Clauses Hull
m	: Madde
MIA	: Marine Insurance Act
P&I	: Protection and Indemnity
RDC	: Running Down Clause
S	: Sayı
s	: Sayfa
SOLAS	: Safety Of Life At Sea
STCW	: Standarts On Training Of Certification And Watchkeeping
TMGS	: Türk Milli Gemi Sicili
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TUGS	: Türk Uluslar Arası Gemi Sicili
Ro – Ro	: Rolling On – Rolling Of

TABLolar

Tablo 1: Ulaştırma Sistemlerinin Taşıma Maliyeti.....	6
Tablo 2: Ulaştırma Sistemlerinin Birim Maliyetleri	6
Tablo 3: Yıllar İtibarıyla Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları(%)	7
Tablo 4: Dünya Deniz Ticareti (Milyon Ton)	8
Tablo 5: Türlerine Göre Gemi Büyüklükleri	16
Tablo 6: Türk Limanlarında Yapılan Yükleme - Boşaltma Faaliyetleri	43
Tablo 7: Dünya Limanlarındaki Yük Trafiği (Milyon/Ton)	44
Tablo 8: Çarter Sözleşmelerine Göre Gemi İşletme Masrafları Dağılım Tablosu .	55
Tablo 9: Gemi Türlerine Göre Dünya Deniz Ticaret Filosu	65
Tablo 10: Dünya Filo Gelişimi Milyon Dwt (2007)	67
Tablo 11 : Dünya Deniz Ticaret Filosunun İlk 30 Ülkesi	69
Tablo 12: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi	71
Tablo 13 : Türk Deniz Ticaret Filosu Yaş Ortalaması	73
Tablo 14: Mal Gruplarına Ait Riskler	128

ŞEKİLLER

Şekil 1: Ticaret Gemilerinin Sınıflandırılması.....	13
Şekil 2: Yük Gemilerinin Çeşitleri.....	13
Şekil 3: Ticaret Denizciliğinde Kullanılan Tonaj Çeşitleri.....	18
Şekil 4: Yükleme Sınır Markaları.....	26
Şekil 5: Ticaret Gemilerindeki Gemiadamları Dağılım Tablosu.....	37
Şekil 6: Deniz Yolu ile Taşınan Yük Çeşitleri.....	39
Şekil 7: Dünya Geneline Deniz Kazalarının Nedenlerine Göre Dağılımı.....	123
Şekil 8: Türk Bayraklı Gemilerin Kaza Nedenleri.....	124

GİRİŞ

Gelişen dünyamızın kıt kaynaklar ile mal ve hizmet üretmesi ve bunu en hızlı şekilde gerçekleştirmeye ihtiyaç duyulması ve alıcıya en ekonomik bir şekilde ulaştırma zorunluluğu uluslar arası taşımacılığın önemini her geçen gün artırmaktadır. Üretim noktalarından tüketim noktalarına en ucuz ve en geniş bir alanla mal ve hizmet sunması, dünyamızın dörtte üçünün sularla kaplı olması ve gelişmekte olan teknoloji ile birlikte ivme yükseltmesi denizyolu taşımacılığını diğer taşımacılık çeşitlerine göre avantajlı hale getirmektedir. Bunun yanında dünyadaki ticaretin %85 inin denizyolu ile gerçekleştirilmesi sektörün ne kadar önemli bir yerde olduğunu çok iyi bir şekilde göstermektedir. Gelişen denizyolu taşımacılığı beraberinde sigortacılığın gereksinimini ve önemini artırmış ve sigortacılığın gelişmesine de katkı sağlamıştır. Denizyolu taşımacılığının gelişmesi çoğunlukla ülkenin deniz taşımacılık alt yapısının ve deniz taşımacılığı ile ilgili diğer sektörlerin gelişmesiyle paralellik gösterir. Bunlar bankacılık ve sigortacılık gibi sektörlerdir.

Sigortacılığın dünyada ilk uygulaması, deniz taşımacılığının gelişmesi ile beraber ortaya çıkmıştır. Ancak Deniz Sigortalarının ilk kez ne zaman uygulandığına dair kesin bir belge bulunmamaktadır. Bazı kaynaklara göre Rodos'ta ilk uygulamalarının olduğu ifade edilmekte ve Müşterek Avarya'ya ait eski Rodos kaidelerinin deniz sigortaları ile çok benzer hükümler ihtiva ettiğinden hareketle, sigortacılığın bu dönemde başladığı yolunda tahminler yürütülmektedir. Bilinen ilk sigorta poliçesi 23 Ekim 1347 yılında Santra Clara adındaki bir geminin taşıdığı yüke ilişkindir, yine ilk Reasürans anlaşmasında deniz sigortalarında yapılmıştır.

Bu çalışmanın amacı ülkemiz ve dünya da geniş bir ticaret kitlesi oluşturan ve her gün gelişen deniz taşımacılığı ile deniz taşımacılığının vazgeçilmez unsurlarından biri olan deniz sigortalarını birlikte incelemektedir.

Çalışmanın birinci bölümünde deniz taşımacılığının genel yapısı, taşımacılığın özellikleri ve önemi, ulaştırma sistemindeki yeri, tarihsel gelişimi, gemi ve yük çeşitleri ve denizcilik sektörünün genel durumu incelenmiştir. Böylece deniz sigortalarına

konu olan gemi ve geminin taşıdığı yük hakkında bilgi sahibi olmakla, deniz sigortaları daha iyi anlaşılacaktır.

İkinci bölümde deniz sigortaları ile ilgili temel kavramlar, deniz sigortalarının tarihi, Lloyd'un yapısı ve faaliyetleri, denizcilik rizikoları ile deniz sigortaları ve ticaret konuları incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, denizyoluyla taşınan yük sigortalarında temel kavramlar, zıya, avarya, muafiyet, Türk emtea nakliyat sigortaları genel şartları ile İngiliz Enstitü yük klotlarına göre, yük sigortalarında temin edilen rizikolar yük sigortasında teminat dışı tutulan konuları ve yük sigortasında sigorta primine etki eden unsurlar üzerinde durulmuştur.

Dördüncü bölümde ise gemi sahibinin, gemi üzerindeki sigortalanabilir menfaatlerini ve üçüncü şahıslara karşı sorumlulukları güvence altına alan ve birbirlerini tamamlayan tekne ve P&I kulüp sigortaları birlikte incelenmiştir.

Son olarak da, Emtia Yük Sigortası Genel Şartları, Enstitü Yük Klotları ve Tekne Sigortası Genel Şartları ile Enstitü Tekne ve Yat Klotları çalışmamızın sonunda ek olarak verilmiştir.

I.BÖLÜM DENİZ TAŞIMACILIĞININ GENEL YAPISI

1. Deniz Taşımacılığının Önemi ve Özellikleri

Denizcilik uluslar arası öneme sahip bir sektördür. Denizcilik sektörü ülkelerin kısa ve uzun vadeli hedeflerinin gerçekleştirilmesinde, bir takım görevler üstlenmiştir. Denizlerden yararlanmasını bilen ülkeler ekonomilerde önemli katkılar sağlamaktadır. Dünya ticareti büyük oranda deniz taşımacılığı ile gelişmiş ve ülke ekonomileri sanayileşme yanında, deniz ticaretinde etkin ve başarılı oldukları oranda kalkınmışlardır.¹ Denizcilik sektörü, talebin uluslar arası ticaretten geldiği uluslar arası bir ortamda faaliyet göstermektedir.²

Güçlü bir gemi filosuna sahip olan ülkeler deniz taşımacılığı ile döviz girdisi sağlayabildikleri gibi uluslar arası sularda bayrak gezdirmek sureti ile ülke itibarını artırmakta politik güç sağlamaktadır. Denizlere hâkim ülkelerin dünya ticaretine hakim olacakları düşüncesi gittikçe yaygınlaşmakta denize kıyısı olmayan ülkelere deniz ticaret filosu kurmaya çalışmaktadırlar.

Taşıma endüstrisi ülkelerin ekonomik gelişmesinde en etkili parametrelerden biridir. Deniz taşımacılığı, büyük taşıma kapasitesi ve ekonomik oluşu nedeniyle doğru uygulandığında en ekonomik taşıma şeklidir ve dünya ticaret hacminde en büyük orana sahiptir.³

Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma sistemlerine göre genel üstünlüklerini aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür;⁴

¹ H.Funda Yercan, *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*, Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını, 1.b., Mersin, 1996, s.16

² Nil Güler , A.Güldem Cerit, “ *Denizcilik Sektörü ve Pazar Yönlü Stratejik Planlama Yaklaşımı* “ *Çağdaş Denizcilik Stratejileri*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir,1998,s.4

³ Yalçın Yüksel, E.Özkan Çevik, *Liman Mühendisliği*, Arıkan Basın Yayın Dağıtım İstanbul,2006,ss.1-2

⁴ I.Mendeş Pekdemir, *Deniz Yolu Yük Taşımacılığı; Yönetim ve Organizasyonu*, Beta Basın Yayın Dağıtım A.Ş., İstanbul,1991, ss.24–25

- Dünyanın 4/3 ü denizlerle kaplıdır. Bu nedenle birçok ülke ve bölge birbirlerinden denizlerle ayrılmışlardır. Bu durumda ise ülkeler arasındaki taşımacılık sadece deniz ve havayolu ile sağlanabilmektedir.
- Düşük maliyetli olduğu için denizyolu taşımacılığı büyük hacimli taşımalarda uygun bir taşımacılık türü olmaktadır.
- Uluslararası deniz taşımacılığı uluslar arası karasularında yapıldığından dolayı politik gerginlikten etkilenmez ve daha emniyetlidir.
- Denizyolu ile yapılan taşımacılık süratli olmaktadır. Gelişmiş yükleme boşaltma teknikleriyle limanların uygunluğu bu hızın artmasına katkıda bulunmak da dolayısıyla deniz taşımacılığını daha uygun bir hale getirmektedir.

Uluslar arası ticaret çoğunlukla deniz yoluyla yapılmakta ve mevcut sistemler içinde deniz taşımacılığının diğerlerine göre büyük avantajları bulunmaktadır.⁵ Çünkü deniz yolu, havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3.5 kat daha ucuz bir taşıma türüdür.⁶

Dünya ticaret ürünleri taşımalarının “Ton/mil” bazında %99 u, değer bazında ise % 80 i deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Denize kıyısı olmayan ülkelerin dahi denizcilik filoları oluşturma çabaları göz önüne alındığında, deniz taşımacılığının ekonomik gelişmenin temel katalizörü olduğu görüşü önem kazanmakta ve bu görüş tarihsel olarak eskilere dayanmaktadır. Modern ekonominin öncüsü olarak kabul edilen Adam Smith de deniz taşımacılığını ekonomik kalkınmanın birinci adımı olarak ifade etmiş, ayrıca deniz taşımacılığını en ucuz taşımacılık yöntemi olarak kabul etmiştir.⁷

Deniz taşımacılığı özellikle sanayi hammaddesini oluşturan büyük miktarlardaki yüklerin bir defa da taşınabilmesi, emniyetli olması, düşük maliyetli olması nedeniyle en çok tercih edilen taşımacılık şeklidir. Bugün 550.000 dwt’e yakın yükü bir defada taşıyabilecek gemilerin yapılmış olması ve transfer işleminin düşük

⁵ H.Funda Yercan, a.g.e. , s.25

⁶ Birdoğan Baki, *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*, Lega Kitabevi, Trabzon, 2004, s.47

⁷ Turgay Geçer, *Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü Ve Finansmanı*, Marmara Üniversitesi Bankacılık Ve Sigortacılık Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul,2001,s.1

maliyeti nedeniyle deniz taşımacılığının genel taşımacılıktaki oranının %99 oluşu bunu doğrular niteliktedir.

2. Deniz Taşımacılığının Ulaştırma Sistemindeki Yeri

En basit tanımıyla ulaştırma insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçlarının tümü, olarak tanımlanabilir. Ulaştırma ekonomik bir olgu olduğu gibi sosyal hayatı ilgilendiren bir meseledir.⁸

Bir yaralının hastaneye ulaştırılması, bir uçağın birkaç saat içinde kıtalararasında insanları taşıması, bir defada 550 bin tonluk ham petrolün tankerlerle taşınması bütün bunlar, ulaştırma sistemlerini belirleyen yer, zaman ve mesafeleri vurgulamaktadır.

Ulaştırma hizmetleri sadece teknik bir mesele olmaktan çıkmıştır. Ulaştırma hizmetleri üretimi, tüketime bağlayan bir köprü görevi yapmaktadır. Bu yönüyle ulaştırma hizmetleri ekonomik sürecin önemli bir unsuru olmaktadır. Ulaştırma hizmetleri önemli ekonomik değerleri olan faaliyetlerdir.

Genel anlamda ulaştırma, canlı veya cansız varlıkların bir yerden, bir başka yere taşınmasını ifade eder, ancak ekonomik bir değeri olan ulaştırma hizmeti söz konusu olduğunda, bu taşımanın en kısa zamanda, en ekonomik ve en güvenilir şekilde yapılması gerekir.

Denizyolu en eski ulaştırma modudur. Nehirler ve kanallar gibi su yolları, göller, okyanus kıyıları uluslar arası derin denizlerde yapılan taşımacılık biçimidir.⁹

Deniz Taşımacılığı mevcut olan ulaştırma sistemleri içinde en ekonomik olanıdır. Bu gerçeklik taşıma sistemleri arasında değişik parametreler kullanılarak

⁸ Cem Saatçioğlu, *Ulaştırma Sistemleri Ve Politikaları*, Gazi Kitabevi, Ankara, 2006, s.9

⁹ M. Hakan Keskin, *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi*, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2006, s.96

ortaya çıkmıştır. Aşağıdaki Tablo 1 ve Tablo 2'deki veriler de bunu doğrulamaktadır.¹⁰

Tablo 1: Ulaştırma Sistemlerinin Taşıma Maliyeti

Taşıma Sistemi	Taşıma Maliyeti (ton/km)	Taşıma Maliyeti (ton/mil)
Tarifeli uçak (yük/yolcu/posta)	25,2	36,8
Yük uçağı	5 – 10	7 – 10
Karayolu (yük)	3 – 8	4 – 12
Demiryolu (yük)	0,75 – 5	0,1 – 7
Denizyolu (yük)	0,1 – 2	0,1 – 3

Kaynak: TÜRKLİM, Türk Limancılık Sektörü Raporu 2006, s.19

Tablo 2: Ulaştırma Sistemlerinin Birim Maliyetleri

Taşıt Türü	Birim Maliyet (ton/mil)
Kamyon (10 tonluk)	1,00
Tren (500 ton yükle)	0,03
Gemi (100.000 dwt)	0,006
Hovercraft	7,80
Uçak	4,40

Kaynak: TÜRKLİM, a.g.e, s.20

Dünya ticaretine deniz taşımacılığı egemendir. Büyük hacimli ve düşük değerli olan kimyevi maddeler, muhtelif yağlar, metal döküntüler, kereste, konteyner taşımaları, canlı hayvan ve soğuk malzeme taşımalarında tercih edilir.¹¹

Deniz taşımacılığı dünya ticaretinin en önemli ulaşım aracıdır. Bilindiği gibi dünya ekonomisindeki gelişmeler ve yenilikler dünya ticaret hacmi ve niteliği üzerinde önemli rol oynamaktadır.¹² Türkiye’de de uluslararası taşımacılıkta deniz yolu

¹⁰ TÜRKLİM, 2006 *Türk Limancılık Sektörü Raporu*, İstanbul, 2006, s.19

¹¹ M. Hakan Keskin, a.g.e., s.91

¹² I.Mendeş Pekdemir, a.g.e. , s.26

taşımacılığı önemli yer tutmaktadır. Türkiye'nin dış ticaret taşımalarının, 1997–2006 yılları arasındaki ulaştırma sistemleri itibariyle aldıkları pay ve yüzdelik oranları Tablo 3'de gösterilmiştir.

Tablo 3: Yollar İtibarıyla Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları(%)

YIL	DENİZYOLU	DEMİRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİĞER
1997	85.5	0.3	12.5	0.4	1.3
1998	88.1	0.6	9.1	0.3	2.0
1999	88.9	0.5	8.7	0.2	1.8
2000	88.6	0.5	8.6	0.2	2.1
2001	87.0	0.6	10.6	0.2	1.6
2002	87.3	0.7	9.7	0.2	2.1
2003	87.6	0.8	10.5	0.1	1.0
2004	87.4	1.2	10.3	0.1	1.0
2005	86.0	1.2	11.9	0.2	0.7
2006	87.4	1.1	10.4	0.1	1.0
2007	87.4	1.1	10.0	0.6	0.9

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2007 Deniz Ticaret Sektör Raporu, 2008, s.66

Deniz ticaret sektör raporunun 1997 yılı sonrasındaki verilerin incelenmesiyle yapılan analizde havayolu taşımacılığının çok düşük bir pay aldığı, 2007 yılı ile ilgili analiz de, Türkiye dış ticaretinin %87,4'ünün deniz yolu, %10,0'nu karayolu, %0,6'sının havayolu, % 1,1'i demiryolu, %0.9'u diğer yollar ile yapıldığı ortaya çıkmaktadır.¹³

Dünya ekonomisinde mal taşımacılığının %90'ına yakın kısmı deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Sabit maliyetleri; demiryolu ve karayolu arasında yer alan ,denizyolu taşımacılığında, değişken maliyetler oldukça azdır.¹⁴

Uluslararası denizyoluyla gerçekleştirilen taşıma 2006 yılındaki 7.195 milyon ton değerinde, 2007 yılında %4,98 oranında artarak 7.572 milyon tona ulaştığı Tablo

¹³ Deniz Ticaret Odası, 2007 Deniz Ticaret Sektör Raporu, İstanbul, 2008, s.66

¹⁴ Birdoğan Baki,a,g,e., s.47

4'ten anlaşılmaktadır. Tablo 4 verilerine göre denizyolu ile en fazla ham petrol taşındığı görülmektedir, 2008 ve 2009 verileri tahmini değerlerdir.¹⁵

Tablo 4: Dünya Deniz Ticareti (Milyon Ton)

Yıllar	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit ve Alüminyum	Fosfat	Diğer Yükler	Toplam
1999	1550	415	411	482	220	53	30	2135	5296
2000	1608	419	454	523	230	53	28	2280	5595
2001	1592	425	452	565	234	51	29	2305	5653
2002	1588	414	484	570	245	54	30	2435	5820
2003	1673	440	524	619	240	63	29	2545	6133
2004	1754	461	589	664	236	68	31	2690	6493
2005	1784	495	652	710	310	73	30	2666	6720
2006	1851	517	734	754	325	78	30	2906	7195
2007	1888	535	799	798	332	80	31	3109	7572
2008	1930	560	858	830	344	82	31	3296	7931
2009	2007	595	890	870	357	86	32	3150	7987

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, a.g.e.,s.14

3. Deniz Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi

Uluslar arası ticaretin merkezi olan Akdeniz de birçok kavim (Sümerler, Mısırlılar, Romalılar ve Türkler gibi) uygarlıklarını deniz yoluyla dünyaya tanıtmışlardır. Orta çağ ve 16. ila 19. yüzyıl arasında Portekizliler, Cenevizliler ve Venedikliler deniz yoluyla taşımacılığı ilerletmişlerdir. Milattan 3000 yıl önce mısırlılar ilk gemiyi denizde yüzdürmüşler ve 16. yüzyıl da ise Vasco De Gama ve Cristoph Clomb gibi denizciler okyanuslar arası denizciliğin yayılmasını sağlamışlardır.¹⁶

19. yüzyıl ve sonrası ekonomik ve teknik gelişmeler denizcilik ve deniz taşımacılığını da etkilemiş yelkenli gemiler yerine buharlı ve motorlu gemilerin kullanılmasına başlanmış ve bu gelişmelerle bağlantılı olarak gemilerin hacmi büyümüş ve hızı da artmış, limanlar ve yükleme boşaltma teknikleri geliştirilmiştir.¹⁷

¹⁵ Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s.14

¹⁶ I.Mendeş Pekdemir, a.g.e. , s.21

¹⁷ Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İ.Ü. Yayını, Akgün Matbaası, İstanbul,1964,s.300

Deniz taşımacılığı çok eski dönemlerden itibaren var olmuştur. Önceleri ulaşım ve savaşma amacıyla kullanılan deniz ulaştırma araçları, sonraki yıllarda yeni başlangıçların tanınması ve buralardaki kaynakların taşınmasında kullanılmış, böylece deniz taşımacılığının dünya ekonomisinin ana unsurlarından biri olmasını sağlamıştır.

Deniz taşımacılığının tarihsel gelişimi içerisinde değerli gemiler ve bunların değerli yükleri denizin doğal tehlikelerinin yanında savaş, korsanlık, hırsızlık gibi tehlikelerle de karşı karşıya kalmaktaydılar. Bu olumsuzluklar deniz ticaretine atılmayı macera haline dönüştürmesine karşın getirdiği aşırı kazanç, bu maceranın çağlar boyu sürdürülmesini sağlamıştır. Dolayısıyla deniz ticareti ile uğraşan gemi ve yük sahiplerini, karşı karşıya oldukları bu ağır tehlikelere karşı koruyabilecek bir çözüm gerekmiştir. Büyük bir olasılıkla deniz sigortaları 12. yüzyılın başlarında, deniz ticaretinin bu gereksinimini, karşı karşıya olduğu tehlikeleri paylaşmak üzere ortaya konulmuş ve deniz ticaretinin ayrılmaz bir parçası olmuştur.¹⁸

4. Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları

Aşağıda gemi, yük, liman gibi taşımacılığa ilişkin temel kavramlar kısaca tanımlanacaktır.

4.1 Gemi Kavramı

Deniz taşımacılığını ve deniz sigortacılığını belirleyen geminin tanımını teknik ve hukuki yapmak mümkündür. Teknik anlamda, su üzerinde hareket edebilen ve yüzebilen, yük ve insanları taşıyan deniz araçlarına gemi denir.

T.T.K'nun 816. maddesinde şu şekilde tanımlanmıştır:” Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır.” Bu tanıma ek olarak, 4922 sayılı

¹⁸ Mehmet Yazıcı, *Yük Sigortaları Ders Notu*, Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı Yayınları, No:30, İstanbul, 1997, ss.1-2

Denizde Can ve Mal Koruma hakkında kanunun madde 1.a da “Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araca adı, tonilatosu ve kullanım amacı ne olursa olsun gemi denir.” Aynı tanım 31.07.2002 tarihinde yürürlüğe giren ‘Gemi Adamları Yönetmeliği’ madde 2’de de bulunmaktadır.

Türk Ticaret Kanunu yönünden “ Gemiden “ söz edebilmek için aşağıdaki koşulların bir araya gelmesi gereklidir.

a. Suyun altında veya üstünde yüzen bir tekne olmalı;¹⁹

Tekne, içi oyuk ve belli bir hacmi olan şey demektir. Suyun altında veya üstünde yüzebilme özelliğinin bulunması gerekmektedir. Buna göre bir geminin yüzmesi aynı zamanda tekne şeklinde olması gerekir. Örneğin sal yüzebilmesine karşın tekne şeklinde olmadığı için T.T.K kanununa göre gemi olarak kabul edilmez.

b.Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılmalı;²⁰

Gemilerin amacı sadece yük ve yolcu taşımak değil, denizde arama-kurtarma, bilimsel araştırma, diğer gemilere hizmet etme, sportif ve gezinti amaçlı faaliyetler, avlanma ve eğitim amaçlıda olabilmektedir. Bunların dışında örneğin otel, lokanta, depo olarak kullanılan ve bir iskeleye bağlı bulunan gemi, tahsis edildiği gaye açısından gemi vasfını kaybeder.

c. Denizde(altında veya üstünde) hareket edebilmeli ve pek küçük olmamalı;²¹

Geminin makine veya yelkenle hareket yeteneğine sahip olması şart olmayıp, çekilme ya da itilmeyle yatay hareket ettirilmesi yeterlidir.

¹⁹ Sezer Ilgın, *Deniz Ticaret Hukuku Ve Mevzuatı*, M.E.B Yayını, İstanbul, 1990, s.27

²⁰ Gündüz Aybay, *Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları*, Aybay Yayınları, İstanbul,2000, s.55

²¹ Rayegan Kender, Ergon Çetingil, *Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler*, Beta Basım Yayın, İstanbul,2003, s.31

Deniz ticaret kanunumuz, diğer unsurların varlığında, bir cisme ‘gemi’ diyebilmek için o cismin çekilerek de olsa denizde tahsis edildiği amaca uygun hareket etmesi imkânına sahip olmasını yeterli bulmaktadır.²²Bu nedenle mavna, şat, layter²³ ve yüzer vinç gibi kendi kendilerini sevk etme yeteneği olmayan başka gemiler tarafından çekilerek hareket eden tekneler gemi kabul edilmektedir.

Bunların dışında, Yargıtay 1969/1296 sayılı kararı ile yüzer havuzu²⁴gemi saymamıştır. Ancak, İstanbul 3. asliye ticaret mahkemesi 8 Temmuz 1981 tarih ve 389 numaralı temyiz edilmemiş kararında yüzer havuzu T.T.K m.816’daki “Gemi” tanımına uygun kabul etmiştir.²⁵Ayrıca küçük olmaları nedeniyle sandallar gemi sayılmamaktadır.

Deniz sigortalarında temelde sigortaya konu olan şey gemi ve geminin taşıdığı yük olmaktadır. Sigorta sözleşmesine konu olacak tekneler kural olarak yük veya yolcu gemileri olarak belirlenmiştir. Ancak sigortacının kabul etmesi şartıyla T.T.K m.816 da ki “Gemi” tanımına uymayan deniz veya göl taşıtları da “gemi veya diğer deniz ve göl araçları” kapsamında kabul edilerek bunların sigortalanması sağlanmıştır.

Genellikle gemilerin sınıflandırılmasına ait bir kesin yöntem olmamakla beraber gemilerin inşaatında kullanılan malzemeye, makinelerine, çalışma ve yüzme prensiplerine ve tonajına göre sınıflandırma yapmak mümkündür. Ancak deniz taşımacılığı ile ilgili yapılan araştırmalarda genellikle gemilerin kullanım amaçlarına göre sınıflandırılması yapılmaktadır. Aşağıda gemi tipleri geniş bir sınıflandırma ile yapıldıktan sonra gemilere ait teknik açıklamalar yer alacaktır. Zira deniz taşımacılığının temel unsuru olan geminin teknik özellikleri, deniz sigortalarında da önemli yer tutar.

²² Gündüz Aybay, a.g.e. , s.57

²³ Mavna,Şat,Layter:Taşıma kapasitesi yaklaşık olarak 30-500 ton arası olan,altı düz,makinesiz,başka gemiler tarafından çekilen deniz araçlarıdır.

²⁴ Yüzer havuz; Tanklarına su alıp batarak havuzlanacak gemiyi içine alan ve sonra aldığı suları pompaları ile basarak gemiyi kaldıran havuzdur.

²⁵ Gündüz Aybay, a.g.e. , s.58

Gemi yüzer bir ünedir, belli bir amaca hizmet eder bu amaçlar ticari olduğu gibi ticari amaçlı da olmayabilir.

Ticari amaçlı olmayan gemiler;

- a.Savaş gemileri
- b.Eğitim gemileri
- c.Araştırma gemileri
- d. Gezinti ve sportif gemiler

Ticari amaçlı gemiler;

- a.Yük gemileri
- b.Yolcu gemileri
- c.Hizmet gemileri

Şekil 1’de ticari amaçlı gemilerin sınıflandırılması yapılmıştır. Taşıma yoluyla ticaret yapan gemilerin taşıdıkları yük ve gördükleri hizmetler değişik nitelikte olurlar.

Deniz taşımacılığında temel amaç taşıma yoluyla ticaret yapmaktır, taşınan ise yük veya insanlardır. Taşıma yoluyla ticaret yapmayı amaçlayan gemi, ticaret gemisidir

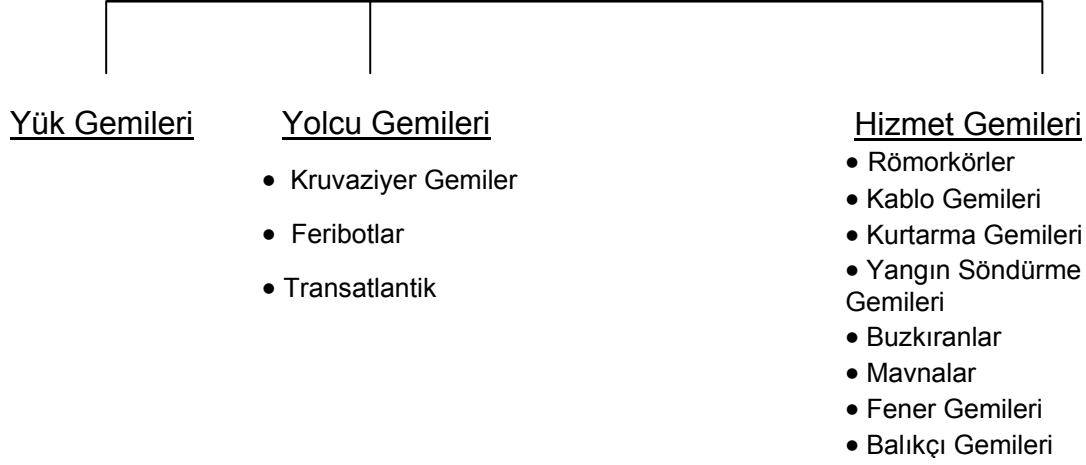
Ticaret gemisi de T.T.K m.816 da şöyle tanımlanmaktadır: “Denizde kazanç elde etme amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kim nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın, ticaret gemisi sayılır.”

Ticaret gemileri hemen hemen 1960’lı yılların başına kadar şilepler (yük gemileri), tankerler (sıvı yük gemileri) ve yolcu gemileri diye üç ana grupta toplanmaktaydı. Sonraları deniz taşımacılığında “ Ekonomi “ anlayışı değiştikçe her yük grubu için gemi yapılır oldu.²⁶ Birleşmiş Milletlerin organı olan UNCTAD’ın hazırlamış olduğu raporlarda ticari gemiler 16 değişik tipte gösterilmektedir.²⁷

²⁶ Necmettin Akten, a.g.e., s.45

²⁷ Thomas Drewy, *Annual Dry Bulk Market Rewived and Forecast*, London, 2003, s.93

Şekil 1: Ticaret Gemilerinin Sınıflandırılması



Ticaret gemisi denince ilk akla gelen, limanlar arasında mal taşıyarak hizmet veren yük gemileridir.²⁸ Yük gemilerinin çeşitli tipleri vardır. Taşıdığı yüke göre kuru yük, sıvı yük ve özel amaçlı gemiler olarak sınıflandırılırlar. Bu çalışmada yük gemileri üzerinde durulacaktır.

Şekil 2: Yük Gemilerinin Çeşitleri



Yük gemilerinde gemi tonajı büyüdükçe taşıma yönünden belirli bir amaca dönük gemiler ortaya çıkar.²⁹ Şekil 2'deki yük gemilerinin özellikleri şunlardır:

²⁸ Necmettin Akten, Muzaffer Albayrak, a.g.e., s.28

²⁹ Refik Akdoğan, *Deniz Ticareti*, Zihni Eğitim Yayını, İstanbul, 1988, s.74

- **Dökme Yük Gemisi:** Dökme yük gemileri dökmeeciler diye de bilinir. Hammadde taşımacılığı yaparlar, genelde fosfat, sülfür, şeker, tahıl ve kömür gibi yükleri taşırlar.³⁰ Dökme yük gemileri hem tonaj hem de boyut olarak büyük gemilerdir.

- **Maden Gemisi:** Cevher gemileri de denmektedir. Ağır dökme yükler için, hızlı yükleme ve boşaltma yapmak amacıyla özel inşa edilmiş gemilerdir.

- **Konteyner Gemisi:** Konteyner adında standart kapları taşıyan gemilerdir. Boyutları standart, dayanıklı metal sac kutulara yüklük yani Konteyner denir. Deniz taşımacılığında genellikle 20 ft lik konteynerler kullanılır. Yükler kırılma, bozulma, hasarlanma ve çalınma gibi tehlikelerden korunmak amacıyla konteynerlerin içine konulur. Konteyner gemilerinde yükleme boşaltma hızlıdır. Bu yüzden konteyner gemileri limanlarda az kalırlar.

- **Kırkambar Gemisi:** Bu gemilerin özelliği, çeşitli yapıdaki ve ölçülerdeki birçok yükü karışık olarak aynı anda taşıyabilmesidir. Kırkambar gemilerle balyalanmış, çuvalı, sandıklı, paletli yükler taşınabilmektedir. Şilep olarak da adlandırılan bu gemilerde gladora ismi verilen kat ve bölmeler sayesinde değişik nitelikte ki yükler aynı anda aynı ambarda taşınabilmektedir.³¹ Ancak yükleme ve boşaltma da meydana gelen zorluklar, yüklerin birbirlerini etkilemesi ve limanlarda kalış sürelerinin çok olması nedeniyle, gladoralı kırkambar gemileri denizcilik piyasasından çekilmektedir.

- **Kosterler:** Kıyı bölgelerde ve yakın seferlerde hizmet veren küçük tonajlı gemilerdir.³² Özellikle dahili taşımacılık, kabotaj taşımacılığı ve iç nehir, kanallarda kullanılmaktadır. Yakın kıyısız seferde kullanılan kosterler, genellikle bir veya iki ambardan oluşmaktadır.

³⁰ Refik Akdoğan, a.g.e., s.26

³¹ Yücel Sügen, *Kaptanın Kılavuzu*, Beta Yayıncılık A.Ş., 5.b., İstanbul, 2003, s.26

³² N. Collins, *The Essential Guide to Chartering and Dry Freight Market*, Clarkson Research Studies, England, 2000, s.2

- **Sıvı Yük Gemileri:** Sıvı yük taşıyan gemilerin genel adı tankerdir. Tankerler ham petrol, petrol ürünleri, sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG), sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG), kimyasal sıvı yükleri, şarap ve su taşımak için inşa edilmiş yük gemileridir. Tankerler taşıyacakları yüke göre inşa edilirler ve ona göre adlandırılırlar. Petrol ve petrol ürünlerinin taşınmasında kullanılan tankerler, tehlikeli yük taşıyan gemiler olmaları nedeniyle özel eğitimli personel ile donatılırlar. Tankerlerde yükleme ve boşaltma operasyonu tankları birbirlerine bağlayan boru devreleri ve güçlü pompalarla yapılır. Tablo 5'te ham petrol taşıyan tankerlerin taşıma kapasitelerinin 570.000 dwt'a ulaştığı görülmektedir.

- **Özel Amaçlı Gemiler:** Bu tip gemiler belirli özellikteki yükleri taşımak için, örneğin dondurulmuş et ve tereyağı gibi gıda maddelerini taşıyan soğuk yük gemileri veya hayvan gemileri ya da OBO gemileridir (maden/dökme yük/petrol). OBO gemileri petrol ürünleri gibi sıvı yükleri taşıyabildiği gibi, maden cevheri veya tahıl gibi dökme halinde yükleri taşıyabilen kombine gemilerdir. İlk kombi gemiler 1950'lerin ortasında başlamış ve 1970 yılında petrol taşımacılığında çok kullanılmışlar ancak 1990'lardan itibaren hızla vazgeçilmeye başlanmış gemi grubu olmuşlardır.³³ Özel amaçlı inşa edilen gemiler arasında geniş hangarlı olan ve kendi kendine hareket eden yükleri taşıyan Ro-Ro gemileri, çok büyük konteynerleri kendi kreyinleri ile yükleyip boşaltabilen Lo-Lo gemileri, yükleme limanında yük dökme halde gemiye yüklenip seyir süresince bir takım işlemlerden geçirildikten sonra, tahliye limanında yükü paketli halde tahliye edebilen Bi-Bo gemileri yada demonte halinde, gemiye yüklenen araba parçalarını, yolculuk süresince montajı yapıp, boşaltma limanında şoförlerle limana indirilen arabaları imal eden Fabrika gemileri gibi özel amaçlı gemiler ticaret denizciliğinde kullanılmaktadır.

- **Yolcu Gemileri:** Yolcu taşımak için inşa edilmiş gemilerdir. Okyanus seferi yolcu gemilerine Trans Atlantik denir. Belirli limanlar arasında turistik amaçlı sefer yapan yolcu gemilerine kurvaziyer, hem yolcu hem araba taşıyan gemilere feribot denir.

³³ Martin Stopford, *Marine Economics*, 1.b., London, Harper Collins Academic, 1988, s.248

Tablo 5 'da Gemilerin türleri itibariyle eriştikleri büyüklükler verilmektedir.³⁴

Tablo 5: Türlerine Göre Gemi Büyüklükleri

Gemi Türü	Büyüklük
Tanker (Ham petrol)	550.000 dwt
Kuru yük (Kırkambar) Gemisi	22.000 dwt
Yolcu Gemisi	5.000 pas.
Konteyner Gemisi	11.000 TEU
Dökmeci	200.000 dwt

Kaynak: TÜRKLİM, a.g.e.,s.20

4.1.2 Ticaret Gemilerinin Teknik Yapısı

Öncelikle ticaret gemisinin tanımı yapılması gerekirse; denizde kazanç elde etmek amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır.³⁵

Gemiler farklı sefer bölgelerine göre inşa edilirler. Bazıları yakın kıyısız sefer çalışması için inşa edilirken bazıları da uzak seferlere göre inşa edilirler. Gemiler kullanım amaçlarına göre kuru yükleri veya sıvı yükleri yada dondurulmuş gıdaları taşıyacak şekilde farklı özelliklerde inşa edilirler.

Geminin teknik yapısı, özellikleri ve durumu Yük Sigortalarında, Tekne Sigortalarında, Kulüp (P&I) Sigortalarında sigorta primini belirleyen en önemli kriterdir.

Bir ticaret gemisinin teknik yapısı incelendiğinde, öncelikle başından kıçına kadar uzanan yekpare parçası olan “Omurga”sı üzerinde baş tarafından ve kıç tarafından dikine çıkılan dikmeler yani bodoslamalar görülür, bu bodoslamalar baş tarafta ise “baş bodoslama”, kıç tarafta ise “kıç bodoslama” ismini alır. İnsan

³⁴ TÜRKLİM, 2006 *Türk Limancılık Sektörü Raporu*, İstanbul, 2006, s.20

³⁵ Necmettin Akten, Mehmet Ali Albayrak, *Deniz Taşımacılığı Klavuzu*, Ekim Matbaası, İstanbul, 1988, s.29

vücutundaki kaburgalara³⁶ benzer şekilde omurgadan itibaren sağda ve solda baş bodoslamadan kış bodoslamaya kadar “postalar” bulunur ve bu postaların arası omurgaya dik olacak şekilde “kemereleler” ile birleştirilir daha sonra postaların iç ve dış tarafı sac levhalarla kapatılıp baş bodoslama ve kış bodoslamanın üstü birleştirildiğinde oluşan “güverte” ile birlikte geminin tekne formu ortaya çıkar.

Geminin kullanım amacına göre, kuru yük gemileri için ambarlar, sıvı yük gemileri için tanklar, yolcu gemileri için kamaralar oluşturulur. Bir geminin ortasından itibaren sağ tarafına “sancak”, sol tarafına “iskele” denir. Geminin yön olarak uç kısmına “pruva”, arka kısmına ise “pupa” , pruvadan ve pupadan itibaren sancak veya iskele tarafta 45°’lik açı içerisinde kalan yön de “omuzluk” olarak adlandırılır. Baş ve kış tarafta manevra sırasında kullanılan “ırgatlar” bulunur, ırgatlar kullanılarak gemi demirleyip demirini denizden alabilir yada rıhtıma verilen halatlarına kumanda edip gemiye alabilir. Bunların dışında güvertede sabit ve hareketli donanımlar, yükleme-boşaltma donanımları, kreynler, bumbalar bulunur.

Gemilerde genellikle “yaşam mahalli” yani gemiadamlarının kamaralarının, yemek salonlarının bulunduğu yer kış taraftadır. Yaşam mahallinin üst katı geminin sevk ve idaresinin yapıldığı, seyir cihazlarının bulunduğu yer “köprüüstü”dür, çoğunlukla yaşam mahallinin altında “makine dairesi” bulunur, makine dairesinde geminin ana makinesi ile birlikte yardımcı makineleri bulunur.

Geminin kış tarafında geminin en önemli elemanlarından pervane ve dümen yelpazesi bulunur, gemideki pervanenin, yelpazenin sayısı ve teknik özellikleri gemilerin tipine göre değişmektedir. Örneğin çok sık manevra yapan yolcu gemilerinde, konteyner gemilerinde baş tarafta da pervane bulunduğu gibi, kış tarafta çift pervane, çift dümen yelpazesi kullanılabilir.³⁷

Gerektiğinde gemiyi belli oranda denize batırmak veya geminin dengesi için, içerisinde deniz suyu alınan tanklar bulunur.³⁸ Örneğin “baş pik tankı”, “kış pik tankı”, “çift dip tankı” gibi.

³⁶ Teoman Özalp, *Gemi Mühendisliğine Giriş*, İ.T.Ü. Yayınları, İstanbul, 1975, s.7

³⁷ Aykut Erol, *Gemi Kullanma*, Güryay Matbaası, İstanbul, 1987, s.83

³⁸ Yücel Sügen, a.g.e., s.31

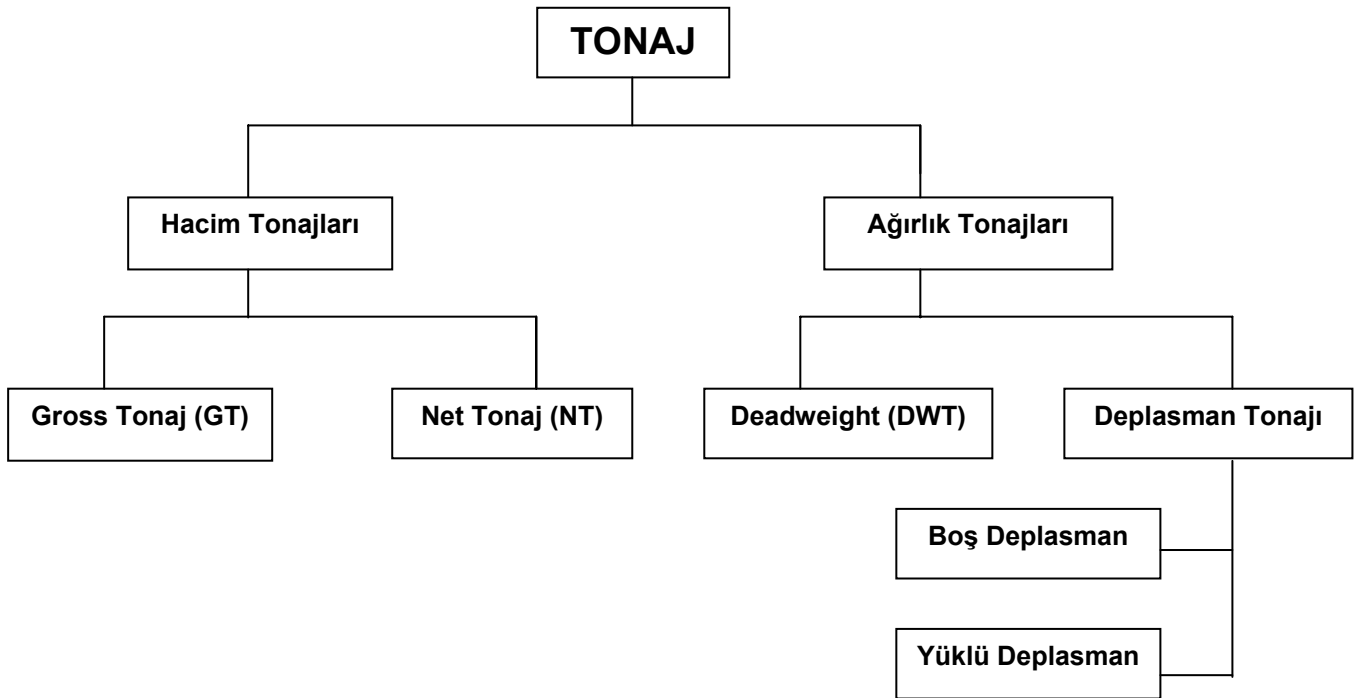
4.1.3 Gemi Tonajları

Bir geminin taşıyabileceği yük miktarının, ödeyeceği vergilerin, liman masraflarının, acentelik hizmetlerinin, kılavuzluk hizmetlerinin, sigorta primlerinin, kanal-boğaz geçiş hizmetlerinin, bulundurmak zorunda olduğu gemiadamlarının sayı ve niteliğinin belirlenmesinde bazı kapasite ölçümlerine ihtiyaç vardır. Bir geminin kapasitesinin ağırlık ve hacim yönünden tespit edilmesine genel anlamda tonaj denir.

Deniz Taşımacılığının uluslar arası özelliği nedeniyle gemilerin tonaj hesabı uluslar arası Lloyd Line Sözleşmesine göre geminin inşası sırasında bağlı olduğu klas kuruluşunca yapılır ve geminin taşıdığı bayrak devletince onaylanıp “Tonilato Belgesi” düzenlendikten sonra tüm dünya tarafından kabul edilir.

Ticaret denizciliğinde kullanılan tonajlar ağırlık ve hacim tonajı olarak ikiye ayrılır.³⁹

Şekil 3: Ticaret Denizciliğinde Kullanılan Tonaj Çeşitleri



³⁹ Necmettin Akten, *Taşımacılık Kılavuzu*, İTO yayınları, İstanbul, 1955, ss 41-42

4.1.3.1 Ağırlık Tonajları

Ağırlık tonajlarını genel birimi ton'dur. Geminin taşıyabileceği yükün ağırlığına deadweight ton denir. Geminin kendi ağırlığıysa deplasman ton adını alır.⁴⁰

Şekil 3'te Görüldüğü gibi geminin deplasmanı yüklü deplasman ve bos deplasman olmak üzere ikiye ayrılır. Geminin sadece kendi tekne ağırlığına boş deplasman denir. Boş deplasmanın içerisinde geminin teknesi, donanımı ve makine ağırlıkları yer alır. Geminin yüklü deplasmanı ise geminin kendi ağırlığına yükün eklenmesidir. Yani başka bir açıklama ile geminin boş deplasmanına deadweight tonun eklenmesidir.

Geminin taşıyabileceği yük miktarının belirlenmesinde deadweight tonaj kullanılır ve dwt kısaltmasıyla gösterilir.

Deadweight tonaj, gemilerin gruplandırılmasında da kullanılır. Örneğin taşıma kapasitesi 1000 dwt ile 4000 dwt arası olan ve yakın kıyısız sefer yapan kuru yük gemilerine "koster", kuru dökme yük gemileri için 10.000 dwt'in altında 1500 dwt'ten büyük gemilere "mini dökme" denir, 10.000 dwt ile 50.000 dwt büyüklüğe sahip olan dökme gemiler "handy" grubundadır, bunlardan 10.000 dwt'ten 30.000 dwt'e kadar olanlara "handy size", 30.000 dwt ile 50.000 dwt arası olanlara "handymax" denilmektedir.⁴¹ Panamax gemiler 50.000 dwt ile 80.000 dwt ton arası yük taşıyan ve Panama kanalından geçebilecek gemilerdir, Panama Kanalından geçiş yapacak geminin maksimum genişliği 32m, maksimum uzunluğu 275m ve draftı⁴² en fazla 12m olmalıdır.⁴³ Panama Kanalından geçemeyecek kadar büyük olan dökme gemiler Cape Horn ve Cape Hope burnunu dolaştıkları için bu gemilere "cape size" gemiler denir ve çokluk 80.000 dwt ile 170.000 dwt ton arasında taşıma kapasiteleri vardır.⁴⁴ Sıvı dökme yük gemileri için; Aframax (AFRA navlun oranlarını belirleyen uluslararası kuruluş) tankerler, 75.000 -120.000 dwt arası tankerlerdir. Suezmax

⁴⁰ Necmettin Akten, Mehmet Ali Albayrak, a.g.e., s.76

⁴¹ Martin Stopford, a.g.e., s.401

⁴² Draft, geminin su altında kalan kısmının yüksekliğidir.

⁴³ N. Collins, a.g.e., s.9

⁴⁴ Serdal Can, *Denizciler İçin Gemi İnşa*, Taş Baskı Matbaacılık, İstanbul, 2008, s.5

grubu tanker gemiler 120.000 -160.000 dwt, VLCC (Çok Büyük Ham Petrol Taşıyıcılar) 160.000 -320.000 dwt, ULCC (Ultra Büyük Ham Petrol Taşıyıcılar) 320.000 dwt ve daha yukarı tonajlı tankernere verilen isimlerdir.

Konteyner gemilerinin taşıma kapasiteleri, taşıdıkları konteynerlerin ölçülerine göre TEU (20 feet'lik konteyner) veya FEU (40 feet'lik konteyner) olarak adlandırılırlar.⁴⁵ Örneğin 2.500 TEU kapasitesi olan gemilere Fider, 2.500-4.000 TEU arasında konteyner taşıyan gemilere Panamax konteyner, 4.000-5.000 TEU arası konteyner taşıyan ve Panama Kanalından geçemeyecek gemilere Post Panamax gemiler, 5.000-10.000 TEU arası taşıyan gemiler Post Panamax Plus, 10.000-12.000 TEU arası gemilere Suezmax, 12.000 TEU'dan yukarı olan konteyner gemiler Suez Kanalından geçemezler ve bunlara Post Suezmax gemiler, 18.000 TEU taşıma kapasitesi olan konteyner gemilerine Malacamax konteyner gemileri denir.⁴⁶

Boş deplasman geminin hurda değerini belirlemede yardımcı olur. Gemi satın almak isteyen kişiler geminin hurda değerine önem verirler. Çünkü hurda değeri satın alınan geminin çalıştırılmadığında verilen paranın geri alınıp alınamayacağını belirler.

4.1.3.2 Hacim Tonajı

Hacim tonajı, gros ton ve net ton olarak ikiye ayrılır. Bu tonajlara kayıt tonajı da denilebilir.

Gros ton kabaca geminin tüm kapalı yerlerinin feet küp olarak hacminin yüze bölünmesiyle veya metre küp olarak 2.83'e bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsüdür. Geminin tüm kapalı yerlerinin hacminden bazı istisnalar çıkarıldıktan sonra gros ton elde edilir. Gros ton gemilerin personelle donatılmasında, vergi, kılavuzluk, sigorta primlerinin, kanal, boğaz geçiş ücretlerinin ödenmesinde ölçü olarak kabul edilir.⁴⁷

⁴⁵ Yücel Sügen, a.g.e., s.49

⁴⁶ Türkiye Liman İşletmeleri Derneği, 2007 *Türk Limancılık Sektör Raporu Vizyon 2023*, İstanbul, s.16

⁴⁷ Refik Akdoğan, a.g.e., s.74

Uluslar arası Denizcilik Örgütünün 1969 yılında düzenlediği gemi tonajları hakkında Uluslar arası Konferansta, günümüzde uygulanmakta olan Gros ve Net Tonajları ve hesaplama yöntemi kabul edilmiştir. Buna göre Gros Tonaj; geminin kapalı hacimlerinin toplamının, o gemi için belirlenen bir katsayı ile çarpımından elde edilen hacim tonajdır ve “GT” kısaltmasıyla gösterilir.

Net ton geminin ambar, tank, yolcu kamarası gibi taşımaya ayrılmış olan bölümlerinin toplam hacmidir. Başka bir anlatımla gemide ticari kazanç elde edilen kısımların hacmidir. Net ton, geminin yürütülmesi amacıyla kullanılan makine dairesi, personelin yaşam mahalli, yakıt bölmeleri gibi hacim birimlerinin grostondan çıkarılmasıyla elde edilir. Net ton acentecilik, kılavuzluk ve romorkör hizmetleri için ödenecek ücretlerin belirlenmesinde kullanılır ve “NT” kısaltmasıyla gösterilir.⁴⁸

Deniz Taşımacılığında ayrıca Süveyş ve Panama kanallarına ait özel hacim tonajları da vardır. Gemiler bu kanallardan geçerken Suveyş ve Panama Kanalı gros tonajı üzerinden ücret öderler. Gemi tersanede yapılırken Süveyş ve Panama kanalları için geminin hacim tonajları hesaplanır.

Bir takım vergi ve teknik yükümlülüklerden kaçınmak için gemisiler sınır tonajda inşa edilebilir ve sınır tonaj hacim tonajlarında yapılır. Zira hacim tonajlar ticari ve hukuki işlemlerde esas alınan tonajdır. Örneğin gemilerin gros ton'u 299, 399, 499 veya 2999 şeklinde olabilir. Gemi 500 GT olsaydı bulunması gereken donanım ve haberleşme teçhizatı farklı olacaktı yada gemi 3000 GT olduğunda, gemide çalışacak personel sayısı ve niteliği farklı olacaktı, oysa gemi 2999 GT inşa edilerek bunlardan kaçınılmış olur.

4.1.4 Klas Kuruluşları ve Sigorta Markası

Klas kurumları gemiler ve denizde yüzer araçlar dahil olmak üzere, denizle ilgili tesislerin inşaaası, dizaynı ve denetimiyle ilgili teknik standartları oluşturan ve uygulayan organizasyonlardır.⁴⁹

⁴⁸ Necmettin Akten, a.g.e., s.44

⁴⁹ Türk Loydu, *Kural Kitapları, Klaslanma ve Sörveyler*, İstanbul, 2006, s.311

250 yıllık bir geçmişı olan klas kuruluşlarının temelleri, Londra'da bir kahvehane, sahibi olan Edward Lloyd, tarafından atılmıştır.⁵⁰

Edward Lloyd'un kahvehanesi, kaptanların, yük sahiplerinin, deniz ticareti ile uğraşanların, donatanların, sigortacıların sürekli uğrak yeri olmuştur. İlk olarak gemi, yük ve gemiadamlarının güvenliğinin belgelenmesi düşüncesi doğrultusunda çalışmalar yapılmaya başlanmıştır.

Zamanla önem kazanan bu çalışmalar, Edward Lloyd tarafından 1696 yılında Lloyd News dergisinin yayınlanması ile gemilerin tonajları, yapısal durumları, çalışanların yeterliliği, hasar ve kaza durumlarını içeren bilgiler armatör, yük sahibi, gemiadamlarına ve deniz ticareti ile ilgilenen taraflara aktarılmıştır. Daha sonraları ilk olarak 1734 yılında Lloyd List başlamıştır. Zamanla Edward Lloyd, Lloyd's Daily Index v.s yayınları çıkararak uluslar arası alanda büyük bir hizmete katkıda bulunmuştur.

İlerleyen çalışmalar gemi ve yük sahipleri, sigortacılar, brokerler ve gemi yapımcılarından büyük ilgi görmüş ve ticari güvence imkanı sağlanmıştır.

Gemilerin klaslandırılma işlemleri, kahve ortamından çıkarılarak, Londra'da bir birlik oluşturulmuştur. 1760 senesinde Lloyd Register of Shipping'in (LR) temelleri atılmış ve kuruluş 1764 senesinde yayına başlamıştır ve gerçek anlamda bir klas kuruluşu ortaya çıkmıştır.

Daha sonraları, gemilerin teknik standartlarının belirlenmesinin önemini anlayan denizci ülkeler, kendi ulusal klas kuruluşlarını kurmuşlardır.

Can ve mal emniyeti düşüncesi ile gemilerin, tekne, makine, kazan, elektrik donanımı, soğutma donanımlarının klaslanması, yapım aşamasında kurallara uygun olarak denetlenmesi, gemi çalışmaya başladıktan sonra aynı normları koruması ve devamının sağlanması, gemilerin belirli aralıklarla veya hasarlı, arızalı durumlarının

⁵⁰ Yücel Sügen, a.g.e., s.14

tespiti için sörvey ihtiyacı duyulmuştur ve böylelikle ulusların milli servetlerine, armatörlere, yük sahiplerine, sigortacılara, brokerlere karşı güvenirlilik sağlanmıştır.⁵¹

İngiliz, Alman ve İtalyan Klas Kuruluşları, II. Dünya Savaşından sonra bir birlik kurmak için girişimde bulunmuşlardır. Sonradan Amerika, Rusya klas kuruluşlarının bu birliğe katılması ile (IACS – International Classification Society) Uluslar arası klas birliği oluşturulmuştur. Bu birliğe bağlı kuruluşlar kendi aralarında bir dayanışma yaparak, üyelerin haklarını korumak, ortak normlarla sörvey yapmak olanağı sağlanmıştır. Sonradan Polonya, Kore, Japonya, Çin Halk Cumhuriyeti de klas birliğine girerek üye sayısı 12'ye (10 asıl, 2 yedek) çıkmıştır. IACS üyesi klas kuruluşları bugün de aynı amaçla çalışmalarına devam etmekte ve dünya ticaretinde faaliyet gösteren ticari tonajın %94'ü bu klas kuruluşları tarafından klaslanmaktadır.⁵²

Halen Dünyada 50'yi aşkın klas kuruluşu bulunmaktadır.⁵³ Klasın ilk kurucusu Edward Lloyd'un hatırasını yaşatmak için uluslar arası klas kuruluşları, ülke adlarının sonuna Lloyd kelimesi ekleyerek (Türk Lloyd, Alman Lloyd, İngiliz Lloyd) bu anıyı sürdürmektedirler.

Klas olayı ile; geminin tekne, makine donanımları, elektrik tesisatları, gemi tonajı, tipi, otomasyonu, malzeme durumu, can kurtarma araçları v.s. konularındaki, klas kuruluşlarının kurallarına uygunluğunun belgelenmesidir. Bu normlara göre, ileride görülebileceği gibi, klas kuruluşları, gemilere klas işaretleri verilir. Ayrıca gemilerin özel durumları göz önüne alınıp, normlara uygunluğu belirlenirse ek klas işaretleri verilir.

Klaslanmada gaye, gemilerin daimi can ve mal güvenliğini temin edip, devamlılığını sağlamak ve deniz ticareti ile uğraşanlara ve ilgililere güvence ve kararlılık sağlamaktır. Gemiler klas kuruluşlarının dışında, bayrak devleti, geminin bulunduğu limandaki, liman yetkilileri ve P&I sörveyörleri tarafından denetlenir.

⁵¹ Nejat İncediken, *Gemi İşletme Deniz Sigortaları ve Haberleşme*, Günlük Ticaret Gazetesi Tesisleri, İstanbul, 1990, s.64

⁵² Türk Lloyd, a.g.e., s.311

⁵³ Türk Lloyd, a.g.e., s.311

Devlet, gemilerin can ve mal emniyetini, çalışanların yaşam koşullarını, yeterliliklerini, gemi ölçümlerini, sicil işlemlerini, deniz kirliliğini, çatışma ile ilgili kuralların uygunluğunu düzenli bir şekilde denetim altında tutar ve belirli aralıklarla da kendi ulusal mevzuatının, uluslararası kurallara uygunluğunu sağlar.

Gemi klas kuruluşları, gemilerin yapım evresinden itibaren, klas kuruluşunun belirlediği teknik standartlara uygunlukları açısından denetleyip sınıflandırma yaparlar. Amaçları, gemilerin denize, yola, yüke elverişli ve güvenli bir biçimde inşa edilip çalışmalarını sağlamaktır.⁵⁴ Gemisi herhangi bir klaslandırma kuruluşuna bağlı bir donatan, tekne ve makinelerinin belirli aralıklarla bu klaslandırma kuruluşu tarafından atanacak uzmanlarca ekspertizinin yapılmasını sağlamak durumundadır. Gemi klaslandırma kuruluşlarının eksperleri dünyanın her tarafına yayılmış olup bir hasar halinde sigortacılar adına ekspertiz yapmak üzere Lloyd's acenteleri tarafından da görevlendirilebilmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığınca kabul edilen dünyadaki önemli klas kuruluşlarının isimleri, ait oldukları ülkeler ve kısaltmaları şunlardır;⁵⁵

- Türk Loydu: Türkiye (TL)
- Lloyd's Register of Shipping: İngiltere (LR)
- Bureau Veritas: Fransa (BV)
- American Bureau of Shipping: A.B.D (ABS)
- Germanischer Lloyd: Almanya (GL)
- Nippon Kaiji Kyokai: Japonya (NK)
- Det Norske Veritas: Norveç (DNV)
- Registro Italiano Navale: İtalya (RINA)
- Korean Register of Shipping: Kore (KR)
- Russian Maritime Register of Shipping: Rusya (RS)
- China Classification Society: Çin (CCN)
- India Register of Shipping: Hindistan (IRS)
- Hellenic Register of Shipping: Yunanistan (HR)

⁵⁴ Nejat İncediken, a.g.e., s.65

⁵⁵ www.denizcilik.gov.tr/klas kuruluşları

Gemiler yapım aşamasında, omurgaları kızağa konulmadan klas kuruluşunun gemi inşa, makine ve güverte uzmanlarınca ulusal ve uluslar arası mevzuatlara göre kontrol edilir. Geminin yapımı tamamlandıktan sonra, klas kuruluşunun özelliklerine uygun olduğunu belirten “A, B, C” kategorilere alınır. Gemi sahip olduğu bu klaslandırmaya göre, deniz ticaret faaliyetinde bulunur. Örneğin “A.I” klasında bulunan bir gemi⁵⁶ daha kolay ve yüksek navluna yük bulabilir veya gemi donatanı sigorta şirketine daha az prim öder.

Gemiler klas kuruluşlarınca belirli aralıklarla kontrol edilirler. Bu kontrol içeriğine göre; yılda bir kez, iki yılda bir kez gemi makinesinin, elektrik donanımın, can kurtarma donanımlarının, dört yılda bir gemiler havuza çekilerek güverte sac kalınlıkları, pervanesi ve diğer donanımların mekanik ölçümleri yapılır. Bu kontrol sırasında klas kuruluşunun istediği tamir, bakım ve onarım yapılarak geminin klası muhafaza edilir. “A.I” klasını kaybeden gemiler “B” ve “C” klaslarına alınır, doğal olarak klası düşen gemi daha çok sigorta primi ödeyecek ayrıca yükünü taşıtan yük sahibinin de ödeyeceği sigorta primi yüksek olacaktır.

Gemide herhangi bir hasar meydana geldiğinde de klas kuruluşu tarafından kontroller yapılır, gerekli tamir işlemleri sonrasında geminin klası onaylanır.⁵⁷

Gemi sahibinin, deniz sigortalarında belirtilen önemli yükümlülükleri arasında geminin klaslı olması ve klasını devam ettirebilmesidir. Zira aksi durumda gemi, sigorta teminatı kapsamında yer almayacaktır.⁵⁸

Klas kuruluşları gemilerin klaslanması dışında, gemi donatanlarına ISM ve ISPS gibi hizmetler verir. Uluslar arası Güvenli Yönetim (ISM); Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS) gereğince, Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından ilk defa 1994 yılında yolcu gemilerinde, tankerler için 1998’den, 500 GT’den büyük yük gemileri için 2002 tarihinden itibaren, 150 GT’den büyük tüm gemiler için 01.07.2004 tarihinde yürürlüğe giren Uluslar arası Güvenlik ve Kalite

⁵⁶ Yücel Sügen, a.g.e., s.14

⁵⁷ Türk Loydu, a.g.e., s.312

⁵⁸ Nejat İncediken, a.g.e., s.65

Sigorta markaları ise ayrıca fribord⁵⁹ markası olarak da bilinir. Sigorta markaları gemileri her iki dış tarafında işaretlenmiş ve geminin bulunduğu mevsime, sefer bölgesine göre alabileceği yük miktarını gösteren sınır markalarıdır. Eğer gemi bu sınıra aykırı olarak yükleme yaparsa sigorta kapsamından çıkarılır. Sigorta himayesinde bulunan riziko gerçekleşse bile, gemi sigortadan herhangi tazminat alamaz. Sigorta Markalarının tanıtıcısı olan Samuel Plimsoll anısına, Plimsoll markaları da denen, Yükleme Sınır Markaları 80 GT'dan büyük, bütün ticaret gemilerinde uygulanması zorunludur.⁶⁰

Technical drawing of a mechanical part showing front and top views with dimensions.

Front View (Top):

- Overall width: 300 mm
- Overall height: 25 mm

Top View (Bottom):

- Overall width: 300 mm
- Overall depth: 450 mm
- Distance from front face to start of features: 540 mm
- Distance between features: 230 mm
- Features (from top to bottom):
 - TF (Top Flange)
 - F (Front Face)
 - T (Top)
 - S (Side)
 - W (Width)
 - WNA (Width Noted As)
- Overall depth of features: 230 mm

Şekil 4’de görülen Yükleme Sınır Markasında – Sigorta Markasındaki kısaltmaların anlamları şunlardır:⁶¹

⁶¹ Teoman Akin, a.g.e., s.21

- TF: Tropik Tatlı Su
- F:Tatlı Su
- T: Tropikal Tuzlu Su Hattı
- S:Yaz Yükleme Hattı
- W:Kış Yükleme Hattı
- WNA: Kuzey Atlantik Kış Yükleme Hattı

Geminin sigorta markası, gemi tonajında değişiklik yapıldığında bağlı olduğu klas kuruluşu tarafından değiştirilebilir.

4.1.5 Ticaret Geminin Kimlik Bilgileri ve Belgeleri

Ticari kazanç sağlamak amacıyla kullanılan gemilerin mutlaka bir sicile kaydedilmesi gerekir. Gemilerin kayıtlarının tutulduğu sicile gemi sicili denir. Gemi sicilinde; geminin adı, milliyeti, kime ait olduğu, şirketinin adı ve adresi, varsa ipotek bilgileri, geminin tipi, inşaatında kullanılan malzemeleri, inşa edildiği yer ve tarih, makine gücü, tonaj bilgileri ve kayıtlı olduğu (bağlama) limanı hususları yer alır. Ülkemizde Trabzon, Samsun, Zonguldak, İstanbul, Bandırma, Çanakkale, İzmir, Antalya, İskenderun, Mersin olmak üzere on sicil dairesi⁶² ve kayıt limanları ile iki Türk Uluslar arası Gemi Sicili (TUGS) limanı bulunmaktadır. Bu limanlarda görev yapan sicil memurları Asliye Hukuk veya Ticaret Mahkemesi kontrolünde 18 GT ve daha büyük ticaret gemilerini, gemi siciline kayıt ederler, 18 GT'den küçük ticaret gemileri ile sportif, gezinti amaçlı teknelerle, yatların ve eğitim, araştırma, bilim gemilerinin tescili isteğe bağlı iken savaş gemileri ve devlet gemilerinin, gemi siciline kayıtları yapılmaz. Gemi battığında, yüzmeye özelliğini kaybettiğinde veya gemi vasfından çıktığında yada Türk bayrağını çekme hakkını yitirdiğinde gemi sicilinden kaydı silinir.

Gemiler birçok parça, malzeme, makine ve donanımların eklenmesiyle bir araya gelmiş yüzer ünitelerdir. Gemiye eklenen bu malzemelerin bir bölümü geminin ayrılmaz parçalarıdır ve geminin esas unsurlarını oluştururlar, gemi hurdaya

⁶² Rayegan Kender, Ergon Çetingil, a.g.e., s.42

çıkmadıkça, gemiden ayrılmayan parçalar oldukları için, bu malzemelere geminin ayrılmaz parçaları (mütemmin cüzüleri) denir.⁶³ Örneğin pervane, ana makine, kazan, dümen yelpazesi ve donanımı gibi. Gemiye sahip olan doğrudan geminin ayrılmaz parçalarına da sahip olur. Bunun dışında gemiye eklenebilen veya çıkartılabilen gemiye ait parçalar olabilir, bunlara geminin teferruatları (takımları) denir. Örneğin köprüüstünde Radar, GPS, AIS gibi cihazlar, filikalar, ırgat, demir gibi malzemeler yani geminin demirbaşında bulunan eşyalardır. Gemide bazı şeyler ne ayrılmaz parça (mütemmin cüzü) ne de teferruatır (takım). Örneğin kumanya, yakıt ve yağlama yağı gibi.

Çalışmamıza konu olan, denizde kazanç elde etmek amacıyla tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan ticaret gemileri, taşınmaz varlıklar gibi “gayrimenkul” olarak nitelendirilir ve özel bir sicile yani gemi siciline kayıtlı olarak işlem görürler, gemiye ait ayrılmaz parçalarının dışında demirbaş kayıtları tutulur, deniz örf ve adet uygulamalarının dışında da ticaret gemileri, hukuki ve ticari olarak özel varlıklardır. Bu özel varlıkların bir adı, çağrı işareti, kendisine veya taşıdığı yüke yada gemiadamlarına ait belgeleri bulunmak zorundadır.

4.1.5.1 Gemiye Ait Belgeler

Ticari işlemlerin sürdürülebilmesi veya hukuki olaylarda kullanılabilecek bazı belgelerin gemilerin seferi süresince gemide bulunması zorunludur ve yetkililerce istendiğinde gemi kaptanı tarafından gösterilmesi gerekir. Gemide bulundurulması zorunlu olan bu belgelere borda evrakı veya gemi evrakı denir. Gemilerin sahip olması gereken bazı belgeler şunlardır:

- **Gemi Tasdiknamesi:** Bu belge bayrak devletinin idari otoritesi tarafından düzenlenir, ülkemizde yetkili kurum Denizcilik Müsteşarlığıdır. Gemi tasdiknamesi, geminin sicildeki kaydının bir örneğidir. Yani gemi tasdiknamesinde

⁶³ Sezer Ilgın, a.g.e., s.28

geminin adı, tanınma işareti (çağrı adı), bağlama limanı, tonajı, kayıt numarası, makine bilgileri, donatanın adı ve adresi gibi bilgiler bulunur.⁶⁴

- **Ölçü Belgesi:** Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlüklerindeki Gemi Sörvey Kurulu (GSK) uzmanlarınca yapılan kontroller sonucu, düzenlenen ölçü belgesinde, geminin ağırlık ve hacim tonajları tespit edilir. Geminin taşıyabileceği yük miktarı, kendi ağırlığı veya gemiden alınacak harçlar ve vergiler ölçü belgesindeki tonajlara göre yapılır.

- **Denize Elverişlilik Belgesi:** Geçerlilik süresi bir yıl olan ve 50 GT'na kadar gemiler için geminin bulunduğu yerdeki Liman Başkanlığı tarafından, 50 GT–500 GT arası gemiler için Bölge Müdürlükleri Gemi Sörvey Kurulunca, 500 GT'dan büyük gemilere İstanbul Bölge Müdürlüğü Gemi Sörvey Kurulu⁶⁵ uzmanlarınca yapılan denetleme sonunda gemilere verilen, denize elverişlilik belgesi, bir geminin yapacağı seferde tekne, makine, kazan ve genel donanım gibi esas kısımlarının normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olduğunu gösterir. Denize elverişlilik belgesi için geminin tekne, makine, kazan, filikaları, yangın donanımları ve malzemeleri yılda bir kez denetlenirken, karinasının⁶⁶ denetlemesi yolcu gemileri yılda bir kez, yük gemileri için iki yılda bir kez yapılır.

Denize elverişlilik belgesi olmayan veya süresi biten yada denetlemeler sonucunda belgesini yenileyemeyen ticaret gemisi ticari işlem yapamaz yani yük yada yolcu taşıyamaz. Denize elverişlilik belgesinin süresi seyir sırasında bitiyor ise varış limanı Türk Limanı ise tonajına göre belirlenen yerde, yabancı liman ise o yerin kurallarına göre geçici denize elverişlilik belgesi olarak seferine devam eder ancak ilk Türk limanında gerekli denetlemelerden geçerek denize elverişlilik belgesini alır. Bunun dışında klas kurumunun denetiminden geçen ve klas belgesi alan gemilere, klas belgelerindeki süreye uygun olarak, denetlenmeksizin denize elverişlilik belgesi düzenlenir ve yasal olarak kabul edilir. Klas belgesi olmayan gemilerde ise yukarıdaki işlem yapılır.

⁶⁴ Yücel Sügen, a.g.e., s.410

⁶⁵ Sezer Ilgın, a.g.e., s.30

⁶⁶ Karina, geminin su altında kalan dış kısmına denir.

Deniz Sigortalarında sigortalı donatanın veya gemi kiracısının, sigortacıya karşı yükümlölükleri arasında yer alan önemli unsurlardan biri, geminin denize elverişli olması ve bunun devam ettirilmesidir. Zira denize elverişli olmayan bir gemi sigorta yapılmış olsa bile, denizcilik rizikoların gerçekleştiğinde meydana gelen hasarlar sigortacı tarafından karşılanmaz, tazminat ödemesi yapılmaz çünkü gemi normal deniz tehlikelerine karşı koyacak durumda değildir.

- **Yola Elverişlilik Belgesi:** Denize elverişli olan ticaret gemisi seferine çıkmadan önce, bulunduğu yerdeki Liman Başkanlığınca yapılacak denetlemede; yakıtı, kumanyası, gemiadamlarının niteliği ve sayısı, can kurtarma araçları (filika, can salları, can simidi, can yeleği v.s.), yangınla mücadele ekipmanları (yangın söndürme donanımları, tüpleri, yangın elbiseleri v.s.), seyir cihazları, yük ve yükün istifi, yükleme – boşaltma araçlarının durumu belirlenmiş kriterlere uygunluğuna bakılır,⁶⁷ yapacağı seferin normal tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte olan gemiye, yola elverişlilik belgesi düzenlenir.

Ticaret gemileri denize elverişli olmalarının yanında, her sefer için limandan kalkmadan önce liman başkanlıklarından yola elverişlilik belgesini almak zorundadır. Burada da yola elverişli olmayan bir gemi, sigorta teminat kapsamında yer alamaz. Örneğin bağlı bulunduğu rıhtımda çıkan yangından kurtulmak için, yola elverişlilik belgesi almadan liman dışına çıkan gemi kaptanının yanlış manevrası sonucu başka bir gemiyle çatıştığında meydana gelen hasar, sigortacı tarafından karşılanır. Çünkü liman dışına çıkmaya mecbur kalmış, yola elverişlilik belgesini almaya vakti de yoktur.

- **Emniyet Belgeleri:** Uluslararası sefer yapan 500 GT'dan büyük yük gemileri ile tüm yolcu gemileri, Uluslar arası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS) hükümlerine göre gemini inşa biçimi, can kurtarma donanımları, haberleşme cihazlarının istenen şartları yerine getirdiğini gösteren belgedir.⁶⁸

⁶⁷ Reşad Deniz, *Gemi İşletmeciliği Acentecilik Brokerlik*, Akademi Yayıncılık, İstanbul, 2003, s.77

⁶⁸ Yücel Sügen, *a.g.e.*, s.410

- **Sağlık Belgesi:** Kabotaj yada yurtdışı seferi yapan gemiler, seferlerine başlamadan önce mutlaka, gemide bulaşıcı hastalık olmadığını gösteren sağlık belgesini (patenta) almak zorundadır.⁶⁹

Yukarıdaki belgelerin dışında, ayrıca gemiye göre, geminin çalıştığı sefer bölgelerine göre aranan belgeler şunlardır:

- Geminin Tahıl Yükleme Talimatı
- Gemini Denge Kitapları
- Seyir Fenerleri Pozisyon Belgesi
- Gemi Düdükleri Belgesi
- Geminin Kampana Veya Gong Belgesi
- Tıbbi Malzeme Ve Teçhizat Belgesi
- Uluslar Arası Deniz Kirliliği Önleme Belgesi (IOPP)
- Deniz Kirliliği Belgesi
- Tanker Sahiplerinin Petrol İle Kirlenmeden Doğan Sorumluluk İle İlgili Belge (Tavalop, P&I Kulüp Sigortası Kanalı İle Alınır)
- Petrol İle Kirlenmeden Doğan Hukuki Sorumluluk Anlaşma Belgesi (CLC, P&I Kulüp Sigortası Kanalı İle Alınır)
- Klas Belgesi
- Uluslar Arası Yükleme Sınır Belgesi

4.1.5.2 Yüke Ait Belgeler

Ticaret gemisinin taşıdığı yüke ait belge ve dökümanlar şunlardır:

- **Taşıma sözleşmesi:** Geminin taşıdığı yükü hangi koşullarda taşıdığını, donatanın, taşıyanın/taşıtanın sorumluluklarını ve taşıma ücreti (navlun) gibi hususların yer aldığı sözleşmedir.(Charter Party) (CP)

⁶⁹ Sezer Ilgın, a.g.e., s.36

- **Konşimento:** Deniz taşımacılığında yükün kime ait olduğunu gösteren ve aynı değeri taşıyan kıymetli bir belgedir (Bill Of Lading) (B/L). Yük gemiye alındıktan sonra gemi kaptanı veya günümüzde çoklukla acente tarafından üç orijinal nüsha olarak düzenlenir boşaltma limanında konşimentoyu ibraz edene yük teslim edilir.⁷⁰ Konşimentoyu görmeden teslim edilen yüke ilişkin sorunlar çıktığında, aksi kararlaştırılmamış ise sigorta teminat vermez.

- **Manifesto:** Manifesto gemiye alınan yüklerin dökümüdür, konşimentoya göre hazırlanır , gemide taşınan yükleri gösterir.

- **Garanti Mektubu:** Yükün alıcıya teslim edilebilmesi için, gemi kaptanı orijinal konşimentoyu görmesi gerekir, fakat bazı durumlarda, konşimento görülmeden yükün tahliye edilmesi istenir işte bu durumda alıcının vereceği garanti mektubu ile de yük teslim edilebilir.⁷¹ Ancak garanti mektubunun nasıl olması gerektiği geminin bağlı olduğu P&I Kulüp Sigortasına danışıldıktan ve onayı alındıktan sonra işlem yapılabilir.

4.1.5.3 Gemiadamlarına Ait Belgeler

Ticaret gemileri, gros tonajlarına ve çalışacakları sefer bölgelerine göre belirli sayıda ve nitelikte gemiadamı ile donatılmak zorundadır. Gemiadamlarının nitelikleri, uluslararası denizcilik sözleşmesi olan ve ülkemizin de taraf olduğu gemiadamlarının eğitimi, belgelendirilmesi ve vardiya standartları hakkında (STCW) sözleşmesine göre belirlenir.

- **Yeterlilik Belgeleri:** Geminin seferine çıkabilmesi için o gemi için bayrak devletince belirlenen gemiadamları asgari emniyet belgesinde belirtilen sayıda ve yeterlilikte gemiadamı olması gerekir. Gemiadamlarının niteliğini yani kaptan, zabıt, kamarot, gemici, aşçı olduğunu gösteren yeterlilik belgelerine ihtiyaç vardır.

⁷⁰ Teoman Akın, a.g.e., s.75

⁷¹ Teoman Akın, a.g.e., s.76

- **Gemiadamları Eğitim Belgeleri:** Gemiadamının gemide bulunduğu pozisyona göre belirli dönemlerde tekrarlanan eğitimleri aldığını gösteren sertifikalardır.⁷² Örneğin Radar kullanma belgesi, can kurtarma araçlarını kullanma belgesi, yangınla mücadele belgesi gibi.

- **Aşı Kağıtları:** Uluslar arası sefer yapan geminin gemiadamlarına ait, bulaşıcı hastalıklara karşı korunmak için yapılan aşıları gösteren belgedir.

4.1.6 Kaptan ve Gemiadamları

Deniz Taşımacılığı ile ilgili yapılan istatistiklerde, deniz kazalarının en büyük sebebi gemiadamlarının yaptığı hatalardır. Deniz Sigortalarında hasar oranlarının azaltılması, emniyetli seyir ve güvenli yükleme-boşaltma yapılabilmesi için gemiadamlarının eğitilmiş, bilgili ve tecrübeli olması gerektiği kaçınılmaz bir gerçektir. Şekil 5’de uluslar arası sefer yapan ticaret gemilerindeki gemiadamlarının dağılım tablosu verilmiştir.

4.1.6.1 Kaptanın Görev, Yetki ve Sorumlulukları

Kaptan, geminin sevk ve idaresinden sorumlu olan kişidir. Geminin mutlak ve tek hakimidir. Kaptan geminin sahibini yani donatanı, taşıyanı, yükün sahibini temsil eder bunların adına görev yapar. Aynı zamanda gemiadamı da olması nedeniyle, diğer gemiadamlarının tabi olduğu deniz iş hukuku hükümlerine tabidir.

Deniz taşımacılığının temel aktörlerinden biri olan gemi kaptanlarının görevlerini şöyle özetleyebiliriz:⁷³

- Geminin denize ve yola elverişli olmasını sağlar,
- Gemiye, yüke, gemiadamlarına, ait belgelerin tam ve eksiksiz gemide olmasını sağlar,

⁷² Gemiadamları Yönetmeliği, R.G 31.07.2002 tarih ve S: 24832,s.9

⁷³ Fahiman Tekil, *Deniz Ticaret Hukuku*, Beta Basım Yayın A.Ş. 6.b., İstanbul, 2001, ss 80-87

- Geminin resmi işlemlerini, gümrük işlemlerini yaptırır,
- Yükleme, ulusal ve uluslar arası denizcilik kurallarına göre yapar,
- Geminin tonajına göre yük alır,
- Konşimentoyu hazırlatır ve imzalar,
- Gemiye yasadışı kişilerin yada yüklerin alınmasına engel olur,
- Seyir süresince gemiye ve yüke gereken özeni göstermek,
- Denizde kaza meydana geldiğinde, durumu tespit için raporlar hazırlamak veya resmi makamlara hazırlatmak gibi görevleri vardır.

Kaptanın, hukuki olarak önemli temsil yetkileri vardır bunlar; donatanı temsil yetkisi, taşıyanı temsil yetkisi ve yük sahibini temsil yetkileridir. Donatanın emrine uymuş olması kaptanı yukarıda sayılanlara karşı olan sorumluluklarından kurtarmaz ayrıca kaptanın, donatana, gemiadamlarına, gemi alacaklılarına, yük sahibine ve yolculara karşı hukuki sorumlulukları olduğu gibi, cezai sorumluluğu da vardır.⁷⁴ Kaptanın, geminin sahibi olan donatanı temsil yetkisi ancak gemi bağlama limanında bulunuyorsa sınırlıdır. Örneğin gemi bağlama limanındayken geminin tamiri, bakımı, onarımı işlemleri yada yakıt, kumanya almak için donatandan yetki alması gerekir. Bağlama limanı dışındaki yerlerde gemi kaptanının gemi ile ilgili yetkileri çok geniştir. Donatanı temsil yetkisi gemi bağlama limanındayken sınırlandırılrsa da, taşıyan veya yük sahibini temsil yetkisinde bir sınırlama yoktur, yükün gemiye alınmasından boşaltılmasına kadar geçen süre içerisinde kaptan yük sahibine karşı sorumludur, bağlama limanında olsa bile konşimento düzenler ve imza atar.

Kaptanın diğer yetkileri ise gemide disiplini sağlamak veya geminin düzeni için gerektiğinde gemideki şahıslara zor kullanmak, direnenlerin hapis edilmesi yada gemiden uzaklaştırmaya, gemide suç işlenmesi durumunda soruşturma yapmaya, delilleri toplamaya veya bunlara engel olanları göz altına alma yetkisi vardır. Kaptanın bu görev ve yetkilerini kullanması sırasında gemideki zabıtlar ile diğer gemiadamları kaptana yardım etmek ve emirlerini yerine getirmek zorundadırlar. Ayrıca kaptan gemideki doğum ve ölüm olaylar ile ilgili belgeleri düzenler.

⁷⁴ Işık Göktan, *Taşıyan Mali Mesuliyet Sığortası P&I*, Yaylacık Matbaa. San. Tic. Ltd. Şti., İstanbul, 2008, s.9

Liman seferi dışında sefer yapan bütün gemiler için zorunlu olan ve gemideki olayların yazıldığı jurnal, kaptanın kontrolünde birinci zabıt tarafından veya kaptanın görevlendireceği başka bir zabıt tarafından tutulur. Gemi veya yük ile ilgili bir hasar oluştuğunda resmi belge olarak kabul edilen jurnalde şu bilgiler bulunur;⁷⁵

- Denizin, havanın ve rüzgarın durumu,
- Geminin takip ettiği rota,
- Gemi pusulalarının gösterdiği değerler,
- Geminin mevki bilgileri, katettiği mesafeler,
- Sintinelerde bulunan su yüksekliği ve miktarı,
- Gemiye katılan veya ayrılan gemiadamları hakkında bilgiler,
- Gemiye gelen kılavuz kaptanın geliş,gidiş saatleri,
- Geminin limana yanaşma ve ayrılma saatleri,
- Gemi veya yükünde meydana gelen hasarlar,
- Gemide diğer rutin veya olağandışı olaylar jurnale düzgün biçimde kaydedilir. Ayrıca makine dairesinde önemli olaylar ve manevrada makineye verilen komutlar da makine jurnaline yazılır.

Kaptan yönetimi altındaki gemide veya gemini taşıdığı yükte herhangi bir hasar oluşmuş ise yada zarar neden olacak bir kaza meydana gelmiş ise, bu durumun gemiadamlarının tamamı veya içlerinden seçilenlerin katılımıyla konsolosluklar, dispeçörler, noterler veya ülkemizde olduğu gibi mahkemeler kanalıyla tespit edilip yazılı hale getirilmesine deniz raporu denir. Sigortalı donatanı temsil eden gemi kaptanının görevleri arasında olan deniz raporu, hasar taleplerinde sigortacının istediği önemli belgelerden biridir. Deniz raporu; kazadan sonra gidilen ilk limandan veya gemi tamir edildiği yada yük boşaltıldığı takdirde barınma limanında veya gemi batmış ise kaptan, o yok ise kaptandan sonraki en yüksek rütbeli zabıt tarafından alınır. Denizcilik rizikosu gerçekleştikten sonra gemi kaptanı alacağı deniz raporu ile temsil ettiği donatanın haklarını korumuş olur.

⁷⁵ Sezer Ilgın, a.g.e., s.35

Gemi Kaptanının bir diğer görevi de, hasarı önlemek veya hasar oluşmuş ise sorumlu olan kişilere protesto mektubu göndermektir. Örneğin hatalı yükleme yapan yükleyiciyi uyarmak veya çatışma olayının ardından çatan geminin kaptanının oluşan hasarlardan sorumlu tuttuğunu belirten protesto mektupları gibi.

Geminin yurt dışında bulunduğu zamanda da gemi içinde meydana gelen hukuki olaylar Türk hukukuna tabidir. Bu özellikten olayı, kaptan, Devletin kamu düzenini gemide sağlama görevini de üstlenmiş durumdadır. Bu nedenle kaptana olağan üstü yetkiler tanınmıştır.⁷⁶

4.1.6.2 Gemiadamlarının Eğitim ve Belgelendirilmesi

Deniz taşımacılığının etkinliği temelde gemi, liman ve gemiadamının niteliklerine bağlıdır. Bunlardan gemiadamı, geminin temel işlevini yerine getiren yürütücü ögesi olarak, deniz taşımacılığının işgücünü oluşturur. Gemiler gemiadamları ile sevk ve idare edilir. Gemiadamı, bir sözleşme ile ücret karşılığında gemide çalışan kaptandan, miçoya kadar değişik yeterlilikte kişileri niteleyen bir kavramdır.

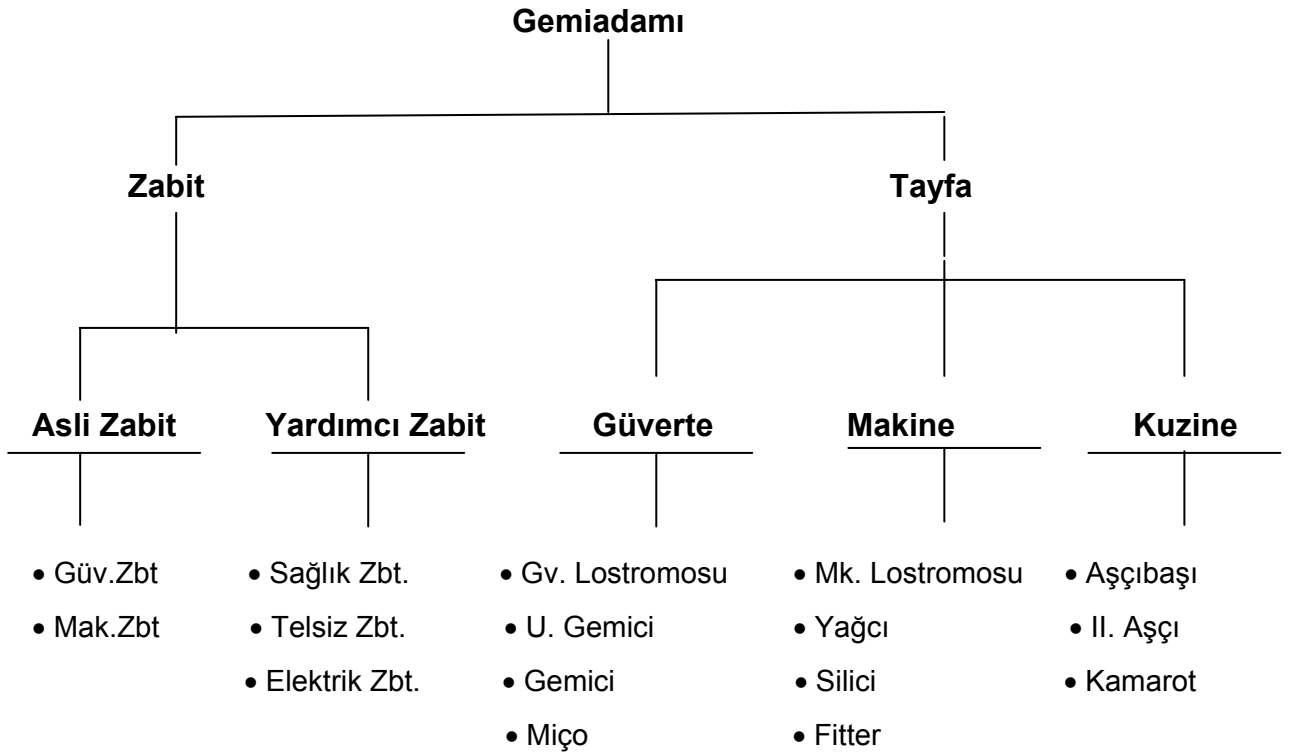
Deniz taşımacılığının önemli unsurlarından gemiadamlarının eğitimi, yeterliliklerinin belgelendirilmesi ve niteliklerinin belirlenmesi için Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) ilk defa 1978 yılında “Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslar arası Sözleşme” (STCW) adında sözleşme yayınlamıştır. Ülkemiz de STCW Sözleşmesine 20.04.1989 tarih ve 3589 sayılı kanun ile taraf olmuştur.⁷⁷

Uluslar arası sözleşmelerle belirlenen gemiadamlarının niteliklerine uygun olarak, ülkemizde 31.07.2002 tarihinde yürürlüğe giren “ Gemiadamları Yönetmeliği “ uygulanmaktadır. Bu yönetmelikte gemilerde çalışacak gemiadamlarının almaları gereken eğitimler ve belgeler hakkında düzenlemeler ile ilgili gemiadamlarının çalışabilecekleri gemiler tanımlanmıştır.

⁷⁶ Işık Götan, a.g.e., s.10

⁷⁷ Gemiadamları Yönetmeliği, a.g.e. s.1

Şekil 5: Ticaret Gemilerindeki Gemiadamları Dağılım Tablosu



Şekil 5’de geminin sevk ve idaresinde yasal olarak sorumlu olan gemiadamları zabitan sınıfında, hizmetleri ile destek olan gemiadamları tayfa sınıfında toplanmıştır. Asli zabitler ulusal ve uluslar arası mevzuatlara göre geminin seferini yapabilmesi için gemide bulunması zorunlu olan güverte ve makine zabitleridir. Yardımcı Zabitler ise geminin türüne ve teknik donanımına göre bulunması gereken zabitlerdir. Örneğin yük gemilerinde sağlık zabiti bulunma zorunluluğu yokken, 100’ün üzerinde yolcu taşıyan ve üç günden fazla Yurtdışı seferi yapan yolcu gemilerinde sağlık zabiti olarak bir tıp doktorunun, gemide bulunması zorunludur ⁷⁸veya elektrik zabitinin her gemide bulunması zorunlu değilken, geminin teknik özelliklerine göre gemide elektrik zabitine ihtiyaç olabilir. Tayfa sınıfındaki gemiadamlarının çalıştıkları bölümlere göre; güverte, makine, kuzine (mutfak) tayfası olarak, eğitimlerine ve tecrübelerine göre değişik yeterlilikte çalışabilirler. Örneğin kişi güverte tayfası olarak gemide ilk defa çalışacak ise, onaltı yaşından büyük olmak kaydıyla Denizcilik Müsteşarlığınca onaylanmış eğitim kurumundan doksan saat

⁷⁸ Donatım Yönergesi, *Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına ilişkin Yönerge*, RG: 31.07.2002 tarih S: 24823 ,s.3

süren denizde güvenlik eğitimini aldıktan sonra, Liman Başkanlıklarına başvurarak gerekli sağlık ve adli kontrollerden sonra miço yeterliliği ile gemilerde çalışmak için “ Gemiadamı Cüzdanı”nı çıkartır. Daha sonra bir yıl denizde çalışıp Denizcilik Müsteşarlığının yaptığı gemici sınavını geçtiği takdirde gemici ünvanını alır. Gemici yeterliliği ile de denizde iki yıl çalıştıktan sonra usta gemici, usta gemici olarak iki yıl deniz hizmetinden sonra sınavla güverte lostromosu yeterliliğine ulaşır. Güverte lostromosu güverte tayfasının amiri konumunda olan kişidir.

Zabitler de aldıkları eğitimlerin seviyesine göre çalışabilecekleri gemilerin tonajları ve makinelerin güçleri bellidir. Örneğin üniversitelerin meslek yüksekokullarından güverte programından mezun olan biri 3000GT'ye kadar bütün denizlerde çalışabilir veya fakülte mezunu olan kişi tonaj ve sefer bölgesi sınırlandırılması olmaksızın bütün gemilerde çalışabilmektedir. Makine zabitlerinde sınırlandırma geminin gros tonajı değil, ana makinesinin gücüne göre yapılır. Zabitlerde yeterlilik belgesi almak ve yükselmek de sınavlarla yapılır. Örneğin, ikinci güverte zabitliğinden, birinci zabitliğe ve kaptanlığa yükselmek gibi.⁷⁹

4.2 Deniz Yoluyla Taşınan Yük Çeşitleri

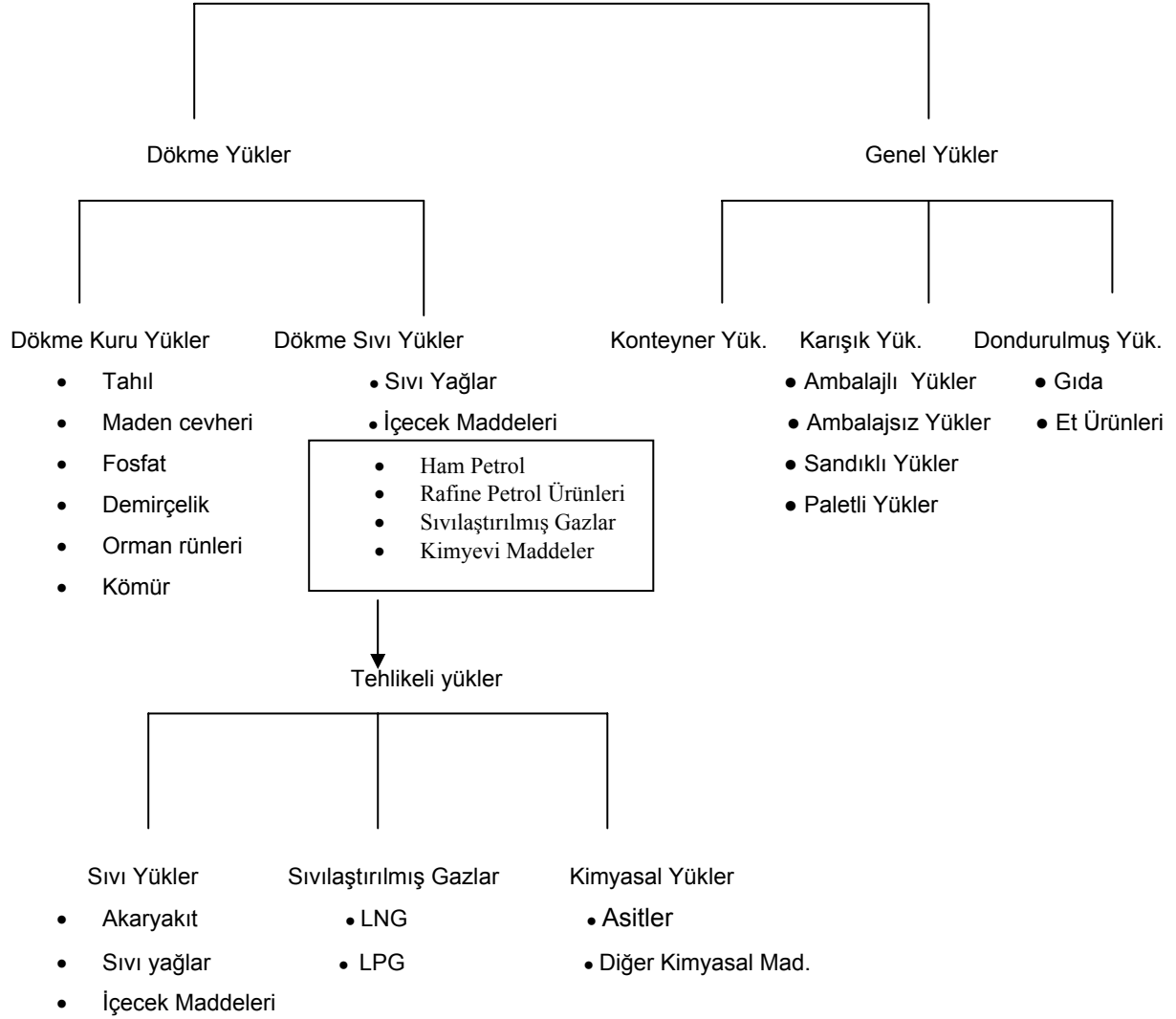
Gemilerle taşınan yükler, taşımacılığın büyük bir bölümünün denizyolu ile yapılması nedeniyle çok çeşitlidir. Şekil 6'da denizyolu ile taşınan yük çeşitlerinin sınıflandırılması yapılmıştır.

Deniz yoluyla taşınan yük çeşitleri genel anlamda iki gruba ayrılır. Bunlardan birinci grubu dökme yükler, ikinci grup ise genel yükler (kırkambar) oluşturur. Deniz taşımacılığına konu olan yükler ekonomik aktivitelerine göre de sınıflandırılabilir.(Enerji ticareti, tarımsal ticaret, imalat sanayi ürünleri gibi)⁸⁰

⁷⁹ Gemiadamları Yönetmeliği, a.g.e., ss.3-9

⁸⁰ Martin Stopford, a.g.e., ss.11-15

Şekil 6: Deniz Yolu ile Taşınan Yük Çeşitleri



4.2.1 Dökme Yükler:

Dökme yükleri Şekil 6'de olduğu gibi sıvı yükler ve kuru yükler olmak üzere iki kısma ayırabiliriz. Sıvı yükler bilindiği gibi tankerlerde taşınır. Bunlar petrol ürünleri, kimyasallar, doğalgaz, su, şarap ve bilinen her türlü sıvı olabilir. Dünyada petrol taşımacılığının neredeyse tamamı tanker gemileri ile yapıldığından dolayı sıvı yük taşımacılığı önemli bir konuma sahiptir. Bu nedenle petrol ürünlerini arz edenlere, bunun ticaretini yapanlara ve gemi işletmelerine ek olarak petrol tüketen ülkeler için de sıvı yük taşımacılığı oldukça önemlidir.⁸¹ Kuru yükler ise çeşitli yüklere ayrılır.

⁸¹ Shashi N. Kumar, Ed. Cleveland Cutler, , *Tanker Transportation*, Maine Maritime Academy, Elsevier, 2003, s.2

Bunlardan ilki tahıl dökme yükleridir. Bilindiği üzere buğday ve ağırlıklı olarak birçok tahıl yükü gemiler ile taşınmaktadır. Bu tür yükler gemiye yüklenirken daha fazla güvenlik isterler. Çünkü kayma ve sinme gibi özellikleri vardır.⁸² Bu özellikler meydana geldiğinde gerekli olan güvenlik önlemleri alınmadığından dolayı geminin alabora olup batmasına kadar önemli problemler olabilir. Kuru yüklerden ikincisi de maden cevherleridir. Bu cevherlere demir madeni, manganez, krom ve pirit gibi ülkemizden ihraç edilen bu maddeleri örnek verebiliriz.

Genel anlamda özetle, dökme yük birim maliyeti düşürmek maksadıyla büyük partiler halinde denizyoluyla taşınan bütün yüklere denir.⁸³

4.2.2 Karışık Yükler:

Bu tür yüklere kırkambar yükleri de denilmektedir. Bu yüklerin içine makineler, gübreler, elektronik eşyalar, elektrikli eşyalar, inşaat malzemeleri kimyasal maddeler ve bunlara benzetebileceğimiz birçok madde girer. Bu tür yükler klasik gemiler için uygun olup, bu yüklerin gemiye yüklenmesi veya tahliyesi geminin kendi kreynleri ile yapılır. Yükler sandık, koli, torba, kutu veya bidon gibi ambalaj içerisinde taşındığı için bunları saymak veya gemi ambarına istiflemek uzun zaman alır. Ayrıca çalınma ve bozulma riski oldukça fazladır.

4.2.3 Dondurulmuş Yükler:

Bu yüklere dondurulmuş et, tavuk, balık, tereyağı, süt ürünleri, meyve ve sebze gibi yükleri örnek verebiliriz. Bu yükler frigofrik gemilerde taşınır. Bu yüklerin taşınması büyük bir titizlik ve önem gerektirmektedir. Çünkü bu maddeler gıda ürünleri olduğundan çabuk bozulma özelliğine sahiptir.⁸⁴ Dondurulmuş yüklerin gemiye alınmadan önceki durumlarına ve boşaltılırken ne durumda olduklarına sorveyler bakar.

⁸² Gündüz Aybay, Necmettin Akten, *Kuruyük Gemilerinde Yük İşlemleri ve Yük istif*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1987, s.215

⁸³ Martin Stopford, a.g.e., s.214

⁸⁴ Teoman Akın, a.g.e., s.246

4.2.4 Konteyner Yükleri:

Son yıllarda büyük bir gelişme gösteren konteyner taşımacılığı hızlı ve güvenli olduğundan dünya taşımacılık pazarında çok önemli bir konuma gelmiştir. Konteynerlerin içine her türlü yk konulabilir. Bunlara televizyon, beyaz eşya, inşaat malzemeleri, ev malzemeleri gibi yükleri örnek olarak gösterebiliriz. Konteyner gemilerinin yükleme-boşaltma süreleri kısa olduğu için bu gemiler limanlarda uzun süre kalmazlar.⁸⁵ Konteyner yüklerine birimleştirilmiş yükler de denir.

4.3 Limanlar

Limanlar; rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlayabileceği veya su alanlarına demirleyebileceği imkanları kapsayan, gemiden sahile, gemiden gemiye, sahilden gemiye yük veya insan nakli, gemilerin bağlanıp kaldırılması veya demirlemeleri, eşyanın karada veya denizde teslimine muhafazası için tesisleri ve imkanları bulunan sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır.⁸⁶

Liman, gemiler için hizmet ve olanak sağlayan üretim birimidir. Limanlarda yükler toplanıp gemilere yüklenir ve istenilen başka limanlara gönderilir. Kısacası yüklerin dağıtım yeridir. Bu özelliğinden dolayı limanlar, deniz taşımacılığının ekonomik merkezidir.

Liman gemi ve yüke bağımlı aynı zamanda gemiler de limanlara bağlı hizmet üniteleridir. Limanlarda hizmet gemiye ve yüke yapılır. Gemilerde ise hizmet ykedir. Deniz ulaştırmacılığının etkinliği ve verimliliği üzerinde etkili olan kuruluşların başında limanlar gelir.⁸⁷

Liman, deniz taşımacılığı ağının ana durağıdır. Dünya ticaretinin büyük çoğunluğunun gemilerle, denizyoluyla yapılmasında en önemli unsurlardan biri

⁸⁵ Necmettin Akten, Mehmet Ali Albayrak, a.g.e., s.44

⁸⁶ Fikret Altınbuuk, *Liman ve İdare İşletmesi*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul,2000,s.9

⁸⁷ Serdar Ayan, “ *Liman Finansmanı ve Otonomi* “ *ağdaş Denizcilik Stratejileri*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 1998, s.163

limanlardır. Deniz taşımacılığının başladığı ve bittiği yer olan limanlar aynı zamanda taşıma hizmetinde kara ile deniz arasında geçiş yapılan hizmet tesisleridir. Deniz taşımacılığının uluslar arası niteliği gereği, limanlar içinde bulundukları uluslar arası siyasi, ekonomik ve teknolojik koşullardan etkilenirler. Bu koşullara bağlı olarak gelişen limanlar önceleri bütün yüklerle hizmet ederken, günümüzde belirli bir yüke veya yük gruplarına göre uzmanlaşmış limanlar oluşmuştur.

Denizcilik risklerine karşı sigortalanan gemi veya taşıdığı yük, sadece gemi seyirde iken değil, gemi limanda yükleme-boşaltma yaparken de bu risklere maruz kalmaktadır.

Ülkemizde 500 GT üzerindeki gemilerin yanaşabildiği ve yük taşımacılığında kullanılan 165 liman ve iskele bulunmaktadır.⁸⁸ Bunlardan 143 tanesi iskele, 22 tanesi dolum tesisinden ibarettir. Limanların, 12 tanesi kamu limanı, 122 tanesi özel liman rıhtım ve iskele, 31 tanesi belediyelere aittir. Limanların gemi yanaşma yerleri uzunlukları toplamda 93.666 metredir⁸⁹. Tablo 6'da Türkiye Limanlarında 2007 yılında toplam 288.083.916 ton yük elleçlenmiştir. Bunun 114.555.413 tonunu yükleme 173.528.503.tonunu boşaltma, 35.105.626 tonu kabotaj ve 33.066.950 tonunu ise transit yükler oluşturmaktadır.⁹⁰

⁸⁸ Türkiye Liman İşletmeleri Derneği, a.g.e., s.54

⁸⁹ TÜRKLİM, a.g.e., s.39

⁹⁰ Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s.133

Tablo 6: Türk Limanlarında Yapılan Yükleme - Boşaltma Faaliyetleri

TAŞIMA CİNSİ		2004	2005	2006	2007
TRANSİT	YÜKLEME	4.826.449	3.722.816	9.112.901	30.593.600
	BOŞALTMA	-	-	-	2.473.350
	TOPLAM	4.826.449	3.722.816	9.112.901	33.066.950
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	8.465.427	11.138.934	9.691.009	9.761.897
	YAB. GEMİ	38.592.767	43.370.786	53.224.889	57.835.842
	TOPLAM	47.058.194	54.509.720	62.915.898	67.597.739
İTHALAT	T.C GEMİSİ	26.452.733	31.929.337	32.398.022	27.003.125
	YAB.GEMİ	78.244.387	95.145.837	107.457.906	125.310.476
	TOPLAM	104.697.120	127.075.174	139.855.928	152.313.601
KABOTAJ	YÜKLEME	14.598.640	14.238.305	13.595.664	16.364.074
	BOŞALTMA	14.727.554	13.930.533	14.682.817	18.741.552
	TOPLAM	29.326.194	28.168.838	28.278.481	35.105.626
TOPLAM	YÜKLEME	66.483.283	72.470.841	85.624.463	114.555.413
	BOŞALTMA	119.424.674	141.005.707	154.538.745	173.528.503
	TOPLAM	185.907.957	213.476.548	240.163.208	288.083.916

Kaynak: Deniz Ticaret Odası a.g.e., s.133

Dünya limanlarında 2006 yılında 7.11 milyar ton yük yüklenmiştir. Bunların %38,8'i Asya , %22,1'i Amerika, %21,8'i Avrupa, %8,8'i Avusturalya ve %8,5'i de Afrika limanlarında yüklenmiştir. Dünya limanlarında, en yoğun olan liman Şangay sonra Singapur, Rotterdam limanlarının olduğu Tablo7'den anlaşılmaktadır.

Tablo 7: Dünya Limanlarındaki Yık Trafiki (Milyon/Ton)

Limn	Ülke	2006	2005	2004	2003	2002
Şangay	Çin	537,0	443,0	379,7	315,4	264,0
Singapur	Singapur	448,2	423,0	393,4	347,7	308,9
Rotterdam	Hollanda	378,2	370,2	352,7	328,1	321,8
Ningbo	Çin	309,0	268,6	225,9	185,2	153,0
Guangzhou	Çin	302,0	250,9	215,2	171,1	153,3
Tianjin	Çin	258,0	241,4	206,2	161,8	129,0
Honk Kong	Çin	238,2	230,1	220,9	207,6	192,5
Qingdao	Çin	224,0	186,8	162,7	140,9	122,1
Nagoya	Japonya	208,0	187,1	182,3	172,0	161,7
Dalian	Çin	200,0	170,0	145,2	126,0	108,5
Anvers	Belçika	167,4	160,1	152,3	142,9	131,6
Hamburg	Almanya	134,8	125,7	114,4	106,3	97,6

Kaynak: Türkiye Liman İşletmeleri Derneği, a.g.e,s.29

Limnlar bu yoğun kullanımlarından dolayı sürekli geliştirilmelidir. Limnların geliştirilme planlamalarında, limn ve taşımacılık sistemlerindeki teknolojik gelişmeler, iş ve sosyal yaşamın talepleri, yatırım olanakları, limn birimlerinin değışik, bağımsız kullanılma potansiyelleri de göz önünde bulundurulur.⁹¹

4.3.1 Limnların Sınıflandırılması

Limnlar çok amaçlı, özel amaçlı, bölgesel veya transit olarak hizmet görürler. Günümüzde yüklerin çeşitliliğinin artması, gemi inşa teknolojisindeki değışiklikler nedeniyle, limnlar devamlı değışmek durumundadır. Bugün pek çok büyük limn, yaygın şekilde özel imkanlarla donatılmakta, özel gemilere özel yüklere hizmet verebilmektedir. Limnlardaki gelişmenin; artan ticarete ve gemilerdeki teknik değışikliklere bağılı olduğu görölmektedir.⁹²

⁹¹ Günay Salman, *Limn ve Deniz İşletmeciliğı*, Denizcilik Bankası Basımevi, İstanbul,1980,s.187

⁹² A. Gökhan Esin, “*Genel Konteyner Limn Yönetimi*”, *Konteyner Deniz ve Limn İşletmeciliğı*, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 2008, s.52

Limanlar tek terminalli yada birden çok terminalli olabilir. Örneğin Haydarpaşa Limanı içerisinde Konteyner Terminalleri olduğu gibi Ro-Ro Terminali de bulunmaktadır. Terminaller, belirli bir tip yükün elleçlenmesinde özelliklere ve liman kolaylıklarına sahip uç noktalar olarak tanımlanabilir. Buna göre çok terminalli limanlar, değişik imkanlara sahip çok amaçlı limanlar olarak hizmet verirler.⁹³

Limanlar coğrafi konumlarına ve genel yapılarına göre; denize açık olan sahil limanları ile derinliği uygun olan yada taranarak uygun hale getirilen nehirlerde, kanallarda bulunan iç limanlar olarak ikiye ayrılabilir.

Limanlar hizmet verdikleri yük gruplarına göre de sınıflandırılabilir. Örneğin dökme yük Limanları, yolcu limanları, Ro-Ro limanları gibi veya sahiplerine göre kamu yada özel liman, işletme şekillerine özerk ve otonom limanlar olarak da sınıflandırılabilir.

4.3.2 Limanların İşlevi

Deniz taşımacılığının en önemli parçalarından biri olan limanların genel anlamda ekonomik ve ticari fonksiyonları bulunur. Denize kıyısı olan ülkelerin sosyal ve ekonomik ilerlemesinde limanlar etkin rol oynar. Çünkü ekonomik ilerlemede etkin olan ticari işlemlerdir.

4.3.2.1 Limanların Ekonomik İşlevi

Limanların donatana ve yükün sahibine aynı anda hizmet vermesi zorunludur. Bu zorunluluğun en büyük amacı ekonomiktir.

Limanlar bir ülkenin ekonomik olarak gelişmesinde büyük rol oynayan elemanlardan biridir. Önceki konularda da belirtildiği gibi dünya ithalat ve ihracat taşımacılığının çok büyük bir kısmının deniz yoluyla yapılması limanların teknolojik olarak gelişmesini sağlamıştır. Teknolojik olarak gelişen limanlar ülkeye döviz girdisi

⁹³ Günay Salman, a.g.e., s.196

sağlayacaktır. Bir ülkenin ne kadar çok limanı varsa ve o limanlarda verilen hizmetler ne kadar iyiye ekonomik olarak gelişmesi de bunlarla doğru orantılıdır.

Limanlar ekonomik işlevlerini sürdürebilmek için şu gerekleri yerine getirmelidirler:⁹⁴

- Gemi ve Liman tesisleri güvenliği
- Yük güvenliği ve özeni
- Gemilerin ihtiyaçlarını karşılama
- Hızlı ve ekonomik hizmet
- Modern yönetim ve organizasyon

Limanlarda gemilere ve yüklere verilen hizmetlerin kalitesi yukarıda sayılan unsurların tam ve eksiksiz yapılmasına bağlıdır.

4.3.2.2 Limanların Ticari İşlevi

Limanlar hizmet birimleridir. Ne kadar çok hizmet üretilirse o kadar çok kazanç sağlarlar. Limanlardaki hizmetin kalitesi ve çokluğuna göre kar sağlanması ile ülke ticaretinin gelişmesine destek olacaktır.

Limanların yoğun olması çevresinin de gelişmesini sağlar. Dünyadaki büyük limanların etrafı sanayi bölgesidir. Bu durum yine bu şirketlerden vergi alan devletin gelişmesini ve o çevrede yaşayan halkın yeni iş kaynakları bularak o bölgenin kalkınmasını sağlar. Dünya ticaret merkezlerinin çoğalması geniş bir taşıma ağına gereksinim doğurmakta, hizmet kalitesinin yanı sıra, tüm ticaret merkezlerini bağlamak için, limanlar üzerinden daha farklı taşıma hizmetleri de gündeme gelmektedir.⁹⁵

Limanlarda gemilere şu hizmetler verilir;

- Yükleme-boşaltma, tamir, bakım-tutum,

⁹⁴ Necmettin Akten, Mehmet Ali Albayrak,a.g.e. ,s.106

⁹⁵ D. Ali Deveci, A. Gülden Cerit, Jacques H.B. Sigura, “ *Tarifeli Gemi Acenteleri ve Konteyner Limanı Hizmet Kalitesi* ” Çağdaş Denizcilik Stratejileri, Dokuz Eylül Yayınları, 1998,s.85

- Kumanya, yakıt ve su ihtiyacının karşılanması,
- Kılavuzluk, romorkör ve palamar hizmeti,
- Barınma, liman dahilinde demirleme sahalarının oluşturulması.

4.3.3 Liman Tesisleri Güvenliği

Dünya taşımacılık sektöründe en büyük yere sahip olan deniz taşımacılığının önemli elemanlarından biri olan limanların sağladıkları hizmetlerin başında liman tesislerinin güvenliğidir. Eğer yeterli güvenlik sağlanmazsa oluşabilecek kazalardan dolayı büyük can ve mal kayıpları meydana gelebilir.

Dünya deniz taşımacılığı için çok önemli bir konumda olan limanların ve gemilerin güvenliği için uluslar arası gemi ve liman güvenlik kodu (ISPS) 2004 yılında kabul edilmiştir. ISPS kuralları, limanların ve gemilerin meydana gelebilecek terör saldırılarına karşı savunmasız olması ve deniz çevresinin güvenlik kontrolü zor olduğundan, uluslar arası deniz taşımacılığında kullanılan gemilerde ve limanları meydana gelebilecek terör saldırılarından korumak maksadıyla oluşturulmuştur. Başlangıçta 11 Eylül 2001 olaylarından sonra Amerika'nın uygulamaya koymasıyla başlayan ISPS kuralları ile getirilen düzenlemeler tüm limanlar üzerinde ek yükümlülükler getirmiştir. Limanların daha güvenli hale getirilmesi limanlarda meydana gelen hasarlarda azalmaya neden olmuşsa da yüklerin geç teslim edilmesi gibi sorunlarla karşılaşmıştır.

ISPS kurallarının uygulanmasıyla birlikte donatanlar için yük sahiplerine karşı doğabilecek sorumluluklar konusunda sigortacılar bir takım klotlarla soruna çözüm getirmeye çalışmaktadırlar. Ancak donatanlar veya gemi kiracıları için geminin gecikmesinden doğabilecek zararlar, alternatif limanların tesis edilmesi hakkı, ISPS kurallarına uyma zorunluluğu, kurallara uyulmamasından veya güvenlik tedbirlerinin ihmal edilmesi nedeniyle oluşan zararların, masrafların ve sorumlulukların ne şekilde çözüleceği klotlarla belirlenmektedir.⁹⁶

⁹⁶ Reasürer Dergisi, Uluslar arası Gemi ve Liman Güvenliği Kuralları ve Donatanların Kurallara Yaklaşımı, İstanbul, 2004, S.53, s.44

Liman tesisindeki güvenlik önlemleri ve işlemleri; yolcular, gemi, gemiadamı ve ilgililer, yükler ve hizmetler için en az müdahale gerektirecek veya onlarda en az gecikmeye neden olacak biçimde uygulanmaktadır.

5.Deniz Taşımacılığında Hizmet Türleri

Taşımacılık sektöründe en çok pazar payına sahip olan deniz taşımacılığı, taşımacılığın yapıldığı sefer bölgelerine, işletme biçimine, yük ve geminin çeşitlerine göre değişik şekillerde yapılmaktadır.

5.1 Sefer Bölgelerine Göre Deniz Taşımacılığı

Gemiler deniz ticaretinde çıktıkları sefer bölgelerine göre ayrılırlar. Bu sefer bölgeleri iç taşımacılık, dış taşımacılık, transit taşımacılık, yabancı limanlar arası taşımacılık ve uluslar arası taşımacılık adı altında beş kısma ayırabiliriz.

5.1.1 İç Taşımacılık

Bir ülkenin yönetimi altında bulunan ve tamamen o ülkenin karasuları içerisinde yapılan taşımacılığa iç taşımacılık denir. İç taşımacılık tamamen o ülkenin bayrağı altında çalışan gemilerle yapılabilir. Ülke limanları arasında her türlü deniz ticaretinin, kendi bayrağını taşıyan gemiler tarafından yapılması iç taşımacılık şeklidir.

Türk bayraklı bir geminin Karadeniz'deki Sinop limanından yükünü alıp Akdeniz'deki Mersin limanına getirmesi iç taşımacılığa örnek olarak gösterilebilir.

İç taşımacılığı tamamen o ülkenin bayrağı altında çalışan geminin yapması hakkına kabotaj hakkı denir. Kabotaj hakkı, " Bir devletin kıyılarında deniz ticareti yapmak veya sularından ticaret ve sanat uygulayabilme hakkını vatandaşlara ve bilhassa kendi bayrağını taşıyan gemilere vermek suretiyle bahşettiği bir ayrıcalıktır."⁹⁷

⁹⁷ I.Mendeş Pekdemir,a.g.e. ,s.47

Kabotaj Kanunu'nun uygulanması ile ilgili olarak son çıkan tebliğ ile kıyılarımız arasında iç taşımacılık, gümrük limanları kullanılarak yapılabilecektir. Bu durum limanlarımızın canlanmasına imkan verecektir.⁹⁸

5.1.2 Dış Taşımacılık

Dış taşımacılık ülkenin ithalat ve ihracat mallarının deniz yolu ile taşınmasıdır. Yani ülkenin herhangi bir limanından başka bir ülkenin limanına yük taşınması şeklindedir. Dünya ticaretinin hızlı artışlar kaydetmesi ile ülkeler arasındaki ticaret, ülkelerin birbirlerine olan bağımlılıklarını artırmıştır.⁹⁹

Zonguldak limanından kömür yükünün gemiyle Portekiz'deki Lizbon limanına taşınması ülkelerarası dış taşımacılık biçimidir.

5.1.3 Transit Taşımacılık

Transit taşımacılık türünde geminin seferi esnasında geçtiği yerlerin bir bölümünün ülke içinde gerçekleşmesidir. Fakat bu taşımacılık türünde başlangıç ve bitiş noktaları ülke sınırları dışında kalmaktadır. Yani yükleme ve boşaltma limanları farklı ülkeler olup, seyir güzergahı başka ülkelerin karasularından geçer.

Devamlı bir şekilde Rusya'dan petrol alıp İtalya'ya götüren bir tankerin İtalya'ya ulaşabilmesi için Türk karasularından Boğazlardan ve Marmara Denizi'ni geçmesi gereklidir. Bu taşımacılık şekli transit taşımacılıktır.

⁹⁸ Murat Erdal, İlyas Dağlı, “ *Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı*”, *Konteyner ve Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Basım Yayım, İstanbul, 2008, s.483

⁹⁹ H. Funda Yercan, a.g.e., s.24

5.1.4 Yabancı Limanlar Arası Taşımacılık

Bu taşımacılıkta sefer bölgesi tamamen ülkenin kendi karasuları dışındadır. Yani geminin başlangıç ve bitiş noktaları ile yolculuğu başka karasulardadır. Bu taşımacılık türünün diğer bir ismi de üçüncü ülkeler arası taşımacılıktır.¹⁰⁰

Avusturalya ve Mısır limanları arasında Türk bayraklı bir geminin yaptığı taşımacılık yabancı limanlar arası taşımacılık türüne girer. Bu örnek Avusturalya ve Mısır dışında bir ülkenin gözünden bakıldığında doğru bir emsal olmaktadır.

5.1.5 Uluslar Arası Taşımacılık

Bir geminin denize kıyısı olan herhangi bir ülkeye yük taşıması uluslar arası taşımacılıktır. Dünyadaki en yaygın deniz taşımacılığı türü uluslar arası taşımacılıktır.

5.2 İşletme Şekillerine Göre Deniz Taşımacılığı

Fiziksel dağıtım kanallarından biri olan deniz taşımacılığı, günümüzde yük ve gemi unsurlarının etkileşimiyle hizmet sektörü içerisinde Düzenli Hat Taşımacılığı (Liner Shipping) ve Düzensiz Sefer Taşımacılığı (Tramp Shipping) olarak ikiye ayrılmaktadır.¹⁰¹

5.2.1 Düzensiz Sefer Taşımacılığı

Düzensiz sefer (tramp) taşımacılığın bir diğer ismi de tarifesiz taşımacılıktır. Düzensiz-tarifesiz (tramp) taşımacılık şeklinde, gemiler uluslar arası piyasada nerede yük bulurlarsa oraya giderek yük taşırlar.¹⁰² Düzensiz taşımacılıkta gemiler belirli bir program dahilinde ve belirli limanlar arasında yük taşımazlar, bu taşımacılık türünde, yüklerin bulunduğu yeri aramak ve istenilen bölgelere taşımak vardır. Düzensiz taşımacılıkta, düzensiz olan gemilerin aynı limanlar arasında yük taşımaması ve navlun ücreti olarak belirli tarifelerinin olmamasıdır, oysa düzensiz taşımacılık, deniz

¹⁰⁰ İ. Mendeş Pakdemir, a.g.e., s.47

¹⁰¹ Alan E. Branch, *Elements of Shipping*, Chapman and Hall, London, 1996, ss.48-49

¹⁰² Yücel Sügen, a.g.e., s.46

işletmeciliği açısından profesyonel organizasyon yapısı gerektirir. Düzensiz (tramp) taşımacılıkta temel felsefe, hizmet değil ytr. Yani gemiler ambarları tam dolmadan sefere çıkmazlar. Düzensiz taşımacılıkta ykler, homojen halde bulunan dökme yklerdir. Farklı yk türlerinin, geminin farklı ambarlarında taşınması mümkün olabildiği halde, maliyetin düşük seviyelerde tutulabilmesi amacıyla, gemi tamamen aynı tür ykle ve tam olarak doldurulmak istenir. Bu taşımacılığın doğal yapısı olarak, geminin yaptığı seferlerin beklenen bir tekrarı yoktur,¹⁰³ bu nedenle gemilerin düzenli olarak belirli limanlar arasında seferler yapmaz, yk nerde ise gemi oradadır.

Düzensiz taşımacılıkta kömür, hububatlar, maden cevheri, şeker, gübre gibi çeşitli dökme ykler taşınmaktadır ve yklerin büyük bir kısmını mevsimsel ykler oluşturmaktadır. Bu nedenle ykleri taşıyacak gemilerin bu tür taşımalara uygun olmaları gerekmektedir.¹⁰⁴

Düzensiz sefer taşımacılığı, en eski taşıma şekli olmasına rağmen aynı zamanda en az değişen ve gelişen taşımacılık şekli de olmuştur. Gemiler ambarları ve ykleme boşaltma donanımlarıyla çok amaçlıdır.¹⁰⁵

Düzensiz sefer taşımacılığında taşıma creti değişkendir. Bunun en önemli nedeni, yoğun rekabetin yaşanmasıdır. Hatta zaman zaman navlun piyasalarının esnek ve değişken yapısı nedeniyle gemilerin yk bulamadığı dönemler olmaktadır.

Düzensiz taşımacılıkta, gemiler arter parti denilen sözleşmelerle kiracıya tahsis edilir. Çarter sözleşmeleri, geminin veya belirli bir yerinin tahsis edilerek, denizde yk taşımanın taahhüt edildiği navlun sözleşmesidir. Çarter Sözleşmesinde, sözleşmenin konusunu belirleyen asıl unsur, yk taşıyacak olan gemidir.¹⁰⁶

Tekne ve P&I Kulüp Sigortasını ödeyecek tarafın bilinmesi bakımından da önemli olan arter sözleşme eşitleri şunlardır:

¹⁰³ Necmettin Akten, Mehmet Ali Albayrak, a.g.e., s.20

¹⁰⁴ I.Mendeş Pekdemir, a.g.e. ,s.49

¹⁰⁵ Martin Stopford, a.g.e.,s.400

¹⁰⁶ Tahir ağa, Rayegan Kender, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, 7.b., İstanbul, 2004, s.7

- **Sefer Üzerine Çarter (Voyage Charter)** : Bir geminin, önceden belirlenen iki liman arasında bir sefer için veya sefer süresi içerisinde ikiden fazla liman için hizmet vermek suretiyle denizde eşya taşımasına ilişkin bir sözleşmedir.¹⁰⁷ Donatan ve yük sahibince belirlenmiş taşıma şartlarına göre, gemi, tek bir sefer için veya belirli bir miktar yükün tamamını taşıyacak şekilde tahsis edilir. Bu tür sözleşmeler; hem gidiş hem dönüş yolculuğunu, yük almak için başka bir limandan hareket etme şeklinde yapılan yolculuğu veya birkaç yolculuğu içine alır.¹⁰⁸ Sefer(Yolculuk) üzerine çarter partilerde, geminin hem teknik hem de ticari yönetimi donatandadır. Bu sebeple, donatanın yolculuk süresince geminin sefere elverişli olmasından dolayı sorumluluğu devam eder. Yükü ilgilendirenler hariç, yakıt, teçhizat, liman, romorkaj ve pilotaj giderleri donatana aittir.¹⁰⁹ Kaptan, bütün emirleri donatandan almaktadır.¹¹⁰

- **Sefer Üzerine Süreli Çarter (Trip Charter)** : Tek bir seferde taşınmayacak kadar fazla yükün, belirlenmiş zaman içerisinde, geminin birden fazla birbiri arkası sefer yaparak taşıyabileceği şekilde¹¹¹ yapılan çarter parti sözleşmesidir. Yük sahibi, yükünü taşımak için her defasında ayrı sözleşme yapmadan, taşıma sözleşmesinde belirtilen süre içerisinde yükünü taşıtır, donatan açısından belirli süreliğine taşıyacağı yükü bellidir.

Voyage Charter'e uygulamada bazen Trip Charter'de denmekte olup, bu iki tabir sefer esası ile yapılmış çarter sözleşmelerini tanımlamaktadır.¹¹²

- **Zaman Üzerine Çarter (Time Charter)** : Zaman üzerine çarter sözleşmesi; geminin belirli bir zaman için taşıtana tahsis edilmesi ve navlunun zaman esası üzerinden kararlaştırılması olarak tanımlanabilir.¹¹³ Bu çarter sözleşmesinde , donatan gemisini ve gemiadamlarını, gemiyi işletmesi için 3 ay, 6 ay, 1 yıl veya 2 yıl gibi belirli bir süre için taşıtana yani çartere tahsis eder . Zaman üzerine çarter

¹⁰⁷ Sezer Ilgın, a.g.e., s. 59

¹⁰⁸ Tahir Çağa, Rayegan Kender, a.g.e., s.8

¹⁰⁹ S. Didem Algantürk, *Deniz Hukuku Ders Notları*, TUDEV Yayınları, İstanbul, 2002, s.61

¹¹⁰ Sezer Ilgın, a.g.e., s.59

¹¹¹ Necmettin Akten, Mehmet Ali Albayrak, a.g.e., s.167

¹¹² Sezer Ilgın,a.g.e., s.59

¹¹³ Tahir Çağa, Rayegan Kender, a.g.e., s.8

sözleşmelerinde, taraflarca tespit edilmiş zaman periyodu içerisinde ve anlaşma şartları dahilinde geminin ve gemiadamlarının tahsisi sözkonusudur. Donatan, sözleşme süresince geminin sefere elverişli olmasını sağlar, klas sürveylerini yaptırıp, gemiye personel donatır. Zaman üzerine charter sözleşmesinde, taşıtanın sınırlı talimat verme yetkisi yalnızca ticari yönetim ile ilgilidir. Geminin teknik yönetimi donatanın üzerinde kalır.¹¹⁴ Bu charter sözleşmesi belirlenen zaman içerisinde geminin teknik yönetimini değil, sadece ticari yönetiminin taşıtana devredildiği bir sözleşme çeşididir.¹¹⁵ Donatan gemi üzerindeki teknik yönetimini kaptan vasıtası ile yapar.

- **Çıplak Gemi Çarteri (Bare Boat Charter)** : Çıplak kiralama anlamında olmak üzere İngilizce Bare Boat Charter adı verilen bu çeşit gemi kiralama sözleşmesi ile personel olmaksızın yalnız geminin kiralınmasıdır.¹¹⁶ Çıplak kiralama şeklinde, gemi sahibi, gemisini personelsiz olarak belli bir ücret karşılığında ve teçhizatı ile birlikte uzun süreliğine kiracıya tahsis eder.¹¹⁷ Genelde 2 yıl veya daha fazla süren bu kiralama şeklinde kiracı gemiyi bu zaman zarfında işletir. Çoklukla sıvı yük taşımacılığındaki gemilerin kiralamasında görülen çıplak gemi kiralamasında, geminin teknik ve ticari yönetilmesi tamamen kiracıya aittir, bu nedenle kiracı donatan olarak kabul edilir.

Gemi üzerindeki teknik ve ticari yönetimin her ikisinin de kiracıya devrini sağlayan bir diğer charter parti çeşidi de “Demise Charter” ’dir. Bare boat charterda gemi teçhizatı ile personelsiz olarak kiralınırken, demise charterde geminin personeli ile birlikte kiralınması mümkündür.¹¹⁸

Çıplak gemi charter sözleşmesinde donatanın, gemiyi sözleşmede yazılı nitelikte sefere elverişli bir şekilde kiracıya teslimi ile birlikte gemi üzerindeki denetim hakkı, bakım ve onarım borcu sona erer.¹¹⁹

¹¹⁴ Rayegan Kender, Ergon Çetingil, a.g.e., s.98

¹¹⁵ Sezer Ilgın, a.g.e., s.59

¹¹⁶ Fahiman Tekil, a.g.e., s.105

¹¹⁷ S.Didem Algantürk, a.g.e., s.60

¹¹⁸ Fahiman Tekil, a.g.e., s.106

¹¹⁹ S.Didem Algantürk, a.g.e., s.60

Çıplak gemi charterlerinde; yük taşınması taahhüt edilmeyip, bir geminin zilyetliğinin devri suretiyle kullanılmasının kiracıya bırakılması söz konusu olduğu için, navlun sözleşmesinden bahsedilemez ve bu nedenle sefer üzerine charter sözleşmelerinden farklı niteliktedirler¹²⁰sadece çıplak gemi charterlerinde kiracı, kiracı donatan olarak adlandırılır ve donatanların üye olduğu P&I kulüplerine kiracı donatan olarak üye olabilirler. Ayrıca çıplak gemi charterleri, geminin teknik yönetiminin donatanda olduğu, donatanın gemi üzerindeki bakım, onarım ve denetim hakkının devam ettiği, personel, kumanya, bakım ve onarım gibi giderlerinin donatan tarafından karşılandığı zaman üzerine charter sözleşmelerinden de ayrılmaktadırlar.

Sefer üzerine charter sözleşmeleri ise, donatanın yük taşıma yükümlülüğü nedeniyle bir navlun sözleşmesi olması, gemin teknik ve ticari yönetiminin tamamıyla donatanda olması gibi sebeplerden, zaman üzerine charter sözleşmelerinden ayrılmaktadır. Zira zaman üzerine charter sözleşmelerinde, donatanın yük taşıma yükümlülüğü yoktur, gemisini belirlenmiş süreliğine carterere tahsis etme taahhüdü vardır ve geminin sadece teknik yönetiminde söz sahibidir. Zaman üzerine charter sözleşmelerinde carterer kendi yükünü taşıyabildiği gibi başkasına ait olan yükleri kendisine, ücret karşılığında tahsis edilen gemiyle taşıyabilir (donatanla yaptığı anlaşma koşulları ve süresi içerisinde) çünkü carterer geminin ticari yönetiminde söz sahibidir

Charter sözleşmelerinde, taşınacak yükün özelliğine göre daha önceden düzenlemiş tip charter sözleşmeleri kullanılmaktadır.¹²¹ Örneğin sefer üzerine charterde; Gencon, Intertank , Grains, zaman üzerine charterde; Baltime, Linertime, çıplak gemi charterinde, Barecon A-B gibi tip sözleşmeler gösterilebilir.

Aşağıdaki Tablo 8'de charter sözleşmelerine göre gemi işletme masraflarının kime ait olduğu açıkça görülmektedir.

¹²⁰ Rayegan Kender, Ergon Çetingil, a.g.e., s.98

¹²¹ Sevgi Sunal Erguvan, *Deniz Yolu İle Yük Taşıma Ücreti*, Legal Yayınları, İstanbul, 2007,s.30

Tablo 8: Çarter Sözleşmelerine Göre Gemi İşletme Masrafları Dağılım Tablosu

İşletme Masrafları	Sefer Çarteri (Voyage Charter)		Zaman Çarter (Time Charter)		Çıplak Gemi Çarteri (Bare Boat Charter)	
	Donatan	Kiracı	Donatan	Kiracı	Donatan	Kiracı
Yakıt Giderleri	X			X		X
Personel Giderleri	X		X			X
Kumanya, Yağlama Yağı Giderleri	X		X			X
Teçhizat , Yedek Parça Giderleri	X		X			X
Tekne ve P&I Kulüp Sigortası Primleri	X		X			X
Liman,Kanal Masrafları Pilotaj , Romorkaj	X			X		X
Bakım, Tutum ve Onarım Masrafları	X		X			X
Acente Tayini (*Anlaşmaya Göre)	X*	X*		X		X

5.2.2 Düzenli Hat Taşımacılığı

Düzenli hat (liner) taşımacılığı, önceden belirlenmiş limanlar arasında düzenli haftalık veya aylık seferler ile yapılan deniz taşımacılığı şeklindedir.¹²² Düzenli hat taşımacılık türünün diğer bir ismi de tarifeli taşımacılıktır. Tarifeli sefer yapan bir gemide, geminin bağlı olduğu limandan ayrılıp, belirli limanlara gidip dönmesiyle oluşan bir turdur.¹²³ Düzenli hat taşımacılığı, diğer deniz taşımacılığı türlerinde tamamen ayrı bir hizmet şeklindedir. Bu taşımacılıkta çokluk taşınan yükler, bu yüklerin taşınmasında kullanılan gemileri, gemilerin işletim sistemi, taşıma ücretlerinin belirlenmesi, yükleri taşımada yapılan organizasyon ve diğer birçok açıdan farklı bir yapıya sahiptir. Bu taşımacılık şekli düzenli, sürekli ve rekabeti kartelleşme yoluyla

¹²² U.Mehmet Yürüyen, *Deniz Ticaretinde Elektronik Satış Yöntemi*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 2003, s.6

¹²³ Sertaç Çakı, “ *Deniz Ulaştırma İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyet Sisteminin Kurulması*”, *Çağdaş Denizcilik Stratejileri*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 1998, s.176

bitirmeye çalışan bir türdür. Düzenli seferler belirlenmiş limanlar arasında belirli tarihler arasında yapılır.

Düzenli hat taşımacılığı yapan layner gemiler, tarifeli gemiler diye adlandırılmaktadır. Layner gemilerin modern yükleme boşaltma donanımları, hızlı havalandırma sistemi, otomatik ya da yarı otomatik kontrol düzenleri, kullanışlı ambarları, geniş ambar ağızları bu gemilerin teknik özellikleridir.¹²⁴ Layner gemileri genellikle bir gemiyi tamamen doldurmayacak kadar küçük miktarlardaki karışık yükleri taşımaktadır. Layner gemiler, hizmetin niteliği gereği dizayn özellikleri farklı ve tramp taşımacılık yapan gemilere göre hız olarak büyük üstünlüğü bulunur. Layner taşımacılıkta hizmetin sürekliliği, gemilerin ambarları tam dolmasa daha önce yapılmış programa uymak ve gemilerin seferlerini yapmayı gerektirir.

Düzenli hat taşımacılığında gemi dolsun yada dolmasın zamanı gelince hareket etmektedir. Yük hareketliliğinin yoğun olduğu dönemlerde gemi tam yükle seferini yapmakta fakat diğer dönemlerde gemi eksik yükle limandan hareket edebilmektedir.¹²⁵ Örneğin İstanbul Trieste arasında haftanın belirli gün ve saatlerinde tır ve kamyonları taşıyan Ro-Ro gemilerin yaptığı layner hizmeti gibi.

Düzenli hat taşımacılığında, geniş organizasyon yapısı gerekir ve buda işletme maliyetlerini artırır.¹²⁶ Ayrıca layner gemileri, tramp gemilere göre daha çok teknoloji ile donatıldığı için yapım maliyetleri daha yüksektir. Bunların dışında düzenli hat taşımacılığında taşınan yüklerin değeri tramp taşımacılığa nazaran daha fazla olması nedeniyle, layner taşımacılığında navlunlar tramp taşımacılığına göre daha yüksektir.

Düzenli hat taşımacılığında genellikle elektronik eşya, tekstil ürünleri ve diğer üretim girdileri gibi yarı mamul ve mamul ürünler taşınır.¹²⁷ Ayrıca bu yüklerin gemide taşınması oldukça riskli ve zordur. Ayrıca bu yüklerin kutu, koli ve sandık gibi kaplarla

¹²⁴ Necmettin Akten, Mehmet Ali Albayrak, a.g.e., s.12

¹²⁵ Ellen Maralambides, “ *Liner Shipping Economics*”, *Center for Maritime Economics Logistics*, Erasmus University, Rotterdam, 2000, s.1

¹²⁶ E.Maralambides, a.g.e.,s.1

¹²⁷ U. Mehmet Yürüyen, a.g.e., s.7

taşıması nedeniyle gemiye yüklenmesi veya boşaltılması zaman almaktadır. Bu durum konteynerlerin deniz taşımacılığında kullanılmasına kadar olan dönemde deniz ticaretinin gelişmesini engellemiştir. Konteynerlerin taşımacılıkta kullanılması ile gemilerin limanda kalma süreleri azalmış ve yüklerin de hasarlanma, çalınma riskleri de azalmıştır. Konteyner taşımacılığı geleneksel deniz taşımacılığını bilgisayar ve diğer yeni sistemler ile tanışmasını sağlamıştır.¹²⁸ Konteyner taşımacılığı bir devrim olarak bilinir.¹²⁹

Aynı hat üzerinde layner taşımacılığı hizmeti veren birden fazla taşımacılık şirketinin, o hattaki rekabeti azaltmak, piyasa risklerine karşı kendilerini güvence altına alabilmek, bu hattaki düzenliliği sağlayabilmek ve en önemlisi taşıma ücretlerini ayarlayabilmek için bir araya gelerek resmi veya gayri resmi anlaşmalar ile kurmuş oldukları birliklere konferans denir.¹³⁰ Bu konferans adı verilen birlikler düzenliği hat taşımacılığının bir özelliği olup, navlun oranları konferanslar tarafından tespit edilen oranlara göre yapılır.

Düzenli hat taşımacılığı yapan denizcilik firmaları herhangi bir konferansa üye olmak zorunda değildir. Konferansa üye denizcilik firmaları arasında rekabet; taşıma hizmetinin kalitesi, daha modern gemiler kullanılması ve sefer süresini kısaltmaktır. Konferansa üye denizcilik firmalarının asıl rekabeti kendi aralarında değil, konferansa üye olmadan aynı hatta çalışan denizcilik firmalarıdır. Konferansa üye olmayan denizcilik firmaları cazip tekliflerle konferansa dahil edilmeye çalışılır zira navlun rekabeti konferansın istemediği bir durumdur.

Konferanslar açık ve kapalı olmak üzere ikiye ayrılırlar. Açık konferanslarda üyelik sınırlaması yokken, kapalı konferanslarda çok fazla geminin piyasaya girmesini engellemek için, üye alımları sınırlıdır.¹³¹

¹²⁸ A. Gökhan Esin, “*Geleneksel Konteyner Liman Yönetimi*”, *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 2008, s.64

¹²⁹ E.Maralambides, a.g.e.,s.2

¹³⁰ Zeki Adal, *Deniz Ulaştırma Ekonomisi, İ.Ü. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Yayınlanmamış Ders Notları, İstanbul, 1995*

¹³¹ Martin Stopford, a.g.e., s.180

5.3 Yük ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşımacılığı

Deniz taşımacılığında hizmet, taşınacak yüklerin özelliğine ve bu yükleri taşıyacak gemilerin türlerine göre değişik şekillerde olmaktadır.

5.3.1 Kuru Yük Taşımacılığı

Kuru yük taşımacılığına tahıl dökme yükleri, ambalajlı ve ambalajsız yükler, maden cevheri, kömür, alüminyum, bakır, kum, çakıl, tuz, şeker ve sandık içerisine alınmış yükler taşınır. Tahıl dökme yüklerin taşınması için ekstra güvenlik önlemleri alınması gereklidir. Bu maddelerin sinme ve kayma özellikleri bu güvenlik önlemlerinin alınmasını gerektirmektedir.

Kuru yük taşımacılığı yapan, gemilerin gemicilik maaliyetleri günlük olarak, yayınlayan kurumların başında, Londra’da bulunan “Baltic Exchange” gelir. ”Baltic Dry Index”(BDI) adında ekonomik veri olarak yayınlanır. Baltik Dry Endekste 26 ayrı deniz nakliye hattı temel alınıp, brokerlere çeşitli tip okyanus geçen gemilerin kuru yük taşınmasında, kote edilen fiyatları toplanır ve günlük ortalama fiyatları yayınlar. Demir cevheri, imento, elik, kömür, bakır, kum, gübre, v.b. kuru yük taşımacılığının göstergesi gibidir. ¹³² BDI’nin verileri, bu endekse abone olunarak veya Reuters ve Bloomberg gibi finansal ve ekonomik veri yayınlayan kuruluşlardan elde edilebilir.

5.3.2 Sıvı Yük Taşımacılığı

Sıvı yük taşımacılığı tankerler ile yapılır. Tankerler petrol, petrol ürünleri, su, kimyasal maddeler, gaz ve şarap gibi maddeler taşır.

Tankerler, petrol üretim merkezlerinden yükledikleri ham petrol rafinelere taşırlar, rafinelere de işlenmiş petrol türevlerini tüketim merkezlerine taşırlar.

Tankerlerin taşıma sınırları yıllardan bu yana büyük gelişmeler göstermiştir.

¹³² M.Baki Atılal, *Trkish Yatırım Raporu* , www.turkborsa.net/docs/raporlar/ozel/baltic.pdf,erişim 06.03.2009

Bunun en önemli sebebi ise rafineriden çıkan petrolün en hızlı ve güvenli bir şekilde taşınmasının tek yönteminin tankerler olmasıdır.

Petrol ve petrol ürünleri, kara tankerleri, demiryolu tankları ve boru hatları ile de taşınmasına rağmen, denizyolu taşınmasına kıyasla çok küçüktür ve uluslar arası hareketleri kısıtlanabilmektedir. Bu nedenle petrol ticareti yapanlarla, petrol ihtiyacı olan ülkeler için sıvı yük taşımacılığı oldukça önemlidir.¹³³

Günümüzde sıvı yük taşımacılığı piyasasında oluşan navlun oranları için referans amacıyla, Worldscale Association Ltd. ve Worldscale Association Inc. Tarafından yayınlanan “Worldscale” oranları kullanılır.

Tankerlerin taşıdıkları yüke göre, tank yapıları, pompa sistemleri değişiklik gösterir.¹³⁴ Tankerler taşıdıkları yüke göre aşağıdaki isimleri alırlar;

Petrol Tankerleri: Günümüzde kullanım ağı geniş olan petrol tankerlerinin taşıma kapasitesi 500.000 dwt sınırının üstüne çıkmış ve büyük gelişme göstermiştir. Bu tankerler petrol ve ham petrol gibi yan petrol ürünlerinin değişik limanlar arasında taşınmasını sağlarlar. Petrol tankerleri ham petrol tankerleri ve petrol ürünleri tankerleri olarak olmak üzere iki genel gruba ayrılırlar. Günümüzde tam yüklendiğinde 17.000 adet karayolu tankercinin taşıyabileceği ham petrolu tek seferde taşıyabilen tankerler yapılmaktadır. Ham petrol taşıyan tankerler, petrol ürünleri taşıyan tankerlere göre daha büyük tonajlıdır. Değişik petrol türevlerini aynı anda taşıyan tankerler, ham petrol taşıyıcılarına göre yük bulmada avantajlı olurlar.

Şarap Tankerleri: Şarabın hammaddesi bir gıda ürünü olan üzüm olduğundan bozulma olasılığı yüksektir. Bu durumdan dolayı sadece şarap taşımak amacıyla özel tankerler üretilmiştir.

¹³³ Shashi N. Kumar, a.g.e., s.2

¹³⁴ Ali Yavuz, “Gemi Tanımı, Gemi Tipleri ve Gemi Ölçümleri”, *Gemi Acenteliği Eğitimi*, DTO Yayını, İstanbul, 2007 s.47

Su Tankerleri: Tankerlerde çok çeşitli ürünler taşınabilir. Ancak bu taşınan ürünlerden herhangi biri diğerine karıştığında o sıvının yapısını bozma olasılığı çok yüksektir. Su da yapısı çabuk bozulabilen bir ürün olduğundan dolayı su taşımak için özel tankerlere ihtiyaç duyulmuştur. Tankercilikte taşınan mal ne tür olursa olsun kalitesinin bozulmaması için, mala hiçbir şey karışmamasına dikkat etmek en başta gelen koşuldur.¹³⁵

LPG ve LNG Tankerleri: Sıvılaştırılmış petrol ve doğalgaz taşımak için özel tankerler üretilmiştir. LPG ve LNG tankerlerinin uzmanlık alanları diğer tankerlerinkinden tamamen farklıdır.

Normal atmosfer basıncında -47C° ile -50C° arasında, sıvılaştırılmış petrol taşıyan, LPG gemilerinin tank kapasiteleri 5.000m³ ile 100.000m³ arasında değişir. LNG gemilerinin tankları ise -163 C° kadar soğutulur ve tank kapasiteleri 40.000m³ ile 140.000m³ arasında değişmektedir.¹³⁶

Kimyasal Tankerler: Kimyasal sıvı yükleri taşımak için üretilmiş ve buna uygun tankları ve boru devreleri olan özel tankerlerdir.

Kimyasal tankerleri diğer gemilerden ayıran, taşınan yüklerin tehlikeli ve özelliklerinden kaynaklanan, farklı inşa edilme zorunluluklarıdır. Kimyasal tanker taşımacılığının, diğer gemi taşımacılığından farklı kılan ise yine taşınan yüklerin emniyetli taşınması için fazladan birçok önlem alınmasının gerekliliğidir.¹³⁷

5.3.3 Konteyner Taşımacılığı

Gerek ISO'nun tanımlamasına, gerekse uygulamadaki açıklamalara göre, birçok heterojen malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline getirilmesine yardım eden, içine konan malların birkaç indirme bindirme işleminden sonra da taşınmasını sağlayan, hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan ve bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımıyla kolaylıkla aktarılabilen, büyüklüğü ve dizaynı yükleme ve boşaltmaya

¹³⁵ Refik Akdoğan, *Ticaret Gemileri Gemiciliği*, Mart Matbaacılık Sanatları Ltd. Şti., 2.b., İstanbul, 2000, s.22

¹³⁶ Teoman Akın, a.g.e., ss.363-365

¹³⁷ Mehmet Altun, *Kimyasal Tanker İşlemleri*, Denizler Kitapevi, İstanbul, 1999, s.11

uygun olan, tekrar kullanılabilmesi için gerektiği kadar sağlam yapılan sandık taşıma kaplarına konteyner denilmektedir.¹³⁸

Günümüzde gerek konteyner gemileri gerekse konteynerlerle taşınan yükler gittikçe artmaktadır. Artık kırkambar denilen ambalajlı yükler konteyner içinde ve konteyner gemileri ile taşınmaktadır. Yüklerin konteyner ile taşınmaya başlaması uluslar arası ticaretin gelişmesine, limanların modernleşmesine katkı sağladığı gibi yüklerde meydana gelen hasarlarda azalmalara neden olmuştur.

Taşıma sistemleri arasında bir karşılaştırma yapılırsa, yüksek taşıma kapasitesi, yükün oranına, tipine göre değişebilen tonajda gemiler ve ulaşımda harcadığı enerji maliyetinin diğer taşıma sistemlerine göre çok az oluşu denizyolu ile taşımacılığı en ucuz taşıma sistemi haline getirmiştir.

Konteyner gemileriyle yapılan taşımacılıkta tüm dünyada kara ve deniz taşımacılığında teknolojinin gelişimini sağlamıştır. Konteyner yükleme ve boşaltması teknoloji sayesinde standart ekipmanlar kullanılarak çok hızlı bir biçimde yapılabilmektedir. Ve böylelikle gemilerin limanlarda kalış sürelerinde azalma meydana gelmiştir.

Konteynerlerin ulaştırma hizmetlerinde kullanılmaya başlanması ile ambalajlanma ve depolanma masrafları ile yük aktarma işlemlerinde zaman tasarrufu sağlanmış, hasar ve kırılım oranları önemli ölçüde azalmış ayrıca fiziki koruma sağlanmıştır.¹³⁹

Günümüzde gemi tonajı ve kapasitesinin yanında, hız faktörünün eklenmesiyle ortaya çıkan yüksek verimlilik oranı ayrıca yüklerin çalınma ve bozulma risklerine karşı güvenle taşınması konteynerlerin deniz taşımacılığındaki önemini ortaya koymaktadır.

¹³⁸ İsmail Hakkı Sır, *Konteyner Taşımacılığı ve Türkiyede ki Uygulaması*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 1988, s.9

¹³⁹ M. Hakan Keskin, a.g.e., s.84

5.3.4 Ro – Ro Taşımacılığı

Ro–Ro¹⁴⁰ gemiler taşıt gemileridir. Ambarlarında çokluk tekerlekli yükler, üst güvertelerinde de konteyner taşınır. Ro – Ro dizaynında alan, kulvar uzunluğu, dedveyt kapasitesi gibi etkenler önemli rol oynar. Eski Ro – Ro gemilerinde üst güvertede pek yüklük taşınmadığı için gemi dengesi bir sorun olarak çıkmamıştır. Ancak, yüklük ve treylerin üst güvertede taşınmasıyla birlikte, gemi dengesi üzerinde önemle durulan bir konu olmuştur.¹⁴¹

Bu gemilerle ile kendi tekerlekleri üzerinde hareket eden ve ettirilen; treyler, tır, kamyon gibi araçlar taşınır ve Ro-Ro gemileri düzenli hat taşımacılığı yapan gemilerdir.¹⁴²

Ro – Ro gemilerinin taşıma seçeneği geniş bir alana sahiptir. Bunlar;

- Şasili treyler
- Treyler
- Tekerlekli yükler
- Konteynerler
- Paletli ve sapanlı yükler
- Uzun ve geniş araçlar

5.3.5 Karma Taşımacılık

Belirli yükleri taşımak inşa edilmiş, özel gemilerin yük bulmada sorunlar yaşaması nedeniyle daha çok yük bulma esnekliğinin sağlanması ve balastlı (boş) sefer sayısını¹⁴³ azaltmak için çok amaçlı karma (kombine) gemiler yapılmıştır. Değişik özellikte dökme yük taşımak için dizayn edilmiş gemilere kombine gemiler denir. Bu gemiler maden cevheri, tahıl veya ham petrol taşırlar. Kombine gemilerin ambarları büyük ve geniş ağızlıdır, yan ve dip tankları da petrol taşımaya müsait

¹⁴⁰ Ro-Ro, İngilizce “Roll On – Roll Off” kelimelerinin kısaltmalarından meydana gelmiştir.

¹⁴¹ Necmettin Akten, Mehmet Ali Algantürk, a.g.e. ,s.49

¹⁴² İbrahim Vardar, “Ro-Ro Gemiciliği”, Ticaret Gemileri Gemiciliği, Mart Matbaacılık Sanatları Ltd. Şti., 2.b., İstanbul, 2000, s.355

¹⁴³ Yücel Sügen, a.g.e., s.49

tanklardır ayrıca sızdırmaz ambar kapakları sayesinde ambarlarında petrol taşınabilmektedir. Yani gemi bir seferinde ham petrol taşıdığı gibi, başka bir seferinde demir cevheri veya dökme yük taşıyabilir.

Aynı büyüklükteki tanker veya dökme yük gemisiyle karşılaştırıldığında, kombine gemilerin yapım ve işletme maliyetleri daha fazla ve yük kapasiteleri daha düşüktür. Ambarların farklı tipte yüklere uygun hale getirilmesi, temizlenmesi ve yıkanması zaman alıcı, zahmetli ve fonksiyonel bir iştir.

Kombine gemiler, bir seferde birkaç dökme yükün herhangi birini veya birkaçını taşıyabilen, hareket esnekliği olacak şekilde dizayn edilmiş dökme yük taşıyıcılarıdır.¹⁴⁴

Karma taşımacılıkta, kombi gemiler, petrol veya kuru yükleri taşımak amacıyla dizayn edilir. O/O (Ore / Oil - Demir cevheri / Ham petrol) gemilerinde cevher taşınan ambarlarında petrol de taşınabilmektedir.¹⁴⁵ Kombi gemiler OBO (Ore / Bulk / Oil – Demir cevheri / Dökme / Ham petrol), O/B (Ore / Bulk – Demir cevheri / Dökme), PROBOS (Oil / Products / Ore / Bulk – Ham petrol / Petrol ürünleri / Demir cevheri / Dökme) gibi değişik kombinasyonlardan üretilmiş olup, OSO (Ore / Slurry / Oil – Demir cevheri / Balçık / Ham petrol) mineral tanker gibi, kum yada su ile karıştırılmış cevheri, balçık halinde taşıyabildiği gibi, ham petrolü de taşıyabilenleri vardır.

6. Deniz Taşımacılığı Sektörünün Genel Durumu ve İlgili Kuruluşlar

Dünya ticaretinin önemli unsurlarından olan, deniz taşımacılığı sektörünün durumu Uluslar arası ve Türkiye açısından incelenip, deniz taşımacılığı ile ilgili uluslar arası kuruluşlar hakkında bilgi verilecektir.

¹⁴⁴ Serdal Can, a.g.e., s.140

¹⁴⁵ Necmettin Akten, Mehmet Ali Algantürk, a.g.e. ,s.64

6.1 Uluslar Arası Deniz Taşımacılığı

Dünya ekonomisi¹⁴⁶ : 2007 yılında da güçlü büyümesini devam ettirmiştir. Global büyüme bir önceki yıla göre çok düşük bir azalma ile %5 olarak gerçekleşmiştir (Dünya büyüme rakamları yıldan yıla veya çeyrekler bazında ölçülmektedir. %5'lik büyüme yıldan yıla olan büyüme rakamıdır, 4. çeyrekte 4. çeyreğe yıllık büyüme rakamı ise %4,8 olarak gerçekleşmiştir). Bu konuda dikkat çeken nokta gelişmiş ülkelerde büyüme yavaşlama eğilimi gösterirken, gelişmekte olan ülkelerde tam tersine 2006'ya göre daha hızlı bir büyüme gözlemlenmiştir. Gelişmiş ekonomiler 2006'da %3'lük bir büyümeden sonra 2007'de %2,7 kadar büyümüşlerdir. Avro bölgesi %2,8'den %2,6'ya, ABD %2,9'dan %2,2'ye ve Japonya %2,4'ten %2,1'e düşmüştür. Gelişmekte olan bölgeler ise, kendi içlerinde değişken bir yapıya sahne olmuş olsalar da, toplam olarak hızlarını %7,9'dan %8'e yükseltebilmişlerdir.

Büyümleri yavaşlayan gelişmekte olan ülkeler veya bölgeler içinde dikkat çekenler Orta ve Doğu Avrupa bölgesi %6,6'dan %5,6'ya, Hindistan %9,8'den %9,3'e, Meksika %4,9'dan %3,1'e düşmüştür. Büyümelerini artıranlar ise: Afrika bölgesi %5,6'dan %6,5'e, Brezilya %3,8'den %5,4'e, Çin %1 1,6'dan %1 1,9'a ve Rusya %7,4'ten %8,1'e yükselmiştir.

Büyüme konusunda 2008 yılı için beklentiler ise özellikle 2007'de ABD'de finansal piyasalarda başlayan mali sorunlar ve yükselen emtia fiyatları sonucunda daha da aşağıya çekilmiştir. Hem gelişmiş hem gelişmekte olan ekonomilerde büyümenin yaklaşık %1 kadar hız kesmesi beklenmektedir. Merkez Bankaları 2008 ile beraber ekonomik büyüme yerine özellikle artan hammadde ve gıda fiyatları yüzünden daha çok fiyat istikrarını sağlamaya ve muhtemel işsizlik sorunlarını çözmeye yönelmiştir.

Kredi krizi 2006'nın ortalarında ve daha sert olarak 2007 yılında ABD konut kredileri piyasasında kendini hissettirmeye başlamış, 2008'e girerken birçok alana

¹⁴⁶ Deniz Ticaret Odası, a.g.e., 2008, s.s 11-33

sıçramıştır (benzer problemler İngiltere, İspanya ve İrlanda da yaşanmaya başlamıştır). 2007 yılında ABD’de konut kredilerinin 10 trilyon ABD dolarına ulaşmış olması ve bu kredi teminatlarının yarısından fazlasının menkul kıymetleştirilmesinin etkileriyle birçok finansal kurum risk altına girmiştir. Faizlerdeki dalgalanmalar bu menkul kıymetlerde değer kayıplara yol açmış ve finans piyasalarında 400 milyar ABD dolarını bulduğu ifade edilen zararlar kaydedilmiştir. Bu bağlamda alınan önlemler sonucunda özellikle faiz cephesinde önemli değişiklikler olmuştur. ABD Merkez Bankası 2006 yılında %5.25 olan hedef borçlanma faizini kademeli olarak önce %3.25’e daha sonra ise %2’ye indirmiştir. Benzer bir yolu İngiltere Merkez Bankası da izlemiştir ve faizleri %5,7 den %5’e düşürmüştür. Avrupa Merkez Bankası ise faizleri 2007 yılında %4’te sabit tutmuştur. Avustralya ve Brezilya gibi ülkeler ise özellikle değerlenen kurlar ve enflasyon baskıları sonucunda faizleri artırmıştır.

Bütün bu gelişmelerin yanında dünya ticareti artmaya devam etmiştir. 2006 yılında 12.43 trilyon ABD doları olan dünya hizmet hariç ithalatı, 2007’de %14’lük bir artışla 14.21 trilyona yükselmiştir.

Tablo 9: Gemi Türlerine Göre Dünya Deniz Ticaret Filosu

Gemi Türü	Filo Toplamındaki payı %
Tankerler	25
Kuruyük gemisi	39
Yolcu gemisi	12
Konteyner gemisi	7
Dökmeci	13
Diğer	4

Kaynak: Türkiye Liman İşletmeleri Deneği, a.g.e., s.20

Tablo 9’da dünya deniz ticaret filosunun %39’nu kuru yük gemisi, %25’ini tankerler, %13’ünü dökmeci gemileri, %12’sini yolcu gemileri, %7’sini konteyner gemileri ve %4’ünü diğer gemilerin oluşturduğu anlaşılmaktadır.¹⁴⁷

Kuru dökme yük pazarı 2006’dan itibaren piyasaların zirve yapmış olduğu

¹⁴⁷ Türkiye Liman İşletmeleri Deneği, a.g.e., s.20

Ekim sonu/Kasım başına kadar artmaya devam etmiştir. Son iki ile üç yıl yüksek gelir getirmiştir. Bir örnek olarak bir Atlantik ring seferi için belirli süreyle kiralanan çağdaş bir Capesize'ın time charter kira sözleşmesi 2007'nin başındaki ABD\$ 69,925'ten 2007 sonunda ABD\$ 154,636'ya yükselmiştir. Dört t/c rotasının ortalaması %130'la yükselmiş bu durum %121 oranında bir artışa eşdeğerdir. Aynı zamanda daha küçük gemi tipleri için t/c ücretlerinde büyük artışlar olmuş ve Panamax'lar için dört t/c rotasının ortalaması %92,8 ve Suezmax'lar içinse %94,5 oranında artmıştır. Verimli pazar, toplam %6,7 oranında ılımlı bir filo büyümesi paralelinde, Çin'in hızla genişleyen ekonomisi tarafından sürüklenen talepteki artışın bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Ham petrol tanker piyasasında kararsız bir yıl olmuş, pazar, geçtiğimiz yıldan pazara ekstra kargoların girişi nedeniyle Aniden moment kazanmış olduğu Ekim sonuna kadar aşağıya doğru bir eğilimini sürdürmüştür. Yıl sonuna kadar navlun ücretlerinin yükselmesi sürmüş, yıl sonunda VLCC navlunu %240'la önemli ölçüde yükselmiş, Suezmax yıl boyunca %80 yükselmiş; buna karşılık Aframax ücretleri bu kadar aşırı olmamış, yalnızca %30 oranında yükselmiştir. Ancak, 29 VLCC'nin ve 25 Suezmax'ın teslim edilmiş olması, petrol talebinde görülen sıfır büyüme ve arz tarafındaki artış fiyatların düşmesine neden olmuştur. 2007 yılında konteyner pazarlarının ise navlun ücreti yükselmiştir. %2.2 gibi az oranda düşen 725 TEU segmenti hariç daha büyük segmentlerin tamamı için ücretler yükselmiştir. En büyük artış ABD\$ 18,750'den ABD\$ 30,000'e artışla %60'lık bir artışa karşılık olan 2,750 TEU segmentinde olmuştur.

2007 yılında kuru dökme gemileri için yeni inşa fiyatları yükselmiştir. Supramax'lar ABD\$ 34 milyondan ABD\$ 45 milyona yükselmiş, Panamax'lar ise 13 milyon artarak ABD\$ 51 milyon seviyesinde olmuşlardır. En büyük artışlar ABD\$ 24 milyon artışla ABD\$ 92 milyona çıkan Capesize'larda görülmüştür.

VLCC'lerin ve Suezmax'ların kararsız navlun ücretlerine rağmen yeni gemi fiyatları artmıştır. Bir VLCC fiyatı ABD\$ 127 milyondan ABD\$ 141 milyona artmıştır,

buna karşılık Suezmax'ın fiyatı ABD\$ 78 milyondan ABD\$ 88 milyona yükselmiştir. Ayrıca Aframax fiyatları da artarak yılsonunda ABD\$ 69 milyon değerine ulaşmıştır.

Dalgalandan navlun pazarında büyük sayıda alıcı bulunduğundan kuru dökme yük gemileri için ikinci el fiyatları yeni yapım gemi fiyatlarından çok daha fazla artmıştır. Özellikle çağdaş üniteler ve 5 yaşında gemiler popüler olmuş, örnek olarak 5 yaşında bir Capesize değeri ABD\$ 81 milyondan %88'le ABD\$ 152 milyona artmıştır. 10 yaşında bir Capesize'in değeri %71 'le ve 15 yaşında bir Capesize'in değeri %97 oranında artmıştır. Diğer kuru yük gemisi segmentlerinde de yüksek artışlar görülmüştür.

2007 yılında tanker fiyatları da artış göstermiş, ancak kuru yük gemilerinde görülen artış kadarına yaklaşmamıştır. Beş ve on yaşındaki VLCC'ler sırasıyla %7,5 ve %7,2 oranında yükselmiş olup, Suezmax'lar ise %12 ve %15 oranında artış göstermişlerdir. Aynı dönem Aframax'ları ise %3 ile %4 arasında yükselmiştir.

2007 yılında tanker segmentinde verilen siparişler içinde en büyük yeni sipariş artışı 68 adetle Aframax'larda görülmüştür. 2007 yılı kuru yük gemisi pazarında verilen 1341 siparişle sözleşmeye bağlanan yeni gemiler açısından rekor bir yıl olmuş, en popüler segment 417 sözleşme ile Capesize segmenti olmuştur.

01.01.2008 İtibariyle bayraklara göre Dünya filosu (300 Grt'un üzeri) 158 ülke bazında 44.553 adet gemi ile 1.079.519.000 dwt'dir. Tablo 10'da dünya filo gelişimi 2000-2007 yılları arasında ve gemi türlerine göre verilmiştir.

Tablo 10: Dünya Filo Gelişimi Milyon Dwt (2007)

YILLAR	TANKERLER	KİMYASAL TANKERLER	DÖKME YÜK	KOMBİNE TAŞIYICILAR	DİĞER	GENEL TOPLAM
2000	276.0	13.5	264.8	15.2	166.7	736.2
2001	281.3	15.0	274.0	14.6	169.3	754.3
2002	274.9	15.0	287.4	13.8	174.7	765.9
2003	278.8	15.4	295.0	12.6	181.2	783.0
2004	287.9	17.3	303.3	12.2	189.6	810.3
2005	304.1	18.0	320.7	11.7	200.5	855.0
2006	326.9	19.2	341.9	11.7	213.3	913.0
2007	344.4	21.4	365.1	11.3	232.0	974.3

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s.48

Türk Deniz Ticaret filosu dünya sıralamasında 2008 başı itibarıyla 25. sırada yer almaktadır. Tablo 11’de dünya filosunun %23,2’ine sahip Panama 1.sırada, %10.7’sine sahip Liberya ikinci sırada ve %5.7’sine sahip Yunanistan ise üçüncü sırada yer almaktadır.¹⁴⁸

Türk Deniz Ticaret filosunun 2000-2008 yıllarındaki Dünya Sıralamasında;

- 1 Ocak 2000 yılında 18. sırada,
- 1 Ocak 2001 yılında 20. sırada,
- 1 Ocak 2002 yılında 19. sırada,
- 1 Ocak 2003 yılında 20. sırada,
- 1 Ocak 2004 yılında 23. sırada,
- 1 Ocak 2005 yılında 24. sırada,
- 1 Ocak 2006 yılında 24. sırada,
- 1 Ocak 2007 yılında 26. sırada,

1 Ocak 2008 yılında 25. sırada, yer almıştır. 1996 Yılında 10 milyon dwt ile toplam Dünya filosu içinde 16. sırada olan filomuz 2008 başında 25. sıraya inmiştir.

¹⁴⁸ Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s.48

Tablo 11 : Dünya Deniz Ticaret Filosunun İlk 30 Ülkesi

Dünya Sıralaması	Bayrak	1 OCAK 2008				Dünya Filosu %	Yıllık Değişim %
		Gemi Sayısı	1000 GRT	1000 DWT	1000 TEU		
1	Panama	6.380	166.461	250.287	2.451	23,2	8,6
2	Liberia	2.067	74.907	114.975	2.127	10,7	11,6
3	Yunanistan	1.111	35.610	61.141	229	5,7	11,5
4	Hong kong (SAR)	1.145	35.892	59.554	660	5,5	8,7
5	Marsall Islands	969	35.200	58.386	451	5,4	9,3
6	Bahama	1.260	42.379	56.527	349	5,2	7,8
7	Singapur	1.311	35.232	54.662	610	5,1	10,2
8	Malta	1.350	26.592	43.515	250	4	8,5
9	Çin	2.428	23.733	36.211	369	3,4	8,3
10	Güney Kıbrıs	866	18.994	29.775	419	2,8	-1,5
11	İngiltere	865	20.680	26.486	616	2,5	1,8
12	Norveç	963	16.729	22.701	102	2,1	-1,3
13	Kore	1.100	12.342	20.266	118	1,9	31,2
14	Almanya	456	12.757	14.984	1.041	1,4	13,8
15	Hindistan	603	8.413	14.375	19	1,3	6,3
16	Japonya	2.528	11.517	13.856	32	1,3	-1,4
17	İtalya	763	12.666	13.309	159	1,2	0,6
18	Antigua & B	1.093	8.587	11.265	669	1	10,1
19	Danimarka	378	8.992	10.661	456	1	4,1
20	Amerika	390	7.939	8.954	267	0,8	-23,2
21	Bermuda	135	8.695	8.935	62	0,8	4,3
22	Malezya	450	6.504	8.909	68	0,8	12,8
23	Saint Vincent	640	5.471	7.922	86	0,7	-8,6
24	Fransa	227	5.894	7.643	146	0,7	52
25	Türkiye	897	4.959	7.388	67	0,7	2,1
26	Hollanda	751	5.629	6.963	280	0,6	4,5
27	Endonezya	1.878	5.000	6.607	60	0,6	8,7
28	İran	231	3.821	6.597	34	0,6	-25,6
29	Filipinler	819	4.754	6.529	35	0,6	-1,2
30	Belçika	82	3.967	6.303	21	0,6	-7,4

Kaynak : Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s.6

6.2 Türk Deniz Taşımacılığı Sektörü

Türk deniz taşımacılığı sektörü¹⁴⁹ : Türkiye’de yük taşımacılığının (ton-km) olarak dikkate alındığında %90,4 ü karayolları %5,4’ü demiryolu ve %2,8’ ise deniz yolları aracılığı ile yapılmaktadır. Bu dağılım ucuz ve verimli olan deniz yollarından yararlanılmadığını, bir başka bir tanımla bu alanda çok önemli altyapı eksiklerinin varlığını açıkça ortaya koymaktadır. Türkiye’nin üç tarafının deniz ile çevrili olduğu düşünülünce, deniz yolunun aldığı payın düşündürücü boyutta olduğu görülmektedir. Başta AB olmak üzere ülkeler iç su yollarında taşımacılıktan söz etmek imkansızdır.

Yurt içi taşımacılıkta deniz yollarının rolü çok düşük olmasına rağmen dış ticarete deniz taşımacılığı çok önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye’de dış ticaretin %85–%90’ının deniz yolu ile yapıldığı saptanmıştır. Deniz yollarında tüm dünyaya doğru orantılı olarak konteyner taşımacılığı yükselmektedir. Bu sebepten limanlarımız konteyner taşımacılığına uygun altyapı ve teknoloji gelişmelerini günden güne geliştirmektedir.

Türk deniz ticaret filosu gerek Türkiye’de yaşanan ekonomik kriz gerekse dünyada petrolün varil fiyatlarından dolayı oluşan ekonomik dalgalardan dolayı problemlerle karşı karşıya kalmıştır. 1999 yılından 2006 yılına kadar bakıldığında taşıma kapasitesinde önemli bir düşüş görülmektedir.

Türk Deniz Ticaret Filosunun 1980-2007 yıllarındaki adet, dwt ve grt değişimleri Tablo 12’de görülmektedir. 1980 yılında 2.0 Milyon dwt olan filomuz, 2007 yılında 7.2 Milyon dwt’a ulaşmıştır.

Filomuzun gelişiminin durduğu ve gerilediği 1985-1988 ile 1998-2002 dönemleri ülkemizin yaşadığı ekonomik krizler ve dünya ile birlikte yaşanan navlun krizlerinin sonuçlarıdır.

¹⁴⁹ Deniz Ticaret Odası, a.g.e., ss.45-87

Tablo 12: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi

YILLAR	GEMİ SAYISI	DWT (1000)	DEĞİŞİM (%)	GRT (1000)	DEĞİŞİM (%)	DÜNYA SIRA
1980	-	2.032	-	-	-	35
1981	-	2.696	17,5	-	-	34
1982	675	4.105	74,7	2.440	-	32
1983	726	4.855	18,3	2.890	18,4	27
1984	780	6.051	24,6	3.509	21,4	25
1985	802	5.802	-4,1	3.445	-1,8	24
1986	835	5.234	-9,8	3.182	-7,6	24
1987	821	5.240	0,1	3.172	-0,3	25
1988	830	4.911	-6,3	2.943	-7,2	24
1989	839	5.123	4,3	3.048	3,6	28
1990	868	5.639	10,1	3.356	10,1	28
1991	899	5.968	5,8	3.575	6,5	23
1992	954	6.503	9,0	3.887	8,7	22
1993	1.012	8.255	26,9	4.843	24,6	23
1994	1.050	8.545	3,5	5.093	5,2	19
1995	1.143	10.310	20,7	6.239	22,5	17
1996	1.179	10.893	5,6	6.622	6,1	16
1997	1.197	10.563	-3,0	6.525	-1,5	17
1998	1.204	9.760	-7,6	6.463	-1,0	17
1999	1.242	10.322	5,8	6.778	4,9	18
2000	1.270	9.489	-8,1	6.044	-10,8	18
2001	1.261	9.307	-1,9	6.002	-0,7	20
2002	1.185	8.666	-6,9	5.736	-4,4	19
2003	1.152	7.627	-12	5.113	-10,9	20
2004	1.209	7.055	-7,5	4.772	-7,1	23
2005	1.379	7.603	7,20	5.229	-9,6	24
2006	1.429	7.271	-4,4	5.083	-2,8	26
2007	1.473	7.244	-0,4	5.083	0,9	25

Kaynak : Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s.28

Yukarıdaki tabloda görüleceği üzere, 1996 yılında Türk Deniz Ticaret Filomuz 10,8 Milyon dwt ile dünya filoları arasında 16. sıraya yükselmiştir. 2000 yılından itibaren filomuzdaki gemilerin yabancı bayrağa geçişi başlamış ve 1 Ocak 2008 itibariyle Türk Armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile birlikte toplam tonaj 13,2 Milyon dwt'a çıkmıştır.

Türk Deniz Ticaret Filosunu ithal ve inşa durumları itibariyle sayısal ve tonaj analizi tablosunda toplam 1473 adet geminin 407'ünün ithal, 1066 adet gemi ise inşa yoluyla edinilmiştir. İthal gemilerin dwt'u 5.2 milyon, inşa gemilerin dwt'u ise 1.9 milyon dwt'dur.

Toplam Deniz Ticaret filosunu oluşturan 1473 adet geminin adet bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %29,94'ünü Kuru yük, %11,95'ini Balıkçı Gemileri, %8.62'sini Petrol Tankerleri, %8,01'ini Romorkörler ve %6.59'unu dökme yük gemileri oluşturmaktadır. Diğer tip gemiler ise, filonun sayısal olarak ancak %34,89'udur.

7.2 Milyon Dwt olan Deniz Ticaret Filosunun dwt bazındaki çoğunluğunu sırasıyla; %46.92'sini Dökme yük gemileri, %20.30'unu Kuru yük gemileri ve %15.51'ini Petrol Tankerleri oluşturmaktadır. Diğer tip gemilerin dwt yüzdesi ise, %17.27'dir.

Tablo 13'de Deniz Ticaret Filosunun gemi tiplerine göre yaş ortalaması analizi yapılmıştır. Yaş ve tonaj analizlerinde tüm filo analiz edildiği gibi, Kuru yük, Dökme yük, Petrol Tankerleri, Konteyner, diğer tankerlerce diğer gemiler başlığı altında da tonaj grupları itibariyle sayısal ve tonaj bilgilerine verilmektedir.

150 GT kapasitenin üzerindeki gemilerin dikkate alındığı filoda 1473 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 01.01.2008 itibariyle 23.14'tür.

Tablo 13 : Türk Deniz Ticaret Filosu Yaş Ortalaması

GEMİ TİPİ	ADET	TONAJ (DWT)	TONAJ (GRT)	YAŞ ORT.
KURU YÜK GEMİSİ	441	1.470.744	932.259	28,0
DÖKME YÜK GEMİSİ	97	3.398.997	2.001.637	21,0
OBO GEMİSİ	1	77.673	43.487	27,0
KONTEYNER	34	414.719	327.710	10,0
KURUYÜK-KONTEYNER	12	77.345	54.516	10,0
KONTEYNER/ RO-RO	3	19.093	17.333	23,0
PETROL TANKERİ	127	1.123.438	612.170	25,0
URUN TANKERİ	3	7.545	4.821	20,0
KİMYEVİ MADDE TANKERİ	56	288.580	188.803	13,0
LPG TANKERİ	6	26.172	25.034	19,0
ASFALT TANKERİ	1	1.861	1.396	47,0
SU GEMİSİ	16	7.656	4.446	27,0
RO-RO GEMİSİ	20	164.469	364.603	19,0
RO-RO FERRY-YOLCU	12	15.646	46.495	25,0
FERİBOT	36	10.438	57.522	16,0
TREN FERİSİ	7	7.291	11.266	36,0
TREN FERRY/RO-RO	1	6.266	15.195	29,0
YOLCU/YOLCU YÜK GEMİSİ	46	11.180	56.095	24,0
BALIKÇI GEMİLERİ	176	25.723	66.175	12,0
BİLİMSEL ARAŞTIRMA GEMİSİ	5	353	1.834	41,0
ŞEHİR HATLARI	46	7.763	23.975	30,0
DENİZ OTOBÜSLERİ	30	1.307	19.310	12,0
ŞEHİR HATLARI ARABALI	24	24.452	29.318	27,0
YOLCU MOTORLARI	65		15.663	7,0
ROMORKÖR	118	5.055	38.589	23,0
HİZMET GEMİLERİ	77	23.649	35.994	23,0
MAVNA/ŞAT	4	19.774	20.395	24,0
YÜZER VİNÇ	5	287	106.335	27,0
TOPLAM	1.469	7.237.476	5.122.134	23,03

Kaynak : Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s.38

6.3 Deniz Taşımacılığı Sektöründe İlgili Taraflar ve Kuruluşlar

Deniz taşımacılığı sektörü, ulusal ve uluslar arası yapısı nedeniyle çok değişik tarafları ve kuruluşları bir araya getirir. Deniz ticaretinin sadece ulusal boyutta değil, uluslar arası etkileşimlerinin bulunması nedeniyle denizde can, mal ve çevre kirliliği açısından güvenliğin artırılması, koruma önemlerinin alınması uluslar arası nitelikli bir konudur. Deniz taşımacılığı hizmetinin içeriğine göre bu kuruluşların ve tarafların çalışma şekilleri ve yöntemleri farklı olsa da temelde amaç; malların üretildiği yerden tüketildiği yere, denizyolu ile hasara uğramadan ulaştırılması, bunu yaparken de denizlerin ve çevrenin korunmasıdır.

6.3.1 Deniz Taşımacılığında Taraflar

Deniz taşımacılığında taraflar donatan, taşıtan, acenteler, brokerler, forwarder, stevedor, deniz sigortacısı, klas kuruluşları gibi kişi ve kuruluşlar olduğu gibi, hükümetlerin veya uluslar arası kuruluşların organize ettiği birlikler olmaktadır. Bunlar;

- **Donatan:** Gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibine “ Donatan “ denir.¹⁵⁰ Sahip olduğu gemisini işletmek için başkasına kiralayan kişi donatan değildir, bu şekilde kiralama yoluyla armatörlük hizmeti veren kişiye “ Kiracı taşıyan “ denir ve üçüncü şahıslara karşı olan münasebetlerinde donatan sayılırlar. Donatan aynı zamanda taşıyandır.

Donatan aynı zamanda taşıyan olabileceği gibi, taşıyan ile donatan ayrı kişiler de olabilir. Örneğin, Time Charter ile kendisine tahsis edilen bir geminin donatanı ve taşıyanı ayrı ayrı kişilerdir.¹⁵¹

- **Taşıtan:** Taşıma sözleşmesinde taşıyan ile birlikte diğer taraf “ Taşıtan “ ’dır. Satış sözleşmesine bağlı olarak taşıtan malın alıcısı veya malın satıcısı olabilir.

¹⁵⁰ Rayegan Kender, Ergon Çetingil, a.g.e., s.67

¹⁵¹ Didem Algantürk, a.g.e., s.45

Taşıtanın, taşıma sözleşmesine konu olan yükün sahibi olması gerekmez.¹⁵² Taşıtan kendisine ait yükleri taşıttığı gibi başkasına ait yükleri de taşıtabilir.

- **Acente:** Faaliyet alanları içerisine giren limanlarda, donatanı, gemi kaptanını veya taşıtanı temsil eden, onların yasal hak çıkarlarını koruyan, temsil ettikleri kişiler adına resmi belge hazırlamaya yetkili kişi ve kuruluşlara “ Acente ”denir. Gemi acentelik hizmeti vekalet ilişkisi içinde sürdürülür. Bu anlamda donatan veya donatının yetkili olarak kaptan, vekalet ilişkisi çerçevesinde geminin uğrak yapacağı limanda acente atar veya acentelik sözleşmesi ile bu bağ kurulur.¹⁵³ Acentelik hizmetleri layner ve tramp taşımacılığa göre farklılıklar gösterir. Acenteler; gemi limana gelmeden önce ilgili resmi makamlara gemi ve yükü hakkında bilgi verirler, limanın koşulları ve çalışma düzeni hakkında donatan ve kaptana bilgi verirler, yükleme-boşaltmaya nezaret ederler, gemi ve yük ile ilgili belgeleri düzenlerler, geminin yağ, yakıt ve kumanya gibi ihtiyaçlarını yerine getirirler, geminin limanda kaldığı sürece resmi makamlarla olan işlerini takip ederler.

- **Simsar:** Deniz taşımacılık sektöründe gemiye yük, yüke gemi bulan kişilere “ Simsar (Broker) ” denir. Taraflara temsilci, vekil veya acente gibi sürekli bağlı olmaksızın sözleşme karşılığında aracılık yapan, simsarlık hizmeti veren kişidir broker. Broker¹⁵⁴; taşınacak yüklerin güvenli ve ekonomik şekilde taşınmasını sağlar, yüke en uygun gemiyi bulur, gemi piyasası hakkında bilgi sahibidir, yük hareketliliklerini takip eder, limanların siyasi ve teknik durumlarını izler, temsil ettiği tarafın haklarını en iyi şekilde korumaya çalışır.

- **Sevkiyatçı:** Düzenli hat taşımacılığında faaliyet gösteren ve sevkiyatçı olarak da adlandırılan kişilere “Forwarder” denir.¹⁵⁵ Forwarderlerin temel işleri; ithalat, ihracat, kredi, banka ve sigorta işlemleri ile yüklerin yerine teslimi hizmetleridir. Layner taşımacılığında görülen forwarderler yükleyiciye deniz piyasası hakkında bilgi

¹⁵² Tahir Çağa, Rayegan Kender, a.g.e., s.2

¹⁵³ Ruhi Duman, Emin Eminoglu, “Gemi Acentesi, Önemi ve Acentelik Tarihi”, Gemi Acenteciliği Eğitimi, DTO Yayını, İstanbul, 2007, s.2

¹⁵⁴ Refik Akdoğan, a.g.e., s.110

¹⁵⁵ Reşad Deniz, a.g.e., s.487

verirler, yüklerin sevkiyatını takip ederler, gümrük işlemlerine katılırlar, yüklerin sigortalanmasını ve sevkiyat ordinosunu düzenlerler.

- **Yükleme Mütahidi:** Yükün gemiye yüklenmesi, istif edilmesi veya boşaltılmasıyla ilgili işlemleri yürüten kişi “Yükleme Mütahidi (Stevedor)” dur. Gemilerin yüklenmesi veya boşaltılması iyi bir organizasyon gerektirir, kullanılacak ekipmanlar ve gerekli insan gücünün sağlanması işlemini Stevedorlar (yükleme mütahidi) yapar.¹⁵⁶ Donatan her zaman gemisinin limanda az kalmasını ister, bu da Stevedorun becerisine bağlı olabilir. Stevedor; yükün gemiye alınması, istiflenmesi ve boşaltılmasını organize eder, yükün kontrolünü ve sayımını yapar.

Deniz taşımacılığında diğer destek ve hizmet veren taraflar sırasıyla şunlardır:

- Gemi Malzeme Firmaları
- Kumanya Firmaları
- Gemi Tamir, Bakım, Onarım Firmaları
- Yağ, Yakıt Firmaları
- Tersaneler
- Pilotaj ve Romorkör Hizmeti Veren Firmaları
- Gemi Kumanya Hizmeti Veren Firmalar
- Navigasyon Hizmetleri Veren Firmalar

6.3.2 Deniz Taşımacılığında Uluslar arası Kuruluşlar

Deniz taşımacılığı, gerek uluslar arası yapısı gerekse ticari ve ekonomik boyutu nedeniyle bütün dünya ülkelerini ilgilendiren çok dinamik ve geniş bir sektördür. Denizcilik sektöründe etkili olan bazı uluslar arası kurum ve kuruluşlar şunlardır:

- **Uluslar arası Denizcilik Örgütü (International Maritime**

¹⁵⁶ U. Mehmet Yürüyen, a.g.e., s.19

Organization-IMO): 06 Mart 1948 tarihinde İsviçre'nin Cenevre kentinde toplanan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansında, deniz güvenliğini sağlamak amacıyla kurulmuştur.¹⁵⁷ 10 yıl sonra Japonya'nın katılımıyla Uluslar arası Danışmanlık Örgütü (IMCO) adını alarak görevine başlamıştır, daha sonra 1977 yılında Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) ismini almıştır. Ülkemiz de IMO'ya 1956 tarihinde 6812 sayılı kanun ile katılmıştır. Halen 167 üyesi¹⁵⁸ olan Uluslar arası Denizcilik Örgütü, Birleşmiş Milletler Örgütü'nün bünyesinde çalışmalarını Londra'da yapmaktadır.

Uluslar arası denizlerin güvenliği, kirliliğin önlenmesi ve denizcilikle ilgili tarafların sorumluluklarını belirlemek için gerekli teknik ve hukuki önlemleri almak ve bunların uygulanmasını sağlamak IMO'nun asli görevleri arasındadır. IMO uluslar arası sözleşmeler hazırlayarak hükümetlerin bunlara uymasını sağlar ve zorlar. IMO iki yılda bir toplanan Genel Kurul tarafından yönetilir, icra organı ise danışma kuruludur bunun dışında ihtisas komiteleri bulunur. Örneğin Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) gibi.

Uluslar arası Denizcilik Örgütü'nün yayınladığı ve ülkemizin de taraf olduğu bazı uluslar arası sözleşmeler şunlardır:

- **Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (Safe Of Life At Sea – SOLAS):**

Uluslar arası sefer yapan 500 GT üzerindeki gemilerin inşası, bulunması gereken can kurtarma donanımları ve geminin güvenli biçimde kullanılması için gerekli minimum standartları belirlemek için ilk metin 1914, ikincisi 1929, üçüncü metin ise 1948 yılında onaylanmıştır. IMO'nun en önemli sözleşmesi olan SOLAS 17 Haziran 1960 yılında onaylanmış ve 1965 yılında yürürlüğe girmiştir.¹⁵⁹

Gemiler; bayrak devletinin gemi sörvey kurulu, kayıtlı oldukları klas kurulunca üye oldukları P&I kulüp sigortasınca giriş – çıkış yaptıkları liman devletlerinin yetkili

¹⁵⁷ Ayhan Çekiç, *IMO Uluslar arası Denizcilik Sözleşmeleri*, İTÜ Yayını, İstanbul, 2003, s.3

¹⁵⁸ Halil Delibaş, “*Liman, Gemi Güvenliği ve Gemi Denetimleri*”, *Gemi Acenteciliği Eğitimi*, DTO Yayını, İstanbul, 2007, s.249

¹⁵⁹ Ayhan Çekiç, a.g.e., s.11

Port State Control (PSC) makamlarınca periyodik olarak denetlenir, bütün bu denetlemelerin temelinde SOLAS kuralları vardır.¹⁶⁰

- **Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesi (International Convention For The Prevention of Marine Pollution From Ships – MARPOL) :** Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi için sözleşme ilk defa IMO tarafından 1973 yılında yayınlanmış ve daha sonra geliştirilerek 1978 yılında protokol oluşturulmuş ve 1983 yılında da yürürlüğe girmiştir.

- **Gemiadamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Standartları Hakkında Sözleşme (International Convention on Standarts of Tranining, Certification and Watchkeeping for Seafarers- STCW):** Gemilerde çalışacak gemiadamlarının almaları gereken eğitimleri, belgeleri ve onların niteliklerini belirleyen bir sözleşme olup ilk olarak 1978 yılında yayınlanmış, 1984 yılında yürürlüğe girmiştir.

- **Yük Hatları Sözleşmesi (International Convention on Load Lines- LOAD LINE):** Gemilerin emniyetli seyir yapabilmeleri için alacakları yük sınırlarını gösteren sözleşmedir. Gemilerin yapacağı sefer bölgelerine ve mevsimlere göre alabilecekleri yük miktarını gösteren çizgiler, geminin her iki dış tarafında belirtilir. LOAD LINE 1966 yılında yayınlanmış ve 1968 yılında yürürlüğe girmiştir.

- **Gemilerin Tonaj Ölçümleri Sözleşmesi (International Convention on Tonnage Measurements of Ships- TONNAGE):** Gemilerin tonaj ölçüm sistemlerine bir standart getirmek için 1969 yılında yayınlanmış ve 1982 yılında yürürlüğe girmiştir.

- **Denizlerin Petrol Kirlenmesini Önlemeye İlişkin Sözleşme (International Convention fort the Prevention of Pollution of the Sea by Oil – OİLPOL):** Denizlerin petrol ile kirlenmesini önlemek için gemilerde bulunması gereken teknik donanım ve ekipmanlar ile uygulanması gereken kuralları içeren

¹⁶⁰ Ümit Çevik, *Uluslar arası Denizcilik Sözleşmeleri*, Birsen Yayınevi, 2.b. İstanbul, 2004, s.26

sözleşmedir. 1954 yılında yayınlanmış ve 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. MARPOL sözleşmesine tabi olmayan 150 GT ve daha büyük tankerler ile 400 GT ve üzeri olan diğer gemiler dışında kalan tüm gemiler, Uluslar arası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası (IOPP) almak ve sürekliliğini sağlamak zorundadırlar.

IOPP Sertifikasının geçerlilik süresi ve periyodik sörvey zamanı 5 yıl gibi uzun bir süreç olduğu için, bu zaman dilimi dahilinde en az bir kez kontrol ve muayene yapılarak geminin durumunun gözden geçirilmesi gereklidir.¹⁶¹

- **Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea – COLREG):** Denizde gemilerin çatışmasını önlemeye yönelik kuralları içeren sözleşmelerdir. 1972 yılında yayınlanmış ve 1977 yılında yürürlüğe girmiştir.

- **Uluslar arası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping– ICS):** Merkezi Londra’da bulunan bu uluslar arası denizcilik kuruluşunun amacı, üyeleri olan donatanların çıkarlarını korumaktır.

- **Baltık ve Uluslar arası Denizcilik Komitesi (Baltic and International Maritime Council- BIMCO):** Donatanların, deniz sigortacılık şirketlerinin, P&I kulüp sigortalarının, gemi acentelerinin, klas kuruluşlarının, brokerlerin üye oldukları uluslar arası denizcilik kuruluşudur.¹⁶² Bu kuruluşun amacı üyelerinin haklarını uluslar arası denizcilik piyasasında korumaktır. Bunun dışında standart hale gelmiş, tip charter sözleşmeleri hazırlayarak deniz taşımacılığı sektörüne katkı sağlar.

- **Uluslar arası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (International Association of Tanker Owners – INTERTANKO):** Bu birliğe devletten ve petrol üreticilerden bağımsız olan tanker sahipleri katılabilir. INTERTANKO üyelerinin amacı, rekabetin korunması ve deniz güvenliğini sağlayacak petrol taşımacılığını gerçekleştirebilmektir. Bu birliğe üye olabilmek için geminin klaslı olması, tekne ve

¹⁶¹ Ümit Çevik, a.g.e., s.133

¹⁶² Refik Akdoğan, a.g.e., s.180

P&I kulüp sigortasının bulunması ve uluslar arası güvenli yönetim (ISM) sisteminin takip edilip, uygulanması zorunludur.

- **Uluslar arası Denizcilik Komitesi (Committee Maritime International – CMI):** Deniz taşımacılığı ile ilgili yasal mevzuatı oluşturmak için kurulmuş ilk uluslar arası denizcilik örgütüdür. Uluslar arası Deniz Ticaret Hukuku ile ilgili sorumlulukları düzenleyen çalışmalar yapar.

- **Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü (United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD):** Ülkelerin ticaretini geliştirmek ve ekonomik sıkıntıları olan ülkelere yatırımlar yapmak amacıyla olan bu örgütün denizcilikle ilgili Uluslar arası Gemicilik Mevzuatı Çalışma Grubu'nda deniz taşımacılığını ilgilendiren çalışmalar yapılır. UNCTAD, BM genel kurulunun bir organıdır. Yapısı ve yönetimi, benzer uluslar arası ekonomik kuruluşlardan biraz farklıdır. Temelde konferans şeklinde faaliyet gösterir.¹⁶³

- **Uluslar arası Denizcilik Sigortacıları Birliği (International Union of Marine Insurance IUMI):** Almanya'da 1874 yılında kurulan Uluslar arası Ulaşım Birliği, 1926 yılında İngiliz ve Fransız deniz sigortacılarının katılmasıyla günümüzde hala etkin faaliyet gösteren uluslararası denizcilik sigortacılar birliğine dönüşmüştür.¹⁶⁴ Bu birliğin amacı, deniz taşımacılığı sektöründe sigorta teminatı veren, deniz sigortacılarının ortak çıkarlarını korumak geliştirmek ve bilgi alışverişini sağlamaktır. Uluslararası denizcilik sigortacıları birliğinin en üst organı Genel Kuruldur, Genel Kurula bağlı Genel Sekreterlik, Atama Kurulu ve Teknik Kurul gibi kurullarla birlik faaliyetlerini sürdürür.

- **Londra Uluslar arası Sigortacılar Birliği (International Underwriters Association of London – IUA) :** Londra'da Institute of London Underwriters (Londra Sigortacılar Birliği – ILU) ile London International Insurance and Reinsurance Association (Londra Uluslar arası Sigorta ve Reasürans Birliği – LIRMA)

¹⁶³ Reşad Deniz, a.g.e., s.223

¹⁶⁴ Murat Özbolat, *Temel Sigortacılık*, Seçkin Yayıncılık San. Ve Tic. A.Ş. Ankara, 2006, s.215

birleşmesiyle 1998 yılında kurulmuş dünyanın en büyük ve en fazla üyesi bulunan uluslar arası sigorta birliğidir. ILU deniz sigortalarında etkili olan sigortacılar birliği iken LIRMA deniz dışı sigorta şirketlerinin kurduğu birliktir.

- **Kurtarma Birlikleri (Salvage Associations-SA)** :Kurtarma olaylarında uzmanlaşmış, özel gemilere, teçhizata ,donanım ve eğitimli personele sahip ,denizde kurtarma ve yardım işleri yapan organizasyonlardır.¹⁶⁵ Bu kuruluş, Lloyd's tarafından kurulmuş olmakla birlikte bugün yönetimi Lloyd's ve Institute of London Underwriters tarafından yürütülmektedir. Kurtarma işlerinin dışında, gemi kazalarında ekspertizlik ve sigortacılara raporlar hazırlar¹⁶⁶.

¹⁶⁵ Nurettin Yılmaz, *Deniz Sigortası ve Pratik Bilgiler, Matbaa Teknisyenleri*, Basımevi, İstanbul, 1986, s.20

¹⁶⁶ Osman Yücesan, *Nakliyat Tekne ve Emtia Sigortaları*, Emek Matbacılık, İstanbul,2004,s.3

II. BÖLÜM DENİZ SİGORTALARI İLE İLGİLİ TEMEL KAVRAMLAR

1. Deniz Sigortalarının Tarihi

Sigortanın ilk ortaya çıktığı, uygulandığı ve geliştiği yer denizlerdir. Bu anlamda ilk sigorta branşı olarak görülen Deniz Sigortalarının ne zaman başladığına dair doğru bilgiler bulunamamıştır. Ancak, Milattan Önce 2000 yılında deniz sigortalarının temelini oluşturan bazı uygulamalara rastlanmıştır.

Sigortanın doğup, geliştiği yer, denizlerdir. Çünkü deniz ticareti, kara ticaretinden öncedir.¹⁶⁷

Eski Yunanda, Finikelilerde ve Roma da örneği görülen "deniz ödöncü" uygulamasıdır, deniz sigortası fikrinin gelişmesinde temel nokta olarak kabul edilmektedir. Buna göre, sefere çıkacak bir gemi için gemi veya mal sahibine geminin veya taşınacak yükün değeri kadar bir ödöncü para verilmekte; geminin varış limanına salimen ulaşması halinde verilen ödöncü para bir faiz ilavesiyle geri alınmakta, geminin tamamen hasara uğraması halinde ise, verilen ödöncünün iadesi söz konusu olmamaktaydı.¹⁶⁸

Geminin varış limanına güvenli bir şekilde ulaşması halinde, ödöncü verenin ek olarak bir faiz talep etmesi bir sigorta primi, geminin tamamen kaybolması halinde ödöncünün geri alınmaması ise, hasarın tazmin edilmesi anlamında görölmüştür. Fakat burada gerçek bir sigorta ilişkisinin varlığından söz etmek yanlış bir sonuç verir. Çünkü gemilerini ve yüklerini teminat altına almak isteyen kişilerin elde ettikleri bu teminat asli meslekleri sigortacılık olmayan ve esas ticari faaliyetlerinin yanı sıra ilave bir faiz kazancı sağlamak isteyen kişiler tarafından verilmektedir. Bununla birlikte, deniz ödöncü kurumu, bir taraf için zararın tazmini, diğer taraf için de sigorta primine benzer bir faiz kazancı elde edilmesi amaçlarını taşıdığından, bugünkü deniz sigortacılığının başlangıcı olarak kabul edilmektedir.¹⁶⁹

¹⁶⁷ Cemalettin Yavaşca, *Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları*, Beta Basım Yayım A.Ş., İstanbul, 1993, s.149

¹⁶⁸ Victor Dover, *Handbook To Marine Insurance*, H.F.&G. With Herby Ltd., 8.b., London, 1975,s.8

¹⁶⁹ Hakan İlağa, *Denizcilik Sigortaları*, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1992, s.3

Deniz yoluyla yapılan ticaretin gelişmesi ayrıca 1236 yılında Papa IX Gregory'nin Faizi yasaklamasının da etkisiyle, deniz sigortalarında prim karşılığında sigorta teminatı verme arayışlarına girişilmiştir.

Bugünkü anlamıyla bilinen en eski sigorta poliçesi, 23 Ekim 1347 tarihinde İtalya'nın Cenova Limanında tanzim edilen ve Santa Clara isimli geminin taşıdığı yüke ilişkindir.¹⁷⁰

Diğer taraftan, ilk yazılı sigorta kanununun da (Consolato de Mare) yine XII. yüzyılda, İtalyanlar tarafından hazırlandığı bilinmektedir.¹⁷¹

Ancak, gerçek deniz sigortası poliçelerinin düzenlenmesi, XV. yüzyıldan itibaren başlamıştır. 1492 yılında Kristof Kolomb'un Amerika'yı keşfetmesiyle, deniz ticaretini ile aralarında yakın ve yoğun ilişki olan sigortacılığın gelişimini hızlandırmıştır.¹⁷² Bu arada XIV. ve XV. yüzyıllarda İngiltere'ye gelen İtalyan Lombard tüccarlar sigorta işlerini İngilizlere öğretmişler. Bununla birlikte, Kraliçe I. Elizabeth döneminde İngiltere'nin dünya denizlerinde kurduğu üstünlük, bu ülkeyi Deniz Sigortacılığının merkezi durumuna getirmiştir.

Deniz sigortalarının tarihçesi incelenirken, sigortacılık tarihi içinde özel bir yeri bulunan büyük bir sigorta ve denizcilik teşkilatı olan Lloyd kurumunu ve verdiği hizmetleri incelemek gerekir.

2. Lloyd Kurumu'nun Yapısı ve Hizmetleri

Sigortacılığın, tarihi gelişim içinde çok eski tarihlere ulaşan izleri tespit edilmiş ve bu konuda en eski uygulamaların İtalyanlar tarafından yapılmasına rağmen, bireysel sigorta fikrinin oluşmasında ve bugünkü duruma gelmesinde, Lloyd's kurumunun rolü büyüktür.

¹⁷⁰ Cemalettin Yavaşca, a.g.e., s.151

¹⁷¹ Y. Nejat İncediken, a.g.e., s.90

¹⁷² Mehmet Yazıcı, a.g.e., s.3

Daha önce de belirtildiği gibi, deniz sigortalarının, XV. yüzyıldan önce İtalyanlar tarafından İngiltere'ye getirildiği ve bu yıllarda İngiltere'de uygulandığı bilinmektedir. Bahsedilen bu tarihlerde, taşıtanların veya mallarını ya da gemilerini muhafaza altına almak isteyen kişilerin, böyle bir garantiyi şirketlerden veya başlıca işleri sigortacılık olan kimselerden değil de, daha çok esas ticaretlerinin yanında ek bir iş olmak üzere, ara sıra sigorta kabul eden tacirler gibi kişilerden temin ettikleri görülmektedir.

Bu şartlar altında, bu tip sigortacıların vermiş oldukları teminat çoğu zaman, sigortalanacak gemi veya yükün gerçek değerinin çok altında kalmakta ve bu nedenle geminin veya yükün birden fazla sigortacı tarafından ortaklaşa sigortalanmasına ihtiyaç duyulmaktaydı. Böyle bir durum ise, yük veya gemi sahibinin, kendisine teminat veren ve sadece verdikleri teminat miktarı kadar mesuliyet yüklenen her bir sigortacı ile ayrı ayrı sözleşme yapmasını zorunlu kılıyordu.¹⁷³

Sigortalı, her ne kadar, çeşitli sigortacılarla ayrı ayrı sözleşme yapmaktaysa da, hepsinin fiyat ve şartlar bakımından aynı olması nedeniyle, tüm sigortacılardan ayrı ayrı poliçe tanzim etmelerini istemesi, yorucu ve sıkıntılı bir iş olmaktaydı. Bunun için, sigortacının şartlarının ve fiyatının bir tek poliçeye yazılması ve bir tek sözleşme mevcut olmasına rağmen, poliçelerin bir taraftan mal sahibi ve diğer taraftan çeşitli sigortacılar arasında "her biri kendi hissesi için ve biri diğeri namına mesul olmamak kaydı şartıyla" hazırlanmıştır.

Uygulamada, bir taraftan sigortalı ile diğer taraftan muhtelif sigortacılar arasındaki farklı anlaşmaları tek bir anlaşma olarak gösteren ve her bir sigortacı için aynı sigorta şartlarını taşıyan bu sözleşmelere 'Slip' (kabul notu) adı verilmiştir.¹⁷⁴

Her sigortacı, bu sözleşmenin (slip) altına ismini yazarken karşısına da sigorta bedelini yazar ve imzalar, uygulamada bu şekilde hareket edildiği içindir ki, bu

¹⁷³ Hakan İlağa, a.g.e. ,s.4

¹⁷⁴ Osman Yücesan, “Deniz Rizikoları Sigortalanması”, *Nakliyat Sigortaları*, TSEV Yayınları, İstanbul, 1991, s.1

sigortacılara, İngilizcede 'altına kaydeden' anlamına gelmek üzere "Underwriter" ve yaptıkları işe de, 'altına kaydetme' anlamına gelmek üzere "Underwriting" denilmiştir.

Deniz sigortacılığı ile uğraşan kimselerin, ülke içinde ve dışında meydana gelen ve işlerine etki edecek nitelikte olan olaylardan süratle haberdar olmaları gerekmektedir. Ancak, bahsedilen yıllarda, ulaşım ve haberleşme imkanlarının yetersizliği nedeniyle, meydana gelen olaylar ve haberler ancak ağızdan ağza yayılmaktaydı. Bu nedenle, gemi adamları, kaptanlar, tacirler ve gemicilikle ilgisi olan diğer kimseler arasında, işleriyle ilgili haberleri öğrenmek ve meydana gelen olaylar hakkında bilgi alışverişi yapabilmek amacıyla bir yerde toplanmak eğilimi vardı.

Bugünkü anlamda şirketler henüz kurulmamış olduğundan, bu toplantı yerleri daha ziyade kahvehane gibi yerler oluyordu. Diğer taraftan 1666 yılında çıkan Londra yangınından sonra işyerlerinin ve ticarethanelerin yok olması üzerine, Thames nehri kıyısındaki birçok kahvehane, tüccarların ve gemi sahiplerinin dinlenme ve iş konularını görüşme yeri haline gelmişti. Bu kahvehanelerden bir tanesi de Edward Lloyd tarafından işletilen kahvehaneydi ki, en önemli ticaret ve sigorta konuları burada konuşuluyordu. Lloyd'un kahvehanesine de çoğunlukla kaptanlar, tüccarlar, denizciler gelmekteydi.¹⁷⁵ Lloyd, daha sonra işyerini Lombard Street'e nakletmiş ve burası profesyonel sigorta faaliyetlerinin yapıldığı ve muhtelif underwriter tarafından çeşitli sigorta poliçelerinin düzenlendiği bir merkez haline gelmiştir. Lloyd'un bu tarihlerde, önceleri sadece gemicilik haberleri ve daha sonraları da sigortacılık haberleri veren "Lloyd List" adlı bir bülten yayınlaması, kahvehanesinin önemini bir kat daha arttırmıştır. O tarihten bu yana aralıksız olarak yayınlanan "Lloyd's List" İngiltere'nin mevcut en eski gazetesidir.¹⁷⁶

Edward Lloyd 1713 yılında ölmüştür. Ancak, ölümünden sonra 1750 yıllarına doğru, Lloyd'un kahvesine devam eden underwriterlerin etkinliği dünya deniz sigortacılığına hakim olmuş ve 1760 yılında ilk gemi sicili yazılmıştır. Bu eserin Lloyd kahvehanesinin sahibi tarafından değil de, bu kahvehaneye devam eden underwriterler tarafından yayınlanmış olması bu underwriterlerin, "her biri kendi

¹⁷⁵ Nurettin Yılmaz, *Deniz Sigortası ve Pratik Bilgiler, Matbaa Teknisyenleri*, Basımevi, İstanbul, 1986, s.5

¹⁷⁶ Hakan İlağa, a.g.e. , s.6

hesabına ve diğerinin namına olmamak kaydı şartıyla" faaliyet göstermelerine rağmen, müşterek menfaatlerini ilgilendiren meseleleri çözümlmek üzere, merkezi bir yapının, kurulmasının önemini kabul etmeye başladıklarını göstergesidir.

Bu ihtiyacın duyulmasıyla, 1769 yıllarında, tacirler, underwriterler ve brokerler bir arada toplanarak, gayri resmi bir komite kurmuşlar ve Lloyd 's kahvehanesinin sürekli müşterileri arasına karışan spekülâtlörlere karşı bir çare olmak üzere, Lloyd's kahvehanesinden ayrılıp, yerlerini Pope's Head Alley'de New Lloyd's ismiyle açtıkları başka bir merkeze taşınmışlardır.¹⁷⁷ Beş altı sene sonra bu kurum Royal Exchange'e nakledilmiş ve Royal Exchange'de meydana gelen yangından sonra yeniden inşası sırasında geçen kısa zaman müstesna, Lloyd's underwriterleri bu tarihten itibaren Leadenhall caddesinde Lloyd's binası olarak bilinen bugünkü lokale taşındıkları 24 Mart 1928 tarihine kadar burada faaliyet göstermişlerdir.

Lloyd'u oluşturan sigortacılar, kurumun statüsünü gözden geçirme ihtiyacı duymuş ve çalışmalara koyulmuşlardır, özellikle bunlardan Joseph Maryat'ın çabasıyla, taraflar arası hak, borç, görev ve sorumluluğu düzenleyen bir yönetmelik hazırlayıp, 1811 yılında kabul etmişlerdir. 1871 yılında çıkarılan bir kanunla kabul edilen Lloyd Tüzüğü, kurumu şirket haline getirmiştir. 1911 yılında çıkarılan bir kanunla yapılan değişiklikle Lloyd's bugünkü statüsüne kavuşmuştur. Buna göre Lloyd's, bir şirket değil, bir sigorta borsası olup, her biri bir riziko çeşidini üstlenen sigortacılar topluluğundan oluşmaktadır.¹⁷⁸

Lloyd's'da üyelik 1968 yılına kadar sadece İngiliz ve İngiliz Uluslar Topluluğu Vatandaşlarına açıkken, bu tarihten başlayarak yabancılar da üye olmaya hak kazanmışlardır. 1993' te benimsenen Lloyd's Yeniden Yapılanma ve Yenilenme Planı uyarınca, Lloyd's yapısında iki önemli değişiklik yapılmıştır; bunlardan birincisi, 1980'li yılların sonlarına doğru karşılaşılan büyük hasar ödemeleri sonucu sınırsız sorumluluğa sahip Lloyd's üyeleri arasında görülen önemli düşmeyi önleyip, sermaye yapısını güçlendirmeyi amaçlayan sınırlı sorumlu üye kabulü ve şahıslar dışında kurumlara da üye olabilmek olanağı sağlanmasıdır. İkinci önemli değişiklik ise,

¹⁷⁷ Cahit Nomer, Hüseyin Yunak, *a.g.e.*, s.42

¹⁷⁸ Cemalettin Yavaşca, *a.g.e.*, s.153

kurumun 1993 öncesi sorumluluklarının tasfiyesinin, oluşturulan Equitas Reinsurance Ltd. ve Equitas Ltd. şirketlerine bırakılmasıdır. Eski işlerin tasfiyesi, yeni iş kabul etmeyen bu şirketlere bırakılarak Lloyd's'un geleceğe daha güvenle bakması sağlanmıştır.¹⁷⁹

Lloyd's uluslar arası bir sigorta borsası ve dünya denizcilik bilgilendirme merkezidir. Bu anlamda Lloyd's'un amacı ve çalışmalarını üç ana başlık altında toplayabiliriz;

- Lloyd's üyesi underwriter'lerin kar ve zararı kendilerine ait olmak üzere sigorta teminatı vermeleri,
- Lloyd's üyelerinin denizcilik, yük ve navlunla ilgili çıkarlarının teminat altında tutulması,
- Gemicilik ve deniz taşımacılığı ile ilgili her türlü bilginin toplanması, yayınlanması, dağıtımı ve paylaşılması.

Lloyd's, Lloyd's Konseyi'nce yönetilir. Rutin günlük işler ise Lloyd's Market Board ve Lloyd's Regulary Board tarafından yapılır.¹⁸⁰

Lloyd's Kurumu, bireysel sigorta başvurusunu kabul edemez. Sigorta teminatını verenler sadece Lloyd'sa üye olan underwriter'lardır. Bunların haricinde Lloyd'sla ilgili olan yetkili birçok şahıs ve firmalar vardır. Lloyd's'un halen 28.000 civarında üyesi vardır.¹⁸¹

¹⁷⁹ Cahit Nomer, Hüseyin Yunak, *a.g.e.*, s.43

¹⁸⁰ Cahit Nomer, Hüseyin Yunak, *a.g.e.*, s.43

¹⁸¹ Ahmet Genç, *İngiliz Sigortacılık Sistemi, Seçkin Ofset Matbaacılık, Ankara, 2000, s.15*

2.1 Üyeler

Lloyd's adına sigorta teminatı veren üyeler underwriter'lerdir. Bunların düzenledikleri belgelerin altında imzaları bulunduğu için altına imzalayan / tahhütte bulunan / sigortacı, anlamında olmak üzere bunlara “underwriter” deniyordu.¹⁸² Bazıları, poliçeyi kendileri düzenleyip , imza ederek teminat verir, bazıları ise gerçek underwriter'ler adına imza atan, yetkilendirilmiş acente durumundaki kişilerdir. Lloyd's üyesi olmak oldukça zordur, underwriter'lerin, Lloyd'sa üye olabilmeleri için her birinin bir üye tarafından teklif edilmesi, diğer üyeler tarafından da desteklenmesi ve Lloyd's komitesi tarafından tespit edilen üyelik şartlarına uymayı kabul etmek şartıyla, mevcut üyelerin gizli oyuyla seçilmiş olmaları gerekir.

Underwriter'lerin her biri, kabul ettikleri ve taşıdıkları rizikolardan tamamıyla ve şahsen, sınırsız sorumlu olmaları yerine 1994 yılından bu yana sermaye ihtiyaçlarını karşılayabilmek için sorumluluğu sınırlı, ancak diğer üyelere göre daha yüksek teminat yatırması gerekli üyelere kabul edilmiştir. Gerek underwriter'ler, gerekse bunların yetkili acenteleri, bağlı oldukları birlikler adına iş kabul ederler.

Lloyd's Kurumu, üyesi olan underwriter'lerin mali durumlarını denetler ancak iş kabullerine karışmaz.

Günümüzde underwriter'ler, sigorta teminatını “ birlik “ denilen gruplar içerisinde organize olarak verirler.

2.2 Birlikler

Lloyd's üyesi underwriter'ler, sigorta işlerinin karmaşık olmasıyla nedeniyle, Birlikler (Syndicates) halinde organize olmuşlardır. Bu birlikler birkaç underwriter'den oluşabildiği gibi birkaç yüz yada binlerce üyeden oluşabilmektedir. Birlikler birer underwriter tarafından “underwriting room” adı verilen ofislerde temsil edilirler. Bu ofislerde birlik üyeleri ve onlarla çalışanlar bulunur.

¹⁸² Işık Göktan, *Taşıyan Mali Mesuliyet Sigortası P&I*, Yaylacık Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti., İstanbul, 2008, s.39

Lloyd's sendikaları sigorta işi ile reasürans işini birlikte yürütürler. Birlikler arasında reasürans branşları içinde uzmanlaşanlar, brokerler tarafından lider reasürans olarak adlandırılır.¹⁸³

2.3 Simsarlar

Simsar yani Broker, sigortalı adına hareket eder. Bir rizikonun Lloyd's underwriter'lerine plase edilebilmesi, sadece Lloyd brokeri olarak kabul görmüş kişiler tarafından yapılabilmektedir. Broker, sigortalıyı temsil eder ve rizikonun Lloyd's da en uygun fiyat ve şartlarla teminat altına alınmasını sağlar. Riziko gerçekleştiğinde durumu underwriter'lere bildirerek, hasarın eksiksiz karşılanmasını sağlar.

2.4 Hakemler

Geminin seferi sırasında, gemiyi tehlikeden kurtarmak için yüke bir zarar verilmiş veya yükü korumak için gemi zarar görmüş ise uğranılan bu zarar ve hasar donatan, yük sahibi arasında paylaşılır çünkü zarar müşterektir. İşte meydana gelen zararların tespiti ile selamete kavuşan gemi, yük ve navlun arasında paylaşılması işlemine dispeç bunu yapan kişiye hakem (dispeççi) denir. Dispeççi mahkeme tarafından atanan resmi kişi olduğu gibi özel şahıs da olabilir.

Müşterek Avarya zarar ve masrafları, hakemler (dispeççiler) tarafından hazırlanacak dispeç raporuna göre gemi, yük ve navlun arasında, bunların her birinin değeriyle orantılı olarak paylaşılır.¹⁸⁴

Sigortacılık işi ile direkt ilgili olmayan hakemler, Lloyd's veya Lloyd'sa üye ve brokerleri ile yakın ilişkide bulunurlar.

¹⁸³ Murat Özbolet, *Temel Sigortacılık*, Seçkin Yayıncılık San. Ve Tic.A.ş., Ankara, 2006, s.213

¹⁸⁴ Işık Gökten, a.g.e., s.31

2.5 Temsilciler

Bu kişiler underwriter ve brokerlerin temsilcisi olup komite tarafından onay aldığında vekil olarak hareket etmeye yetkili olan kişilerdir. Bu kişiler için yıllık aidat ödenir.

2.6 Hizmetleri

Lloyd's'un hizmetleri günümüzde çok çeşitlenmiş ve modern hale gelmiştir. Günlük olarak bütün ülkelerden haber alır ve bu haberleri, çeşitli yayınlarla ilgili kuruluşlara dağıtır. Bunlar şunlardır:¹⁸⁵

- **Lloyd's List:** Bütün dünyadaki deniz ve hava kazlarını, yerine ulaşan ve hareket eden gemileri bildiren ve özel şirket tarafından yayınlanan günlük gazetedir. Gemi hareketleri deniz, hava, kara hasarları, navlun fiyatları ve denizcilik sektörü için önemli diğer haberler günlük olarak gazetede yayınlanır.
- **Lloyd's Shipping Index:** Uzakyol çalışan gemilerin tipi, sahibi, bayrağı, inşa edildiği yıl, tonaj gibi bilgileri içerir ve her gün yayınlanır.
- **Lloyd's Loading List:** Yük taşımacılığı hakkında bilgi veren haftalık veya aylık yayındır. Yük almaya uygun durumda olan gemilerin tipleri, taşıma kapasiteleri ve iletişim adresi bilgileri bulunur.
- **Lloyd's Law Reports:** İngiltere, İngiliz Milletler Topluluğu ve ABD mahkemelerince gemicilik, sigorta, havacılık ve ticaret konularında görülen davalar hakkında bilgi verir.
- **Lloyd's Survey Handbook:** Deniz Sigorta eksperleri, dispeçörler veya mal hasarları ile ilgili kişiler arasında bilgi alışverişini sağlayan kitaptır.

¹⁸⁵ Ahmet Genç, *a.g.e.*, s.16

- **Donatanların İsim Listesi:** Her yıl eylül ayında yayınlanan bu listede; Lloyd'a kayıtlı gemilerin donatanlarının ve işletmecilerinin isimleri ile sahip oldukları gemilerin isimleri yer alır.

- **Deniz Kılavuzu:** Yıllık yayınlanan bu kılavuzda; gemilerin isimleri ve çağrı işaretleri, deniz sigorta şirketlerinin iletişim bilgileri, sigorta birliklerinin ve denizcilikle ilgili yan kuruluşlarının adres bilgileri bulunur.

- **Gizli Bilgiler Listesi:** Yılda iki kez Mart ve Eylül aylarında yayınlanan bu listede; dünyadaki bütün donatanların alfabetik sıraya göre isimleri ve bunların işlettikleri gemilerin teknik özellikleri (tonajı, klas kuruluşu, bayrağı, inşa tarihi v.s.) ile gemilerin uğradıkları hasar ve tam ziya hakkında bilgiler bulunur.

- **İstatistiki Yayınlar:** Yıllık yayınlanır ve ticaret denizciliğine ait istatistiki bilgiler içerir. Örneğin inşa edilen gemilerin tonajları, hurdaya ayrılan gemilerin oranı veya tam ziyaya uğrayan gemilerin adları tablolar halinde yayınlanır.¹⁸⁶

3. Denizcilik Rizikolarının Tanımı ve Genel Sınıflandırılması

Gerek Türk Ticaret Kanununda ve gerekse 1906 tarihli İngiliz Deniz Sigorta Kanununda (M.I.A.) herhangi bir zararın sigortacılar tarafından karşılanabilmesi için, bu zararın, bir deniz rizikosunun gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkması gerekmektedir.¹⁸⁷

Genel olarak Deniz Sigortasının konusu T.T.K'nun 1339. maddesinde şöyle tanımlanmıştır:

“Geminin veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçilmesinde para ile ölçülebilen bir menfaati olan kimse bu menfaatini sigorta ettirebilir.”

¹⁸⁶ Osman Yücesan, a.g.e., s.6

¹⁸⁷ Fahiman Tekil, *Deniz Sigortaları İngiliz Hukuku*, Alkım Yayınevi, İstanbul, 1971, s.70

Hüküm dikkatle incelendiğinde deniz sigortalarının konusunun bir sefer sırasında gemi veya yükün karşı karşıya kalmaları olası deniz rizikoları ve bu sözü edilen rizikoların gerçekleşmesi nedeniyle zarara uğrayacak para ile ölçülebilir menfaat olduğu görülecektir. Bir başka ifade ile deniz sigortalarının konusu gemi veya yük üzerindeki para ile ölçülebilir menfaat olmaktadır.¹⁸⁸

Gemi veya yük ile ilgili Denizcilik Sigortaları açısından sigorta edilebilir menfaatler T.T.K.'nın 1340. maddesinde aşağıdaki gibi sayılmıştır:

- Gemi,
- Yapılmak olan gemi,
- Navlun ve yolcu taşıma ücretinden doğan alacaklar,
- Yük,
- Deniz ödücü paraları,
- Müşterek ve hususi avaryalar ile ödetilmesi için gemi, navlun yolcu taşıma ücretleri veya yükün karşılık teşkil ettiği diğer alacaklar,
- Yükün gönderildiği yere ulaşması ile elde edileceği umulan kar,
- Kazanılacak komisyon,
- Sigortacının üzerine aldığı riziko.

Sigorta sözleşmesinin en esaslı unsuru rizikodur. Sigortacılık alanında rizikonun özel bir anlamı vardır. Riziko, genel olarak ileride gerçekleşmesi muhtemel ve zarar veya başkaca uygun olmayan bir hal ve ihtiyaç doğuran bir olaydır.¹⁸⁹

Riziko; dışarıdan, ani, beklenmedik veya tesadüfi oluşan tehlikedir. Sigortaya konu olan şeyin, sigorta süresince içerisinde aşınma yada yıpranma sonucunda bozulması veya kendi ayıbı nedeniyle zarara uğraması rizikonun kapsamına girmez.

Denizcilik rizikoları T.T.K.'nın 1379. maddesinde şöyle tanımlanmıştır:

“ Sigortacı sigortanın devamı boyunca geminin veya yükün maruz bulundukları bütün rizikoları yüklenir.”

¹⁸⁸ Mehmet Yazıcı, a.g.e., s.3

¹⁸⁹ Rayegan Kender, *Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku*, Arıkan Basım Yayın, İstanbul, 2005, s.226

Denizde seyreden gemiler ve bu gemilerin taşıdığı yükler; fırtına, çatışma, sığılğa oturma, batma, kayaya bindirmek, sabit veya seyyar bir cisme çarpma, korsanlık, denize mal atılması, gemiadamlarının ihmali, baratarya, deprem, yanardağ gibi deniz tehlikelerinin gerçekleşmesi sonucunda zarar görmektedirler.

Deniz rizikoları aşağıda gösterildiği şekilde üç gruba ayrılabilir:¹⁹⁰

- Tabii unsurlardan doğan rizikolar;
- Gemiadamlarının davranışlarından doğan rizikolar;
- Gemi dışında bulunan şahısların davranışlarından doğan rizikolar.

Bu guruplara giren rizikolar aşağıda kısaca açıklandıktan sonra Yük ve Tekne Sigortalarında detaylı bir şekilde ele alınacaktır.

3.1 Tabii Unsurlardan Doğan Rizikolar

Deniz tehlikeleri sadece deniz kazalarına veya rastlantısal deniz olaylarına ilişkindir. Rüzgar ve dalgaların olağan etkileri deniz tehlikelerinden kabul edilmemektedir.

Tabii unsurlardan oluşan rizikolar, deniz ortamında, denizde seyir nedeniyle, deniz üzerinde olma ile ortaya çıkan deniz tehlikeleridir.

Buna göre tabii unsurlardan doğan rizikolar şunlardır:

3.1.1 Batma

Geminin ağır hava ve dalgaların etkisi ile su alarak denizin dibine gitmesidir. Geminin dalgalar ve deniz tarafından yutulurak yüzer niteliğini kaybetmesi suretiyle suyun altına gitmesidir.¹⁹¹ Ayrıca kısmen batık gemi de batmış kabul edilir. Gemiadamları tarafından terk edilmiş hasarlı gemide batmış sayılabilir.

¹⁹⁰ Fahiman Tekil, a.g.e., s.76

¹⁹¹ Adil İzveren, Nisim Franko, Ahmet Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara, 1997, s.426

Geminin başka bir gemiyle çatışmasıyla, ambarların içine deniz suyu girmesiyle, ağır hava nedeniyle veya hatalı yükleme sonunda dengesini kaybetmesiyle batabilir yada yan yatabilir (kısmen batık).

Batma rizikosu, denizin doğal ve olağanüstü hareketi ile gerçekleşen suya gitme durumudur. Örneğin bir çatışma sonucunda geminin su alarak batması halinde sigorta teminatı batma nedeniyle değil çatışma rizikosunun gerçekleşmesi nedeniyle ödenir.¹⁹²

Sigortalı kendi sorumluluğunu yerine getirdikten sonra, deniz rizikosunun gerçekleşmesi sonucundaki zararları karşılanır. Örneğin gemi limanda iken yapacağı seferi için gerekli olan yeterli yakıt almadan, sefere çıktığında, ağır hava nedeniyle seferi uzamış ve denizde yakıtı bitmiştir. Bu durumda kontrolsüz kalan gemi fırtına nedeniyle battığında, donatanın zararı sigorta tarafından karşılanmaz çünkü batma nedeni fırtına değil geminin yakıtının bitmesidir, donatan kendi sorumluluğunu yerine getirmemiştir. (yola elverişsiz gemi) burada olduğu gibi oluşan hasarın etkin sebebinin deniz tehlikesi olması gerekir.

3.1.2 Gaiplik

Bir gemi açıklanamayan yada ispatlanamayan nedenlerle, sefer sırasında kaybolursa deniz tehlikesi olarak kabul edilir.¹⁹³ Gaiplik de bir deniz tehlikesi sayıldığından, sigorta teminatına dahil edilmiştir.

3.1.3 Karaya Oturma

Karaya oturma, İngilizce karşılıkları olan stranding veya grounding şeklinde isimlendirilir.

¹⁹² Oktay Demir, *Tekne Sigortası, M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2001, s.74*

¹⁹³ Fehmi Ülgener, *Deniz Sigortacılarında Nedensellik*, Der Yayınları, İstanbul, 1994, s.137

Stranding kelimesi, normal şartlar altında bir geminin karaya, deniz dibine, bir kum yığınının, kayalığa oturmasını ifade eder. Grounding ise, limandaki bir geminin gel-git olayı neticesinde karaya oturması, zararın oluşması halidir.

Sigortalı stranding' e karşı teminat altındadır. Fakat, aksine açık bir kaydın bulunması hali hariç, grounding' den doğan zarar sigortacı tarafından ödenmez. Çünkü limanlardaki gel-git zamanları daha önceden bilinmektedir. Dolayısıyla tedbir almak gemi kaptanı'nın sorumluluğundadır.

3.1.4 Çatma

Çatma kelimesi iki geminin veya parçalarının birbirlerine veya bir geminin yüzer bir cisme çarpmasını ifade eder.¹⁹⁴ Çarpma rizikosu da bir deniz tehlikesi sayıldığından, sigorta teminatına dahildir.

Sigorta himayesi açısından, çatmanın meydana gelmesinde gemi kaptanının veya zabıtlarının kusuru, ihmali veya yanlış manevra yapmasının bir önemi yoktur.

3.1.5 Yangın ve Patlama

Yangın deniz tehlikesi olmamasına rağmen, denizde karşılaşılan en büyük tehlikelerdendir. Be nedenle deniz tehlikelerinden kabul edilmektedir.

Patlama çoğu kez deniz rizikosundan ayırt edilmez zira patlama bir yangının sonucu olarak görülür.¹⁹⁵

3.1.6 Fırtına

Kuvvetli rüzgarların ve dalgaların neden olduğu ağır hava olayıdır. Rüzgarın ve dalganın olağan hareketleri fırtına olarak algılanmamakta, saatteki hızı yüksek olan rüzgar ve bunun sonucunda oluşan dalgalar ağır hava olarak kabul görmektedir.

¹⁹⁴ Fehmi Ülgener, a.g.e., s.134

¹⁹⁵ Mehmet Yazıcı, a.g.e., s.35

Seferi sırasında fırtınaya yakalanmış bir geminin, ağır hava nedeniyle bünyesinde meydana gelen kırılma veya yırtılma hasarı sigorta himayesinde iken, aynı sonuç normal hava koşullarında meydana gelmişse hasara neden olan bir deniz rizikosu değil, geminin kendi kusuru yani denize elverişsiz olmasıdır.

3.2 Gemi Adamlarının Davranışlarından Doğan Rizikolar

Gemide çalışmak üzere bulunan; gemi kaptanı, zabıtlar, tayfalar, yardımcı hizmetlilere, stajyerlere, gemiadamı denir.

Gemide bulunan gemiadamlarının davranışlarından doğan aşağıda sayılı rizikolar da, sigorta teminatına dahil edilmiştir.

3.2.1 Denize Mal Atma

Yükün tamamı veya bir kısmının denize atılması sigorta himayesindedir ve genel olarak müşterek avarya oluşturmaktadır.¹⁹⁶

Bilindiği gibi, müşterek avarya, deniz yolculuğu sırasında gemi ve yükün ortak çıkarı uğrunda göze alınan masrafların ve zararların, yolculukla ilgili menfaatle orantılı olarak, gemi ve yük sahibi ile navlun alacaklısı arasında müştereken paylaşılması anlamını ifade eden hukuki bir terimdir.

3.2.2 Zorunlu Olarak Rotadan Sapma, Gemi ve Sefer Değişikliği

Zorunlu olarak rotadan sapma veya geminin değiştirilmesi durumunda dahi sigortacının sorumluluğu devam eder. Fakat, zorunlu olmaksızın gemi değişikliği veya sadece bir sapma veya gecikme halinde durum sigorta teminatı dışındadır.

3.2.3 Baratarya

Baratarya, kaptan veya gemi adamları tarafından donatan veya gemi kiracısı

¹⁹⁶ Fehmi Ülgener, a.g.e., s.149

zararına kasten yapılan her türlü haksız hareketi içine almaktadır. Kaptan ve gemi adamlarının barataryasından doğan zararlar da sigorta teminatı altına alınmıştır.

Barataryada gemi kaptanı ve/veya gemiadamları, isteyerek bilinçli bir şekilde donatanı zarara uğratacak şekilde, hukuk dışı ziya ve hasardan sorumlu olurlar.

Barataryanın sigorta teminatı olarak kabul edilebilmesi için, geminin donatanın veya kiracısının bu eylemden haberlerinin olmaması ve bunlara maddi zarar verilmesi gerekir. Örneğin gemiyi karaya oturtmak, gemide yangın çıkartmak, gemi kaptanının gemiyi veya yükü satması gibi.

3.2.4 Kaptan, Pilot ve Gemi Adamlarının İhmali

Kaptan, pilot veya diğer gemiadamlarının kusur veya ihmalleri sebebiyle olan tehlike neticesinde gemide bir hasar yada ziya doğması halinde söz konusu zarar sigortacı tarafından ödenir.

İngiltere’de Tekne Sigortası ile sigortalı olmuş Inchmaree adlı bir geminin, makinelerine su almak için kullanılan pompanın çalıştırılması sırasında açık tutulması gereken bir valfin, gemi adamlarından birinin ihmali yüzünden kapalı bırakılması sonucu, kazana gitmesi gereken suyun hava bölmelerine giderek patlamasına sebebiyet vermesi neticesinde, yakın sebebi bir deniz tehlikesi olmadığı görüşüyle, Lordlar Kamarası, tazminat ödenmeyeceği kararına varmıştır.¹⁹⁷

Bu karar üzerine, sigortalılar, yakın sebebi deniz tehlikesi olmayan gemiadamlarının ihmali veya kusuru ile oluşan hasarların da sigorta teminatına dahil edilmelerini istemişlerdir. Bunun üzerine, adını dava konusu gemiden alan bir klotz (Inchmaree clause) geliştirerek gemi adamlarının ihmallerinden doğan rizikolarını doğrudan doğruya sigorta teminatı kapsamına almıştır.¹⁹⁸

¹⁹⁷ Fehmi Ülgener, a.g.e., s.160

¹⁹⁸ Hakan İlağa, a.g.e., s.19

3.3 Gemi Dışında Bulunan Şahısların Davranışlarından Doğan Rizikolar

Gemi dışında bulunan şahısların bir zarar doğuracak teşebbüsleri de deniz rizikolarından sayılmıştır. Örneğin; korsanlık, hırsızlık gibi.

3.3.1 Korsanlık

Günümüzde özellikle Uzakdoğu ve Güney Afrika bölgelerinde halen görülen korsanlık ve korsanlık eylemi bir deniz tehlikesidir.

Korsanlık olayının savaş rizikolarından çıkartılarak, deniz rizikoları arasında değerlendirilmesi, bu fiilin hırsızlık mı yoksa korsanlık mı olduğu yolundaki tartışmalara son vermiştir. Zira böyle bir değişiklik yapılmamış olsaydı, gemisini deniz rizikolarına karşı sigortalamış bir donatan aynı zamanda savaş rizikolarına karşı sigortalamamış ise, böyle bir fiile maruz kaldığında tazminat alabilmesi ancak söz konusu fiilin hırsızlık olduğunu ispatlamasına bağlı olmaktaydı.¹⁹⁹

3.3.2 Hırsızlık

Aksine sözleşme yoksa sigortacı, şiddet yolu ile yapılmış hırsızlıktan sorumludur. Fakat basit hırsızlıklardan sorumlu değildir. Hırsızlık zor kullanılarak yapıldığı takdirde teminat kapsamındadır.

Görüldüğü gibi, hırsızlık sigortasının teminata dahil edilebilmesi için, yolcular, gemi adamları veya diğer kişiler tarafından, şiddet yolu ile gerçekleştirilmiş olması şartı getirilmiştir.

4. Deniz Sigortaları ve Ticaret

Mal alım-satımına konu olan hemen her ticari faaliyet, bir taşımacılık faaliyetinin de yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

¹⁹⁹ Oktay Demir, a.g.e. , s.88

Genel bir ifade ile ticaret, mal ve ona bağılı olarak para değişimi şeklinde tanımlanabilir.²⁰⁰

Günümüzde Gemi İnşa teknolojisinin değişik özellikteki yükleri aynı ambarda taşıyabilecek şekilde gemi inşa etmesi, limanlar ve terminallerin modern yükleme araçları ile donatılmış olması, geliştirilmiş demiryolu ve karayolu ile ülkelerarası bağlantıların sağlanması ile ulaşım ağının uluslar arası olması sağlanmıştır.

Ticaretin Deniz Taşımacılığı ile iç içe olduğu, Ticaret ile Deniz Taşımacılığının gelişme süreci karşılaştırıldığında, aralarındaki yakın ve yoğun ilişki rahatlıkla görülebilmektedir. Bu ilişki deniz sigortalarının ilgi alanı olan deniz ticareti ve deniz ticaretinin vazgeçilmez unsurlarından olan gemi, taşıdığı yük ve bunlara ait diğer menfaatler olmaktadır.

Gemi, yük, navlun ve bunlarla ilgili diğer menfaatler örneğin yapılmakta olan gemi, deniz ödöncü paraları, umulan kar, kazanılacak komisyon gibi sözcükler bizi deniz ticaretine götürür. Bilindiği gibi, ticarete genelde birbiri ile yakın ilgisi olan üç ayrı sözleşme söz konusudur. Bunlar:²⁰¹

- Satış Sözleşmesi
- Taşıma Sözleşmesi
- Sigorta Sözleşmesi

4.1 Satış Sözleşmesi ve Satış Şekilleri

Satış sözleşmesinde, alıcı ve satıcının alım-satım işlemine ait koşulları, teslim yeri, fiyatı ödeme şekli ve sigortayı kimin yapacağı belirtilir.

Uluslararası ticarete, alıcı ile satıcının yükümlölükleri yönünden farklılık oluşturan çeşitli alım satım şekilleri vardır.²⁰² Alıcı ile satıcı arasındaki ilişkilerin

²⁰⁰ Bülent Sözen, *Sigortacılık Seminerleri, Nakliyat Sigortaları Yayınları*, İstanbul, 1975, s.4.

²⁰¹ Hilmi Acınan, *Sigortanın Temel Prensipleri, 5G Matbaacılık Ltd. Şti., İstanbul, 2006, s.25*

²⁰² Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı, *Tekne, Navlun, Sorumluluk Genel Şartlar, TSEV Yayınları, İstanbul, 1987, s. 5.*

sigorta edilebilir menfaatlerini tespit açısından farklılıklar oluşturan bu satış şekillerinin bazıları ayrıntıya girmeden, sigorta açısından incelenecektir.

4.1.1 F.O.B. (Free on Board) Satış

Bu satış şeklinde, satıcının mükellefiyeti, malların gemiye yüklenmesine kadar sürer. İngilizce, Free on Board (gemi bordasına kadar masrafsız) sözcüklerinin baş harflerinden oluşan F.O.B. satış şeklinde, görüleceği gibi malların gemiye yüklenmesine kadar geçen sürede tüm sorumluluk ve masraflara ihtiyaç, vergi ve resimler dahil satıcıya, mallar geminin küpeştesini geçtiği andan itibaren, sorumluluklar alıcıya ait olmaktadır.²⁰³

Bu satış şeklinde sigorta masrafları fiyata dahil edilmediği için, taraflar kendi paylarına düşen rizikoları karşılamak üzere isterlerse sigorta yaptırabilirler.

4.1.2 C. and F. (Cost and Freight) Satış

İngilizce, Cost and Freight (Mal Bedeli ve Navlun) sözcüklerinin kısaltılmış şekli olan C. and F. satış şeklinde, malların alıcıya teslim edilmesine kadar geçen sürede yapılması gereken bütün masraflar ile yük masrafları satıcıya aittir. Fakat, bu masraflara sigorta giderleri dahil değildir. Yükün, taşıma riskleri alıcıya aittir, bu nedenle sigortayı alıcı yaptırır.

4.1.3 C.I.F. (Cost Insurance and Freight) Satış

Sigorta açısından önem taşıyan C.I.F. satış, Cost (Mal Bedeli) Insurance (Sigorta) ve Freight (Navlun) sözcüklerinin baş harflerinin bir araya getirilmesiyle ifade edilmiştir.²⁰⁴ Bu satış şekline göre, malın bedeli, sigorta ve navlun masraflarının tümü satıcıya ait olmaktadır.

²⁰³ Mehmet Karafakioğlu, *Uluslararası Pazarlama Yönetimi*, Beta Basım A.Ş., 3.b., İstanbul, 2000, s.215

²⁰⁴ Mehmet Karafakioğlu, a.g.e., s.215

C. and F. satış şekline çok benzeyen bu satış şeklinin tek farkı, sigortayı satıcının yaptırmasıdır.²⁰⁵

C.I.F. fiyata, sigorta ve taşıma masrafları dahil olduğu için F.O.B. fiyattan daima fazladır.

Bu nedenle sigorta sözleşmelerinin kendi ülkelerindeki milli sigorta şirketleri tarafından yapılmasıyla döviz tasarrufunun sağlanması, yurt dışından mal ithal eden ülkelerin F.O.B satış şeklini, buna karşılık, yurt dışına mal ihraç eden ülkelerin ise, C.I.F. satış şeklini tercih etmeleri önerilebilir.

C.I.F. satış sözleşmesinde satıcıya ve alıcıya çeşitli sorumluluklar düşer. Bunlar:

Satıcının sorumlulukları;²⁰⁶

- Sözleşmede belirtilen malların gümrük belgelerini tamamlayarak, temin ettiği gemiye yükler,
- Taşıma ücretini öder,
- Malların yaklaşık hangi tarihte varış limanında olacağını alıcıya bildirir,
- Malların geminin küpeştesini geçtikten sonra meydana gelebilecek her türlü taşıma sorumlulukları riski alıcıya aittir.

Alıcının sorumlulukları;²⁰⁷

- Sözleşmedeki malın bedelini öder,
- İthalat ile gümrük belgelerini düzenler,
- Tahliye limanında, boşaltma işlemlerinin masraflarını karşılar,
- Gümrük vergilerini öder,
- Teslim anından sonra navlun ve sigorta masrafı dışında meydana gelen diğer masraflarda alıcı tarafından ödenir.

²⁰⁵ Mehmet Karafakioğlu, a.g.e., s.217

²⁰⁶ Metin Çancı, Murat Erdal, *Lojistik Yönetimi, Erler Matbaacılık, İstanbul, 2003, s.215*

²⁰⁷ Metin Çancı, Murat Erdal, a.g.e., s.215

4.2 Taşıma Sözleşmeleri

Ticaret işlemini oluşturan sözleşmelerden biri de taşıma (navlun) sözleşmesidir. Bu sözleşme ile malların satıcıdan alıcıya nasıl ve ne zaman, hangi araç ile ulaştırılacağı, ödenecek ücret gibi konular belirlenmekte ve böylece satış işlemini önemli bir aşaması gerçekleştirilmektedir.²⁰⁸

Bu sözleşmeler denizde mal taşınması ile ilgili olup taşıyan bir ücret karşılığında taşıyacağı malı gemi ile deniz yoluyla bir limandan bir limana taşımayı taahhüt eder.

Taşıma sözleşmelerinde navlun, taşıyan tarafından, gemide taşınacak yük için talep edilen ücret anlamına gelmek üzere, T.T.K.'nın 1016. maddesinde ele alınmıştır.²⁰⁹

- Geminin tamamını veya bir cüzünü yahut muayyen bir yerini taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki, buna (Çarter) mukavelesi;
- Parça mal olan muayyen eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki, buna da (kırkambar) mukavelesi denir.

T.T.K. daki tanımından da anlaşılacağı üzere, taşıma sözleşmesi gereğince, taşıyan belirli bir ücret karşılığında gemisini kısmen veya tamamen taşıtana tahsis etmek suretiyle veya tahsis etmeden bir yükün taşınmasını borçlanır. Bu anlamda Taşıma Sözleşmeleri; Çarter Sözleşmeleri ve Kırkambar Sözleşmeleri olmak üzere iki türdür.

²⁰⁸ Ahmet Zeyneloğlu, *Taşıma Hukuku*, İstanbul, 1993, s.55

²⁰⁹ Rayegan Kender, Ergon Çetingil, a.g.e., ss.96-97

4.2.1 Çarter Sözleşmesi

Çarter sözleşmesi, geminin tamamının veya bir kısmının yada belirli bir yerinin tahsis edilerek, denizde yük taşımanın taahhüt edildiği taşıma sözleşmesidir. Çarter sözleşmesinde, sözleşmenin konusunu belirleyen asıl unsur, yükün taşınacağı gemidir. Bu tür taşımalara denizcilik uygulamasında "Tramp shipping" de denir. Tramp sefer yapan gemiler, düzenli tarifeleri olmaksızın, tek tek ve muhtelif seferler yapmak üzere kullanılır.²¹⁰

Kanunumuz, "Navlun mukavelesi"nin kurulmasını bir şekle bağlı kılmamıştır. Bu itibarla T.T.K.'nın 1017. maddesinde söz konusu edilen "Çarter Parti" de sadece mukavele şartlarını ihtiva eden ve dolayısıyla taşıyan ile taşıtan arasında bir "navlun mukavelesi" yapıldığını gösteren yazılı bir belgeden ibarettir.²¹¹

Çarter sözleşmeleri genellikle, standart tip sözleşmelerdir. Bu maksatla taraflar veya onlar adına hareket eden yetkili aracılar "fixing letter" denen bir belgede sözleşmenin önemli şartlarını özet olarak tespit ederler; kabul olunan tip sözleşmenin adı (code name), geminin adı, yükleme limanı, geminin yüklemeye hazır olacağı en erken ve en geç tarihler, navlun, sürastarya ücreti v.s.. Bu belge sonradan düzenlenecek yazılı sözleşmenin içeriği bakımından tarafları bağlar.²¹²

Uygulamada çarter sözleşmeleri, tam çarter sözleşmesi veya kısmi çarter sözleşmesi şeklinde ortaya çıkmaktadır. Tam çarter sözleşmelerinde taşıyan, gemisinin tamamını, kısmi çarter sözleşmelerinde ise, gemisinin bir kısmını, taşıtanın mallarına tahsis eder.

Çarter sözleşmeleri ayrıca, donatanın gemisini, belirli bir sefer için veya belirli bir zaman için taşıtanın mallarına tahsis etme durumlarına göre, sefer ve zaman çarter sözleşmeleri olmak üzere iki şekilde düzenlenir.

²¹⁰ Sevgi Sunal Erguvan, a.g.e ,ss.30-31

²¹¹ İsmail Doğanay, *TTK. Şerhi*. Beta Basım Yayın, Ankara,1990, s. 2500.

²¹² Tahir Çağa, Rayegan Kender, a.g.e., s.13

4.2.2 Kırkambar Sözleşmesi

Kırkambar sözleşmelerinde, geminin ne tamamının ne de bir kısmının taşıtana tahsis edilmesi söz konusu olmayıp, navlun karşılığında, belirli bir miktarda yükün taşınmasının taahhüt edildiği sözleşmelerdir.²¹³ Uygulamada “Liner” taşımada denir.

Kırkambar sözleşmelerinde, charter sözleşmelerinin aksine, geminin tamamın veya bir kısmının yüke ayrılması gibi bir durum olmaksızın, belirli bir yükün denizyolu ile taşınmasının yüklenildiği sözleşmelerdir. Taşıma şartları, konşimento ile düzenlenir.

4.2.3 Konşimento

Yükün senedi anlamına gelmekte olan konşimentonun çeşitleri, düzenlenmesi, şekli ve içeriği ile ilgili açıklamalar aşağıda yapılacaktır.

4.2.3.1 Konşimentonun Tanımı, Çeşitleri ve Düzenlenmesi

Konşimento taşıyan tarafından tek taraflı olarak düzenlenen, malın gemiye yükletildiğini veya teslim alındığını gösteren, taşınması ve gönderilene teslim edileceğini belirtmeye yarayan, malı temsil eden, kıymetli evrak niteliğinde bir senettir. Bundan başka konşimento taşıyanla taşıtan arasındaki taşıma sözleşmesinin içeriğini tayine yarar.²¹⁴

Konşimento mal gemiye alındıktan sonra, yükletenin talebi üzerine taşıyan tarafından düzenlenir. Kaptan veya donatanın bu konuda yetkili herhangi bir temsilcisi de (acente) taşıyan namına konşimento düzenleyebilir. Bu kimseler taşıyanın kanuni temsilcisi olarak kabul edilmektedir. Herhangi bir talep olmadan konşimento verilmesi gerekmez. Fakat iş hayatında oynadığı önemli rol sebebiyle, hemen her taşımada konşimentonun düzenlenmesi istenmektedir.

²¹³ Tahir Çağa, Rayegan Kender, a.g.e., s.8

²¹⁴ Rayegan Kender, Ergon Çetingil, a.g.e., s.112

Özellikle deniz aşırı satımlardan doğan borçların ödenmesinde söz konusu olan akreditif muamelelerinde konşimentonun düzenlenmesi zorunludur.²¹⁵

Yükleten istek üzerine, konşimentonun kendisi tarafından imzalanmış suretini kaptana vermeye mecburdur. Kaptan kopyası denilen konşimentonun bu kopyası sadece ispat vasıtası olup, gerçek anlamda konşimento sayılmaz.

Düzenlendiği an, malın gemiye yüklenip yüklenmemesine göre konşimento tesellüm ve yükleme konşimentosu olmak üzere ikiye ayrılır. Tesellüm konşimentosu, malların gemiye yüklenmesini beklemeden, taşıyan tarafından teslim alınması halinde verilen konşimentoya denir. Yükleme konşimentosu ise mal gemiye yüklendikten sonra, verilen konşimentodur.²¹⁶ Konşimentonun normal şeklini yükleme konşimentosu oluşturur. Bu konşimento, mal gemiye alınır alınmaz, daha önce teslim sırasında verilmiş olan makbuz veya varsa tesellüm konşimentosunun iadesi karşılığında düzenlenir. Donatan veya kaptan yeni bir konşimento düzenlemek yerine, isterlerse tesellüm konşimentosuna malların yüklenmiş olduğunu, yükleme tarihini ve geminin ismini kaydederek yükletene verebilirler. Böyle bir konşimento da yükleme konşimentosu yerine geçer ve aynı değerdedir. Konşimentonun normal biçimi yükleme konşimentosudur, ticari hayattaki ihtiyaçların neticesi olarak tesellüm konşimentosuna gerek duyulmuştur. Tesellüm konşimentosu özellikle düzenli tarife ile sefer yapan gemilerin yük taşıması sırasında kullanılır. Şöyle ki, tarife icabı gemi limanda kısa bir süre kalacağından taşıyanın daha önce malları teslim alması gerekir. Teslim alınan mallar rıhtım ambarlarında muhafaza edilir. Bu suretle, gemi limana gelince, yüklemeyi kısa bir zamanda bitirmek mümkün olabilecektir. Tesellüm konşimentosunun verilmesi, taşıyan lehine olarak yükle ilgililerin mallarını önceden getirmelerinde teşvik edici bir rol oynar. Böylece yükle ilgililerde yüklemeyi beklemeden mal üzerinde tasarruf imkânı elde etmiş olurlar.²¹⁷

Tesellüm konşimentosunun avantajları yanında bazı sakıncaları vardır. Bir tesellüm konşimentosunun sahibi, malın yüklenip yüklenmediği, yükleme zamanı

²¹⁵ Teoman Akın, a.g.e., s.412

²¹⁶ S.Didem Algantürk, a.g.e., s.65

²¹⁷ Reyagen Kender, Ergon Çetingil, a.g.e., s.114

konularında herhangi bir bilgiye sahip olamaz. Tesellümden sonra malın depoda veya rıhtımda veyahut yükleme sırasında ziya veya hasara uğraması da mümkündür. Tesellüm konşimentosu bu konuda da bir fikir vermez. Bu sakıncalarından dolayı, tesellüm konşimentosu denizaşırı satışlarda genellikle tercih edilmez. Ayrıca tesellüm konşimentosu karşılık gösterilerek kredi almak da zordur. Bu şekilde düşük bir ekonomik değer ifade ettiği için, yükletene, malların gemiye alınmasından sonra tesellüm konşimentosunun iadesi durumunda yükleme konşimentosunun verilmesini istemek hakkı sağlanmıştır.

Konşimentonun bir diğer türü de karma (aktarmalı) taşıma konşimentosudur. Karma taşıma konşimentosu, değişik taşıyanlar tarafından deniz, kara veya iç sularda değişik araçlarla yükün taşınması halinde, taşımanın bütün aşamaları için geçerli olacak şekilde verilen konşimentoya denir.²¹⁸Konşimento nama veya emre de düzenlenebilir, emre düzenlenen konşimentoların orijinalleri kaptana teslim edilmeden, yük teslim edilmez. Konşimentolar genellikle üç orijinal nüsha olarak düzenlenir.

Karma taşıma konşimentosu genellikle ilk taşıyan tarafından hazırlanır. Böylece ilk taşıyan yükü varma yerinde alıcıya teslim etmek yükümlülüğü altına girmiş olur. Fakat kendisi taşımanın bütün aşamalarında yükü bizzat taşımakla yükümlü olmayıp, başka taşıyanlar aracılığı ile tamamlar.

Konşimentolar, yapılan taşımanın şekline ya da taşıma sözleşmesine bağlı olarak çeşitli formatlarda düzenlenmiştir. Aşağıda Bimco'nun "The Baltic and International Maritime Conference" onaylamış olduğu değişik konşimento formatları görülmektedir:²¹⁹

- Combined Transport Bill of Lading "COMBICONBILL"
- Uniform Bill of Lading 1946 "CONBILL"
- Bill of Lading to be Used With Charterparties "CONGENBILL"

²¹⁸ Teoman Akın, *a.g.e.*, s. 412

²¹⁹ Teoman Akın, *a.g.e.*, s. 412

- Liner Bill of Lading "CONLINEBILL"
- Liner Bill of Lading "VISCONBILL"
- For Shipments on The Grainvoy "GRAINVOYBILL"
- For Shipments on The Bimchevoy "BIMCHEMVOYBILL"
- For Shipments on Tanker Voyage Porty The Intankbill 78 Bill of Lading "INTANKBILL 78"
- For Shipments on The Orevoy charter "OREVOYBILL"

4.2.3.2 Konşimentonun Şekli ve İçeriği

Konşimentonun kıymetli belge niteliği nedeniyle yazılı şekilde olması zorunludur.

Bir konşimentonun içeriğinde; taşıyanın adı, kaptanın adı, yükletenin adı, gönderilenin adı, geminin adı ve bayrağı, yükleme-tahliye limanı, yük ile ilgili kayıtlar, navluna ait şartlar, konşimentonun tanzim yeri ve tarihi, konşimentonun kaç nüsha olduğuna dair bilgiler bulunur.

Ticaret Kanununda belirtilmemiş olmakla beraber, yazılı şekilde bir irade beyanı olması itibariyle, konşimentoyu düzenleyen kimse tarafından el yazısı ile de hazırlanabilir.²²⁰

4.3 Sigorta Sözleşmesi - Poliçe

Poliçe, sigorta sözleşmesinin yapılmış olduğunu ve sözleşme şartlarını gösteren yazılı bir belgedir. Sigorta Sözleşmesinin varlığını kanıtlayan Sigorta Poliçesi, şekil olarak değişik sigorta branşlarına göre farklılık gösterse de sigortalı ile sigortacının karşılıklı sorumluluklarını belirleyen bir anlaşmadır.

T.T.K.'nın 1266 maddesine göre bir sigorta poliçesinde bulunması gerekenler;²²¹

²²⁰ Reyagen Kender, Ergon Çetingil, a.g.e., s.115

- Sigortacının ve sigorta ettirenin ve varsa sigortadan faydalanan kimsenin ad ve soyadı ticari unvanı ve ikametgahı,
- Sigortanın konusu,
- Sigortacının üstüne aldığı rizikolarla bunların başlayacağı ve son bulacağı an,
- Sigorta bedeli,
- Primin tutarı ile ödeme zamanı ve yeri,
- Sigortacının üstüne aldığı rizikoların hakiki mahiyetlerine tamamen tayine yarayacak bütün haller,
- Tanzim tarihi,
- İlgili bakanlığınca onaylanmış ve zahmetsizce okunabilecek bir genel şart.

Ayrıca Sigorta Sözleşmesinin ve rizikonun özelliklerine cevap vermeyi amaçlayan özel şartlar (kloz) genel şartlara verilen teminatların genişletilmesini sağlar.

5. Deniz Sigorta Çeşitleri

Deniz Sigortaları geleneksel olarak, altı sınıfta toplanmaktadır. Bu çalışmada deniz sigortalarının üç temel türü olan; geminin denizcilik rizikolarını salıman geçirmesine ilişkin menfaatlerin teminat altına alındığı tekne sigortası, geminin taşıdığı yüke ilişkin menfaatlerin teminat altına alındığı yük sigortası ve denizde meydana gelebilecek sorumlulukların teminat altına alındığı P&I Kulüp Sigortaları incelenecektir.

5.1 Yük Sigortaları

Denizyolu ile taşınan sigortalı malların, bir yerden başka bir yere taşınması sırasında meydana gelebilecek riskleri teminat altına alan sigorta türüdür.²²²

²²¹ Hilmi Acınan, a.g.e., s.36

²²² Mehmet Yazıcı, a.g.e., s.6

5.2 Tekne Sigortaları

Tekne Sigortalarında ise değişik deniz araçlarının denizcilik risklerine karşı sigortası yapılmaktadır. Bu deniz araçları ticaret gemileri olabileceği gibi, yapılmakta olan tekneler, balıkçı tekneleri, gezinti veya sportif amaçlı tekneler yada romorkörler olabilir.

5.3 Sorumluluk Sigortaları

Sigortalının üçüncü şahıslara karşı sorumluklarını güvence altına alan sigortalardır. Bunlar:

- **P&I Kulüp Sigortası:** Geminin işletilmesi sırasında donatan veya gemi kiracısının, tekne sigortasının kapsamı dışında kalan riskler ile üçüncü şahıslara karşı sorumluluklarını güvence altına alan ve donatanlarca 19.yy.'da kurulmuş olan karşılıklı sigorta şeklidir ve şuan 13 adet olan P&I Kulüpleri, dünya toplam tonajının %95'ini sigorta altına almış durumdadır.²²³

- **Tersane Sorumluluk Sigortası:** Gemi tersanecilerinin faaliyet alanı içerisinde olan iskelede veya kızaktaki gemiler ile kontrolünde bulunan üçüncü şahıslara ait kıymetlere gelebilecek hasarlar ile üçüncü şahıslara verilen maddi ve bedeni zararları güvence altına alan sigortadır.

- **Liman Sorumluluk Sigortası:** Limancılık faaliyetleri ile ilgili olan ve limanda bulunan gemi, yük ile üçüncü şahıslara ait mallarda, yük elleçleme sırasında meydana gelebilecek hasarlar limanda bulunan gemilerin üçüncü şahıslara veya bunların mallarına verdiği zararlar ve bu zararlarla ilgili liman işletmecisinin hukuki sorumluluklarını teminat altına alan sigortadır.

²²³ Sinan Aslan, Ersan Aymutlu, “Denizcilik Sektöründe Finansman Yapısı”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 2008, s.392

- **Marina/Çekek Yeri Sorumluluk Sigortası:** Marinaya veya çekek yerlerine teslim edilmiş olan tekne ve teçhizata gelebilecek zarar ve ziyan nedeniyle marina/çekek yeri işletmesinin hukuki sorumluluklarını teminat altına alan sigortadır

5.4 Kıymet Sigortaları

Bu sigorta ile, deniz araçları ile taşınan; bono, çek, tahvil, hisse senedi gibi kıymetli evrakla, madeni para, altın, gümüş gibi değerlerin, taşıma sırasında uğrayacakları ziya ve hasarları teminat altına alır.²²⁴

5.5 Navlun Sigortaları

Navlun Sigortası donatanın veya gemi kiracısının kazanacağı taşıma ücretinin kaybedilmesi halini teminat altına alan bir denizcilik sigortasıdır. Navlun sigortası sefer başına olabileceği gibi belirli bir müddet içinde yapılabilmektedir.

Yük sahibi tarafından taşıma sözleşmesi gereği, navlun peşin olarak ödendiği durumlarda, navlun artık yük sahibi için de sigortalı olabilir bir menfaat olduğu için, yükün sigorta bedeline eklenmek suretiyle sigorta kapsamı içerisine alınabilir.

5.6 Tekne Yapım Sigortaları

Tersanede gemilerin yapılması esnasında meydana gelen hasarları teminat altına alan sigorta türüdür. Bu sigorta türünde sigorta bedeli geminin yapımı ile birlikte artarak yükselir ve geminin kızıktan indirilip deneme seyrinde olabilecek hasarları içine alacak şekilde teminat veren sigorta şeklidir.

6.Deniz Sigortalarında Poliçe Çeşitleri

Bir gemiyi sigorta kapsamına almak için poliçe diğer bir tanımlama ile sigorta sözleşmesi yapılması gerekmektedir. Deniz Sigorta poliçe çeşitleri aşağıda incelenmiştir.

²²⁴ Hilmi Acınan, a.g.e.,s.37

6.1 Sefer Poliçeleri

Bu tür poliçelere günümüz koşullarında sık rastlanılmamaktadır. Bu poliçe türünü örneklendirirsek hurdaya ayrılmış bir geminin yalnız tek bir sefere mahsus olmak üzere yapacağı yolculuk, sefer poliçesi ile teminat kapsamına alınır.

6.2 Süre Poliçeleri

Tekne Sigortalarında uygulanan poliçe türü genelde süre poliçeleridir.²²⁵ Süre poliçeleri belirli bir tarihten başlayıp yine belirli bir tarihte biten poliçelerdir. Yıllık olarak yapılırlar. Olağanüstü durumlarda poliçenin süresi bir yılı aşabilir.

6.3 Filo Poliçeleri

Donatanları aynı, birden çok geminin bir arada bulunduğu sigorta poliçesidir.²²⁶ Bu poliçe türü donatana avantaj sağlar. Birden fazla gemi sahibi olan donatanların tercih ettiği poliçe türüdür.

6.4 İnşaat Poliçeleri

Teknenin yapımı, tamirâtı ya da tadilatı sonucu meydana gelebilecek rizikoları teminat kapsamına alan poliçe türüdür.

6.5 Flotan (Geçici) Poliçeler

Sözleşmenin başında belirlenen genel bir bedelden yola çıkarak, bu bedel bitene kadar yükü teminat kapsamına alan poliçe türüdür. Günümüzde yerini yüksek oranla abonman poliçelere bırakmıştır. Daha çok banka bağlantılı işlerde kullanılır.²²⁷

²²⁵ Cahit Nomer, Hüseyin Yunak, a.g.e., s.101

²²⁶ Cahit Nomer, Hüseyin Yunak, a.g.e., s.101

²²⁷ Cahit Nomer, Hüseyin Yunak, a.g.e., s.102

6.6 Abonman Poliçeler

Abonman poliçeleri tek seferde yapılacak olan taşımanın karşılaşılabileceği risklerin teminat altına alan poliçedir. Abonman poliçeleri de yük sigortalarında kullanılır. Abonman poliçeleri, sigorta ettiren ile sigortacı arasında bir süre için veya bir çeşit malın çok sayıdaki seferlerini başka bir sözleşmeye gerek kalmadan sigortacının sigorta etmeyi onayladığını belirten sözleşmedir. Otomatik olarak sigorta korunması sağlayan bir poliçe türüdür.

7. Deniz Sigortalarının Sağladığı Teminatlara Ait Hasarlar

Deniz Sigortalarına konu olan gemi veya yük üzerindeki para ile ölçülebilir menfaatlerin denizcilik rizikolarına karşı teminat alınmasının sağlanması ile, deniz sigortalarına özgü olan aşağıdaki hasar türlerini tamamen veya kısmen karşılayacak şekilde düzenlenmektedir.

7.1 Tam Ziya

Deniz sigortalarında teminat kapsamında ki bir riziko gerçekleştiğinde meydana gelen hasar ile sigorta konusunun tamamen veya kısmen yok olmasına tam ziya denir. Tam ziya iki alt başlık altında inceleyebiliriz.

7.1.1 Gerçek Tam Ziya

Geminin hangi hallerde gerçek tam ziya uğramış sayılacağı T.T.K'nu m.1413'de belirlenmiştir. Anılan hükme göre gemi yok olmuş veya bir daha elde etmek ihtimali olmaksızın sigortalının elinden çıkmış, özellikle kurtarılamayacak şekilde batmış veya asli vasıfları kaybolmuş veya ganimet olduğuna karar verilmişse, gemi için tam ziya vardır. Gemi enkazının veya demirbaş teferruatının tek tük parçaları kurtarılsa bile tam ziya varsayılır.²²⁸

²²⁸ Emine Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, Beta Basın Yayın Dağıtım, İstanbul, 2003, s.166

Aşağıdaki durumlarda gerçek (hakiki) tam ziya meydana gelmiş sayılır:²²⁹

- Sigorta konusunun tamamen ortadan kalkması,
- Sigorta konusunun temel niteliklerinin kaybolması, örneğin şeker veya unun ıslanması, demirin deniz suyu ile temas edip paslanması,
- Sigorta konusunun, bir daha elde etmek imkanı olmaksızın sigortalı ve sigortacının elinden çıkmış olması,
- Makbul bir süre geçtiği halde gemiden haber alınmaması.

Tam ziya durumunda, gemi veya taşıdığı yükünün tamamen hasarlanıp kullanılamaz hale gelmeştir.

7.1.2 Hükmi Tam Ziya

Gemi veya taşıdığı yükün, denizcilik riskleri gerçekleştiğinde meydana gelen hasarın tamiri, onarımı için harcanacak para, zaman yani bedel hesaplandığında bu bedel sigorta değerinin aştığında Hükmi Tam Ziya vardır.

Hükmi Tam Ziya şu durumlarda ortaya çıkar:²³⁰

- Sigorta konusunu gerçek tam ziyanın kaçınılmaz olması,
- Sigortaya konu olan şeyin, sigortalının elinden çıkması ve yeniden elde etmesinin mümkün olmaması,
- Sigorta konusunun tahmini kurtarma, onarım veya varma limanına gönderme masraflarının, tahmini kurtarılmış/onarılmış değerden yada varma limanındaki yerden yüksek olması durumlarında.

Gemi açısından hükmi tam ziya'nın varlığını belirlemek için sigorta değeri, onarılmış değer olarak alınır ve geminin veya enkazın hasarlı ya da hurda değeri ile ilgili hiçbir şey dikkate alınmaz.

²²⁹ Hilmi Acıman, *a.g.e.*, s.33

²³⁰ Cahit Nomer, Hüseyin Yunak, *a.g.e.*, s.100

Geminin hükmi tam ziya uğrayıp uğramadığının tespitinde, geminin sigorta değerinin %80'i tamir edilmiş (IHC-2003) değer olarak esas alınır ve geminin hasarlı veya parçalanmış haldeki değeri veya enkaz değeri hesaba katılmaz. Geminin sigorta değerinin %80'ini aşmadıkça, geminin eski hale getirilmesi ve tamiri bedeline dayanan hiçbir hükmi tam ziya talebi kabul edilemez; bunun tespitinde, sadece tek bir kaza ile ilgili veya aynı kazada birbirini izleyen tamir masrafı dikkate alınır.²³¹

Gemilerin değerini saptamak oldukça karmaşık bir işlem gerektiren bir olgudur. Bu nedenle gemilerin değerlendirilmesini bunu meslek edinen kişiler yaparlar. Ayrıca gemilerin değeri onun yaşı, fiziksel durumu veya ona olan talebe bağlı olduğu için bu faktörlerden herhangi birinde olan değişme değerinde değişmesi sonucunu vermektedir. Gemi değerlerinin değişken olma özelliği de meslek edinen kişilerce yapılan değerlendirme sonunda verilen belgenin de önemini azaltmaktadır.²³²

7.1.3 Tam Ziya Tazminatının Belirlenmesi

Gerek gerçek gerekse hükmi tam ziya da sigortacı poliçede gösterilen sigorta bedelini ödemekle yükümlüdür. Ancak hükmi tam ziya halinde, eğer sovtaj söz konusu ise, sigorta bedelinden sovtajın satış hasılatı düşüldükten sonra ödeme yapılır.

Yükte tam ziya hali, yükün tamamının da olabileceği gibi, bölünebilir bir kısmının tam ziyası olarak da ortaya çıkabilir.

7.2 Avarya

Avarya, gemi ve yükün uğradığı olağandışı zarar ziyan, hasar ile sefer sırasında yapılan olağanüstü masrafları kapsar. Avarya ikiye ayrılır.

²³¹ Emine Yazıcıoğlu, a.g.e., s.167

²³² Mehmet Yazıcı, a.g.e., s.49

7.2.1 Müşterek Avarya

Bir Müşterek Avarya hareketi olağanüstü bir fedakarlık veya olağanüstü bir masrafın müşterek deniz sergüzeştine atılmış mal varlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet için bilerek veya makul surette yapılması halinde vardır. Müşterek avarya fedakarlık ve masrafları ilgililer arasında paylaştırılır.²³³

Müşterek avarya; her hangi bir deniz seyrinde yük ve geminin birlikte çok önemli bir tehlike karşısında olayı en hafif bir şekilde geçiştirmesi için kaptanın kararı ile yapacağı fedakarlık ve masraflara, yaptığı operasyona müşterek avarya ve yapılan fedakarlıklara müşterek avarya fedakarlıkları ve giderler olmuşsa müşterek avarya giderleri denir.

Yukarıdaki tanımdan da anlaşılacağı gibi müşterek avaryanın özellikleri şunlardır;

- Gemi ve yük birlikte bir deniz yolculuğunu çıkmış olmalı,
- Ve bunları tehdit eden gerçek ve kaçınılmaz bir tehlike bulunmalı,
- Bu tehlikeden korunmak için makul, bilerek ve olağanüstü bir fedakarlık ve masraf yapılmalı,
- Yapılan fedakarlığın isteyerek yapılması, mantıklı olması ve faydalı sonuç getirmesi gerekir.

Tekne sigortalarında, sigortalının dolaylı olarak da zarara uğrayabilmesi ihtimaline verilebilecek örneklerden biri de müşterek avarya halidir veya Kaptanın gemiyi batmaktan kurtarmak için bilerek karaya oturtması gibi.

²³³ Didem Algantürk Light, *York Anvers Kuralları 2004-Müşterek Avarya*, Arıkan Basım Yayın Dağıtım Ltd. Şti., İstanbul, 2006, s.90

7.2.2 Hususi Avarya

Avarya tabiri hasar manasında da kullanılmaktadır. Müşterek Avarya dışında kalan hasarlara Hususi Avarya denir.²³⁴ Müşterek Avarya dışında olan bir kaza sonucu ortaya çıkan kısmı zarar veya yapılan masraflardır.

Hususi Avarya durumunda taraflar (donatan / taşıyan / taşıtan / yük sahibi) kendilerine ait hasarı ve masrafı karşılar.

Geminin çatışma sonucunda hasarlanması yada yükün kendi özelliği nedeniyle bozulması gibi.

Makinede yatak sarması, krank kesme, piston kırılması, silindir kafası çatlaması, jeneratörün su ile teması sonucu kısa devre yapması ve yanması. Teknede, güverte kreyninin yanlış kullanılması, motor yakması, sapan veya palet kurtulup ambara düşüp tank topunu hasara uğratması. Geminin rıhtıma yanaşırken bordayı vurup hasar alması, rıhtım kreynine çatma neticesi gemi bünyesinde meydana gelen hasarlar, herhangi bir şekilde rıhtıma bindirme neticesinde gemide meydana gelen hasarlar, dümen kopması şaftın kesilmesi ve bunun gibi hasarlar hususi avarya hasarlarıdır.

Bu hasarların tamirlerinin ücreti ödenirken tenzili muafiyet uygulanır. Eğer bu rakamlar belirlenen muafiyetin altında kalırsa sigortacı herhangi bir tazminat ödemez.

Bu hasarların ödenebilmesi için öncelikli olarak poliçe şartlarına uyumlu olması gerekir.

7.2.3 Avarya Tazminatının Belirlenmesi

Müşterek avarya ile ilgili bir hasar talebi yük sigortacısının karşısına iki şekilde çıkabilmektedir:

²³⁴ Osman Yücesan, *a.g.e.*, s.14

- **Müşterek avarya fedakarlığı :** Burada müşterek avarya hareketinin sigortalı yükte yol açtığı maddi bir zarar söz konusudur (malların denize atılması gibi). Böyle bir durumda sigortacı önce zararın hususi avarya mı yoksa müşterek avarya fedakarlığı mı olduğuna bakmazsınız bütününü öder ve daha sonra dispeçin düzenlenmesini takiben halefiyet hakkını kullanarak diğer kısımlara (gemi, havlun, gibi) rücu eder.

- **Müşterek avarya iştiraki :** Burada ise müşterek avaryaya kısım olan bir başka menfaatin fedakarlığına katılma ile ilgilidir. Batmayı önlemek için teknenin kasden oturtulması gibi.

Yükün müşterek avaryaya katılma değeri, fatura kıymetinden varsa hususi avarya hasarı düşölerek bulunur. Söz konusu oran hesaplanırken varsa hususi avarya hasarının sigorta değerinden de düşölmesi gerekir.

7.3 Kurtarma ve Yardım Masrafları

Sigorta poliçesinde tespit edilmiş olan bir zıyı önleme veya azaltma nedeniyle sigortalı veya adamları tarafından ve sadece sigorta konusu için yapılan masraflara bu ad verilmektedir. Uluslararası tatbikatta kurtarma çalışmaları genel olarak “Lloyds Standart Form Of Salvage Agreement” adlı standart bir sözleşme ile düzenlenmektedir. Geminin kaptanı, söz konusu formu hem tekne hem de yük vb. diğer menfaatler adına imzalar. Söz konusu form “no cure no pay” temeline dayanır. Diğer bir deyişle, kurtarma işleminin başarıya ulaşmaması halinde kurtarıcılara herhangi bir kurtarma bedeli ödenmez.

Ülkemizde ise, Montrö sözleşmesi gereği Marmara denizi ve Boğazlar ile karasularımızın bir bölümünde kurtarma yardım faaliyeti 300 Groston’un üzerindeki gemiler için Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmesi genel müdürlüğüne bırakılmıştır.

Denizde tehlikede bulunan bir gemiye veya içindeki şeylere, üçüncü kişiler

tarafından güvenlik sağlanmasına Kurtarma ve Yardım denir. Kanunumuz, gemiadamlarının idaresinden çıkmış gemi ve içindekilere güvenlik sağlanmasına Kurtarma, üçüncü şahısların girişiyle, gemi ve içindekilerin tehlikeden kurtarılmasına yardım denir.²³⁵

Bu tanımlara göre kurtarma ve yardımın şu unsurları vardır:

- Deniz ortasında, demirde, limanda veya iskeleye bağlı iken gemi veya içindekilerin tehlikede olması,
- Tehlikede olanlar, gemi, taşıdığı yük, gemiadamları veya gemi-yük ile ilgili parayla ölçülebilir menfaati durumu olması,
- Kurtarma ve yardım hizmetinin gönüllü olarak üçüncü şahıslar tarafından verilmesi, örneğin gemiadamlarının kendi gemilerine kurtarma hizmeti vermesi bu kapsam içine alınmaz,
- Kurtarma ve yardım faydalı bir sonuç vermesi,
- Tehlikede olan geminin kaptanının kurtarma ve yardım talep etmesi ve istemesi, aksi durumda gemi kaptanı kurtarmaya karşı geldiğinde herhangi bir ücret talep edilemez, kurtarma ve yardım girişimine karşı sessiz kalma, susma, bu girişimi kabul etme anlamına gelir.

7.4 Dava ve Emek Masrafları

Sigortada temin edilmiş bir zararı önleme yada azaltma amacıyla sigortalı veya adamları tarafından ve sadece sigorta konusu yapılan makul masraflara denir.²³⁶

Sigortanın teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucunda oluşan zararı karşılama sorumluluğu, sigorta bedeli ile sınırlıdır. Ancak sigortacı, sigortalı veya adamlarınca sigorta konusu için yapılan koruma önemleri için masrafları sigorta bedelini aşsa da ödemek zorundadır. Koruma için alınan tedbirler sonuçsuz kalmış olsa bile teminat kapsamındadır. Koruma önlemleri ve tedbir

²³⁵ Cemalettin Yavaşca, a.g.e, s.38

²³⁶ Cahit Nomer, Hüseyin Yunak, a.g.e, s.101

masrafları olarak da adlandırılan Dava ve Emek Masrafları, sigortalı olan tekne veya yük tamamen hasarlansa bile yani tam ziya durumunda da ödenir.

Dava ve Emek masrafları uluslar arası deniz sigortacılığında kullanılan ve enstitü klotlarında da düzenlenmiş olan bir uygulamadır.

Dava ve Emek masraflarını, sadece sigorta konusu için yapılması özelliği, onları "müşterek avarya" masraflarından, sigortalı veya adamları tarafından da yapılabilir olması ve sigortalı menfaati korumak, hasarları önlemek veya azaltmak amacıyla yapılan masrafların faydalı sonuç yaratmasa bile ödenmesi de, "Kurtarma ve Yardım" masraflarından ayırmaktadır.

Sigortada temin edilmiş bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu geminin demirlerinden birini kaybetmesi karşısında, demirin bulunması için donatan tarafından katlanılan ya da bir barınma limanında yükün depolanıp korunması için yapılan masraflar dava ve emek masraflarına örnek gösterilebilir.

Yüksüz durumda sığığa oturmuş ve tehlikede olmayan bir gemini, kurtarılması için yapılan masraflar için ödenen ücret "Dava ve Emek" masraflarına girer. Ancak gemi yüklü olarak oturmuş ve bu durum gemi ve yüke zarar veriyor ise bu durumdan kurtulmak için üçüncü şahıslara ödenen ücret "Müşterek Avarya" kapsamına girer.

Gemilerin çatışması sonrasında, meydana gelen hasarların ve sorumluluk paylaşımının belirlenmesi uzun zaman aldığı gibi karmaşık ve uzmanlık isteyen bir iştir, bu işlerin sonuçlandırılmasında bazen hatalar olabilir işte donatan bu gibi durumlarda, çatışma hasarlarının ve sorumluluklarının belirlenmesi için dava açabilir ve bu dava ile ilgili mahkeme ve avukatlık masraflarının $\frac{3}{4}$ 'ünü (Çatma Sorumluluğunun $\frac{3}{4}$ olması nedeniyle) sigorta bedelinin %25'ini aşmayacak şekilde (IHC-2003'e göre), sigorta şirketinin yazılı onayını alması şartıyla sigortacıdan Dava ve Emek Masrafları adı altında alabilir.

7.5 Muafiyet

Muafiyet, sigortacının küçük masraflı hasarlardan kurtulması, sigortalıyı sigorta süresince her aşamasında daha dikkatli olmaya yönlendirmek için sözleşmeye konulan bir şarttır. Böylece tazmin edilecek zarar, muafiyet miktarı kadar azaltılarak ya da o miktara ulaşıldığı veya aşıldığında tamamı ödenerek tazmin edilir. Genel olarak biri basit ya da tenzili (deductible) diğeri toplam (entegral) olmak üzere iki tür muafiyet bulunmaktadır. Türk Ticaret Kanunun muafiyetle ilgili 1404,1405 ve 1406. maddelerinde toplam muafiyet açıklanmış ve düzenlenmiş olmasına rağmen bu hükümlerin emredici nitelikte olmaması nedeniyle her iki muafiyet türü de kullanılmaktadır.²³⁷

Yukarıda belirtilen tenzili (deductible) ve toplam (entegral) muafiyetlere şu şekilde örnek verilebilir;

- **Toplam Muafiyet (Entegral)** : Meydana gelen hasar, muafiyet miktarının üzerine çıktığında, hasarın tamamı ödenir. Muafiyet miktarının altında kalan hasarlar için ödeme yapılmaz.

Örnek: Muafiyet miktarı: 7.000 TL

Hasar: 6.999 TL ise Ödeme yapılmaz

Hasar: 7.001 TL ise Muafiyet miktarını geçtiği için, hasarın tamamı ödenir

- **Tenzili Muafiyet (Deductible)** : Hasarın muafiyet miktarını aşan kısmı ödenir, muafiyet miktarının altındaki hasarlar için ödeme yapılmaz.

Örnek: Muafiyet miktarı: 7.000 TL

Hasar: 6.999 TL ise Ödeme yapılmaz

Hasar: 8.000 TL ise 8.000- 7.000 TL = 1.000 TL 'lik hasar ödemesi yapılır.

Yük sigortalarında muafiyet uygulamasına pek rastlanmamakta, tekne

²³⁷ Osman Yücesan,a.g.e.,s.47

sigortalarında ise tenzili muafiyet yaygın olarak kullanılmaktadır. Diğer taraftan, navlun sigortalarında ise toplam muafiyet uygulaması görülmektedir.

Burada, son olarak, tekne sigortalarında görülen iki değişik muafiyet uygulamasına değinmek gerekir.

Bunlardan birincisi sigorta sözleşmesinde bulunan tenzili muafiyetin yanı sıra uygulanan ve yıllık toplam hasar miktarı önceden belirlenmiş bir rakamı aşmadan hasar ödemesi yapılmayacağını öngören yıllık toplam muafiyet (AAD: Annual Aggregate Deductible) uygulamasıdır.

Bir diğer uygulama da makine hasarlarında, poliçede yer alan tenzili muafiyetten önce tatbik edilen makine hasarı, ek tenzili muafiyeti uygulamasıdır.

Uygulamada sık rastlanmamakla birlikte yük poliçesinde muafiyet öngörülümüşse, tam ziya tazminat ödemelerinde bu muafiyet tazminattan düşülmez.

Kanunun gerekçesinde açıklandığı gibi, entegral muafiyet veya tenzili muafiyet konusunda taraflara sözleşme serbestisi tanınmıştır; bu değişiklik ile entegral muafiyetten, tenzili muafiyete geçiş düşüncesi rol oynamış, böylece uluslar arası uygulamaya uyum sağlanmıştır.²³⁸

7.6 Çatışma

Çatma, gemilerin birbirleriyle fiilen veya hükmen çarpışmasıdır. Gemilerin fiilen birbirleriyle çarpışması, fiziksel değmeleri demektir. Mütemmin cüz ve teferruatlarının birbiriyle teması da fiili çatmadır. Örneğin, demir ve zincirlerin dolaşması, filikaların değmesi gibi. Hükmi çatma ise, gemilerin birbirine temas etmediği halde, birinin

²³⁸ Işıl Ulaş, *Uygulamalı Sigorta Hukuku*, Turhan Yayınevi, Ankara, 1992, s.347

ötekine veya içindekilere etki yapmasıdır. Kıyasen çatma veya teorik çatma da denir.²³⁹

Gemilerin fiilen çatışması sonucunda sigortalı geminin ziya ve hasara uğramasından ileri gelen zararın yanında, sigortalının üçüncü şahıslara karşı olan sorumluluğundan kaynaklanan dolaylı zarar ve hasar sigorta teminatına dahildir fakat sözleşme ile aksi kararlaştırılabilir.

Hükmi (Kıyasen) gemi niteliğine haiz olmayan bir nesneye (batık gemi leşi, yüzer havuz gibi) çarpma halinde, üçüncü şahıslara karşı sorumluluk teminat altında değildir.²⁴⁰

Sigorta poliçesi gereğince teminat altına çarpışma; yalnız iki gemi arasında değil, geminin rıhtıma, şamandıraya, fener binasına, gemi batığına, buz gibi nesnelere çarpma gibi tehlikeler olabilmektedir.

Deniz sigortacıları çatma hasarı ile oluşan zararın $\frac{3}{4}$ 'ü oranında ödemektedirler, teminatın $\frac{3}{4}$ ile sınırlandırılmasının başlıca nedeni sorumluluğun $\frac{1}{4}$ kısmını donatan üzerinde bırakarak daha dikkatli hareket etmesini sağlamaktır. Uygulamada donatanlar $\frac{1}{4}$ oranındaki sorumluluklarını P&I Kulüp'lerine sigortalatmaktadırlar.

Yukarıda anlatılan Deniz Sigortalarının sağladığı teminatlara ait değişik hasarlar, Yük ve Tekne Sigortaları Konuları içerisinde yeri geldikçe incelenecektir.

8. Denizcilik Risklerinin Analizi

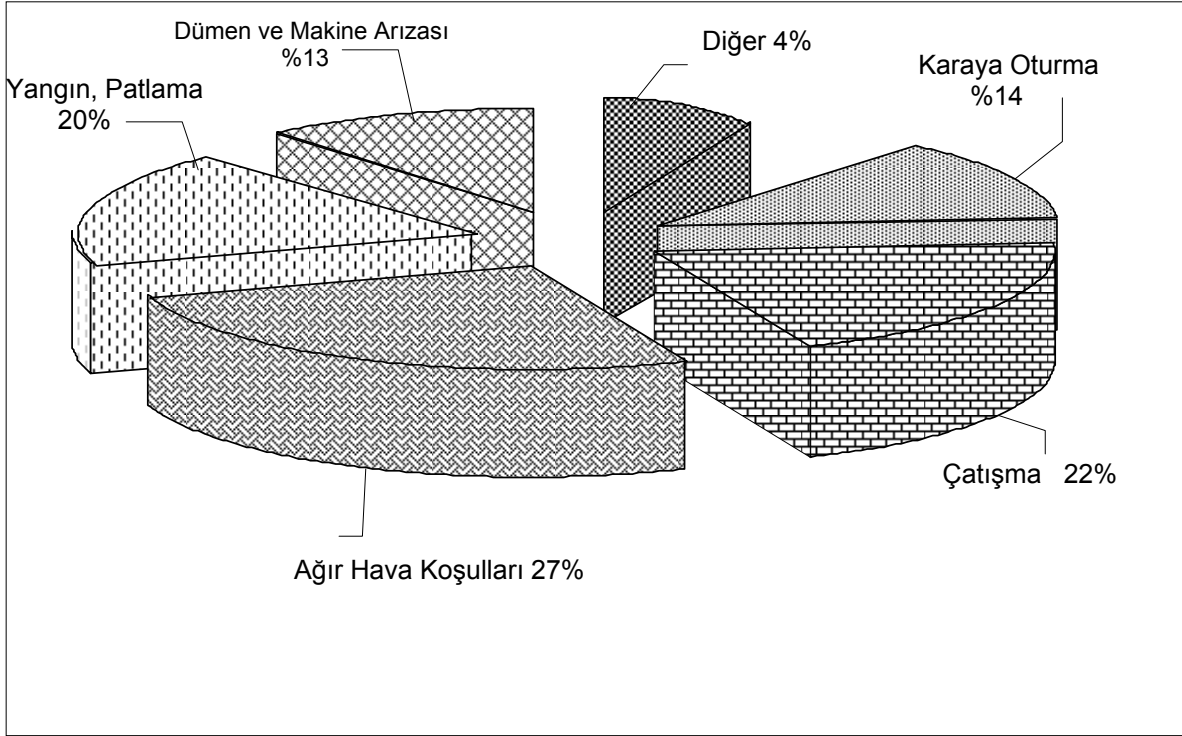
Denizcilik risklerinin gerçekleşmesiyle oluşan gemi kayıpları veya hasarlarının nedenleri, denizcilik risklerine karşı sigorta güvencesi veren sigorta kuruluşları için önemli olduğu kadar ülke ekonomileri ve uluslar arası ticaret piyasası içinde önemli

²³⁹ Cemalettin Yavaşca, *a.g.e, s.8*

²⁴⁰ Emine Yazıcıoğlu, *a.g.e, s.131*

yer tutmaktadır. Aşağıdaki Şekil 7’de dünya genelinde meydana gelen deniz kazalarının nedenleri verilmiştir.

Şekil 7: Dünya Geneline Deniz Kazalarının Nedenlerine Göre Dağılımı

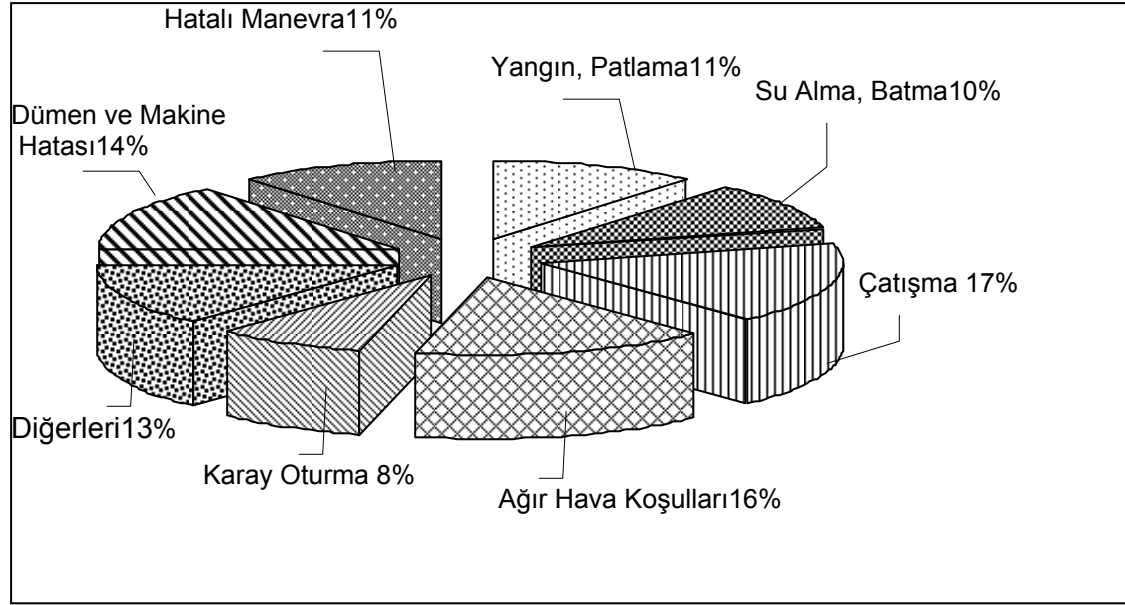


Kaynak: Uluslar arası Londra Sigortacılar Birliği Verilerinden Derlenmiştir (www.iua.co.uk)

Şekil 7’den, 2000-2005 yılları arasındaki deniz kazalarının %27’sinin ağır hava koşulları nedeniyle, %22’sinin çatışma, bunu sırasıyla %20’sinin yangın ve patlama, %14’ünün karaya oturma, %13’ünün dömen ve makine arızası ve %4’ünün diğer nedenler sonucu meydana geldiği anlaşılmaktadır.

2004, 2005, 2006 ve 2007 yılları arasında Türk bayraklı gemilerde meydana gelen deniz kazalarının nedenleri Şekil 8’de gösterilmiştir.

Şekil 8: Türk Bayraklı Gemilerin Kaza Nedenleri



Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığının Verilerine Göre hazırlanmıştır. (www.denizcilik.gov.tr)

Türk bayraklı gemilerin kaza nedenlerinin başında %17'lik oranla çatışma rizikosu gelmektedir. Gemi Kaptanının çatışma, çatma rizikosu gerçekleştiğinde yapması gereken işlemler şunlardır:

- Çatışma olayını, gemideki haberleşme cihazlarından uygun olanını kullanarak arama-kurtarma merkezlerine veya sahil istasyonlarına bildirir,
- Gemi personelinin can emniyetini daha sonra gemi ve yükü korumak için önlemler alır,
- Gemini ve yükün hasar durumunu tespit edip deliller toplar,
- Donatana veya gemi kiracısına durum hakkında bilgi verir,
- Güverte, Makine ve Telsiz Journallerini kopyaları ile birlikte çatışılan geminin; adı, bağlam limanı, çağrı işareti, bayrak devleti, hasar durumu ve var ise

yükün hasarı gibi bilgileri kapsayan çatışmanın oluş şeklini gösteren raporu şirketine ulaştırır,

- Mahkeme veya ilgili kurumlar kanalıyla deniz raporunu alır,
- Donatanın onayı alındıktan sonra deniz deklarasyonu ilan eder P&I Kulüp sigortacısı ile bağlantıya geçer,
- Sigortacısının kanalıyla hasarın tespiti için ilgili acenteyle bağlantı kurar. Müşterek avarya ilanı varsa yükün temsilcisine haber verir,
- Klas Kuruluşunun temsilcisine ulaşır ve denize elverişlilik belgesi almak için işlemler başlatır.

III. BÖLÜM DENİZ YOLU İLE TAŞINAN MALLARA AİT SİGORTALAR

Ticari veya özel amaçlı mal yani emtea; taşıma aracına yüklendikten sonra, taşıyan veya adamlarınca yük olarak adlandırılır oysa alıcı yada satıcı için hala genel anlamda mal şeklinde ifade edilir.

Yük sigortası yükü denizyolu ile taşınması sırasında, denizcilik risklerine karşı teminat altına alır. Yük sigortası taşıtan (ithalatçı, ihracatçı gibi) için denizin tehlikelerine karşı koruyucu en önemli unsurdur, bu nedenle özellikle uluslar arası ticaretin vazgeçilmezidir.

Yük sigortası satış şekline alıcı veya satıcı tarafından yaptırılır. Ancak satıcının alıcı namına yükü sigorta ettirdiği ve sigorta bedelini bilahare alıcıdan aldığı uygulama da görülmektedir.²⁴¹

Türkiye’de 01.01.1953 yılında yürürlüğe konulmuş olan “Deniz Yolu ile Taşınan Mallara Ait Genel Şartlar”, 1945 tarihli Fransız Emtea Poliçesi örnek alınarak hazırlanmıştır. Bunu yanında Alman Deniz Nakliyat Sigorta Poliçesi Genel Şartları, İsviçre Emtea Sigorta Poliçesi ile uluslar arası uygulama alanı ve deniz sigorta piyasalarına büyük etkisi nedeniyle Lloyd’s Sigorta Poliçesi Genel Şartlara kaynak olarak alınmıştır. Emtea Poliçesi Genel Şartları 28 maddeden oluşmakta ve 1’de 8’e kadar olan 7 maddede teminatın sınırları çizilmekte, kapsamı belirlenmektedir. Daha sonra 19. ve 20. maddelerde de “Hususi Avaryalar dahil” veya “Hususi Avaryalar hariç” şartlarına koşut güvence verilmesi sağlanmaktadır. Sigortalı sigorta poliçesinin ön yüzüne “Hususi Avaryalar hariç veya Hususi Avarya franko” ibaresini yazdığında Hususi Avaryalar hariç Sigorta Teminatı verilir. Aksi durumda hususi avaryalar dahil sigorta yapılır.²⁴²

Türk Emtia Poliçesi Genel Şartları’nın, 1957 yılında yürürlüğe giren T.T.K. nedeniyle, 6. ve 19. maddeleri değişmesi dışında günümüzde de kullanılmaktadır.

²⁴¹ Necmettin Akten, a.g.e, s.244

²⁴² Mehmet Yazıcı, a.g.e, s.6

1. Yük ve Yük Sigortalarının Unsurları

Sigortaya konu olan Emtea çok çeşitli mal tipini içerir ve zamanla değişime uğrayabilir yada ihtiyaç olmaktan çıkabilir bu anlamda malların sınıflandırılmasını yapmak kolay değildir.

Denizyolu ile taşınan malların özelliklerine bağlı olarak ortaya çıkabilecek ziya ve hasarlar birbirlerinden farklıdır. Malların tipleri kadar taşıma yöntemleri, gemi ambarlarına istif şekilleri, ambarların temizliği ve ambalajlama şekli de önemli olmaktadır.

Tahıl, maden cevheri, ham petrol gibi dökme halde, yarı işlenmiş yada tüketime hazır olan mallar çuval, torba, sandık, paletli, ambalajlı veya standart kaplar (container) içerisinde taşınırlar.

Mallar zelliklerine göre A,B,C olarak üç gruba ayrılmışlardır. A Grubu Mallar; B ve C grubu içerisinde yer almayan, ağırlıklı olarak ambalajsız dökme olarak taşınan mallar ile hammadde olarak kullanılan balyalar halinde taşınan mallar bu grup içerisinde yer almaktadır. B Grubu Mallar; alınma riski yüksek olan, mamul veya yarı mamul mallar bu grupta değerlendirilmektedir. Malların ambalajlama şekilleri önem kazanmaktadır. A Grubu mallardan daha risklidirler. C Grubu Mallar; alınma, kırılma, bozulma riski yüksek olan mallar bu grup mallardır, bu mal gruplarına ait risk ağırlıkları Tablo 14’de verilmiştir.²⁴³

²⁴³ Fikret Gülbahar, *Sigorta Eksperliği Uzmanlık Eğitimi- Nakliyat Sigortaları Ders notları, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2006, s.69*

Tablo 14: Mal Gruplarına Ait Riskler

Malın Cinsi	Ambalaj Biçimi/ Taşıma Şekli	Mal Grupları	Risk Türü
Çimento	Dökme, Torbalarda, Çelik kap	A B B	Eksilme, Suyla temas
Kömür	Dökme, Torbalarda	A B	Eksilme, Suyla temas, Kızışma
Pamuk	Balyalar, Paletli	A B	Eksilme, Kirlenme, Yangın, Kızışma Suyla temas
Hububat (un vb.)	Dökme, Torbalarda	A B	Eksilme, Suyla temas, Böceklenme
Gübre	Dökme, Torbalarda	A B	Rutubet, Torbaların Yırtılması
Şeker	Dökme, Torbalarda	A B	Suyla temas, Rutubet
Pirinç-Çeltik	Dökme, Torbalarda	A B	Ağırlık Kaybı, Rutubet, Kızışma
Sebze-Meyve	Soğutma Tesisatlı Araçlar	C	Eksiklik, Soğutma Tesisatının Arızalanması
Et	Soğutma Tesisatlı Araçlar	C	Eksiklik, Soğutma Tesisatının Arızalanması
Elektrikli ve Elektronik Aletler	Özel Koli ve Ambalajlarda	B	Çarpma, Isınma, Kötü İstifleme
Konserve	Kolilerde	B	Patlama, Paslanma
Petrol ve Petrol Ürünleri	Varillerde, Dökme	B A	Kirlenme, Eksiklik
Motorlu Araçlar	Ambalajsız	B	Çizilme, Çarpma, Çalınma
Demir-Metal	Ambalajsız	A	Eksiklik, Paslanma
Dondurulmuş Gıda	Soğutma Tesisatlı Araçlar	C	Eksiklik, Soğutma Tesisatının Arızalanması

Kaynak: Fikret Gülbahar, a.g.e., s.70

Malların denizyolu ile taşınması sırasındaki risklerin tam olarak tanımlanabilmesi ve sigortacı tarafından doğru değerlendirilebilmesi için aşağıdaki konulara dikkat edilmesi gerekir;

- Sigortalanabilir bir menfaatin varlığı,
- Mal gruplarına göre risk değerlendirilmesinin yapılması,
- Geminin çalıştığı sefer bölgeleri,
- Geminin sınıfı, yaşı, tonajı, kulübü ve donatısı,
- Taşıtanın moralitesi,
- Malın geminin neresinde taşındığı (güverte veya ambarda),
- Teminatın kapsamı.

1.1 Yüke Ait Sigortalanabilir Menfaatler

Sigortalının, sigorta konusu malın hasarlanması durumunda meşru bir parasal kayıp var ise sigortalanabilir bir menfaatten söz edilebilir.²⁴⁴ Yük sahibinin, mali kaybı içerisinde sadece fatura değeri yoktur, bunun yanında taşıma, sigorta ücreti, ödenen sigorta primi, umulan kar, gümrük masrafları da bu mali kayba dahil olmalıdır.

1.1.1 Yükün Fatura Bedeli

Yük sahibinin risk gerçekleştiğinde uğrayacağı mali kayıp yükün fatura bedeli olmakla beraber, sigorta poliçesindeki bedele aşağıdaki menfaatlerde ilave edilebilir.

1.1.2 Taşıma Ücreti

Bazı taşıma sözleşmelerine göre, taşıma ücreti yani navlun yük sahibi tarafından peşinen ödenebilir, bu durumda mallar hasarlandığında navlunu geri alması söz konusu olmaz ancak sigorta sözleşmesindeki sigorta bedeline navlun eklenebilir.

²⁴⁴ Fikret Gülbahar, a.g.e ,s.86

1.1.3 Sigorta Ücreti

Yük sahibinin ödediği sigorta primi, yüklerin tam ziya uğraması halinde zarar olarak ortaya çıkar, bu nedenle sigorta ücreti de sigortalanabilir menfaat olarak kabul edilir.

1.1.4 Umulan Kar

Yük sahibi satış işlemi sonunda bir kar elde etmeyi ummaktadır. Yükün hasarlanması durumunda beklediği kardan mahrum kalabilir bu anlamda beklediği kazancı sigortalanabilir bir menfaat olarak sigorta bedeline ekleyebilir.

1.1.5 Gümrük Masrafları

Gümrük işlemleri için yapılan masraflar da sigortalanabilir menfaat olarak teminat altına alınabilir.

1.1.6 Grev Masrafları

Normal koşullarda yük sigortası teminat kapsamında olmayan yükleme-boşaltma limanlarındaki grev durumunda doğabilecek masraflar (depolama, teslim yeri değişikliği) yük sahibince ödenir ve bu şekilde sigortalanabilecek menfaat meydana gelir.

1.2 Yük Sigorta Poliçesinin Unsurları

Bir sigorta poliçesinde bulunması gereken unsurlar T.T.K'nun 1266. maddesinde belirtilmiştir. Denizyolu ile taşınan yüklerin özellikleri de poliçe de yer alacak unsurlardır.

Yük sigorta poliçesinde aşağıdaki unsurlar yer almalıdır:²⁴⁵

- Sigortalının adı ve açık adresi,
- Sigortanın başlangıç ve bitiş tarihleri,
- Sigorta konusu yükün cinsi,
- Ambalaj şekli, ağırlığı, parça veya koli sayısı,
- Taşımanın başlangıç ve varış limanları, sefer bilgileri,
- Yükü taşıyan aracın cinsi ve kimlik bilgileri,
- İstenilen teminat türü,
- Yükün özellikleri (patlayıcı, parlayıcı, kırılabilir vb.).

Sigorta poliçesinde yer alan Sigortalı Yüke ilişkin bilgilerin, sigortacıya doğru ve net biçimde aktarılması sigortalının temel yükümlülükleri arasında bulunur.

2. Denizyolu ile Taşınan Mallara Ait Sigorta Poliçe Genel Şartları

Türk mevzuatında, yük sigortasının ne şekilde yapılacağı, Poliçe Genel Şartları ve Özel Şartlarla belirlenmiştir.

Buna göre, denizyolu ile taşınan yüklerinin tabi olduğu Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartlarının maddeleri bu bölümde genel olarak incelenecektir.

2.1 Yük Sigortalarında Temin Edilen Rizikolar

Sigortalı malların fırtınadan, geminin batmasından veya karaya vurmak veyahut kaya veya sığığa bindirmek gibi haller neticesinde tamamen veya kısmen harap olmasından, oturmadan, çatışmadan, sabit, seyyar veya sabit bir cisme (buz dahil) çarpmadan, malın denize atılmasından, yangından, infilaktan, kaptan veya gemi adamlarının barataryasından, yükleme, aktarma veya boşaltma ameliyeleri esnasında bir veya birden çok dengin düşmesinden ve genel olarak deniz kaza ve

²⁴⁵ Murat Erdal, Metin Cancı, a.g.e, s.186

tehlikelerinden gelebilecek her türlü ziya ve hasarlar, bu poliçe ile tespit olunan şartlar dahilinde sigortacıya ait olacaktır.²⁴⁶

Poliçenin teminat maddesi olan birinci maddesince;

- Geminin karşılaşılabileceği deniz tehlikeleri (fırtına, batma, sabit, seyyar veya yüzer bir cisme çarpma veya vurma) ile,
- Deniz ortamında meydana gelen ve gemiadamlarının istemeyerek yaptıkları davranışlardan ileri gelen tehlikeler ile isteyerek, karaya oturtma, denize atma, kaptan ve gemi adamlarının barataryası,
- Denizde oluşan ve seferle ilgili şahısların istemeyerek neden oldukları veya kendiliğinden oluşan tehlikeler; çatma, yangın, gemide patlama, a yükleme-boşaltma operasyonu sırasında bir veya birden çok dengin düşmesi belirtilmiş ve bunların gerçekleşmesi durumunda taşınan malda meydana gelecek ziya ve hasarın sigortacı tarafından teminat altına alındığı belirtilmiştir.

Ancak maddenin sonunda, "genel olarak deniz kaza ve tehlikelerinden gelebilecek her türlü ziya ve hasarlardan" da sigortacının sorumlu olduğu ifade edildiğine göre, maddede sayılan tehlikeler sınırlandırılmamıştır. Görüldüğü gibi sigortacı tarafından birinci madde ile sağlanan teminat çok geniştir.

Sigortacının temin ettiği rizikoların 12 tanesi birinci maddede tek tek sayılmış ve 13. olarak da genel bir ifade ile sigortalı malların deniz kaza ve tehlikelerinden gelebilecek her türlü ziya ve hasarı bu madde ile teminat altına almıştır.

Bu rizikolar, yukarıda belirtilen guruplar çerçevesinde aşağıda incelenecektir.

²⁴⁶ TSRS, *Sigorta Genel Şartları Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartları*, İstanbul,2002, s.4

Yük sigortalarında denizin sebep olduğu ve zorunlu nedenlerden oluşan riskler teminat kapsamına alınmıştır. Bunlar:

2.1.1 Fırtına

Fırtına, denizin tehlikesi olarak kabul edilmekte olup, sefer sırasında beklenen havanın, fırtına veya ağır hava olduğu kabul edilmemektedir. Böylece denizin alışılmış, olağan dalga ve akıntıları fırtına olarak düşünülmemekte, kuvvetli dalga ve rüzgarlar ağır hava olarak kabul edilmektedir. Bu demektir ki geminin tesadüfi olarak karşılaştığı, rüzgarın yıkıcı gücü ile tecrübeli bir kaptanın beklemediği olağan dışı bir bileşim fırtına veya ağır hava olarak kabul edilmektedir. Denizcilikte ağır hava ve fırtınayı ölçmek yani belirlemek için beaufort ölçeği kullanılır. Denizcilik uygulamalarında rüzgarın saatteki hızı 28 km'yi aştığında ve 7 kuvvetinde hava olduğunda fırtına kabul edilir. Yük sigortaları açısından fırtına nedeniyle yükün uğradığı ziya ya da hasar güvence kapsamında olmaktadır. Örneğin gemi sefer sırasında ağır hava ile karşılaşmış ve ambara su girmemesi için havalandırma kapakları kapatılmış olsa ve yükler de ambar buğusu nedeniyle bozulmuş yada geminin yalpası nedeniyle kırılmış veya ezilmişse yükün bu hasarının “yakın nedeni” ağır havadır. Meydan gelen hasar ve ziya teminat kapsamında olur.

2.1.2 Geminin Batması, Karaya Vurması, Veya Oturması

Uluslar arası klostlarda açıkça belirtilememiş olmasa bile bir deniz tehlikesi olarak kabul edilen batma terimi T.T.K'nda açıkça belirtilmiştir. Geminin dalgalar ve deniz tarafından yutularak yüzer niteliğini kaybetmesi nedeniyle suyun altına giderek kaybı şeklinde tarif edilmiştir. Diğer bir ifade ile tarif edilirse geminin dalgalar tarafından yutularak ziyayı ifade etmektedir.²⁴⁷

Bir gemi kendi adamlarının artık idare edemeyeceği ve onu terke mecbur kalacakları derecede hasara uğramış ise, o takdirde batmış kabul edilir.

²⁴⁷ Hilmi Acınan, a.g.e, s.30

Karaya vurma, karaya ve sığığa bindirme birer deniz kazasıdır ve denizin meydana getirdiği sebeplerden meydana gelirler.

Maddede sözü edilen; “karaya vurmak veyahut kaya veya sığığa bindirmek gibi haller...” genellikle oturma ile sonuçlanacağı için bu tehlikeleri, bunları izleyen oturma ile eş tutmak uygun olmaktadır.

Karaya oturma tabiri TTK. nun 1412. maddesinde ele alınmıştır: ²⁴⁸

- Gemi deniz yolculuğunun mutad hallerinden olmayarak bir yere saplanıp kalır ve tekrar yüzdürülemezse,
- Yere saplanan gemi demir üzerinde hizalamak, yelken toplamak gibi alelade tedbirlerle değil, direkler kesmek, yükün bir kısmını denize atmak veya boşaltmak gibi fevkalade tedbirlerle yahut suların fevkalade yükselmesi suretiyle yüzdürülürse,
- Geminin teknesi saplanma yüzünden önemli bir zarara uğradıktan sonra yüzdürülürse.

Anlaşılabacağı gibi geminin deniz dibine değmesi TTK’ u açısından, her zaman oturma sayılmamakta, denizin dibine değdiği veya oturduğu yerde bir süre hareketsiz kalması gerekmektedir. Fakat hareketsiz kalma süresi hakkında kesin bir ölçüt bulunmamaktadır.

2.1.3 Geminin Çatması, Sabit, Seyyar veya Yüzen Bir Cisme Çarpması

Çatma, tahsis edildikleri deniz seyrinde birbirlerine karşı anlaşmadan doğan bir bağ içinde bulunmayan iki veya daha çok geminin çarpışması olarak tanımlanmaktadır. Çatma riski genellikle bir deniz tehlikesi teşkil eder.

²⁴⁸ Hilmi Acınan, a.g.e, s.30

Sigorta Poliçesi gereğince temin edilen çarpışma, sadece iki gemi arasındaki çarpışma olmayıp, Sigorta, geminin rıhtım gibi sabit bir şeye veya gemi vasfını yitirmiş enkaza, buz, şamandıra gibi yüzer bir cisme, fener binasına ve hukuken gemi vasfını taşımayan (yüzer havuz gibi) diğer bütün eşyaya çarpma tehlikesini de teminat altına alır.

2.1.4 Gaiplik (Kayıp Gemi)

Bir gemi açıklanamayan bir şekilde sefer sırasında kaybolursa, etkin sebebin deniz tehlikesi olduğu sonucuna varılır.²⁴⁹ Gemi kaybolduğunda tam ziya söz konusudur. Bir geminin kaybolması "Bırakma" durumuna girer ve ileride bırakma detaylı incelenecektir.

2.1.6 Karaya Oturtma

Batmaması veya ele geçirilmemesi için gemi karaya oturtulmuş ise, bilerek karaya oturtma hadisesi vardır. Gemi hareketsiz kalacak şekilde, deniz dibine temas ettiğinde oturma oluşur ve bu durum sığ sularda gerçekleşir.

TTK. madde 1186'ya göre, geminin karaya oturtulması bir müşterek avarya hadisesi sayılmıştır.²⁵⁰

"Geminin yalnız batmak veya zapt edilmek tehlikesinden korunması için bilerek karaya oturtulması halinde karaya oturma ve yeniden yüzdürülmeden çıkan zararlar ve yüzdürme masrafları müşterek avarya olarak kabul olunur. Şu kadar ki; zikri geçen tedbir alınmamış olsaydı geminin mutlaka sahil veya kayalara bindireceği anlaşılırsa yalnız yüzdürme masraf ve zararları müşterek avarya kabul olunur."

²⁴⁹ Fehmi Ülgener, *Deniz Sigortalarında Nedensellik*, Der Yayınları, İstanbul, 1994. s.137

²⁵⁰ Hilmi Acınan, a.g.e., s.31

2.1.6 Denize Mal Atma

Geminin sefer süresince maruz kaldığı herhangi bir tehlikeden kurtulmak veya malların bir kısmının bozulması nedeniyle başka yüklere zarar vermesini önlemek üzere tamamın veya bir kısmını denize atılmasıdır. Genellikle seyir esnasında geminin fırtınaya yakalanması ile özellikle güvertede bulunan yükün geminin dengesini bozma ihtimaline karşı veya oturmuş bir geminin yüzdürülmesi ya da malın bozulması nedeniyle diğer yüklere zarar vermesini önlemek için malların tamamı ya da bir kısmı denize atılabilir. Malın denize atılması bilinçli bir olay olduğu için dalgalar tarafından denize sürüklenme bu riziko kapsamında sayılmamaktadır.

Gemide taşınmakta olan yükün, gemi kısımları veya donanımların denize atılması yada gemi demirlerinin, manevra halatlarının veya demir zincirlerinin kesilmesi, denize mal atılmasıdır. Bu hareket tarzı, teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu ortaya çıkan ve gemi ve yükü tehdit eden mevcut bir tehlikeden kurtulmak amacıyla yapılmışsa müşterek avarya sayılır.²⁵¹

2.1.7 Baratarya

Baratarya kelimesi gemi kaptanı ve gemi adamları tarafından donatan veya gemi kiracısı zararına olmak üzere bilerek yapılan her türlü haksız eylem anlamındadır. Tanımda da belirtildiği gibi, barataryada kasıt ve kötü niyet şarttır.

TTK' nun 947. maddesine göre;

"Donatan, gemi adamlarından birinin vazifesini yaparken işlediği kusur neticesinde üçüncü şahıslara verdiği zararlardan dolayı mesuldür; şu kadar ki, donatanın yükle ilgili şahıslara karşı olan mesuliyeti taşıyanın gemi adamlarının kusurlarından doğan mesuliyeti derecesindedir."

Bu madde hükmüne göre; donatanın bir zarardan sorumlu tutulabilmesi için zararın, ya gemiadamlarından birinin kusurundan ileri gelmiş olması yada kusurun

²⁵¹ Emine Yazıcıoğlu, a.g.e. , ss.135-136

onun vazifesini yaparken işlenmiş olması şarttır.²⁵²

2.1.8 Yangın

Yangın nedeniyle yükte meydana gelen hasarlar da sigortacı tarafından karşılanır. “Zarara yol açan büyük ateş” şeklinde tanımlanan yangını yıldırım gibi doğal bir nedenden, başka bir gemiden veya başka mallardan yangının geçmesi gibi bir üçüncü şahsın fiilinden veya malların kendi kendine kızışmasından yada bilinmeyen herhangi bir nedenden ileri gelebilir. Yolcuların fiilinden doğan ve yangını söndürmek için kullanılan su ile yangın dumanının mallara verdiği zarar da güvence kapsamındadır.

Yangın sigortalı veya adamlarının kasdı veya yüklerin kendi ayıbı veya özelliklerinden olmadıkça sigorta teminatında yer alır.

2.1.9 Patlama

Patlama kuvvetli basınç ve sıkışan havanın etkisiyle maddenin parçalanması olup, genellikle yangın ile birlikte görülür.

Patlama da bir deniz kazası sayıldığından, sigortalının kusuru veya sigortalı malların ayıp ve kusurlarının dışında, sigortacı patlama olayını da teminat kapsamına almaktadır.

2.1.10 Yükleme, Aktarma veya Tahliye Sırasında Bir yada Birden Çok Dengin Düşmesi

Yükleme, aktarma²⁵³ veya boşaltma işlemleri esnasında bir veya birden çok dengin, gemi yada liman kreyninde veya diğer deniz araçlarına (mavna, şat) veyahut başka bir yerde düşmesinden dolayı oluşan hasarlar teminat altındadır.

²⁵² İsmail Doğanay, *a.g.e.* ,s.205

²⁵³ *Denizcilik uygulamalarında, gemiden başka bir gemiye veya bir deniz aracına (mavna, şat gibi) yapılan yük aktarması anlamına gelen “Limbo” kelimesi kullanılmaktadır.*

Tam ziya halinde, buna ait tazminat hükmü gereğince, hiç bir muafiyet uygulanmaksızın ödenir.

2.1.11 Genel Olarak Deniz Kaza ve Tehlikeleri

Bu ifade, sigorta teminat maddesinde güvence kapsamına alınan rizikolara benzer deniz kaza ve tehlikelerinin de poliçe ile tespit olunan şartlar dahilinde sigortacıya ait olacağını belirtmektedir. Örneğin dümeni kilitlenen geminin mendireğe çarparak, güvertesinde taşıdığı yükün zarar görmesi gibi.

Buna göre, sigortacı tarafından güvence verilen rizikoların sınırlı olmadığı ve sigortacının, poliçede belirtilen şartlar altında genel olarak, deniz tehlikeleri ve kazalarından ilere gelen bütün ziya ve hasarlardan sorumlu olacağı kabul edilmelidir. Ancak, deniz seferinin normal ve doğal bir sonucu niteliğinde olan yani tehlike sonucunda oluşmayan hasarlar sigortacıya ait deniz kazaları olarak kabul edilmemektedir.

2.2 Yük Sigortalarında Teminat Dışında Tutulan Rizikolar

Savaş rizikoları, iğtinam, zaptı müsadere ve hapis ve tevkif vb. durumlar teminat dışında tutulan rizikolardır. Ancak sigortalı ek prim ödeyerek savaş ile grev ve halk hareketlerinden doğacak zarar ve hasarlarını sigorta ettirebilir.

2.2.1 Harp Rizikoları

İğtinam, zaptı müsadere, savaş, tevkif, mümanaat veya alıkoyma ile bunların veya bunlara matuf her türlü teşebbüsün neticeleri, kezalik muhasemen veya harp mahiyetinden hareketin (savaş ilan edilmiş olsun-olmasın) neticeleri sigorta dışındadır. Ancak bu hüküm muharip bir devlet tarafından veya muharip bir devlet aleyhine vaki hasmane bir fiile doğrudan doğruya (ve alakalı geminin veya çatışma halinde bu çatışmaya karışmış geminin yapmakta olduğu sefer veya hizmetin nevi ve

mahiyetinden müstakil olarak) ika edilmiş olmadıkça çatışmayı, (mayın veya torpilden başka) sabit veya sabit bir cisimle teması, oturmaya, fırtına ve yangını sigorta dışında tutmaz ve bu hüküm bakımından bir devlete iştirak, halinde olan ve emrinde deniz, kara ve hava kuvvetleri bulunduran herhangi bir otorite dahi devlet tabirinin şümulüne girer.²⁵⁴

Bundan başka iç savaş, ihtilalin, isyanın ayaklanmanın veya bunlardan doğan iç kargaşalıkların neticeleri ile korsanlık da sigortanın dışındadır.

Sigorta edilen mallara mayın, torpil, bomba vesaire, savaş silahlarının neden olacağı ziya ve hasarlar sigortaya dahil değildir.

Buradan çıkarılacak sonuç, harp rizikolarının mutlak istisna olduklarıdır. Sigortacılar harp rizikolarının teminat altına alınması konusunda serbesttirler. Teminatın şartları ve ek sigorta konusunda tarafların anlaşmaya varmaları ile teminat altına alınabilir.

2.2.2 İğtinam

Düşman malı veya savaş kaçağı olarak ilan edilen mallara el konulmasıdır. İğtinam, savaş esnasında, gerek zor kuvvet kullanılması ve gerekse zapt edilen geminin teslim olmasıyla meydana gelir. İğtinam bir askeri makam tarafından teslim alma şeklinde olmalıdır.

2.2.3 Zaptı Müsadere

Bir resmi makamın vergi mevzuatına uygunsuzluk veya savaş kaçağı nedeniyle malları zapt etmesi, el koymasıdır.

²⁵⁴ TSRS, a.g.e., s.4

2.2.4 Hapis ve Tevkif

Geçici nitelikte olduğu için hapis ve tevkif, ambargodan farklıdır. Cebri hapis ve tevkif, sadece gemilerin demirli bulundukları suları terk etmelerini yasaklamaktan ibarettir. Ambargo ise, bir devletin misilleme yoluyla yabancı gemileri bulundukları limandan çıkmalarını veya kendi limanlarına girmelerinin yasaklanmasıdır.

2.2.5 Savaş Mahiyetinde Hareket

Bir ticaret gemisi, bir savaş gemisi tarafından tahrip edilirse yahut düşman takibinden veya uçak ve harp gemilerinin bombardımanından kaçmaya çalışırken karaya oturursa, bu bir savaş hadisesidir.

Düşman tarafından gemi ve mallara el konulmasını önlemek için sığınma limanındaki zorunlu durmalarda harp olayı sayılırlar.

Bütün bu harp mahiyetindeki olaylar sigorta teminatı dışında tutulmuştur.

2.2.6 İç Harp, İhtilal, İsyan ve Kargaşalıklar

Bu hareketler, halkın resmi otoritelere karşı ayaklanması ve şiddetle karşı gelmesidir. Bu hareketler sonucunda meydana gelen hasarlar da, sigorta teminatının dışında tutulmuşlardır.

2.2.7 Korsanlık

Başkalarına ait malları, çalmak, yağma etmek amacıyla kendi şahsi menfaatleri için gurup halinde el koyan veya buna teşebbüs eden korsanların işledikleri haydutluk fiilleridir.

Asi yolcular ve isyan eden gemi adamlarının haydutluk yapmak gayesiyle

gemiye ele geçirmeleri de korsanlık sayılır.

Bu rizikolar, sigorta teminatının dışında tutulmuş olmalarına rağmen, tarafların teminatın şartları ve ek prim konusunda anlaşmaya varmaları halinde ya özel bir poliçe ile ya da poliçeye yazılan özel bir kayıtla ayrıca sigorta edilebilir.

2.2.8 Gecikmeden Kaynaklanan Zararlar

Gecikme sefer süresince sigortacı tarafından teminat altına alınan bir rizikonun gerçekleşmesi nedeniyle ortaya çıkarsa, sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğü devam edecektir yani gecikme nedeniyle yükte bozulma, çürüme veya piyasa değerinin düşmesi gibi. Ancak bunun dışındaki durumlarda sigortacının sorumluluğu yoktur.

İngiliz Deniz Sigortalarında sigorta ettirenin gecikmeden dolayı uğradığı zararların tümü sigorta himayesinin dışında kalmaktadır. Bu sonuç mutlak olup, gecikmenin meydana gelmesine sigortacının üstlenmiş olduğu bir riziko bile sebep olsa sigorta ettiren gecikme zararına katlanmak zorundadır.²⁵⁵

2.2.9 Diğer Teminat Altına Alınmayan Riskler

Yük sigortalarında aşağıdaki sorumluluklar teminat altına alınmaz;²⁵⁶

- Sigorta ettirenin ve/veya bizzat sigortalının yada yasak vekilinin kasten neden olduğu ziya ve hasarlar,
- Yükü taşıyan geminin sigorta markasında belirtilen sınırı geçerek, aşırı yüklenmesi nedeniyle oluşan hasar talepleri,
- Geminin bayrak devletinin idari otoritesince belirlenen niteliklerin dışında gemi adamlarınca geminin sevk ve idaresinin yapıldığı durumlarda meydana gelen hasarlar,

²⁵⁵ Fehmi Ülgener, a.g.e., s.212

²⁵⁶ Necmettin Akten, a.g.e., s.245

- Yetersiz belgelerle yapılan taşımalarındaki ziya ve hasar durumları,
- Tedbirsizlik ve yetersiz ambalaj nedeniyle oluşan rutubet, küflenme, böceklenme, bozulma, çürüme, yalıtım yetersizliği, kirlenme, eksilme, ağırlığını kaybetme, sızıntı, buharlaşma gibi durumlardan doğan tazminat talepleri,
- Sigortalının himayesinde ve kontrolünde iken başıboş bırakılması sonucunda yükün çalınması,
- Kanunen yasaklı malların ziya veya hasarları,
- Grev, lokavt edilmiş işçi hareketleri, halk hareketleri gibi olaylarla meydana gelecek ziya veya hasarlar,
- Nükleer enerji ve radyasyon sebebiyle ve dolaylı olarak bunlara bağlı bir sebeple oluşan ziya veya hasarlar,
- İthalat, ihracat veya transit kurallarına uymama nedeniyle meydana gelen hasar veya zararlar,
- Olağan aşınma
- Yanlış beyanda bulunma sonucu,
- Yükün uygun olmayan araç/gemi ile taşınmasından ötürü meydana gelen hasar veya zararlar.

2.3 Yük Sigortalarındaki Diğer Hususlar

Denizyolu ile taşınan mallara ait sigorta poliçesi genel şartlarında yer alan diğer hususlar aşağıda incelenecektir.

2.3.1 Sigortanın Tarihi ve Bildirilecek Gemi

Deniz sigortalarında, diğer sigorta branşlarının aksine sigorta sözleşmesi; gemi veya diğer nakil araçları sefere başlamadan önce veya sefer başladıktan sonra da yapılabilir. Genel Şartların 12. maddesi bu durumu düzenlemektedir. Buna göre:

- Sigorta seferden önce yapılmış ise sigortacı açısından ortada bir risk bulunmadığı için, bu durumdan haberdar olan sigortacı prime hak kazanamaz ve poliçe geçersiz sayılır.

- Sigorta sözleşmesi seferin başlamasından sonra yapılmış ve bu arada ziya ve hasar oluşmuşsa, bundan bilgisi olmayan sigortalı tazminata hak kazanır. Aksi durumda sigortalının hasardan haberi var ise sigorta sözleşmesi geçersizdir.

Deniz sigortalarında çoğu zaman yükü taşıyacak olan gemi sözleşme öncesinde veya sırasında belirlenmeyebilir. Bu durum sigorta sözleşmesinin yapılmasına engel değildir, sigorta ancak "adı bildirilecek gemi" koşulu ile yapılır. Yükü taşıyacak gemi belli olduğunda geminin detayları sigortacıya bildirilir.

2.3.2 Teminatın Süresi

Sigorta teminatının süresi ile ilgili maddede sigortanın başlaması, süresi ve hangi hallerde sona ereceği ele alınmaktadır. Teminatın süresi sigorta sözleşmesinde belirtilmelidir. Aksi durumda, bu süreyi mahkeme belirleyecektir.

2.3.3 Bırakma

Bırakma, sigorta bedelinin tam olarak sigortalıya ödendiği durumlardan biridir. Bırakma belirli koşullara bağlanmıştır.

T.T.K.'nın 1420. maddesi gereği bırakma hakkı,²⁵⁷

- Geminin gaip olması (kaybolması),
- Gemi veya yüklerin ambargo olması
- Muharip bir devlet tarafından müsadere edilmesi,
- Kamu tasarrufu gereği alıkonulmuş ise,
- Deniz haydutları tarafından el konulması durumunda söz konusudur.

²⁵⁷ Sevgi Sunal Erguvan, *Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2007, s.107

Geminin veya taşıdığı yüklerin “bırakma hakkına” neden olacak durumlardan biri veya tamamı; Akdeniz, Karadeniz ve Azak Denizi’nin içinde olduğu bir Avrupa Limanı’nda olmuşsa altı ay, Ümit Burnu ve Horn Burnu’nun gerisinde olan bölgelerde meydana gelmiş ise dokuz ay, bunlardan herhangi birinin dışındaki bölgelerde olmuş ise on iki ayı geçmesine rağmen gemi ve yüklerin serbest bırakılmamış olması gerekir. Bu süreler tehlikenin sigortacıya bildirildiği andan itibaren başlar.

3. Denizyolu ile Taşınan Mallara ait Sigorta Poliçesi Özel Şartları

Sigorta poliçesinde, sigorta branşının özelliklerine göre sigortalı ile sigortacının borç ve yükümlülüklerine, sağlanan teminat ve istisna edilen hususlar, hasar halinde izlenecek yol, tahkim gibi durumlara açıklık getiren ve ilgili bakanlıkça onaylanmış genel Şartlar ile tarafların özel ihtiyaçlarının ve rizikoların karşılanabilmesi için özel yükümlülükler, genel şartlarda sunulmuş teminatların genişletilmesi istendiğinde özel şartlar eklenebilir.

Genel Şartlar’ın poliçeye eklenmesi suretiyle sigorta sözleşmesi T.T.K.’nın hükümlerine uygun olarak tamamlanmış olur. Sadece genel şartları içeren bir sigorta sözleşmesinin tam olmadığı tarafların isteklerine ve sigortalının gereksinimlerine bağlı olarak özel şartlar, diğer bir ifade ile “kloz” ’lar ile tamamlanması gerektiği açıktır.²⁵⁸ Özel şartlar veya klozlar genellikle, herkes tarafından bilinen ve standart bir teminat vermek için hazırlanmış basılı klozlar yada tarafların poliçeye elle ilave ettikleri koşullardır.

Genel şartların son maddesinde, sigorta sözleşmesine özel şartların (kanunlara aykırı olmayan) ilave edilebileceği ve bu özel şartların Genel Şartlara hükmettiği ve önceliğinin olduğu belirtilmiştir.

Ülkemizde uygulanan yerli özel şartlar (klozlar) olduğu gibi deniz taşımacılığında, dolayısıyla deniz sigortaları üzerinde büyük etkisi olan İngilizlerin “Joint Cargo Committee” ‘si tarafından hazırlanan “Institute Cargo Clauses (ICC)” ‘ları

²⁵⁸ Mehmet Yazıcı, a.g.e, s.33

herkes tarafından kabul görmüş ve çok yaygın kullanılan klotlardır.

Başıktta kullanılan Institute kelimesi, Londra piyasasında denizcilik ve havacılık sigortalarının şartlarını hazırlayan, sigorta şirketleri tarafından kurulmuş birliğin adından alınmıştır “Institute of London Underwriters” (ILU).²⁵⁹

3.1 Yerli Yık Özel Şartlar – Klotu

Ülkemizde yapılan ve uygulamada sık görölmeyen özel şartlar şunlardır:

- Bütün bir kolinin ademi teslimi ve bütün bir kolinin tamamen çalınma klotu,
- Kısmen çalınma klotu,
- Kırılma rizikoları klotu,
- İkame klotu,
- Kesme klotu,
- Etiket ve ambalaj bozulma klotu,
- Etiket ve ambalaj bozulması hariç klotu,
- Dağılıp saçılma rizikoları klotu,
- Uyuşturucu maddeler klotu,
- Kışlama klotu,
- Tam ziya klotu.

3.2 Londra Sigortacılar Birliğı Yık Özel Şartları – Klotu

Özel şartlara duyulan ihtiyaçlar nedeniyle ilk defa 1912 yılında hazırlanmış olan Institute Cargo Clauses (ICC), zaman içerisinde ticarete, deniz taşımacılığında meydana gelen yeniliklerin ve değişimin deniz sigortalarına yansması ile ortaya çıkan ihtiyaçlar nedeniyle ICC'lara 1963 yılında önemli değişiklik yapılmış ve bugünkü şeklini 01.01.1982 yılında alarak günümüze kadar gelmiştir.

²⁵⁹ Ergin Gediz, *Nakliyat Tekne Klotları ile İlgili Yeni Değişiklik Teklifleri*, TSEV Yayınları, İstanbul, 1994, s.1

Enstitü Yük Kloz'ları esas itibari ile üç değişik teminat verir. Bunlar genişten daraya doğru:

- Enstitü Yük Klozları Tüm Riskler – ICC(A)
- Enstitü Yük Klozları Hususi Avaryalar Dahil – ICC(B)
- Enstitü Yük Klozları Hususi Avaryalar Hariç – ICC(C)

Enstitü Yük Kloz'larının sağladıkları teminatlarının önemli noktaları üzerinde durulacaktır.

3.2.1 Geniş Kapsamlı Teminat – ICC(A)

Günümüzde en çok kullanılan bu teminat şeklinde, deniz tehlikelerinin sonunda oluşan hasarların yanında deniz taşımacılığı sırasında denizcilik rizikosu olamayan, ticari risklerin doğurduğu pek çok hasra da güvence kapsamına alınmıştır. (hırsızlık, kırılma, ıslanma gibi).

Geniş kapsamlı teminat olan ICC(A) sigorta poliçesi ile taşınan yükler sigorta poliçesinde belirtilen istisnalar dışındaki tüm risklere karşı güvence altındadır.

Geniş kapsamlı teminat verilen yüklerde riskin ani, beklenmedik ve tesadüfi nedenlerden dolayı oluşabilecek hasar ve ziyası sigorta edilir. Geniş teminat kapsamında yukarıda tanımlanan risklerin hepsini kapsar. Ancak bu teminat ile hangi rizikoların temin edilmediğini belirtmek daha uygun olacaktır. Buna göre Teminat Harici Riskler:²⁶⁰

- Sigortalının kasti davranışları sonucu hasarlar,
- Yükün kendi bünyesinde meydana gelen hasarlar,
- Olağan aşınma ve yıpranma,
- Yakın sebebi gecikme olan hasarlar (temin edilmiş rizikonun meydana gelmiş olmasından kaynaklansa bile),

²⁶⁰ Murat Erdal, Metin Cancı, a.g.e., s.189

- Olağan akma, ağırlık ve hacim kaybı,
- Ambalaj yetersizliği veya hazırlanmasındaki yetersizlik yada uygunsuzluğun neden olduğu hasarlar,
- Geminin donatanları, idarecileri, kiracıları veya taşıma firmasının mali krizinden doğan hasarlar,
- Herhangi bir kişi kişilerin haksız fiili sonucu kasıtlı yapılan hasarlar,
- Atom veya nükleer parçalanma ve/veya birleşme veya diğer benzer reaksiyon veya radyoaktif güç veya madde kullanan herhangi bir savaş silahının düşmanca kullanımından doğan hasarlar,
- Gemi veya diğer deniz araçlarının denize elverişsizliği. Gemi, diğer deniz araçlarının ve kara taşıtlarının sigortalı malları güven içinde taşımaya uygun olmaması sonucu oluşan hasarlar,
- Fare, sıçan ve diğer haşeratin meydana getirdiği zararlar,
- Deprem.

Enstitü Yük Klozları Tüm Risklere – ICC(A) ek bir teminat ile aşağıdaki riskleri de güvence altına alabilir:

- Grevcilerin, lokavt edilmiş işçilerin veya işçi kargaşalarının, kargaşalıklara veya halk hareketlerine katılmış kişilerin neden olduğu hasarlar,
- Savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan, iç kargaşalık, terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya diğer terk edilmiş savaş silahlarının neden olduğu ziya veya hasarlar.

3.2.2 Dar Kapsamlı Teminat

Dar kapsamlı teminat veren, Enstitü Yük Klozları Hususi Avaryalar Dahil – ICC(B) ve Enstitü Yük Klozları Hususi Avaryalar Hariç –ICC(C) klozları ICC(A)'ya göre sadece denizcilik risklerine karşı teminat verirler yani yükün taşınması sırasında

meydana gelebilecek ticari riskleri teminat altına almazlar (kırılma, hırsızlık ve ıslanma gibi).

Enstitü Yük Klostarı Hususi Avaryalar Dahil ICC(B)'de teminat altına alınan rizikolar:²⁶¹

- Yangın veya patlama,
- Deniz aracını oturması, batması, alabora olması,
- Gemi, diğer deniz taşıtı veya kara aracının sudan başka cisme çarpması veya temas etmesi, tahliye edilmesi,
- Sığınma/ tehlike limanında yükün tahliye edilmesi,
- Deprem, yanardağ püskürtmesi, yıldırım düşmesi (ICC(C)'den farklıdır),
- Müşterek avarya fedakarlığı,
- Denize mal atılması veya dalgalar tarafından sürüklenmesi,
- Gemi, diğer deniz taşıtlarının ambarlarına, kara araçlarına, konteynerlere, kapalı kasaya ve depolama yerlerine deniz, göl veya ırmak suyunun girmesi (ICC(C)'den farklıdır),
- Herhangi bir kolinin, gemi veya diğer deniz taşıtına yüklenirken veya boşaltılırken düşmesi yada güverteden aşarken kaybolması, tamamen hasar görmesidir (ICC(C)'den farklıdır).

Enstitü Yük Klostarı Hususi Avaryalar Hariç – ICC(C)'de teminat altına alınan rizikolar;

- Yangın veya patlama,
- Deniz aracının oturması, batması, alabora olması
- Gemi, diğer deniz taşıtı veya kara aracının sudan başka cisme çarpması veya temas etmesi, tahliye edilmesi,
- Sığınma/ tehlike limanında yükün tahliye edilmesi,
- Müşterek avarya fedakarlığı,
- Denize mal atılması veya dalgalar tarafından sürüklenmesi,

²⁶¹ Murat Erdal, Metin Cancı, a.g.e, s.190

3.2.3 Sıvı Dökme Yükleri için Uygulanan Teminatlar

Denizyolu ile taşınan yükler arasında, tehlikeli olarak kabul edilen sıvı yükler için Enstitü Sıvı Dökme Yük Klozu–IBOC (Institute Bulk Oil Clauses-1983) hazırlanmıştır.

Bu kloz ile teminat altına alınan riskler şunlardır;

- Yangın veya patlama,
- Deniz aracını oturması, batması, alabora olması,
- Gemi, diğer deniz aracı veya kara aracının sudan başka cisme çarpması veya temas etmesi,
- Sığınma, tehlike limanında yükün tahliye edilmesi,
- Deprem, yanardağ püskürtmesi, yıldırım düşmesi,
- Müşterek avarya fedakarlığı,
- Denize mal atılması,
- Yükleme, limbo veya boşaltma sırasında bağlantı borularında sızma,
- Kaptan, zabitan veya mürettebatın safra²⁶² yada yakıtın pompalanması sırasında gösterdikleri ihmal,
- Sigorta konusunun ağır hava nedeni ile bulaşması (kirlenmesi).

3.2.4 Tam Ziya Teminatı

Yük taşıyan geminin, hakiki tam ziya veya hükmü tam ziya olduğunda yüke gelen hasar karşılanır. Tam ziya teminatına, sigortalı ek primler ödeyerek savaş klozu ile grev ve halk ayaklanması klozlarını ilave ettirebilir.

4. Yük Sigortalarında Sigorta Primine Etki Eden Unsurlar

Yük sigortalarında, sigorta primine etki eden unsurlar; Gemi, Sefer Bölgesi, Yükün Özelliği, Sigorta Teminatıdır.

²⁶² *Safra (balast) kelimesi denizcilik uygulamalarında geminin dengesini sağlamak veya pervaneyi daha çok suya batırarak verimini artırmak için gemi tanklarına alınan deniz suyuna denir.*

- **Gemi:** Sigorta primi hesaplanırken geminin teknik özellikleri yani geminin tonajı, sınıfı, yaşı, tipi, işletme şekli önemlidir.²⁶³ Bütün uluslar arası sefer yapan gemiler bir klas kuruluşuna bağlıdır ve klas kuruluşu gemiye yaptığı sörveyler neticesinde geminin son durumu hakkında, ilgili olan herkesin ulaşabileceği şekilde bilgileri verir. Yük sigortalarında gemilerin 350 GT ve daha büyük veya 15 yaşından küçük olmama şartı aranır, gemi düzenli hat taşımacılığı yapan layner gemisi ise bu yaş sınırı 25'e çıkartılır, madeni yağ taşıyan gemilerde yaş sınırı 11 olarak sınırlanmıştır. Gemiler belli bir süre kullanımdan sonra, deniz suyu ortamının ve metal yorgunluğunun verdiği olumsuzluklar nedeniyle, deniz tehlikelerine daha az dayanıklı hale gelirler bu da sigortacı açısından rizikonun ağırlaşması demektir. Her zaman denizcilik rizikolarının gerçekleşmesi, geminin yaşının küçük ve yeni olmasıyla doğrudan ilgili olmayabilir. Örneğin normal hava şartlarında yeni bir geminin başka bir gemiyle çatışması veya karaya oturması gibi durumlarda olduğu gibi.

Yaş ve klas koşuluna uymayan gemilerle taşınan yükler de sigorta teminatı altına alınırlar ancak bu tip gemiler için tespit edilecek ek primler esas sigorta primine ilave edilir veya poliçe şartlarında değişiklik yapılır.

İstisna gemi tipleri dışında genelde gemilerde yaş ek primi 15'ten sonra başlar. Düzenli ve planlı bakım esaslarına uyan, kontrolleri zamanında yapılmış gemilerin yaş ek primleri belirlenenlerden daha düşük olabilir. Institute Classification Klor hükümlerine uymayan bu gemilerle taşınan yüklerin sigorta primlerine ilave edilen ek primler için yaş sınırları; 16-20, 21-23, 24-30, 31-35, 36-40 ve 41 ve daha yaşlı gemiler şeklinde gruplandırma yapılarak, her grup için ayrı ek prim oranı belirlenir. Aynı şekilde gemi 350 GT'den küçük ise ek prim, ayrıca klassız bir gemi ise yine ek prim oranları, esas sigorta primine ilave edilir.

- **Sefer Bölgesi:** Sigortaya konu olan yüklerin hangi bölgeden hangi bölgeye taşınacağı, sefer sırasında gidilecek liman sayısı, yükleme ve boşaltma limanlarının özellikleri, gemiden başka bir gemiye yük aktarılması, yükün gümrük

²⁶³ Osman Yücesan, a.g.e., s.12

depolarında kalma şekli ve süresi sigorta priminin belirlenmesinde etkilidir.

- **Yükün Özelliği:** Denizyoluyla taşınan yükün, deniz ortamından kolay etkilenebilecek türden olması yani rutubet nedeniyle, ambar içinde oluşan buğu ile ıslanması ve bozulması veya özelliği gereği kolay yanıcı ve parlayıcı olması, sigorta primini farklılaştıran unsurlar arasındadır.

- **Sigorta Teminatı:** Sigortalın veya sigorta ettirenin talep ettiği, sigorta teminatının özellikleri ve koşullarına göre sigorta tarifiesi belirlenir. Örneğin genel şartlara ilave edilen Enstitü Yük Klozu-A (ICC-A) veya Enstitü Yük Klozu-C (ICC-C) arasındaki sigorta güvencesi kapsamına alınan riskler değiştiği gibi, risk'e göre belirlenen sigorta primleri de değişik ve farklı olacaktır. Çünkü ortada sigortacının üzerine aldığı riskler arasında farklılıklar bulunmaktadır.

Bunların dışında deniz yoluyla taşınan yüklere ait sigorta priminin belirlenmesinde, sigortalının moralitesi de önemlidir yani Sigortalının işletmecilik anlayışı, daha önceki dönemlerdeki meydana gelen hasarları ve bu hasarlara karşı tutum ve tavırları, ayrıca geminin bayrak devleti, kayıtlığı olduğu P&I Kulübü ve sigortalanan yük miktarı önemli yer tutan hususlardır.

IV. BÖLÜM TEKNE VE KULÜP (P&I) SİGORTALARI

1. Tekne Sigortası

Geminin denizcilik rizikolarını salimen geçirmesine ilişkin menfaatlerini²⁶⁴, tekne ve donanımı ile ilgili makine ve teçhizatının hasar veya kayıplarını, teminat altına alan sigorta şeklidir.

1.1 Tekne ve Tekne Sigortasının Unsurları

Çalışmamızın birinci bölümünde geminin T.T.K.'ndaki tanımı üzerinde detaylı durulmuştu. Bu tanıma göre:

- Denizde kendi imkanlarıyla hareket edebilen,
- Kullanılması bu hareket etme imkanına bağlı,
- Pek küçük olmayan,
- Tekne biçiminde,

Olan deniz yapıları gemi olarak kabul görmektedir. Ancak T.T.K.'ndaki gemi tanımına uymayan; duba, şat, layter, yüzer havuz, yüzer vinçler, yüzer ev, yüzer lokanta, deniz motosikleti, depo veya tank olarak kullanılan deniz veya göl araçları veya diğer deniz ve göl araçları sigorta kapsamına, sigortacı kabul ettiği takdirde alınabilir.

Geminin denizde ve gölde seyredebilmesi için tekneye bazı şeylerin eklenmesi gerekir, bu eklenen parçalara mütemmim cüz ve teferruatlarıdır.

Bir deniz sigortası çeşidi olan Tekne Sigortasında, sigortalanabilir menfaatler:

- Sigorta konusu tekne,
- Geminin mütemmim cüz ve teferruatları,
- Teknenin neden olduğu sorumluluklardır.

²⁶⁴ Emine Yazıcıoğlu, Tekne Sigortaları Sözleşmesi, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 2003, s.13

Tekne Sigortası ile, teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu geminin ziya ve hasara uğraması yada donatanın hakimiyet alanından çıkması nedeniyle donatanın malvarlığında meydana gelecek azalmaya karşı teminat verilmektedir. Bundan başka çatma zararlarından sorumluluklar, geminin payına düşen müşterek avarya borcu, dava ve say masrafları, kurtarma yardım ücreti ile bazı zorunlu masraflar da tekne sigortası ile teminat altına alınmaktadır.²⁶⁵

Gemi deniz ticaretinin dolayısıyla deniz sigortalarının temel unsurlarından biridir. Tekne maliyetleri, donatılması, işletme masrafları oldukça büyük değerlere sahiptir. Doğal olarak böyle büyük maliyetli yatırımın denizcilik rizikolarına karşı korunması kaçınılmazdır. Bu nedenle Tekne Sigortaları deniz sigortalarında önemli yer tutmaktadır.

1.2 Tekne Sigortasının Özellikleri

Tekne Sigortaları ülkemizde zorunlu sigortalar arasında bulunmamasına rağmen, gemilerin deniz ticaretindeki maddi kıymeti, oluşacak hasarların boyutlarının yüksek olması nedeniyle donatan için risklerin aktarılması anlamında zorunludur.

Türkiye’de gerçek ve tüzel kişiler, Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketlerine sigorta yaptırmak zorundadır. Ancak Sigorta Murakabe Kanununun 29. maddesine göre; dış kredi ile satın alınan gemilerin tekne sigortası kredi borcu bitinceye kadar, yurdundan finansal kiralama yoluyla alınması halinde sözleşme süresinin bitimine kadar tekne sigortası ayrıca ülkemizde gemilere sorumluluk (P&I) Kulüp Sigortası yapan sigorta bulunmadığı için bu sigortalar yurtdışında yapılabilir.

Yukarıdaki istisnalar dışındaki Türk gemileri için geçerli olan, tekne sigortalarını yurtiçindeki sigorta şirketlerine yapılması zorunluluğu, donatanı gemilerini “kolay bayrak” ülkelerinde (Panama, Honduras, Liberya, Malta gibi) tescil ettirmelerine yol açtırmıştır, bu ise Türk deniz taşımacılığının gelişmesine engel olmuş, gelir kayıpları oluşmuş ve deniz ticaret filosunun büyük bir kısmının ülke

²⁶⁵ Emine Yazıcıoğlu, *a.g.e.*, s.16

dışında faaliyet göstermesine neden olmuştur.

Yukarıda anlatılan olumsuzlukları önlemek için 21.12.1999 tarih ve 23913 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan “ Türk Uluslar arası Gemi Sicil Kanunu” yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla, Türk Uluslar arası Gemi Siciline kaydedilecek gemilere ve yatlara ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun sözleşmelerinde; damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muameleleri vergisine ve fonlara tabi tutulmazlar ayrıca gemiler bakımından ikinci bir sicile kayıt olmakla birlikte tekne sigortalarının yurtdışında yaptırabileceği öngörülmektedir. Bu kanun yürürlüğe girdiği tarihte Milli Gemi Siciline kayıtlı Gemiler ve Yatlar ile Türkiye’de inşa edilen yatlar ve gemiler, yurtdışından ithal edilecek 12.000 DWT’in üzerindeki yük gemileri ile 499 GT üzerindeki yolcu ve özel amaçlı gemiler Türk Uluslar arası Gemi siciline kayıt yaptırabilirler.²⁶⁶

1.3 Tekne Sigortası Genel ve Özel Şartları

Türk tekne poliçesi genel şartları “ Gemi veya diğer deniz ve göl araçları için 01.08.1996 tarihinde, 25.08.1962 tarihli“ Tekne Poliçesi genel şartları’nın yerine, yürürlüğe konulmuştur.

Eski genel şartlar 1963-1996 yılları arasına kullanılmış olup biri “hususî avaryalar dahil “ diğeri “ Hususî Avaryalar Hariç” iki farklı teminata geniş sigorta yapabilme amacına yöneliktir. Diğer bir deyişle eski genel şartlara hiçbir koşul eklenmediğinde, uluslar arası kabul gören ve kullanımı yaygın Enstitü Süreli Tekne Kloza yakın (ITHC) sigorta yapılmış olmaktadır. Ancak tekne sigortaları ulusal olduğu kadar yük ve mal ilgilileri, kurtarıcılar, liman işletmeleri, taşıtanlar, klas kuruluşları, bankalar gibi uluslar arası düzeyde çalışan kurum veya kişilerle de bağlantılıdır. Bu nedenle tekne sigortası poliçesine uluslar arası sigorta piyasalarında bilinen, yukarıda sözü edilen koşulların poliçelere eklenmesi sürdürülmüştür.

Eski genel şartlarda kullanılan dilin zor anlaşılması, detaylı hükümlerin yer

²⁶⁶ Gündüz Aybay, *Türk Uluslar arası Gemi Sicili*, Denizati Dergisi, İstanbul, 2000, s.26

alması, anlamsız tekrarların olması nedeniyle 1996 tarihli Yeni Tekne Sigorta Poliçesinde bu olumsuzluklar düzeltilmiş ve ayrıntılı hükümler uluslar arası geçerliliği olan Enstitü Klozları kullanılması ile sağlanmıştır.

1996 yılından itibaren kullanılan Türk Tekne Poliçesi Genel Şartları; sigorta kapsamı, hasar-tazminat, çeşitli hükümler olmak üzere üç bölümden (A-B-C) ve 16 maddeden oluşmaktadır.

Uluslar arası Deniz Sigortaları uygulamalarında çok yaygın bir şekilde kullanılan İngiliz Enstitü Tekne Klozları, Lloyd Şirket üyelerinin kurdukları “ Joint Hull Committee” tarafından kaleme alınmıştır. Bu komite, Joint Cargo Committee’nin yük sigortalarında yaptığı gibi, tekne sigorta prim fiyatlarını ve ek prim tablolarının tespitinde etkili olurlar. Yat, koster ve balıkçı tekneleri gibi çok küçük ve değerleri az olan gemilerin donatanları sigortacılara doğrudan başvururlar. Büyük tonajlı ve değeri yüksek olan gemilerin tekne sigortaları, sigorta brokeri aracılığı ile yapılır.

Sigorta brokeri bir Lloyd’s underwriter’den ve aynı zamanda piyasada tecrübesine güvenilen “ Lider “ olarak adlandırılan underwriter’ dan tekne sigortasının fiyatını alır ve bu lider underwriter kendince genelde %10 ile %25 arasında işin büyüklüğüne göre hisse alır. Lider underwriter’ın imzaladığı kağıdın adı “Slip” olup bir anlamda sigortanın konusu ve şartları yazılmış teklifnamedir. Sigorta brokeri piyasayı dolaşıp başka sigortacılar bularak %100 hisseyi tamamlar. Eğer Londra piyasalarında işin tamamı kabul edilmez ise Norveç ve Amerika gibi büyük piyasalara pay satılır.²⁶⁷

Görüldüğü gibi tekne sigortalarına da, Londra Sigorta Piyasası hakimdir. Zira kullanılan özel şartlar da İngiliz Enstitü Tekne Klotlarıdır. Bunlar.²⁶⁸

- Geniş kapsamlı teminat için; “ Institute Time Clauses Hulls-ITCH (01.10.1983) veya “ Institute Time Clauses Hulls-ITCH (01.11.1995) yada “

²⁶⁷ Osman Yücesan, a.g.e, s.36

²⁶⁸ Emine Yazıcıoğlu a.g.e, s.50

International Clauses Hulls-IHC (01.11.2002) yeni şekliyle International Clauses Hulls-IHC (01.11.2003) “,

- Dar kapsamlı teminat için; “Institute Time Clauses Hulls- Total Loss, General Average And $\frac{3}{4}$ ths Collision Liability- Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour (01.10.1995)” veya “ Institute Time Clauses Hulls- Restricted Perils Clouses (01.11.1995)”,
- Tam Ziya teminatı için; “Institute Time Clauses Hulls- Total Loss Only Including Salvage, Salvage Charges and Sue and Labour (01.10.1995),
- Savaş ve Grev Rizikolarına karşı; “Instute War and Strikes Clauses Hulls – Time (01.11.1995)”,
- Liman Rizikolarına karşı; “Time Clauses Hulls-Port Risks (20.07.1987)”,
- Yat ve Kotra Sigortaları için; “Institute Yacht Clauses (01.11.985)”,
- Gemi Yapımcısının Sigortası için; “Institute Clauses for Builder’s Risks (01.06.1988)”.

Bu klozlarla öngörülen teminatların kapsamı birbirlerinden farklıdır. Tekne Sigorta Sözleşmesine hangisinin dahil edileceği sigortalı donatanın veya gemi kiracısının talebine göre belirlenmektedir. Sigortalı ihtiyacına göre tekne klozlarında yalnız tam ziya klotunu yani teknenin tüm değerini kaybedecek şekilde tamamen zarar görmesi ile birlikte kurtarma, kurtarma masrafları, dava ve say masraflarına teminat altına alan “tam ziya teminatını” veya “dar kapsamlı teminat “ olarak adlandırılan ve Tam Ziya, Müşterek Avarya ve $\frac{3}{4}$ Çatma Sorumluluğu dahil teminatı yada bütün riskleri (savaş, grev ve kargaşalıklar hariç) içeren Enstitü Tekne Klotları- 1995 veya Uluslar arası Tekne Klotları-2003’den birini satın alabilir. Tabiatıyla donatanın seçtiği tekne klotunun teminat şekline göre, ödeyeceği sigorta primi de farklı olacaktır.

Tekne özel şartlarından İngiliz Klotları ilk defa 1952 yılında uygulanmış ve bir takım değişikliklere uğrayarak, 1983’de bugünkü halini almış 1995 yılında değişikliğe uğrasa da 1983 klotu piyasada çoğunlukla kullanılmıştır. 2002 yılına kadar kullanılan klotlar İngiliz Sigortacılar Birliği tarafından (ILU) hazırlanmışken 2002 ve değişikliği

olan 2003 klozu Joint Hull Committee tarafından hazırlanmıştır .

Tekne Sigortası Sözleşmelerinde, Tekne Poliçesi Genel Şartlara özel şartların eklenmesi gerekmektedir. Deniz Sigortalarının uygulanmasında çoğunlukla İngiliz Enstitü Klozlarından biri veya birkaç hükmü özel şartlar olarak sözleşmeye ilave edilmektedir.

Sigorta ettirenler, teknelerinin sigortalanması aşamasında tercih ettikleri klozlar arasında uluslar arası kabul görmüş olan Enstitü Tekne Klozlarını dışında, birbirlerinden farklı teminatlara güvence veren; Norveç, Amerikan, Alman, Hollanda Tekne Klozları kullanma konusunda serbesttirler.

İngiliz Enstitü Tekne Klozlarını tercih edilmesindeki en önemli sebep, ülkemizdeki Tekne Sigortacıları Rizikonun büyük bir kısmını, İngiliz Reasürörlerine devretmeleri ve İngiliz Reasürans şirketlerinin özel şartlar olarak Enstitü Tekne Klozlarını tercih etmelerinde yatmaktadır.

İngilizce olarak yazılı olan Enstitü Tekne Klozlarının, bugün resmi bir tercümesi bulunmamakla beraber Poliçe Genel Şartlara sigortacılar tarafından yapılan tercümeler veya orijinal metin ilave edilerek sözleşme yapılır. Böylelikle yürürlükteki Genel Şartlara tarafların tercihlerine uygun bir kloz eklenerek tekne sigorta poliçesi tamamlanmış olur.

Donatan kendi beklenti ve ihtiyaçlarına göre, tekne poliçesi genel şartlarına ilave edeceği, Enstitü Süreli Tekne Klozları (1983) – ITCH(1983) veya Enstitü Süreli Tekne Klozları (1995) – ITCH (1995) yada Uluslar arası Tekne Klozları (2003) – IHC (2003) tekne özel şartlarından birine karar verir. Çalışmamızda bu özel klozlarda bulunan maddelerin karşılaştırılması yerine sadece Uluslar arası Tekne Klozu – IHC (2003)'ün teminat kapsamında bulunan temel rizikolar incelenecektir.

Uluslar arası Tekne Klozu (2003) – IHC(2003) üç bölümden ve toplam 53 maddeden oluşur, birinci bölüm temel teminat klozları, ikinci bölümde ilave alınabilecek klozlar, üçüncü bölümde ise tazminat taleplerine ilişkin hükümler yer almaktadır. IHC(2003) klozunda rizikolar: Deniz, ırmak, göl veya diğer seyir sularının tehlikeleri, gemiadamlarının dışındaki şahısların zor kullanarak yaptığı hırsızlık, korsanlık, deniz haydutluğu, denize mal atılması, deprem, volkanik patlama veya yıldırım, uydular, hava taşıtları, helikopter yada bunlara benzer şeylerin veya bunlardan düşen nesnelerle temas, yük, yakıt, kumanya veya yedek parçaların yüklenmesi, boşaltılması veya aktarılması sırasında meydana gelen hasarlar gibi temel rizikoların yanında sigortalı, donatan veya gemi kiracısının gerekli özeni göstermemesinden kaynaklana şu rizikolar da teminat altına alınır: Kazan'ın patlaması, şaftın kırılması, tekne veya makinedeki herhangi gizli bir kusur ve bunun sebep olduğu masraflar, gemiadamlarının, pilotların, gemide onarım yapanların, kiracıların ihmalleri neticesinde oluşan zarar ve ziya, baratarya hasarları.

IHC-2003 klozu piyasada uygulanan ve pek çok sigortalının bilemediği konuları metne dahil etmekte, sigortalının neleri daha isteyebileceği açıkça belirtilmekte, sigortalı ile sigortacı arasında hasarda takip edilmesi gerekli yolu netleştirmekte ve oldukça kullanışlı bir kloz ortaya koymaktadır.²⁶⁹

1.4 Sigorta Himayesinin Kapsamı

Tekne sigortası sözleşmesinde Genel Şartlar ve Özel Klozlar bakımından teminat altına alınan ve teminat altına alınmayan rizikoların açıklaması yapılacaktır.

1.4.1 Tekne Sigortalarında Teminat Kapsamındaki Rizikolar

Batma, karaya oturma, yangın ve patlama, çatma, deprem, volkanik patlama yada yıldırım çarpması, kirletme tehlikesi tekne sigortası sözleşmesinde teminat altına alınan rizikolardır.

²⁶⁹ Osman Yücesan a.g.e., s.53

1.4.1.1 Batma

Enstitü tekne klotlarında açıkça belirtilmemiş olmasına rağmen bir deniz tehlikesi olarak himayeye kabul edilen batma, TTK'da açıkça belirtilmiştir. Geminin dalgalar ve deniz tarafından yutulurken yüzer niteliğini kaybetmesi suretiyle suyun altına giderek kaybolması şeklinde belirtilmiştir. Başka bir ifade ile söylemek gerekirse geminin dalgalar ya da başka bir sebeple deniz tarafından yutulurken denizin dibine gidip ziyan olmasıdır.

Batma riskinin deniz tehlikeleri içinde yer alabilmesi ve bu durumda bir tazminat alınabilmesi için denizdeki fırtınanın (rüzgarın saatteki hızı 28 km ve boufor ölçeği 7 kuvvetinde olduğunda) yada boranın çok şiddetli olması ve olağandışı bir şekilde meydana gelip geminin bu durumda suyun içine gitmesi gereklidir. Denizdeki olağan dalga ve rüzgarlardan dolayı bir batma durumu meydana gelirse bu durum tekne sigortası sözleşmesinin dışında yer alır.

Batma durumu Lloyd's, İngiliz ve Amerikan klotlarında yer almamasına rağmen deniz tehlikeleri içerisinde yer aldığından dolayı sigorta sözleşmesi rizikoları içinde kendine yer bulur. Ancak yine dendiği gibi batma rizikosunun sayılabilmesi için çok kuvvetli bir fırtına ve olağan üstü bir durumun meydana gelmesi gerekir. Bu durum örneklendirilirse, Karadeniz yılın büyük bir kısmında fırtınalı bir denizdir. Eğer ki bir gemi bu fırtınadan dolayı batarsa bu durum sözleşmedeki batma klotuna uymaz ve herhangi bir şekilde sigortadan tazminat altına alınamaz.

1.4.1.2 Karaya Oturma

Karaya oturma, geminin bir yere saplanıp kısa sayılamayacak bir süre hareketsiz kalması ve tekrar yüzdürülmesinin ancak bazı önlemler alınması ile mümkün olmasıdır. Gemi akıntı ya da gel- git olayı sebebiyle kısa süre karaya oturmuş ve suların yükselmesi sonucu (herhangi bir önlem alınmadan) tekrar yüzebilmişse, bu durum karaya oturma olarak kabul edilemez. TTK m.1412 hükmü ile

sadece TTK m.1410 ve 1411 hükümleri anlamında karaya oturma kavramı belirlenmiştir; dolayısıyla TTK m.1412 hükmü genel anlamda karaya oturma olgusunu belirleyici bir hüküm değildir. Buna göre geminin teknesinde önemsiz bir zarar meydana geldikten sonra yüzdürülebilmiş olması halinde de karaya oturmanın mevcut olduğu kabul edilmek gerekir.²⁷⁰

Karaya oturma riski, uluslar arası uygulamada bir deniz tehlikesi sayılması nedeniyle tekne sigortası sözleşmesinde sigorta himayesi içerisinde yer alır. Tekne sigortasını yapan sigortacı, oturma nedeniyle oluşacak zararı karşılamakla yükümlüdür.

Denizcilik uygulamasında geminin herhangi bir zeminden dolayı ya da sert bir cisimle olan teması nedeniyle karaya oturması teminat kapsamında değildir. Geminin kısa süreli zemine saplanması, Gel-Git nedeniyle suların yükselmesi ile birlikte yoluna devam etmesi karaya oturma terimine uygun değildir. Örneğin, gemi sefer esnasında deniz dibine oturursa ve daha sonra kendi kendine sarfettiği çabalar ve doğal nedenlerle veya suyun yükselmesiyle kendi yoluna devam edebilirse bu durum sigorta sözleşmesine göre karaya oturma durumu olarak değerlendirilmez. Teknenin karaya oturma terimine uyması için geminin belli bir süre oturduğu yerde hareketsiz kalmasıdır.

Karaya oturmanın tanımındaki; “Stranding” durumunda olağan üstü şartlar içinde meydana gelen bir temas sonunda geminin zemine çarpması, değmesi sigorta teminatına girer, diğer durum olan “Grounding”de ise Gel-Git nedeniyle sular alçalmış ve gemi deniz dibine değmiştir. Gel-Git olayı doğaldır ve ne zaman oluşacağı daha önceden bellidir bu nedenle sigorta güvencesinde değildir.

1.4.1.3 Yangın ve Patlama

Genel olarak yangın maddenin ısı ve oksijen ile birleşerek alev ve duman çıkartması ve oluşan ısı nedeniyle niteliğini kaybetmesi ya da tamamen yok olmasıdır

²⁷⁰ Emine Yazıcıoğlu,a.g.e., s.127

veya patlama ile parçalanması, zarar görmesidir. Buna göre yangın denizin tehlikesi olmamakla beraber, denizde meydana geldiğinde en büyük tehlikelerden biridir. Bu sebeple yangın, istisna edilen herhangi bir riziko ya da sigortalı veya sigorta ettirenin kasıtlı bir eylemi olmadıkça tekne sigortası kapsamına girer. Sigortacı ziya ve hasarı tekne himayesi dışına çıkarılan hallerden var olmadıkça yangın ve patlama nedeniyle gemiye gelebilecek her türlü hasarı karşılamak zorundadır.

Bazı durumlarda yangının mı ya da patlamanın mı önce meydana geldiği ayırt edilemez. Bu durumdan dolayı yangın ve patlama tekne sigortası sözleşmesi içerisinde birlikte yer almıştır.

1.4.1.4 Çatma ve Çatma Sorumluluğu

Çatmayla ilgili hükümler TTK. nun 1216, 1217, 1218 ve 1219, maddelerinde ele alınmıştır. Bu madde hükümlerine göre, çatma sebeplerine göre beş guruba ayrılmaktadır:²⁷¹

1. Umulmayan bir hal neticesinde çatma,
 2. Mücbir kuvvet yüzünden meydana gelen çatma,
 3. Neden ileri geldiği, anlaşılamayan çatma,
 4. Gemilerden sadece birinin gemi adamlarının kusuru yüzünden meydana gelen çatma,
 5. Gemi adamlarının müşterek kusuru yüzünden meydana gelen çatma,
- Kaptan ve gemi adamlarının barataryasını da temin eden sigorta, yukarıda yazılı son iki tip çatmanın, yani kusurlu çatmanın sonuçlarını dahi teminat altına almıştır.

Tekne sigortalarının ilk yapıldığı tarihte düşünülen teminat sadece tam ziya olduysa da, 1836 senesinde görülen bir dava çarpışma sonunda çarpan geminin tam ziya hasarı ödense bile geminin diğer gemiye yaptığı hasarın ödenmeyeceği karara bağlanmıştır. Halbuki çarpışma sonunda karşı tarafa yapılan zarar, önemli miktarlara ulaşabilir. Karşı tarafta bulunan yük ve üçüncü şahıslarda tazminat isteyebilir.

²⁷¹ Hilmi Acınan, a.g.e, s.31

Yukarıda bahsedilen dava sonunda donatanların bu zararı da teminat altına aldirmek istemeleri karşısında sigortacılar da bu teminatı gemi sigortasına ilaveten ve ayrı bir sözleşme ile sigorta değerinin $\frac{3}{4}$ oranında çarpışma teminatı vermeyi kabul etmişlerdir. $\frac{1}{4}$ oranında teminat dışı kalmasının sebebi donatanların çarpışma konusunda daha tedbirli olmalarının teminidir. Bazı hallerde günümüzde $\frac{4}{4}$ teminat verildiği de görülür.²⁷²

Çatma sorumluluğu klozu, çatmadan dolayı üçüncü şahıslara karşı donatanın, kanuni sorumluluğunu kapsar. Fakat çatma sorumluluğunda, üçüncü şahıslara karşı doğan her türlü sorumluluğu kapsamamaktadır.

Uygulamada çatma nedeniyle doğan sorumluluklar hakkında sigortalı için bir himaye sağlamak amacıyla Çatma Klozu – Running Down Klozu (RDC) adında bir klov geliştirilmiştir. Buna göre sigortalı geminin çatışmasıyla.²⁷³

- Diğer gemiye veya gemi üzerinde bulunan yüke verilen hasar,
- Çatma nedeniyle geminin kullanılmaması veya yükün gecikmesi nedeniyle oluşacak zararlar,
- Diğer geminin ve üzerindeki kıymetlerin sözleşmeye göre ödenmesi gerekli müşterek avarya, kurtarma masrafları sigorta himayesi kapsamındadır.

Çatışma klozu ile karşı geminin kendine ve üzerindeki yüke verilen zarar ödenir. Karşı geminin enkazının kaldırılması, temizlenmesi, yükün dışındaki kıymetlerin zararları, sigortalı geminin navlun kaybı gibi zararlar sigorta himayesinde değildir.

Çatma klozu ile sorumlulukların belirlenmesi şu örnekle açıklanabilir; 40 Milyon dolara sigortalı dökme yük gemisi, yük almak üzere limana girerken demirde bekleyen 20 Milyon dolara sigortalı konteyner gemisine çarparak batırmış ve dökme yük gemisinde 3 Milyon dolarlık hasar meydana gelmiştir. Bu olayda %100 kusurlu

²⁷² Osman Yücesan, a.g.e. ,s.17

²⁷³ Fehmi Ülgener, a.g.e, s.136-137

bulunan dökme yük gemisini sigortalayan tekne sigortacısı, konteyner gemisinin 20 Milyon dolarlık hasarın $\frac{3}{4}$ 'ünü yani 15 Milyon dolarını karşılar. Geriye kalan 5 Milyon doları dökme yük gemisinin P&I Kulüp Sigortacısı karşılar, P&I kulüp tazminatı yok ise dökme yük gemisinin donatanı bu 5 Milyon dolarlık ($\frac{1}{4}$) hasarı karşılamak durumundadır. Hususi Avarya'ya giren dökme yük gemisinin tamir masrafı olan 3 Milyon doları tekne sigortacısı öder. Bu olayda dökme yük gemisini sigortalayan tekne sigortacısının çatışma sorumluluğu 30 Milyon dolardan (sigorta bedelinin $\frac{3}{4}$ 'ü) fazla olamaz. Çatışmalarda kusur oranlarına göre karşılıklı sorumluluk esası uygulanarak ödenecek tazminat miktarı belirlenir.

Sigortacının çatma klozu kapsamında oluşan hasarlardaki sorumluluğu, sözleşmede belirtilen sigorta bedelinin $\frac{3}{4}$ oranında olmaktadır. Ayrıca sigortacının onayı alınmak koşulu ile çatışmaya ait savunma masraflarını da $\frac{3}{4}$ oranında ödenir. Amerikan Enstitü Tekne Klozlarında çatma sorumluluğunun $\frac{4}{4}$ 'ü teminat kapsamına alınmıştır. Ancak en yaygın uygulama çatma klozu dışında donata kalan $\frac{1}{4}$ oranındaki sorumluluğun P&I Kulüpleri tarafından sigorta edilmesidir.

Tekne klozları dört farklı sorumluluktan oluşur bunlar; Tam Ziya ve Hususi Avarya, Çatışma Sorumluluğu R.D.C, Müşterek Avarya ve Kurtarma, Dava ve Emek Masrafları'nı içeren sözleşmelerdir. Risk gerçekleştiğinde ödenecek tazminat hangi sorumluluğun kapsamında ise ona göre ödenir yada bu dörtlü teminatın birlikte oluşması ile meydana gelen hasarlar nedeniyle sigorta şirketi, sigorta poliçesinde belirlenen miktardan daha fazla tazminat ödeyebilir.

1.4.1.5 Kirletme Tehlikesi

Kamu otoritesi tarafından, geminin çevreye vereceği kirliliği önlemek amacıyla gemiye verilecek ziya ve hasarın sigorta teminatı altına alınmasıdır. Sigortacıların sorumlu oldukları bir risk nedeniyle, kamu otoritesinin kirletme tehlikesini önlemek veya azaltmak için bilerek gemiye verdiği zararları kapsar.

Buradaki kirlenme tehlikesi çevrede kirlilik nedeniyle oluşan sorumluluk değildir. Zira çevre kirliliği nedeniyle üçüncü şahıslara ve kamu otoritesine karşı sorumluluklar P&I Kulüp sigortaları tarafından sigortalanır.

1.4.1.6 Deprem, Volkanik Patlama ya da Yıldırım Çarpması

Deprem, volkanik patlama ya da yıldırım tehlikesi nedeniyle teknede meydana gelecek zarar teminat altına alınmıştır. Bunlar deniz tehlikesi olarak görülmemekle beraber meydana geldiğinde gemiye ve yüke büyük zararlar vereceğinden himaye kapsamına alınmıştır. Deprem nedeniyle oluşan büyük dalgalar sonucu geminin batması bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Başka örnekler verilirse gemiye yıldırım düşmesi sonucu çıkan yangın, bu riziko kapsamına alınır.

1.4.1.7 Gemi Adamlarının Üçüncü Şahıslara Verdiği Zararlar

Gemi donatanı gemi adamlarının herhangi birinin görevini yaparken yaptığı bir hatadan dolayı üçüncü bir şahsa verdiği zarardan sorumludur. Bu sorumluluk gemi ve navlun ile sınırlanmıştır. Bu sorumluluk TTK hükümlerinde de belirtilmiştir. Örneğin, sefer esnasında gemi başka bir gemiyle çatıştığında diğer gemideki bir kişiye gelecek zararın tazmininden donatanda sorumludur.

1.4.1.8 Diğer Teminat Kapsamındaki Rizikolar

Tekne sigortalarında da teminat altına alınan diğer rizikolar şunlardır:

- Denize mal atma,
- Baratarıya,
- Kaptan, pilot veya diğer gemiadamlarının ihmali,
- Korsanlık,
- Hırsızlık, soygun,
- Tamircilerin kusur ve ihmalleri,

- Yükleme, aktarma, boşaltma sırasında gemiye verilen zararlar,
- Makine hasarları, şaft kırılması, kazan patlaması,
- Taşıma araçları, rıhtım veya liman tesisleri ile temas sonucundaki hasarlar,
- Gaiplik (kayıp) gemi.

1.4.2 Tekne Sigortalarında Teminat Kapsamında Olmayan Rizikolar

Geminin denize veya yola elverişli olmaması, gemi adamlarının üçüncü şahıslara verdiği zararlardan donatanın sorumluluğu, sigortalının kasdı veya ihmali, olağan aşınma veya çürüme yüzünden gemi veya teferruatın zarara uğraması tekne sigortası sözleşmesinde teminat altına alınmayan rizikolardır.

1.4.2.1 Geminin Denize ve Yola Elverişli Olmaması

Tekne, donanımları, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yapacağı seferinde deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda ise denize elverişli sayılır.

Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, içme ve kullanma suyu, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından olağanüstü tehlikeler dışında gelebilecek tehlikeleri karşılayabilecek vasıflara sahip olan gemi yola elverişli sayılır.

TTK m. 1380 hükmünde geminin yolculuğa çıkarılmasından değil, "denize çıkarılmasından" söz edilmektedir. Denize çıkarılma, geminin bulunduğu limanı terk edip denize açılmasıdır. Buna göre gemi, ister zaman üzerine, ister yolculuk üzerine sigortalanmış olsun, bulunduğu bir limanı terk etmek üzere hareket ettiği anda, bu limandan gideceği limana kadar yapacağı yolculuk bakımından denize ve yola elverişli olmalıdır.²⁷⁴

²⁷⁴ Emine Yazıcıoğlu, a.g.e. ,s.147

Gemi elverişsiz bir şekilde herhangi bir kişi tarafından (kaptan ya da donatan fark etmez) yola çıkarılırsa sigortacı ya da kurumu sigorta sözleşmesindeki sorumluluklardan tamamen kurtulur. Bu sebepten dolayı gemi elverişsiz bir şekilde yola çıkarılırsa sorumluk sigortacıdan tamamen kalkar ve sigortalıya geçer.

Denize ve Yola elverişliliğinin dışında, donatan gemisini daima klaslı tutacaktır ayrıca klas kuruluşlarının gemiler için zorunlu tuttuğu uygunluk belgesi (DOC) ile Uluslar arası Emniyetli Yönetim (ISM) sistemlerinin uygulanması ve muhafaza etmesi gerekmektedir. Bunların yokluğunda sigorta teminatı devam etmediği gibi aksi hüküm konulamaz.

1.4.2.2 Sigortalının Kasdı veya İhmali

Sigortalının herhangi bir ihmali ya da kasıtlı bir davranışı sonucu meydana gelen zararlardan sigortacı kesinlikle sorumlu değildir. Gemide yangın çıkması, batması gibi durumlar teminat kapsamına alınan rizikolar olmasına rağmen sigortalının kasdı ya da ihmali belirlendiği zaman sigortacı kurumun sorumluluğu tamamen ortadan kalkar.

Baratarya veya Kaptan, Pilot yada Gemiadamlarının ihmalinden kaynaklanan hasarlar bunun dışındadır, çünkü barataryada; zarardan donatanın haberi ve bilgisi yoktur, kaptan veya gemi adamları hukuk dışı olarak donatan aleyhinde harekette bulunurlar yani donatana karşı kasıt vardır.

1.4.2.3 Olağan Aşınma ve Yıpranma

Geminin bulunduğu deniz ortamında zamanla gemide bulunan yapı malzemelerinin teknik özellikleri, deniz suyu ve dalgaların etkisiyle ve gemi adamlarının yanlış kullanımlarından dolayı eskime ya da çürümeye uğrar. Bu çürüme yüzünden gemideki herhangi bir kısım zarara uğrayabilir. Bu zararların tazmininde anlaşılacağı gibi sigortacı sorumlu değildir.

Bu durumu örneklendirirsek, gemi sefer esnasında batarsa yapılan kontroller sonucu gemi sacının paslanıp çürümesi nedeniyle battığı tespit edilirse, sigortacı zararı karşılamaz. Bu durumun saptanması batan gemi ile aynı yaş ve teknik özellikteki bir geminin teknik kontrolleri uzmanlar tarafından yapıldıktan sonra belirlenir.

1.4.2.4 Gecikmeden Kaynaklanan Zararlar

Gecikmeden kaynaklanan zararlar genellikle seferin süresinin uzaması nedeniyle fazladan masraflardır. Gecikmeden süresi içinde gemiadamlarının maaşı, kumanya giderleri veya geminin günlük işletme masrafları nedeniyle donatanın zararları sigorta teminatı kapsamında değildir.

Gecikme nedeniyle talepler sigorta himayesi dışındadır. Burada bahsedilen sebeplerin himaye dışı kalmasının başlıca sebebi bahsedilen türdeki zararların doğrudan doğruya tekne ile ilgili olmamalarıdır. Tekne sigortasında himaye edilen geminin kendisidir, buraya iş kapasitesi dahil değildir.²⁷⁵

1.4.2.5 Tekne Sigortalarında Diğer Teminat Altına Alınmayan Riskler

Diğer sigorta branşlarında olduğu gibi aşağıdaki durumlar, tekne sigortalarında da teminat dışında bırakılmıştır. Ancak riskli bölgelere sefer yapacak gemilere savaş primi karşılığında savaş ve benzeri rizikolar teminat altına alınırlar;

- Nükleer yakıt veya nükleer atık yada nükleer yakıtın taşmasından oluşan radyoaktif kirlenmenin yahut radyasyon veya iyonlaşmanın,
- Radyoaktif, zehirli, patlayıcı yada diğer tehlikeli maddeler veya herhangi nükleer tesisin, reaktörün yahut bunların diğer nükleer donanım veya parçalarının kirlenme özelliklerinin,
- Atomik veya nükleer reaksiyonun ve radyoaktif kirlilik,
- Savaş ve savaş benzeri haller,

²⁷⁵ Fehmi Ulgener, a.g.e, s.213

- Kötü niyetli hareketler,
- Grev, lokavt, iç huzursuzluklar.

1.4.3 Tekne Sigortalarında Diğer Hususlar

Tekne sigortalarının Uluslar arası Tekne klotlarında (IHC-2003) bulunan diğer hususlar, deniz taşımacılığının ve gemilerin kendilerine has özelliklerinden kaynaklanır.

1.4.3.1 Sefer Bölgesi

Tekne sigortalarında Genel ve Özel şartlarında, gemilerin teminat kapsamında bulundukları süre içerisinde sefer yapabilecekleri bölgelerin mevkii koordinatları belirtilmiştir çünkü belirli aylarda mevsimlere göre geminin seyir yapmasının zor ve riskli olduğu yerler vardır. Örneğin Kuzey Yarımkürede buzlu bölgeler, Macellaan Burnunun güneyinde kış aylarında gemilerin seyir yapması oldukça risklidir ve bu bölgelerde seyir yapan gemi için rizikonun ağırlaşması söz konusudur, bu yüzden belirtilen bölgelere sefer yapacak gemilerin donatanları ek prim ödemek kaydıyla, gemilerini sigorta teminatı altına alabilirler.

Düzenli hat taşımacılığı yapan bazı donatanlar, gemileri sürekli aynı bölgede sefer yaptığı için, tekne sigortasını sınırlı deniz alanları için satın alabilir ve bu durum poliçenin üzerinde açık şekilde teminatın hangi deniz alanları için geçerli olacağı belirtilir.

1.4.3.2 Sigortanın Başlaması, Sona Ermesi ve İptali

Sigortanın başlangıcı, poliçede belirtilen tarihte ve sigortalı geminin bulunduğu yerin saatine göre 1200'da başlar, bitişi ise yine poliçede belirtilen tarih ve yerel saate göre 1200'da sona erer. Süre üzerine yapılan Tekne Sigortalarında, süre bitiminde gemi seyir halinde ise genellikle geminin varma yerine ulaşması, veya demir yerine

ulaşması yada varıştan 24 saat sonra sigorta sona erecek şekilde düzenlemeler yapılabilir.

Sigortanın iptali, geminin klas'tan düşmesi, sigortacıdan habersiz klas kuruluşunun değiştirilmesi yada geminin satılması, el değiştirmesi veya prim ödenmemesi gibi durumlarda yapılır.

1.4.3.3 Prim Ödeme, Kardeş Gemi ve Hasar İhbarı

Sigortanın primi peşin veya taksitte olsa, sigortanın başlangıç tarihinden itibaren 45 gün içerisinde primin tamamı yada ilk taksidi ödenmiş olmalıdır.

Sigortalıya ait birden çok gemi aynı sigorta şirketine yada farklı sigorta şirketine sigorta yapılsa bile, farklı donatanlara aitmiş gibi işlem görür. Kardeş gemi klotu olarak geçen bu klotda aynı donatan ait iki gemi çalıştığında farklı donatanların gemileri çarpışmış gibi, işlem görür, hasar tespitine göre zararlar karşılanır.

Tekne sigortalarında, risk gerçekleştiğinde gemi kaptanı durumu donatana ve klas kuruluşuna bildirir. Klas kuruluşu geminin klasının devam edip etmeyeceğine veya bulunduğu yerden tamir yerine gidip gidemeyeceğine karar verir. Çünkü klasın kabul etmediği hasarla yola çıkan, sigorta himayesinden faydalanamayacaktır. Uluslararası Tekne Klotuna (IHC-2003) göre, hasardan haberi olan donatan durumu 180 gün içerisinde sigortacısına bildirmekle yükümlüdür yani gemi hasarın olduğu tarih değil, donatanın haberdar olduğu tarih itibarıyla 180 gün içerisinde bildirim yapması gerekir. IHC (2003) klotunda gemide meydana gelen hasarın tamir ve onarım masrafları, sigorta bedelinin %80'ini geçtiğinde geminin Hükmü Tam Ziya uğradığına karar verilir. Bu durumda sigortacı sigortalı donatana sigorta bedelinin tamamını öder.

1.4.3.4 Sigorta Bedeli, Eski Yeni Farkı, Gemiden Ayrı Duran Parçalar

Deniz Taşımacılığında kullanılan gemilerin değerlerinin çok yüksek olması nedeniyle, tekne sigortalarında taraflar poliçede yazılı sigorta bedeli üzerinde anlaşma yaparak hasar oluştuğunda geminin hasardan bir gün önceki değerine bakılmaz, bu şekilde sigorta bedelinin belirlenmesine “Takseli” kıymet denir.

Tekne sigortalarında eksik sigorta uygulanmamaktadır. Bu anlamda teminat kapsamına giren bir rizikonun gerçekleşmesi ile hasar oluşur ve parça değiştirmek gerekirse, değişen parçanın yerine yenisi takıldığında yeni parçanın değeri ile eski parçanın değeri arasındaki fiyat farkı tazminat değerinden düşülmez. Eski için Yeni Farkı denilen bu klotda uygulamada önemli yer tutar.

Sigorta bedelinin %5'ini aşmayan gemiye ait veya kiralanmış cihazlar, geminin dışında olsa da 60 gün süreyle tekne sigortası teminat kapsamındadır.

1.4.3.5 Küçük Müşterek Avarya

Gemi ve taşıdığı yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeden kurtulmak için yapılan masraf ve zararlar müşterek avarya kapsamındadır. Örneğin konteyner içerisinde yanan yükün, gemiye de zarar vermemesi için söndürülmesi sırasında diğer konteynerlere verilen zararların donatan ve yük sahipleri arasında paylaştırılması gibi (yangına müdahale etmeden önce yanan yükün hasarı, hususi avaryaya girer yani yük sahibinin sorumluluğundadır). Ancak deniz ticaret uygulamalarında müşterek avarya'nın ilan edilmesi ve taraflara bildirilmesi kolay olmamaktadır, örneğin müşterek avarya ilanı, ülkemizde gemi kaptanı veya temsilcisi tarafından mahkeme kanalıyla yapılabilmektedir. Bunun dışında müşterek avarya ilan eden deniz taşımacılığı şirketleri yük sahipleri tarafından pek hoş karşılanmaz, bunlara benzer sebepler nedeniyle tekne sigortacıları, müşterek avarya hasarlarını önceden belirlenen miktarları geçmedikçe karşılamayı kabul ederler ve bununla ilgili küçük müşterek avarya klotu oluşturulmuştur.

Küçük müşterek avarya miktarı geminin değeri ve taşıdığı yük cinsine göre belirlenen bir miktardır. Bu miktara muafiyet veya eksik sigorta uygulanmadığı gibi donatan ayrıca bir tazminat isteyemez.

Müşterek Avarya masrafları, sözleşmede belirlenen miktarı aştığında, yapılan masraflar sigorta bedellerinin oranlarına göre hesaplanır. Örneğin 20 Milyon dolar sigorta bedeli olan Panamax gemisinin, taşıdığı yükün sigorta bedeli 5 milyon dolar ve müşterek avarya toplam masrafı 1 Milyon dolar ise, tekne sigortacısının ödeyeceği tazminat 800.000 dolar ($20 \times 1/20 + 5$), yük sigortacısı ise 200.000 dolar olacaktır. ($5 \times 1/20 + 5$)

2. Kulüp Sigortası (P & I)

Kulüp sigortası, sigorta ettiren donatanın veya gemi kiracısının tekne sigortasıyla teminat altına alınmayan sorumluluklarını kapsar.²⁷⁶ Geminin seferi sırasında donatanın, üçüncü şahıslara karşı doğabilecek sorumluluklarını ve masraflarını üstlenen bir mali sorumluluk sigorta şeklidir ve donatanlarca kurulmuştur.

Kulüp sigortası ile koruma altına alınan rizikolar, donatan sorumluluğunun deniz taşımacılığı ve geminin seferi ile doğrudan ilgili olması nedeniyle kulüp sigortası deniz sigortaları bakımında çok önemli bir yer tutmaktadır.

Kulüp sigortası, tekne ve yük sigortalarında da olduğu gibi İngiltere’de gemi sahiplerinin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ortaya çıkmıştır. “P and I club” veya “P&I” kısaltmalarındaki P: protecting (koruma) , I: Indemnity (Tazminat) anlamına gelmektedir.

Koruma ve Tazminat Kulüpleri (P&I), donatanlar tarafından, Tekne Sigortası kapsamına girmeyen sorumluluklarına karşı tazminat ödemek üzere 1752 yılında deniz sigortasının bir türü olarak İngiltere’de kurulmuştur. 1824 yılında Royal Exchange Assurance ve London Assurance’ın kapatılmasıyla, Lloyd’s ve ticari piyasa

²⁷⁶ Işık Gökten, a.g.e., s.39

arasındaki rekabetin artmasıyla sağlanan sigorta fiyatları ve teminatları açısından kulüplerin önemi azalmış ve kulüplerin bu rekabete yenik düşmesiyle sayıları azalmıştır. 1836 yılında İngiltere’de görülen bir davada (Vaux Salvador) çatmadan doğan hasarın 3/4’ünün tekne sigortası ile teminat altına alınabildiği, sorumluluğunun 1/4’ünün ise donatana bırakılmasına karar verilmesiyle kulüp sigortasının donatanlar açısından önemi artmış ve 1862 yılında Lord Campbell Kanunu ile donatanların üçüncü şahıslara, gemiadamlarına karşı sorumluluklar ve yolcuların tazminat taleplerine karşı yükümlülükler getirmiştir. Bu yükümlülüklerle birlikte büyük göçmen akımlarının olması, diğer gemilerle çatışmalara karşı tekne sigortası ile teminat verilmemesi gibi nedenlerle Koruma ve Tazminat Kulüplerinin sayısı İngiltere dışında da artarak, İskandinavya ülkelerine, Amerika’ya ve Japonya’ya kadar yayılmıştır.

Günümüzde, başlıca İngiltere, Amerika, İsveç, Norveç, Japonya, Kore, İran gibi ülkelerde olmak üzere, Denizcilik Müsteşarlığınca onaylanmış toplam 27 adet P&I kulüpleri bulunmaktadır.(Bunların 13 tanesi uluslar arası havuza-gruba üye, 2 tanesi grup dışında faaliyet gösteren kulüpler olup, diğer 12 tanesi sabit prim uygulayan P&I kulüpleridir.)

2.1 Kulübün Yapısı, İşleyişi ve Hizmetleri

Protection and Indemnity denilen gemi sahiplerinin ve gemi kiracılarının mali sorumluluklarının sigortası manasına gelmekte olan bu sigortalar adından da anlaşılacağı gibi koruma ve tazminat kulüpleridir. Bu bildiğimiz anlam da bir sigorta işleyişi değildir. Öncelikle Kulüp deyimi bu kuruluşlara sadece gemi sahiplerinin girecekleri üye olacakları anlamına gelir. Ancak bu brokerlerin kulüplere üye getirmesine ve bu üye ile ilgili işlemlerin takip edilmesine engel değildir.

Kulüp üyeleri, şirket ortağı değildir ve sermaye sorumlulukları yoktur. Bu nedenle kâra da iştirak edemezler. Kulüp üyeleri arasındaki ilişki ve üyelerin hak ve yükümlülükleri Ortaklık Sözleşmesinde ve Kural Kitapçığında belirlenir. Bu ilişki, üyelerin maruz kaldığı zararlara karşılıklı sorumluluk ilkesi gereğince katılması ve her

bir talebin ödeneceğinin üyeler arasında karşılıklı olarak garanti edilmesi şeklinde kurulur. Kulüp üyeleri o ortaklık sözleşmesi gereğince, birliğe üye ve aynı zamanda sigortalı olması nedeniyle kulübe bir aidat öder ve diğer üyelerin uğradıkları zararlara ortak olurlar.²⁷⁷

Kulüplerin kural kitaplarında üye ile kulüp veya kiracılar arasında çıkacak problemlerin hangi devlet kuralına uyarak görüşüleceğini hangi devletin hukuk usulüne göre uygulanacağını bilmek gerekir. Bu kulüpten sorulabilir.²⁷⁸

Koruma ve Tazminat temel prensibi, üyelerden birinin uğrayacağı zararının bütün üyeler arasında paylaştırılması sistemidir. Bu sistem karşılıklı sigorta (mutuel) esasına dayanır yani kâr amacı yoktur.

Kulüp sisteminde, kulübe donatanların yanı sıra gemi kiracıları da üye olabilir. Tazminatların karşılanabilmesi için bu üyelerden önce bir ön aidat bu yeterli gelmez ise daha sonrada ön aidatın bir yüzdesi olarak belirlenen ek aidat toplanır. Kulüp, üyelerinin tazminatlarını karşılamak için topladığı aidatları, üyelere ait olan gemilerin; gross tonajı, tipi, yaşı, bayrak devleti, klas kuruluşu, taşıdığı yüke, donatanın işletme anlayışı, geçmiş yıllardaki hasar talepleri ve gemiadamlarının niteliklerine göre belirlenir.

Kulübe, poliçe yılı içinde ödenen bu aidatlar ile bir fon oluşturulmakta ve bu fon ile yatırım yapılmaktadır. Gelecek dönemde aidatlar (primler), sabit yatırım gelirleri bir hesapta toplanmakta, diğer hesapta da o üyenin o dönem içerisinde aldığı hasar bedelleri ve genel giderlerden o üye hesabına düşen masraflar toplanmakta ve bu karşılıklı iki hesabı dengesi sağlanacak şekilde bir sistem içerisinde yürütülmesi sağlanır. Bu denge üye lehine bozulduğunda prim iadesi söz konusu olmaktadır. Kulüplerin sağladıkları teminatların “karşılıklı - mutuel” sistemin dışında, sabit bir aidat (prim) ödeyerek sahip olmak mümkündür. Sabit primde dönem sonunda prim iadesi veya ilave prim olmaz, fakat hasar fazla talep edilmiş ise bir sonraki dönemde kulüp üyesinden daha fazla prim istemektedir.

²⁷⁷ Didem Algantürk Light, a.g.e., s.25

²⁷⁸ Y.Nejat İncediken, *Kulüp Sigortaları, Olayları Ve Uygulamaları*, Yılmaz Matbaacılık, İstanbul, 2001 s.19

Bir kulübün temel yapısı, giriş belgesi ve ortaklık sözleşmesinde belirlenir. Ortaklık sözleşmesi kulüp ile üyeleri arasındaki ilişkiyi düzenler.²⁷⁹ Ortaklık sözleşmesinde kulübün en yüksek organı olarak genel kurul vardır. Bu genel kurul kulübün işlerini yönetir. Ortaklık sözleşmesi kulübün üyelerinin bütün sorularına cevap verebilecek bir niteliktedir. Ortaklık sözleşmesinde belirtilen şartlar kulüp sigorta sözleşmesinin yürürlüğe girmesi anından itibaren tarafları bağlar.

Genel kurul kulüp içindeki organizasyon açısından en yüksek organdır. Yılda en az bir defa toplanmak zorundadır ve acil bir konu ya da durum oluştuğunda olağan üstü toplantı yapma yetkisine sahiptir. Genel kurulun yapmak zorunda olduğu yıllık genel kurul toplantısı kulübün daha önce onayından geçtiği sicil dairesinin yetki sorumluluk alanı içerisindeki bir şehirde yapılır. Olağan genel kurul toplantısına üyelerin hepsi katılmak zorundadır. Genel kurulda üyenin kayıtlı gemilerinin toplam gross tonajına göre belirlenen oy hakkı vardır ve bu giriş belgesinde belirtilmiştir.

Genel kurul, kulübün yöneticilerini seçer. Genel kurulun görevleri şunlardır.²⁸⁰

- Senelik raporların ve hesapların kabul edilmesi ve geçirilmesi hakkında karar verme,
- Yönetim Kurulu üyelerinin belirlenmesi,
- Hesap kontrolörünün belirlenmesi,
- Kulüp kurallarının düzenlenmesi,
- Yönetim kurulundan önce bazı durumlarda karar verme,
- Kuruluş senedinde yer alan şartlar hakkında karar verme,
- Yönetim Kurulu ücretlerini belirleme,
- Birliğin dağılması veya başka bir birlik ile birleşmesi hakkında karar verme.

Yönetim kurulu kulüp içinde hiyerarşi bakımından genel kuruldaki sonradır. Yönetim kurulu üyeleri yönetim kurulu tarafından seçilir. Bu kurul olağan işleri

²⁷⁹ Işık Göktan, a.g.e., s.42

²⁸⁰ Didem Algantürk Light, a.g.e. ,s.27

yürütürük genel kurulu işlerini hafifletir ve böylece genel kurulun daha ciddi işlere odaklanıp bunları daha çabuk halletmesini sağlar.

Yönetim kurulunda bulunan üye sayısı her kulüpte farklı olabilir. Ve bu üyeler her branştan oluşabilir ve bu gayet olağan bir durumdur. Bu branşları açıklamak gerekirse tanker donatanı ile yük gemisi donatanı birbirinden farklı branştır. Kulüpte üyeliği bulunan herkes yönetim kurulunda yönetici olabilir veya atama ile bu konuma gelebilir. Herhangi bir üyenin yönetim kurulunda üye olarak atanmak için yetmiş yaşından küçük olmalı ve şirketinin kulüpte olan kayıtlı tonajının en düşük miktardan fazla olması gerekmektedir.

Kulüp yönetimindeki kişiler kulüpte hakkı ya da üyeliği olan özel veya resmi statüdeki kişiler tarafından veya çeşitli ortaklıklar tarafından atanır. Herhangi bir kulüp bir şirketi, bir ortaklığı ve bunların herhangi bir yöneticisini kulüp yönetimine getirebilme hakkına sahiptir. Kulüp yöneticilerinin hangi kimliğe sahip olduğu ve kulüpte ne işlevde bulunacağı ortaklık sözleşmesinde ayrıntılı bir şekilde belirtilmiştir.²⁸¹

Kulüp sigortası teminatı sağlayan kulüplerden bazıları kendi aralarında oluşturdukları “pool–havuz” denen birliğin üyesi olmaktadır. Kulüp’lerin oluşturdukları bu Uluslar arası Grubun temel amacı, üye kulübün riskini diğer kulüplere dağıtmaktır ve bu grubun şartları pool sözleşmesi ile belirlenir. Kulübün pool üyesi olup olmaması üye donatan için ayrı bir teminat teşkil etmektedir. Çünkü üyesi olduğu kulübün de bağlı olduğu bir grup vardır, kulübün verdiği teminatlar bu grup tarafından da güvence altına alınmaktadır.

Koruma ve tazminat kulüplerinin (P&I) poliçe yenileme tarihleri sabit olup, poliçe tarihi her yılın 20 Şubat’ından bir sonraki yılın 20 Şubat’ına kadardır.²⁸² Bu iki tarih arasında giren veya çıkan üyelerin gemileri 20 Şubat tarihi itibarıyla orantılı sigortalı olurlar.

²⁸¹ Didem Algantürk Light, a.g.e., s.28

²⁸² Işık Gökten,a.g.e.,s.42

Tekne sigortası yaptıran sigortalı, bu işlem için broker kullanıyorsa sigortacısını görmeyebilir. Fakat kulüp sigortalarında donatan broker aracılığı ile sigorta yaptırma bile, kulüp müdürü donatanı üye yapmak için temas eder, ziyaret eder.

Kulüp sigortasında kullanılan bir poliçe türü yoktur. Üye olan donatanlara kulüp kitabı ile birlikte giriş belgesi verilir. Kulüp kitabında kulübün verdiği bütün teminatlar, kulübün yönetim şekli, yapısı, üyelerin görevleri, hizmetleri ve temsilciliklerin bulunduğu yerler hakkında bilgi verilir. Kulüp sigortasının bir özelliği de giriş belgesinde sigorta bedeli bulunmaz yani kulüp sigortalarında, üyelere sağlanan teminat çevre ve deniz kirliliği dışında sınırsızdır. Bugün için deniz kirliliğinden doğan sorumluluk 1 milyar USD ile sınırlıdır.

Kulüp Sigortalarının üyelerine sundukları hizmetler şöyle özetlenebilir:

- Kulübe bağlı gemilerin kaptanlarının kulüp sigortası kapsamında bir hasar olduğunda veya kulüp teminatı gerektiğinde limanlarda bulunan kulüp temsilcilikleri aracılığıyla talepleri yerine getirilir. Kulüp temsilcileri gerektiğinde gemi kaptanlarına danışmanlık hizmeti verirler,
- Kulüpler, teminat kapsamındaki bir olay nedeniyle el konulan gemiler için teminat verirler,
- Uluslar arası denizcilik anlaşmalarına katılarak, üye donatan ve gemi kiracılarının çıkarlarını savunurlar,
- Geminin kiralanması veya yük ile ilgili belgelerin hazırlanmasında donatanlara danışmanlık hizmeti verir,
- Deniz taşımacılığı, gemiler, deniz ticareti ve navlun piyasası hakkında üyelerine bilgi verir.

Kulüpler, iş konusunda birbirleriyle rekabet içerisinde bulunsalar bile , daha büyük risklere karşı, Uluslararası grup himayesinde havuz (pool) sistemi oluşturmuşlardır. 6 milyon USD 'na kadar olan riskler kulüplerin kendi üzerindedir,

6 ila 50 milyon USD arası riskler, kulüpler arasında havuz sistemine göre paylaştırılır, 50 milyon ile 2.030 milyar USD riskler için, Uluslararası grup, piyasadan, Lloyds'tan reasürans yoluna gider, 2.030 milyar USD'ın üzerindeki riskler için Uluslararası grup kulüpleri tarafından, Felaket Rezerv Fonu'ndan tahsil edilir.²⁸³

2.2 Teminat Kapsamındaki Rizikolar

Kulüp sigortaları, tekne sigortacılarının, gemilerin çatışmasından doğan sorumluluklarını $\frac{3}{4}$ oranında sınırlandırmaları, donatanların da üzerlerine kalan $\frac{1}{4}$ oranındaki sorumluluklarını teminat altına almak üzerine kurulmuşlardır.

Uluslar arası deniz sigortacılığında önemli yer tutan, kulüp sigortaları (P&I) ile ilgili T.T.K.'da herhangi bir hüküm bulunmadığı için ülkemizde faaliyet gösteren kulüp sigortası yoktur. Genellikle, Türk bayraklı gemilerin kulüp sigortası Londra piyasasındaki kulüpler tarafından temin edilmektedir.

Kulüp sigortalarının teminat kapsamındaki rizikoları aşağıda açıklanmıştır.

2.2.1 Koruma (Protection)

Kulüp üyesi donatan veya gemi kiracısının, üçüncü şahıslara karşı sorumluluğunu teminat altına alır ve bu rizikolar şunlardır:

- Gemiadamlarının yaralanması, hastalanması veya ölümü nedeniyle ortaya çıkan zarar ve masraflar,
- Gemiadamı dışındaki, yolcu, liman işçisi gibi şahısların ölümü, yaralanması veya hastalanması durumundaki zarar ve masraflar,
- Gemiadamlarının ülkelerine iade masrafları (Gemi tam ziya olduğunda),
- Gemide mülteci, hasta ve kaçakların limana bırakılması ile ilgili liman ve rotadan sapma masrafları,
- Çatma sorumluluğunun $\frac{1}{4}$ 'ü, örneğin dökme yük gemisi ile konteyner

²⁸³ Işık Gökten, a.g.e., s.44

gemisi çatıştığında, kusurlu olan sadece dökme yük gemisi ise bu geminin tekne sigortacısı, konteyner gemisinin zararının $\frac{3}{4}$ 'nü , P&I kulüp sigortacısı zararın $\frac{1}{4}$ 'ni karşılar, her iki gemide belli oranlarda kusurlu ise, kusur oranları nibetinde birbirlerine ödeme yaparlar, eğer gemilerde kusur yok ise her iki gemide kendi zararını karşılar

- Denizde can kurtarma ile ilgili yapılan masraflar,
- Gemiadamlarının veya diğerlerinin kişisel eşyalarına gelen zarar ve hasarlar,

- Karantina masrafları,
- Gemi enkazının kaldırılması ile ilgili masraflar,
- Limanlara, iskelelere, rıhtımlara, doklara veya benzeri her türlü sabit veya yüzer herhangi bir şeye verilen zararlar,

- Kurtarıcının masrafları,
- Deniz ve çevre kirliliği, bunları önlemek için yapılan masraflar,
- Sözleşmeden doğan sorumluluklar ve tazminatlar,
- Tekne sigortasınca temin edilmeyen kısımlar.

2.2.2 Tazmin (Indemnity)

Kulüp Sigortalarında tazmin teminatı, temelde yük ile ilgili hasarları ve buna bağlı üye donatanın sorumluluklarını teminat altına alır. Bu rizikolar:

- Yükün taşınması sırasında, bozulması, kaybı gibi zararlar,
- Çatışma durumunda yükte meydana gelen zarar ve ziya,
- Gemiye ait olan yükün müşterek avarya katılım payı,
- Kurtarma masrafları,
- Deniz yolu ile petrol taşınmasından doğan sorumluluklar,
- Mahkeme veya kamu otoritesi tarafından verilen cezalar,
- Kulübün onayı alınmış dava ve say masrafları,
- Gemiadamlarının hapisten çıkartılmasıyla ilgili masraflar.

2.3 Diğer Teminat Kapsamındaki Rizikolar

Diğer Teminat Kapsamındaki Rizikolar, Kulüp Sigortası tarafından sağlanan Koruma ve Tazmin teminatı dışında; Navlun, Sürstarya ve Müdafaa (FD&D), Grev ve Savaş rizikoları olup ayrı bir teminat olarak verilir ve üye donatandan ek prim (aidat) talep edilir.

2.3.1 Navlun, Sürstarya ve Müdafaa (FD&D)

Navlun, Sürstarya ve Müdafaa (FD&D) teminatı, üyenin kiracıları ile aralarında ortaya çıkan sorunların çözülmesinde ve üyeye karşı açılan davalarda hukuki yardım niteliği doğan, masraflar teminat altına alınır. Üyenin kiracılarından alamadığı navlun veya sürstarya alacakları bu teminat dışındadır. Dolayısıyla P&I kulüpleri bu teminat için, üyeden ek bir aidat (prim) alır.

FD&D teminatını gemi yapımcıları veya gemi yaptırımlar da talep etmektedirler. Çünkü yapılmakta olan gemiler ile ilgili hukuksal sorunlar çıktığında bu teminat gereği kulüp gerekli hukuksal yardımı ve masrafı yapacaktır.

2.3.2 Grev Rizikoları

Grev teminatı ile grevin doğrudan veya dolaylı neden olduğu yada gemiadamlarının grevi sonucu ortaya çıkan işletme giderlerini teminat altına alır. Bunlar²⁸⁴ :

- Gemiadamlarının grevi nedeniyle bu süre içindeki sabit işletme masrafları,
- Liman yükleme-boşaltma işçilerinin grevi nedeniyle bu süre içindeki sabit işletme masrafları,
- Grevin sona ermesinden sonra geminin sefere hazırlanması için geçen süredeki sabit işletme masrafları grev teminatı ile sigorta kapsamındadır.

²⁸⁴ Didem Algantürk Light, a.g.e., s.77

2.3.3 Savaş Rizikoları

Kulüp Sigortaları, tekne sigortalarının kapsam dışında bırakılan, savaş rizikolarını teminat altına alır. Kulüp sigortası tarafından teminat altına alınan savaş rizikosu aynı kulüp içerisinde, ayrı bir klas veya farklı bir kulüp tarafından sigortalanır.

2.4 Teminat Kapsamında Olmayan Rizikolar

Kulüp sigortasında teminat kapsamında olmayan rizikolar şunlardır:

- Geminin taşıdığı patlayıcı, zehirli, radyasyonlu yada nükleer yükten doğan sorumluluklar,
- Geminin cihazlarının ve donanımlarının uğradığı zararlar,
- Geminin yasadışı yaptığı işler sonunda meydana gelen sorumluluklar,
- Geminin navlun ve kira kaybı,
- Yanlış konşimento düzenlemesi sonrasındaki masraflar.

2.5 Kulübün Sorumlulukları

Diğer sigorta branşlarında olduğu gibi kulüp sigortalarında da sigortacının sigortalıya karşı sözleşmeden doğan sorumlulukları vardır. Kulüp sigortalarında kulübün sorumlulukları şunlardır:

- Kulübe üyeliği kabul edilen donatan veya gemi kiracısına, giriş belgesi düzenlemek. Bu belgede, geminin hangi koşullarda üye olduğu, aidatların miktarı, teminatın başlangıç ve bitim tarihleri tarafların yükümlülükleri belirtilir. Daha detaylı şartlar ortaklık sözleşmesi ve kulüp kurallarında belirtilir.

- Bütün dünya tarafından kabul gören ve üyelerin deniz

taşımacılığı faaliyetlerini sürdürebilmeleri için gerekli olan, kulübün verdiği teminat mektuplarıdır. Kulüpler, genellikle gemi kiracısı yerine gemi sahibi üyeler için teminat vermeyi isterler. Fakat üyenin kulüpten teminat istemesi bir hak olmayıp, kulübün üyesinin prestijine ve rizikonun teminat kapsamında bulunmasına göre verdiği yetkidir.

- Kulüp Sigortasının teminat kapsamındaki bir rizikonun gerçekleşmesi durumunda zarar ve ziyanın kulüp tarafından karşılanması. Hasar meydana geldiğinde gemi kaptanı bulunduğu yere en yakın kulüp temsilcisine bildirir. Hasar tespiti kulüp temsilcilerinin eksperleri tarafından yapıldıktan sonra donatan ve kulüp temsilcisi tarafından kulübün merkezine bildirilir. Kulübün onayının ardından, donatan üçüncü şahısların zararını ödedikten sonra, kulüpten tahsil edebilir. Donatan ilk önce ödeme yapmadan kulüpten bir şey talep edemez.

- Kulüp, üyelerine denizyolu ile taşınan yükler, navlun piyasası, limanlardaki durumlar, taşıma ve kira sözleşmeleri, yükle ile belgelerin düzenlenmesi gibi konularda teknik veya hukuki bilgiler verip danışmanlık yapar.

Kulüp ve üyelerin arasında bir anlaşmazlık olduğunda, üyeler kulübün yönetim kuruluna başvurur, yönetim kurulunda çözüm bulunmazsa konu tahkime götürülür.

2.6 Kulüp Üyesinin Sorumlulukları

Kulüp üyesi, sigortalının kulüp himayesinden faydalanabilmesi için aşağıdaki yükümlülüklerini yerine getirmesi gerekir:

- Kulüp Sigortası karşılıklı olması nedeniyle, üyeler aidat yani prim öderler. Aidatların belirlenmesi; üyenin gemisinin gross tonajı, geminin tipi, taşıdığı yük, hasar durumuna göre olur. Aidatlarını ödemeyen üyenin sözleşmesi, Kulüp Yönetim Kurlunca feshedilir.

- Kulüp üyesinin, giriş belgesi ve ortaklık öncesi veya sözleşme süresi içinde ihbar yükümlülüğü vardır. Yani kulüp sigortasına konu olan rizikolarla ilgili veya rizikonun gerçekleşmesi ile ilgili durumları yazılı olarak kulübe bildirmek zorundadır. Bazı kulüpler bu ihbarın süresini hasar gerçekleştikten hemen sonra olarak belirlese de, hasarın meydana geldiğinin öğrenilmesinden itibaren bir yıl içinde ihbar edilmesini kabul eden kulüpler olabilmektedir.

- Kulüp üyesi, gemisinin klasını korumak, klas kuruluşunca yapılacak sörveylerde istenen koşulları yerine getirmek yani klasını devam ettirmekle yükümlüdür. Bunun dışında geminin, güvenli işletilmesi ve çevre kirliliğinin önlenmesi için Uluslar arası Güvenlik Yönetim kodu (ISM)'nun gereklerini yerine getirmesi ve "Güvenli Yönetim Sertifikası" (SMC) alması, şirketin "Uygunluk Belgesi" (DOC) olarak muhafaza etmesi ile kulübün teminatını devam ettirebilir.

- Kulüp üyesi, oluşan maddi zararları ilk önce kendisi ödeme yaparak kulübe karşı olan sorumluluğunu yerine getirmiş olur

3. Tekne ve P&I Kulüp Sigortalarında Sigorta Primine Etki Eden Unsurlar

Sigorta değeri üzerinden yüzde ile sigorta primi belirlemek sadece riziko ile alınacak primin uygun şekilde ifadesidir. Sigorta şirketine göre risk değerlendirmesi farklı olabilir, fakat riski değerlendirmedeki faktörler genelde aşağıdaki gibidir:²⁸⁵

- Geminin değeri,
- Donatan veya Gemi Kiracısının adı ve hasar tecrübeleri,
- Geminin tipi, sefer bölgesi, yaşı, tonajı, makinesinin durumu,
- Klas durumu, klas kuruluşunun adı ve sörvey bilgileri,
- Talep edilen sigorta teminatları,
- Tamir bedelleri,
- Benzer işlerdeki istatistikler.

²⁸⁵ Osman Yücesan, *Tekne Sigortalarında ve Bağlı Diğer Sigorta Terlerinde Fiyat Tespitine Tesir Eden Hususlar*, TSEV Yayınları, İstanbul, 1996, s.1

Tekne sigortalarında, geminin değeri genelde takseli değerdir yani sigortalı ile sigortacı, sözleşme sırasında geminin değeri üzerinde anlaşmaya varırlar ve risk gerçekleştiğinde, geminin değeri için herhangi bir piyasa araştırması yapılmaz. Geminin değeri, sigortacının dikkat ettiği hususlardır. Örneğin günümüzde değeri 180 milyon doları bulan gemilerin yapılması, sigortacıların dikkatli davranmalarını gerektirebilir.

Geminin düzenli hat taşımacılığında kullanılması veya tanker gemisi olması yada iskelelere sık yanaşıp ayrılan feribot olması gibi durumlarda, her birinin sigorta primi farklı olacaktır.

Geminin tipine göre, prim hesabında değişik tonajlar kullanılır. Örneğin yolcu gemilerinde gros tonaj kullanılır çünkü yolcular için oluşturulmuş kamaralar nedeniyle kapalı alanlar daha fazla yani geminin gros tonajı büyüktür veya romorkörlerin tekne sigortasında prim, romorkörün makine gücüne göre belirlenir yada sıvılaştırılmış gaz taşıyan LNG ve LPG gemilerinde geminin taşıma metre küp kapasiteleri ile değerlendirilirken bunların dışındaki yük gemilerinde, sigorta primine esas olan geminin taşıma kapasitesini gösteren dedveyt tonajdır.

Gemini bağlı olduğu klas kuruluşunun, uluslar arası denizcilik sektöründeki saygınlığı önemlidir. Zira klas kuruluşu geminin, teknik durumu hakkında bilgi veren, gemiyi denetleyen ve kontrol altında tutan kurumdur. Bütün bu işleri belirlediği standartlara göre yapar ve uygular, bu standartlar da klas kuruluşunun ciddiyetini ve saygınlığını belirler.

Donatanın sahip olduğu gemi sayısı ve toplam tonajı, gemi işletmeciliğindeki tecrübesi, kurumsallığı, daha önceki hasar durumu, sigortalı olarak geçmişi, üstüne düşen yükümlülükler karşısındaki tutum ve davranışları ile Uluslar arası Güvenli Yönetim (ISM) kurallarına uygun olarak yönetilmesi ve buna ait belgelere sahip olması gibi durumlar da sigorta fiyatının tespitinde önemli olmaktadır.

Gemini sefer yaptığı bölgeler de çok önemlidir. Başlıca sefer bölgeleri Institute Warraties'de belirlenmiştir. Sigorta şirketlerini sigorta primini, gemi Institute Warraties bölgelerinde kullanılacak gibi hesaplar eğer gemi belli bölgelerde hiç sefer yapmayacak ise indirim yapılır veya aksi durumda Institute Warraties dışında sefer yapılacak ise ek prim ilavesi olur. Institute Warraties'de mevki koordinatları verilerek gemilerin sefer yapamayacakları bölgeler tanımlanmıştır. Örneğin 50° Batı enleminin batısına ve 52° 10' Kuzey boylamının kuzeyi, Kuzey Amerika'nın Atlantik sahillerine, nehirlerine ve civar adalarına sefer yapılamaz gibi sınırlandırılmış coğrafi olarak beş bölge vardır.²⁸⁶

Geminin yaş sınırlaması, yük sigortalarında olduğu gibi tekne sigortalarında da 15'tir. 15 yaşını geçen gemiler için sigorta primine ek primler ilave edilir. Zira aynı nitelikteki hasarın yaşlı gemilerdeki tamir masrafları, yeni gemilere göre daha fazla olacaktır bu anlamda sigortacının yaşlı gemiler için ek prim talep etmesi doğaldır.

Sigortalının talep ettiği sigorta teminatına göre, sigorta teminatı içerisindeki risklerin her birini ayrı ayrı değerlendirerek sigorta primini hesaplar. Örneğin sadece tam ziya teminatı için farklı prim, talebe göre tam ziya ile birlikte Müşterek Avarya ve ¾ Çatma Sorumluluğu dahil edilmiş ise yine prim farklı olacaktır.

P&I kulüp sigortalarında ise üyelik aidatı geminin gros tonajına ve kulüp üyesi donatanın son üç yıldaki hasarına göre hesap edilen, çağrı primleri şeklinde tespit edilir. Yine gemilerin türü, yaşı, taşıdığı yükler, sefer bölgesi, bayrak devleti, bağlı olduğu klas kuruluşu ve firmanın işletmecilik anlayışı gibi unsurlar donatanın üyelik aidatının belirlenmesinde etkilidir.

²⁸⁶ Osman Yücesan, a.g.e., s.17

SONUÇ

Ticari kurumlar ve kişiler yaşamları boyunca değişik tehlikelerle karşı karşıya kalmıştır ve kendilerini çeşitli yöntemler ile birlikte savunmuştur. Doğal olan tehlikeler yanında bireylerin toplum bilinci çerçevesinde birlikte yaşamalarından kaynaklı oluşan tehlikelerde var olmuştur. Bu tehlikeler doğrudan bireylerin varlığını ve sağlığını tehdit edebildiği gibi, kişilerin yaşamlarını devam ettirmeye yardımcı olan mallarını da zarar verebilmektedir.

Sigortanın temel amacı, olasılıkların zararlı sonuçlarını önceden alınacak tedbirlerle ortadan kaldırmaktır. Olası zararların sigorta aracılığı ile teminat altına alınmasındaki esas amaç; kişilerin kendilerini güvende hissetmek ve mallarına gelebilecek zararlardan korunmalarını sağlamaktır. Sigortanın ilk yapıcı unsuru da güven faktörüdür. Bu unsurun gerçekleşmesi rizikolardan doğacak olası zararların önceden çoğunluğa dağıtılması ile mümkün olmaktadır. Aynı rizikoya maruz diğer sigortalılardan tahsil edilen primler, herhangi bir başka sigortalının, güvence başladıktan sonra gerçekleşen rizikosundan doğan hasarları yada zararları karşılayacaktır.

Günümüzdeki sigortacılık faaliyetlerinin ve sigortanın başlangıcını oluşturan, sigorta gerçeğinin hayatımıza girmesine sebep olan, sigortanın ilk defa bir ihtiyaç olarak görüldüğü sektör "deniz taşımacılığı"dır. Deniz taşımacılığı, genel ticari yapısı nedeniyle uluslar arası bir yapıya sahiptir, bu nedenle ticaret ürünlerin tonmil bazında % 99'u ve değer bazında % 80'i deniz yoluyla yapılmakta ve mevcut sistemler içinde deniz taşımacılığının diğerlerine göre büyük avantajları bulunmaktadır. Öyle ki deniz yolu; havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3.5 kat daha ucuz bir taşımacılık şeklidir.

Deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığında göz önünde bulundurulması gereken en önemli konuların başında güvenlik gelir. Deniz taşımacılığı sırasında gemi ve yük açısından; batma, çatışma, karaya oturma, hasar, gemiadamları

açısından iş kazaları çok sık meydana geldiğinden, deniz taşımacılığındaki tarafların kendilerini bu tehlikelerden korumadan, deniz ticari faaliyetlerini sürdürebilmeleri imkansızdır.

Deniz yoluyla taşınan yüklerin sigortası diğer sigorta branşlarına göre, kendine özgü koşulları ve teminat türleri olan bir sigorta çeşididir. Diğer sigorta türlerinde teminatlar önceden belirlenmiş ve süreye bağlı olarak verilmesine karşın deniz yoluyla taşınan yük sigortalarında teminat süresi seferi yapan geminin yolculuk süresine bağlıdır. Diğer bir farklılık ise; yük sigorta poliçeleri sefer süresine bağlı poliçe olduğu için risk gerçekleşmeye başladıktan, yani sefer başladıktan sonra dahi taşınan yüklere teminat verilmesi ve sigorta poliçesi tanzim edebilmesidir. Yük sigortalarının, günümüz ekonomik koşullarına göre geliştirilmesi için 1953 tarihli olan Türk Emtea Poliçesi Genel Şartlarının hükümlerinin yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Gemiler işletilmeleri sırasında çeşitli denizcilik risklerine maruz kalır. Bu risklerin bir kısmı, gemide oluşabilecek her türlü tekne, makine, donanım arıza ve hasarlarıdır. Bir diğer kısmı da gerek gemiadamlarının ihmal ve hatalarından gerekse haksız eylemlerinden doğabilecek ve doğrudan doğruya üçüncü şahısları ve onların zararlarını ilgilendiren risklerdir. Gemi sahibini bu riskler karşı güvence altına alan tekne ve P&I kulüp sigortasıdır.

Tekne sigortalarında da çoğunlukla İngiliz Enstitü Klotları kullanılmaktadır bunun da başlıca nedeni, gemi finansmanı ve reasürans işlemleri sırasında çoğunluğu İngiliz olan reasürörlerin, plasmada İngiliz klotlarını kullanımını istemeleridir. 1996 yılında yenilenen Türk Tekne Sigortası Genel Şartlarının , deniz sigortalarının özellikleri nedeniyle uluslar arası kabul görmüş İngiliz Enstitü Klotları ile birlikte kullanılması, uygulamada çok rastlanmaktadır. Denizcilikte ileri olan İngilterenin, deniz sigortaları konusunda da etkili olduğu, Türk Emtea ve Tekne Poliçesi Genel Şartlarının, Londra Enstitü Yük ve Tekne Klotlarının tesir altında kaldığı ve uygulamada bu klotların yaygın biçimde kullanıldığı görülmüştür.

Türk bayraklı gemilerin tekne sigortası, Türk sigorta şirketleri aracılığıyla özellikle Londra deniz sigorta piyasasında reasürans yoluyla, Türk Hukukunda P&I kulüp sigortası olmadığı için, P&I kulüp sigortasının, ülkemizdeki yabancı Kulüplerinin temsilciliklerinin aracılığı ile Londra piyasasındaki kulüplerden temin edildiği görülmektedir. Türk deniz taşımacılığının gelişmesi paralelinde, milli bir kulübün kurulması ihtiyaç haline gelmiştir. Böylece milli bir P&I kulübün kurulması ile yabancı kulüplere ödenen primlerin ülke içinde kalması sağlanacaktır.

Uluslar arası faaliyet gösteren deniz taşımacılığı firmasının, tekne ve P&I kulüp sigortası olmadan gemilerini işletmesi, hemen hemen imkansızdır. Birbirinden yüksek riskler barındıran gemi işletmeciliği, tekne ve P&I kulüp sigortalarını zorunlu kılar, bu nedenledir ki P&I kulüpleri şimdi dünya toplam tonajının %95'ni sigorta altına almış durumdadırlar. Ancak sigortadan beklenen teminatlara ulaşabilmek için, karmaşık sigorta kurallarını tam anlamıyla algılayıp doğru sigorta poliçesini bulabilmek gerekir.

Genel olarak, sigorta işlemi, bu işi meslek edinmiş sigorta aracıları olan brokerler tarafından yapılmaktadır. Deniz sigortalarının merkezi durumunda Londra piyasasında sigorta şirketleri yalnızca piyasada tanınan brokerler tarafından kendilerine önerilen gemilerin sigortasını yaparlar, doğrudan gemi sahibi ile pazarlık yapmazlar broker komisyonunu sigorta şirketinden alır ve gemi sahibinin çıkarları için çalışır.

Deniz taşımacılığının kendine has özellikleri ve uluslar arası boyutu gereği, deniz sigortacıları, deniz taşımacılığının yapısı, gemilerin özellikleri ve uluslar arası hukuk hakkında bilgi sahibi olması büyük önem arz etmektedir,

EK-I

EMTEA(YÜK) NAKLİYAT SİGORTASI GENEL ŞARTLARI

Yürürlük Tarihi 1 Ocak 1953

Son Düzenleme Tarihi 11 Mayıs 2002

Madde 1- Sigortalı malların fırtınadan, geminin batmasından veya karaya vurmak veyahut kaya veya sığığa bindirmek gibi haller neticesinde tamamen veya kısmen harap olmasından, oturmadan, çatışmadan, sabit, seyyar veya sabih bir cisme (buz dahil) çarpmasından, malın denize atılmasından, yangından, infilaktan, kaptan ve gemi adamlarının barataryasından yükleme, aktarma veya boşaltma ameliyeleri esnasında bir veya birden çok dengin düşmesinden ve genel olarak deniz kaza ve tehlikelerinden gelebilecek her türlü ziya veya hasarlar, bu poliçe ile tesbit olunan şartlar dahilinde, sigortacı'ya ait olacaktır.

Madde 2- İğtinam, zabtû müsadere, hapsü tevkif, mümanaat veya alıkoyma ile bunların veya bunlara matuf her türlü teşebbüslerin neticeleri, kezalik muhasematın veya harp mahiyetinde hareketin (harp ilan edilmiş olsun, olmasın) neticeleri sigortanın dışındadır. Ancak bu hüküm muharip bir devlet tarafından veya muharip bir devlet aleyhine vaki hasmane bir fiile doğrudan doğruya (ve alakalı geminin veya çatışma halinde bu çatışmaya karışmış olan diğer herhangi bir geminin yapmakta olduğu sefer veya hizmetin nev'i veya mahiyetinden müstakil olarak) ika edilmiş olmadıkça çatışmayı, (mayın veya torpilden başka) sabit veya sabih bir cisimle teması, oturmayı, fırtına ve yangını sigorta dışında tutmaz; ve bu hüküm bakımından, bir devletle iştirak halinde olan ve emrinde deniz, kara veya hava kuvvetleri bulunduran herhangi bir otorite dahi devlet tabirinin şümulüne girer. Bundan başka, iç harbin, ihtilalin, isyanın, ayaklanmanın veya bunlardan doğan iç kargaşalıkların neticeleri ile korsanlık da sigortanın dışındadır. Her halde sigorta edilen mallara mayın, torpil, bomba ve sair harp silahlarının ika edeceği ziya veya hasarlar sigortaya dahil değildir.

Madde 3- Grevcilerin, lokavt edilmiş işçilerin veyahut işçi kargaşalıklarına, karışıklıklara veya halk hareketlerine iştirak eden kimselerin ika edecekleri ziya veya hasarlar sigortanın dışındadır.

Madde 4- Sigorta, aksine sözleşme olmadıkça, aşağıdaki rizikoları temin etmez, şöyle ki:

a) Yağmur suyu, ambar buğusu ve bundan ileri gelen tekasüf,

b) Oksidasyon veya paslanma, kırılma, çalınma, mutad dışı akma; malın bünyesinde, görünüşünde, renginde, tadında veya rayihasında tagayyür husule getiren her nevi tabahhur ve intişarlar; meğer ki hasar veya zıvalar sigorta edilen rizikolardan birinin neticesinde vuku bulmuş olsun.

Madde 5- Aşağıdaki hallerin gerek doğrudan doğruya, gerek dolayısıyla doğuracağı avakıp sigortaya dahil değildir:

Yasak veya gizli ticaret, kaçakçılık, emtianın ithal, ihraç veya transitine müteallik kanun ve nizamla aykırılık, hakikat hilafı beyan, sigorta akidinin veya sigortalının veyahut bunların adamlarının vekil veya mümessillerinin fiil veya kusurları.

Aşağıdaki hususlar, sigorta hususi avarya dahil akdedilmiş olsa bile sigortanın dışındadır.

Malların sevk ve naklinde, sebebi ne olursa olsun vaki gecikmeler, karantina veya kışlama tevakkufları, yükleme veya boşaltma istarya ve süresteryaları ile bunlara ait resim, harç ve masraflar; kur ve rayiç farkları veya faiz kayıpları, teslim etmemekte temerrüt veya geç teslim tazminatı., kardan mahrumiyet; malların zati ayıbına izafe olunabilecek her türlü avarya, zayıf, bozulma ve eksilmeler , malların gereği veçhile hazırlanmamış veya tertiplenmemiş olmasından veya ambalaj kifayetsizliğinden ileri gelen ziya ve hasarlar; suhunetin ve atmosferik şartların tesirleri; mutad akma, fire ve aşınmalar fare, sıçan, kurt ve diğer haşaratın ika ettiği tahribat. Sigortanın akidi nakliyatı bizzat yaptığı veya adamlarına yaptırdığı takdirde, kaptanın ve gemi adamlarının barataryasından, hile ve hud'asından, ihmalinden,

ihtiyatsızlığından, ehliyetsizliğinden ileri gelen ziya ve hasarlar sigortaya dahil değildir.

Madde 6- Malların dağılıp saçılması, kızışması ve kuruması sigortanın dışındadır; meğer ki ziya veya hasarlar sigortalanmış bir rizikodan ileri gelmiş olsun.

Madde 7- Şayet, sigorta akidinin bilgisi altında olarak barut, fulmikoton, kibrit, ham petrol, benzin, fosfor, kimyevi maddeler, dinamit, nitrogliserin ve benzeri maddeler gibi kolaylıkla tutuşabilen veya infilaki mümkün olan maddeler ile sönmemiş kireç, tahrip edici mayiler veya zehirli veyahut fena kokulu maddeler sigortalı mallar ile bir arada yüklenir veya depo edilirse, böyle maddelerin yakınlığından veya aynı hamuleye katılmış olmalarından doğacak ziya veya hasarlar -sigortalanmış hadise meydana gelse bile- sigortanın dışında kalır.

Madde 8- Sigorta, malların, donatan veya gemi kiracısı tarafından, nakledilmek veya nakliyat derhal yapılmayacaksa muvakkaten muhafaza olunmak üzere, tesellüm edildiği anda başlar. Sigortanın akidi malları, donatan veya gemi kiracısına rıhtım idaresi veya benzeri bir müessese marifetiyle teslim ettiği takdirde, bunlar malların tesellümü bakımından, donatanın veya gemi kiracısının mümessili sayılır. Bu maddedeki muvakkat muhafaza keyfiyetinden ancak, ticari teamüllere uygun olan kısa bir zamana münhasır muhafaza keyfiyetinden ancak, ticari teamüllere uygun olan kısa bir zamana münhasır muhafaza halleri kasdedilmiştir. İşbu sigortanın hükmü, malların tahmil, tahliye esnasında, buna mahsus olan liman merakibinde bulundukları esnada da aynen mer'i kalacaktır. Sigorta, malların teslim yerinde mürselünileyhine teslim edildiği anda ve eğer teslim keyfiyetine mani bir hal tahaddüs ederse, malların usulüne tevfikân depo edildiği veya satıldığı zaman ve her halükarda en geç tahliyeyi takip eden on beşinci günün hitamında sona erer.

Tahliye keyfiyeti, sigortanın akidi veya mürsil veyahut mürselünileyh tarafından makbul sebep olmaksızın geciktirilirse, sigorta gecikme olmasaydı tahliye ne gün bitecek idiyse onu takip eden on beşinci günün hitamında nihayet bulur. Eğer nakliyat bir nakliyecî müesseseye tevdi edilmiş bulunursa -ki bu takdirde sigortanın akidi bu müessesenin ismini de bildirmekle mükelleftir- sigorta, mezkur müessesenin malları teselmüm ettiği anda başlar ve bunları teslim yerinde

mürselünileyhe teslim ettiği anda, fakat en geç tahliyeyi takip eden otuz günün inkizasında (bu iki şıktan herhangi birinin diğerlerinden evvel tahakkuk etmesiyle) sona erer.

Madde 9- İşbu poliçe hükümlerine rivayette, taraflardan herhangi birine hüsnüniyete aykırı hareket edilmesi halinde, mukavele diğer tarafça hükümsüz sayılabilir. Ezcümle sigortalı, esasa taalluk eden ve kendisince bilinen her hususu, mukavelenin akdinden evvel sigortacıya bildirmekle mükellef olup, bu mükellefiyetin yerine getirilmemesi hüsnüniyete aykırı bir hareket sayılır. Bundan başka, bir sigorta sigortalı nam ve hesabına onun bu hususa memur ettiği bir kişi tarafından aktedilirse bu kişi de esasa taallük eden ve kendisince bilinen her hususu sigortacıya bildirmekle mükellef olup, bu mükellefiyetinin de yerine getirilmemesi hüsnüniyete aykırı bir hareket sayılır. Bu madde hükümlerinin tatbiki bakımından sigortalı, işlerin mutad seyri içinde kendisince bilinmesi gereken bilcümle hususatı bilir sayılacağı gibi, sigorta akdine memur edilen kişi de yine işlerin mutad seyri içinde kendisince bilinmesi veya kendisine bildirilmiş olması gereken her hususu bilir sayılır. Rizikonun takdiri bakımından taşıdıkları ehemmiyet dolayısıyla, gerek sigortayı kabul edip etmemek ve gerek tabi olacağı çeşitli şartları tayin eylemek hususlarında basiretli bir sigortacının vereceği bir kararda müessir olabilecek mahiyette her husus bu madde anlamında esasa müteallik bir husustur.

Madde 10- Mutad veya mukarrer olan yolun tebdili veya mahalli maksudun değiştirilmesi, veyahut navlun mukavelesi gereğince donatana veya gemi kiracısına verilmiş olan herhangi bir selahiyetin kullanılması neticesinde sigorta edilen rizikonun mahiyetinde diğer bir değişiklik vukuu takdirinde, veyahut sigortalı malın, geminin veya seferin tarif ve tavsifinde herhangi bir nisyan veya sehiv vukuu halinde sigorta, takarrür edecek bir ücret mukabilinde meriyette kalır.

Madde 11- Navlun mukavelesi ile donatana veya gemi kiracısına verilmiş olan herhangi bir selahiyetin kullanılması neticesinde, mezkur mukavele, natık olduğu teslim yerinden başka bir liman veya mahalde sona erdiği takdirde:

a) Mallar, bu liman veya mahalde satılıp teslim edilinceye veya sigortaya son verilmesi sigortacıya bildirilinceye kadar, kararlaştırılacak bir ücret mukabilinde ve

poliçe şartları dahilinde sigortalı kalır. Bu fıkrada yazılı iki şıktan hangisi daha önce tahaddüs ederse o nazarı itibara alınır.

b) Mallar, işbu poliçede beyan edilen teslim yerine veya herhangi diğer bir teslim yerine yeniden sevk edildiği takdirde ise, yine kararlaştırılacak bir ücret mukabilinde, bu teslim yerine varıncaya kadar poliçe şartları dahilinde sigortalı kalır ve bu yerde, boşaltmadan sonraki kuvertür müddeti hakkında 8'nci madde hükümleri cari olur. Şu kadar ki navlun mukavelesinin sona ermesinden sonra, gecikmeden, sigortalı maddenin zati ayıbından veya nevi ve mahiyetinden ileri gelen ziya ve hasarlardan dolayı sigortacıya hiçbir mes'uliyet teveccüh etmez.

Madde 12- Sigorta, mukavelenin akdine takaddüm eden bir zamanda başlamak üzere de yaptırılabilir. Bu takdirde riziko tahakkukuna artık ihtimal kalmadığını sigortanın akdi sırasında, sigortacı biliyor idiyse ücrete hakkı olmaz. Sigorta yaptıran, riziko tahakkukunun zaten vaki olmuş bulunduğunu sigortanın akdi sırasında biliyor veya bilmesi icap ediyor idiyse, sigortacı tazminat tediyesinden vareste kalır; riziko tahakkukunun vaki olmuş bulunduğuna sigortanın akdi sırasında sigortacının itilaf olmadığı takdirde ücret sigortacıya ait olur. Sigorta, bir vekil tarafından akdedilmiş olduğu takdirde, bilinen ve bilinmesi icabeden hususlar bakımından, yalnız vekilin şahsı değil, müekkillerin şahsı da nazarı itibara alınmak lazım gelir.

Madde 13- Sigorta, malların yükleneceği gemi veya gemilerin adı bildirilmeden akdedilmiş olduğu takdirde, sigortalı, bu hususta kendisine haber gelir gelmez veya en geç haber gelmesini takip eden kırk sekiz saat zarfında geminin veya gemilerin adı ile her biri üzerindeki sigortalı meblağı bildirmekle mükellef olup, buna riayetsizliği sigortayı hükümsüz kılar. Poliçenin, akdi tarihinden itibaren bir yıl geçtikten sonra, yüklendikleri gemi adı ile sigorta miktarları bu müddet zarfında bildirilmemiş olan mallar hakkında, sigortalı lehine hiçbir hükmü kalmaz.

Madde 14- Sigortalı, işbu poliçe mucibince sigortanın takarrür edecek bir ücret mukabilinde meriyette kalmasını istilzam edecek bir vakıadan haberdar olur olmaz, bunu derhal sigortacıya bildirmekle mükellef olup, sigortanın meriyette kalmasına hak kazanabilmesi bu mükellefiyetin yerine getirilmesine bağlıdır.

Madde 15- A) Her iki tarafın bilcümle hakları karşılıklı olarak mahfuz kalmak şartıyla, her türlü muhafaza tedbirlerini almaya veya bunların alınmasını tahrik veya talep etmeye, sigortalı şeylerin kurtarılmasına nezaret veya kurtarma ameliyesine bilfiil girişmeye veya başlamaya sigortalı mecbur ve sigortacı salahiyyetlidir ve bundan dolayı sigortacının, bir tasarruf fiilinde bulunduğu veya tazmin mükellefiyetini prensip itibarıyla kabul ettiği iddia olunamaz. Sigortacı ezcümle, her türlü araştırmaya teşebbüs ve bilcümle rücu haklarını istimal edebilir ve geminin ziyaı veya sefere elverişsiz bir hale gelmesi takdirinde, sigortalı şeylerin mevritlerine yeniden sevkine muktazi hususatin ifasına bizzat girişebilir; sigortalı bu hususlarda sigortacı ile tam bir elbirliği yapmak, ezcümle bu tedbirlerin yerine getirilmesine yardım etmek üzere elinde bulunan bilcümle vesaik ve malumatı sigortacıya vermekle mükelleftir.

B) Bundan maada, nakliyeciler ile diğer bilcümle mes'ul üçüncü şahıslar aleyhindeki rücu haklarını, icabında sigortacı lehine, muhafaza edebilmek üzere sigortalı lazım gelen bütün tedbirleri vakti zamanında almak ve icabında gerekli takibata girişebilmek hususunda sigortacı ile kayıtsız şartsız elbirliği yapmakla mükelleftir.

C) Sigortalı, işbu maddede derpiş edilen muhafaza tedbirlerini almak hususunda gerek kendisi ve gerek mürsil, mürselünileyh veya bunların adamları veya yerlerine kaim olanlar tarafından vaki ihmalden, bu ihmalin sigortacıyı zarardide etmiş olduğu nisbetinde mesuldür.

D) Herhangi bir mes'ul şahıstan alınıp, sigortalının, mürsilin, mürselünileyhin veya bunların mümessillerinin veyahut yerlerine kaim olanların faydalanacağı bilcümle tazminat sigortacı tarafından ödenecek mebaliğden sigortacının menfaat alakası nisbetinde düşülür.

Madde 16 -Bırakma münhasıran aşağıdaki hallerde yapılabilir:

a) Haber alınamaması; Malları nakleden gemi kayıplık halinde olur ve aradan kafi müddet geçtiği halde haber alınamamış bulunursa,

b) Malların temin edilen bir rizikonun tahakkuku neticesinde; uğradığı maddi hasarlar dolayısıyla mahreci veya mevridinden gayri bir mahalde satışı emrolunmuş ise (nakil geminin, yükleme limanından ayrıldıktan sonra aynı limana mecburi dönüş yapması hali hariçtir).

c) Temin olunan bir rizikonun tahakkuku neticesinde: Sigorta edilen şeylerin bilfiil tamamen ziyaı önüne geçilemeyecek bir hal arzeder veya bunların bilfiil tamamen ziyaa uğramaktan kurtarılmalrı, neticede haiz olabilecekleri kıymeti tecavüz edecek miktarda bir masrafın ihtiyarına bağılı bulunursa; ezcümle:

1- Sigortalı, malına sahip olamamak vaziyetinde bulunur ve;

a) Mallarını yeniden ele geçirmesi gayri muhtemel görünür veya;

b) Malların yeniden ele geçirilmesi için ihtiyarı icap eden masraflar bunların tekrar ele geçirildikten sonra haiz olacakları kıymetten fazla olursa,

2- Malların hasarlanmış olması halinde, tamiri ve mevritlerine yeniden sevki için gereken masraflar mevride muvasalatlarında haiz olacakları kıymetten fazla olursa bırakma muamelesine yer veren bilcümle ahvalde, sigortacı, bırakmayı kabul etmek veya, mülkiyet uhdesine intikal etmeksizin tam ziya yolu ile tediye de bulunmak şıklarından birini daima seçebilir.

Madde 17- Sigortacının umumi avarya garam e payları ile umumi avarya prensipleri dairesinde ödenmesi lazım gelen garam e paylarına taalluk eden taahhüdu, navlun mukavelesinde derpiş edilmiş olan mahalde mezkur mukavelenin derpiş ettiğı usule göre ve eğer navlun mukavelesinde bu hususta bir sarahat yoksa, sigortalı seferin bittiğı mahalde cari olan kanun ve adetlere göre tanzim olunacak dispeç ile taayyün eder. Sigortalı, bir umumi avarya garam e payı ödediğı veya ödemekle mükellef tutulduğı takdirde, eğer garam eye giren mal, umumi avarya iştirak kıymetinin tamamı üzerinden sigorta edilmiş ise, garam e payının tamamı ödenecek tazminatı teşkil eder. Fakat bu mal iştirak kıymetinin tamamı üzerinden sigorta edilmemiş veya bu malın yalnız bir kısmı sigorta edilmiş bulunursa, sigortacı tarafından ödenecek tazminat sigortadaki eksiklik nisbetinde azalır; ve eğer iştirak

kiymetinden tenzili gereken ve tazmini sigortacıya terettüp eden bir hususi avarya vuku bulmuş ise, bunun miktarı sigortacının uhdesine terettüp eden garame payının tayini zımında, sigorta bedelinden düşölür. Umumi avarya prensipleri dairesinde ödenmesi lazım gelen bilcümle garame payları hakkında da hüküm böyledir.

Madde 18- Güverteye veya gladuraya yüklenmiş mallar hakkında, aksine hususi bir şart olmadıkça, sigortacı münhasıran, sigortalıya terettüp edebilecek umumi avarya garame paylariyle geminin tam ziyaa uğraması veya haber alınamayarak kayıplık halinde kalması neticesinde malların ziyaidan mesuldür. Şu şartla ki, yukarıdaki haller işbu sigorta ile temin edilmiş rizikolardan birinin tahakkuku neticesi olsun.

Madde 19- Sigorta, "hususı avarya franko" olarak akdedildiği takdirde, sigortacı, ister maddeten vukuua gelsin, ister masraf olarak tahakkuk etsin, hususi avaryaları temin etmez meğer ki ziya veya hasarlar aşağıdaki vakialardan ileri gelmiş olsun:

Geminin batması veya karaya vurmak veyahut kaya veya sığığa bindirmek gibi haller neticesinde tamamen veya kısmen harap olması, oturması, çatışması, sabit, seyyar veya sabih bir çizme (buz dahil) çarpması, yangın, infilak yükün bir sığınma limanında boşaltılması, yükleme, aktarma ve boşaltma ameliyeleri esnasında bir veya birden çok dengin olduğu gibi tam ziyaa uğraması. Bu takdirde dahi 5'nci maddenin 2'nci fıkrasında sayılan hususlar sigortanın dışındadır.

Madde 20- Hususi avaryalar, hususi şartlar meyanında başka türlü hüküm olmadıkça yüzde üç muafiyet düşölme suretiyle tazmin olunur. Ancak, yükleme, aktarma ve boşaltma ameliyeleri esnasında bir veya birden çok dengin olduğu gibi tam ziyaa uğraması hallerinde ve aşağıdaki vakialardan ileri gelen hususi avaryalar da hiçbir muafiyet tenzil edilmez: Geminin batması veya karaya vurmak veyahut kaya veya sığığa bindirmek gibi haller neticesinde tamamen veya kısmen harap olması, oturması, çatışması, sabit, seyyar veya sabih bir çizme (buz dahil) çarpması, yangın, infilak, yükün bir sığınma limanında boşaltılması.

Madde 21- Hususi şartlarda aksine hüküm bulunmadıkça, muafiyet; -tatbiki icabettikte- denk başına ve şayet mallar dökme halinde ise ambar başına hesaplanır.

Madde 22- Kısmen vaki olan ziya ve hasarlar, poliçe umumi şartlarının hükümleri mahfuz kalmak üzere, sigortacının, mahallindeki avarya komiseri ile karşılıklı olarak ve eğer sigortacının orada avarya komiseri yoksa, mahalli usul ve adetlere göre tesbit edilmelidir. İşbu tesbit muamelesi malların tahliyesini takip eden on beş gün içinde ve herhalde mütesellimine tesliminden evvel yapılmalıdır. Yukarıdaki vecibelerin yerine getirilmemesi sigortacıya tazminat talebini red hakkını verir meğer ki bu vecibelerin yerine getirilmeyişinin mücbir sebeplerden ileri geldiği sigortalı tarafından isbat edilmiş olsun. Ziya ve hasarların tesbiti hususundaki vaki masraflarla ekspertiz ücretleri malların mütesellimi tarafından ödenir ve bunların tamamı, tesbit olunan ziya ve hasarlar -tamamen veya kısmen- sigortalı bir rizikodan ileri gelmiş bulunuyorsa, sigortacı tarafından tazmin olunur.

Madde 23- Sigortacı, hususi avarya sebebiyle tazminat talebine mevzu olan mallardan hasarlı kısımların, kıymetlerinin taayyünü için açık arttırma ile satışını bihakkın talep edebilir; bundan dolayı sigortacı bir tasarruf fiilinde bulunmuş sayılmaz. Satış, mallar gümrüklenmeden yapılırsa gümrüksüz kıymet, gümrüklendikten sonra yapılır ise gümrüklü kıymet hususi avarya olarak tanzimi icap edecek meblağın tayininde mukayeseye esas tutulur.

Madde 24- Tazminat Talebi:

a) Umumi avarya garame payları için dispeçin tanzimi tarihinden itibaren bir sene,

b) Bütün diğer hallerde, geminin hareket tarihinden itibaren iki sene, içinde sigortacının kabulüne iktiran etmemiş veya aynı mühletler zarfında sigortalı mutalebesini selahiyetli mahkemeye intikal ettirmemiş ise sigortacı her türlü mutalebeden kurtulmuş olur.

Madde 25- Sigorta Değeri:

a) Ham maddeler ile toprak mahsulleri için, malların varma mahallinde ve tahliye zamanındaki hasarsız vaziyette piyasa kıymetidir.

b) Mamul ve yarı mamul maddeler için, malların tahmil yerinde ve tahmil zamanındaki bedeline gemiye kadar olan bilcümle masarif ile istirdadı mümkün olmayan navlun, sigorta ücreti ve yüzde on kar payı ilave edildikten sonra hasıl olan miktardır. Sigorta bedeli sigorta değerini aşarsa, aşan kısım hükümsüzdür. Sigorta bedeli sigorta değerinden dün ise sigortacıya terettüp edecek tazminat noksan sigorta nisbetinde azalır.

Madde 26- Sigortacı, sigorta tazminatını ödemekle, sigortalının bilcümle mes'ul şahıslara karşı olan rücu vesair haklarını iktisap eder ve bu haklara taalluk eden her hususta sigortalının yerine geçer. Sigortalı, sigortacının talebi halinde bu keyfiyeti dispete veya sigorta tazminatı makbuzunda veyahut buna mahsus bir vesikada teyit eylemeyi taahhüt eder. Bu suretle sigortalının yerine geçme keyfiyeti, ancak ödenen sigorta tazminatı miktarınca muteber olur.

Madde 27- Sigorta ücreti poliçenin teslimi ile ve poliçenin derhal teslimi mutad olmayan hallerde, akitle vacibütlediye olur. Her halükarda sigortacının deruhte ettiği riziko işlemeye başlamakla, sigorta ücretinin tamamı sigortacı için müktesep olur.

Madde 28- Hususi şartlar umumi şartlara tekaddüm eder.

SİGORTA EDİLEN RİZİKOLAR

1. Rizikolar Klozu

Bu sigorta, aşağıdaki 4, 5, 6 ve 7. klozlarda istisna edilenler hariç, sigorta edilen şeyin her türlü riziko nedeniyle uğrayacağı ziya veya hasarı kapsar.

2. Müşterek Avarya Klozu

Bu sigorta, aşağıdaki 4, 5, 6 ve 7. klozlarda veya bu sigortanın başka bir yerinde istisna edilenler hariç, her hangi bir sebepten dolayı ziyadan kaçınma ya da bu kaçınmayla ilgili olarak yapılan, navlun sözleşmesine ve / veya yürürlükteki yasa veya uygulamaya göre düzenlenmiş ya da belirlenmiş, müşterek avarya ve kurtarma masraflarını kapsar.

3. “Her İkisi de Kusurlu Çatma” Klozu

Bu sigorta, navlun sözleşmesindeki "Her İkisi de Kusurlu Çatma" Klozu'na göre sigortalıya düşen sorumluluğu sigortalıya düştüğü oranda bu sigorta kapsamındaki bir zarar gibi tazmin etmek için genişletilir. Sözü edilen bu Klok uyarınca gemi sahiplerinin her hangi bir tazminat talep etmesi halinde, sigortalı bunu sigortacılara bildirmeyi kabul eder ve sigortacılar böyle bir tazminat talebine karşı maliyet ve masrafı kendilerine ait olmak üzere sigortalıyı savunma hakkına sahip olur.

İSTİSNALAR

4. Genel İstisnalar Klozu

Bu sigorta hiçbir halde aşağıdakileri kapsamaz:

4.1. Sigortalının bilerek [kasti] yaptığı harekete yüklenebilen ziya, hasar veya masraf,

4.2. Sigorta edilen şeyin olağan akması, olağan ağırlık veya hacim kaybı yada aşınma ve yıpranması,

4.3. Sigorta edilen şeyin ambalajlanma veya hazırlanmasındaki yetersizlik yada uygunsuzluğun neden olduğu ziya, hasar veya masraf.[Konteynır veya liftvan(1) içine yapılan istifleme, bu sigorta başlamadan önce ya da sigortalı veya adamları tarafından yapıldığında, bu 4.3 Klozu bakımından “ambalajlama” ya dahil sayılır],

4.4. Sigorta edilen şeyin gizli kusuru [ayıbı] veya niteliğinin neden olduğu ziya, hasar veya masraf,

4.5. Sigorta kapsamındaki bir tehlikeden olsa bile yakın nedeni gecikme olan ziya, hasar veya masraf. [Yukarıdaki 2. Klov’a göre tazmin edilebilen masraflar hariç],

4.6. Gemi sahibi, gemi idarecileri, kiracıları veya işleticilerinin mali kusuru veya ödeme gücünü yitirmesinden doğan ziya, hasar veya masraf,

4.7. Atom veya nükleer parçalanma ve/veya birleşme ya da diğer benzer tepkime [reaksiyon] veya ışınetkin [radyoaktif] güç ya da madde ile çalışan herhangi bir savaş silahının düşmanca kullanımından doğan ziya, hasar veya masraf.

5. Denize Elverişsizlik ve [Yüke] Uygunsuzluk İstisnası Klozu

5.1. Sigorta edilen şey bunlara yüklendiği sırada, sigortalı veya adamları bu denize elverişsizlik veya [yüke] uygunsuzluktan haberi ise, bu sigorta hiçbir halde gemi veya diğer deniz taşıtının denize elverişsizliğinden, gemi, diğer deniz taşıtları,

kara taşıtları, konteyner veya lifvanın sigorta edilen şeyi güven içinde taşımaya uygun olmamasından, doğan ziya, hasar veya masrafı kapsamaz.

5.2. Sigortalı veya adamlarının, geminin denize elverişsiz ve sigorta edilen şeyi varma yerine taşımaya uygun olmadığından haberleri olmadıkça, sigortacılar bu örtülü yükümlülüğe herhangi bir şekilde uyulmamasından vazgeçerler.

6. Savaş İstisnası Klozu

Bu sigorta hiçbir halde;

6.1. Savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan veya bunlardan doğan iç kargaşa yada üstün bir gücün veya bu güce karşı yapılan herhangi bir düşmanca hareketin,

6.2. Zorla tutma [zapt], el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma [korsanlık hariç] ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüsün,

6.3. Terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya terk edilmiş diğer savaş silahlarının neden olduğu ziya, hasar veya masrafı kapsamaz.

7. Grev İstisnası Klozu

Bu sigorta hiçbir halde;

7.1. Grevciler, lokavt edilmiş işçiler veya iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerine katılan kişilerin neden olduğu,

7.2. Grev, lokavt, iş karışıklıkları, kargaşa veya halk hareketlerinin neticesi,

7.3. Herhangi bir terörist veya politik güdü ile hareket eden herhangi bir kişinin neden olduğu ziya, hasar veya masrafı kapsamaz.

SÜRE

8. Transit Klozu

8.1. Bu sigorta, malın taşınmak üzere burada yazılı depo veya istif yerini terkettiği anda başlar, taşımanın olağan yolu boyunca devam eder ve,

8.1.1. Burada yazılı varma yerinde alıcıya ya da diğer son depo veya istif yerine teslim ile,

8.1.2. Sigortalının burada yazılı varma yerinden önce veya varma yerinde,

8.1.2.1. Taşımanın olağan yolundan başka bir yerde depolama veya,

8.1.2.2. Ayırma yahut dağıtım için kullanmak üzere seçeceği herhangi bir depo veya istif yerine teslim ile ya da,

8.1.3. Sigorta edilen malın son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltılmasının tamamlanmasını izleyen 60 günün sona ermesi ile, bunlardan hangisi daha önce gerçekleşirse, ona göre sona erer.

8.2. Eğer mal son boşaltma limanında deniz aşan gemiden boşaltıldıktan sonra fakat bu sigorta sona ermeden önce burada sigorta edilen varma yerinden başka bir yere gönderilirse, bu sigorta yukarıda belirlenen sona erme hallerine bağlı olur ve böyle bir diğer varma yerine yapılacak taşımanın başlamasından öteye uzatılmaz.

8.3. Bu sigorta [yukarıda belirlenen sona erme hallerine ve aşağıdaki 9. Klot hükümlerine bağlı olarak] sigortalının denetimi dışında gecikme, herhangi bir sapma, zorunlu boşaltma, tekrar yükleme veya aktarma ve navlun sözleşmesinde gemi sahibi veya kiracılarına tanınmış bir hakkın kullanılmasından doğan yolculuktaki herhangi bir değişiklik sırasında yürürlükte kalır.

9. Taşıma Sözleşmesinin Sona Ermesi Klozu

Eğer sigortalının denetimi dışındaki olaylardan dolayı, taşıma sözleşmesi burada yazılı varma yerinden başka bir liman veya yerde ya da taşıma yukarıdaki 8.Kloz'da belirlendiği gibi malın tesliminden önce başka bir şekilde sona ererse, hemen sigortacılara haber verilmezse, bu sigorta da sona erer. Sigortanın devamı istenirse, hemen sigortacılara bildirmek ve istenirse bir ek prime bağlı olmak koşulu ile, bu sigorta ya

9.1. Mal bu liman veya yerde satılincaya ve teslim edilinceye kadar ya da özellikle başka türlü kararlaştırılmadıkça, sigortalı malın bu liman veya yere varmasını izleyen 60 günlük sürenin sonuna kadar, bunlardan hangisi daha önce olursa ya da

9.2. Eğer mal sözü edilen bu 60 günlük süre [veya onun kararlaştırılan herhangi bir uzantısı] içinde burada yazılı varma yerine veya başka herhangi varma yerine gönderilirse, yukarıdaki 8. Kloz'un hükümlerine uygun olarak sona erene kadar yürürlükte kalır.

10. Seferin Değişmesi Klozu

Bu sigorta başladıktan sonra varma yeri sigortalı tarafından değiştirilirse, hemen sigortacılara bildirmek koşulu ile, kararlaştırılacak prim ve şartlarla, sigorta devam eder.

TAZMİNAT

11. Sigorta Edilebilir Menfaat Klozu

11.1. Bu sigorta kapsamında tazminata hak kazanabilmek için sigortalı zıya anında sigorta edilen şey üzerinde sigorta edilebilir bir menfaate sahip olmalıdır.

11.2. Yukarıdaki 11.1.'e bağılı olmak koşulu ile sigortalı bu sigortanın kapsadığı süre içinde gerçekleşen sigorta kapsamındaki ziya için tazminata hak kazanır. Bununla birlikte ziya sigorta sözleşmesi yapılmadan önce olmuş olsa bile, sigortalı bunun farkında değıl ve sigortacılar da habersiz ise tazminata hak kazanılır.

12. Gönderme Masrafları Klozu

Bu sigorta kapsamındaki bir tehlikenin gerçekleşmesi sonucu, sigortalı sefer burada belirlenen liman veya yerden başka bir yerde sona erdiğinde, sigortacılar sigorta edilen şeyin boşaltma, depolama ve burada [sigorta poliçesinde] belirlenmiş varma yerine gönderilmesi için yapılan makul ve uygun her türlü ek masrafları sigortalıya tazmin ederler.

Müşterek Avarya ve Kurtarma Masraflarına uygulanmayan bu 12.Kloz, yukarıdaki 4, 5, 6 ve 7. klozlarda belirtilen istisnalara bağılı olup sigortalı veya adamlarının kusuru, ihmali ödeme gücünü yitirmesi veya mali kusurlarından doğan masrafları kapsamaz.

13. Hükmi Tam Ziya Klozu

Sigorta edilen şey, gerçek tam zıyayı kaçınılmaz olmasından dolayı ya da kurtarma, yenileme ve poliçede gösterilen varma yerine gönderme masraflarının, sigorta edilen şeyin varma anındaki değerini aşması nedeniyle makul olarak terk edilmedikçe, hükmi tam ziya için tazminat talep edilmez.

14. Artan Değer Klozu

14.1. Sigortalı burada sigorta edilen yük üzerine herhangi bir "Artan Değer Sigortası" yaptıırırsa, yükün kararlaştırılan [mutabakatlı] değeri bu sigortanın bedeli ile zararı kapsayan bütün "Artan Değer Sigortaları" bedelleri toplamına yükseltilmiş

sayılır ve bu sigorta kapsamındaki sorumluluk, buradaki sigorta bedelinin, toplam sigorta bedeline oranında olur.

Tazminat talebi halinde sigortalı, bütün diğer sigorta [poliçeleri] ile sigorta edilen miktarlara ait kanıtları sigortacılara sağlar.

14.2. Bu Sigorta Artan Değer [Sigortası] olduğunda aşağıdaki klos uygulanır:

Yükün kararlaştırılan [mutabakatlı] değeri, ilk sigorta ile sigortalı tarafından yük üzerine yaptırılan ve zararı kapsayan bütün "Artan Değer Sigortaları" bedellerinin toplamına eşit sayılır ve bu sigorta gereğince sorumluluk, buradaki sigorta bedelinin toplam sigorta bedeline oranında olur.

Tazminat talebi halinde sigortalı, bütün diğer sigorta [poliçeleri] ile sigorta edilen miktarlara ait kanıtları sigortacılara sağlar.

SİGORTADAN YARARLANMAK

15. Kullanılmama Klotu

Bu sigorta taşıyıcı veya yükün saklanmak ya da korunmak üzere bırakıldığı diğer kişiler yararına kullanılamaz.

ZARARLARIN EN AZA İNDİRİLMESİ

16. Sigortalının Görevi Klotu

Bu sigorta kapsamında tazmin edilebilir zarar bakımından;

16.1. Zararı önleme veya azaltma amacıyla makul olabilecek önlemleri almak ve

16.2. Taşıyıcılara, yükün saklanmak ya da korunmak üzere bırakıldığı diğer kişilere veya diğer üçüncü kişilere karşı bütün hakların gereği gibi

korunmasını ve kullanılmasını sağlamak sigortalı, onun adamları ve temsilcilerinin görevidir. Sigortacılar bu görevlerin yerine getirilmesi için makul ve uygun olarak yapılan bütün masrafları, bu sigorta kapsamında tazmin edilebilen herhangi bir zarara ek olarak, sigortalıya öderler.

17. Feragat Klozu

Sigortalı veya sigortacıların sigorta edilen şeyi korumak, saklamak yada iyileştirmek için aldıkları önlemler bir haktan vazgeçme ya da bırakmanın kabulü veya taraflardan birinin haklarını başka bir şekilde zarara uğratmak olarak sayılmaz.

GECİKMEDEN SAKINMAK

18. Makul Hareket Etme Klozu

Sigortalının kendi denetimi altında olan her durumda, makul çabuklukla hareket etmesi bu sigortanın bir koşuludur.

YASA VE UYGULAMA

19. İngiliz Yasa ve Uygulaması Klozu

Bu sigorta İngiliz yasa ve uygulamasına bağlıdır.

Not : Sigortalı, bu sigorta kapsamında " teminat devam eder " hükmü ile ilgili bir olayı haber alır almaz derhal sigortacılar bildirmek zorundadır. Böyle bir teminata hak kazanmak bu yükümlülüğün yerine getirilmesine bağlıdır.

1[1] Liftvan, demiryolu taşımacılığında kullanılan konteyner. Günümüzde pek kullanılmamaktadır.

TEKNE POLİÇESİ GENEL ŞARTLARI

(Gemi veya Diğer Deniz ve Göl Araçları İçin)

Yürürlük Tarihi 1 Ağustos 1996

A -Sigortanın Kapsamı

A.1. Sigortanın Konusu

Bu sigorta, poliçede belirtilen süre içinde gemi veya diğer deniz ve göl araçları ya da bunlara ilişkin diğer sigorta ettirilebilir menfaatlerin maruz kalabileceği rizikoları, poliçede belirlenen koşullara bağlı olarak güvence altına alır.

Bu maddede yer alan "gemi veya diğer deniz ve göl araçları" terimi, yük ve yolcu gemilerini kapsar. Ancak sigortacı kabul ettiği takdirde, ahşap veya beton yahut bunların karışımından yapılmış tekneler, yelkenli tekneler, tenezzüh tekneleri, yat ve kotralar, hizmet motorları, balıkçı gemi ve tekneleri, römorkör, duba, şat ve layterler, yüzer havuz, şahmerdan ve vinçler, yüzer lokanta, deniz motosikletleri gibi deniz ve göl araçları "gemi veya diğer deniz ve göl araçları" terimi kapsamında sayılır.

A.2. Sınıf (Klas) Belgesi

Aksi kararlaştırılmadıkça, sigorta konusu gemi veya diğer deniz ve göl araçları, sınıflama kurumları (klas müesseseleri) tarafından verilmiş sınıf belgesine sahip olmalı ve bu belge sigorta süresi içinde geçerliliğini korumalıdır. Sınıflama kurumları tarafından verilmiş sınıf belgesine sahip olmayan gemi ve diğer deniz ve göl araçlarının sigorta konusu olabilmesi için yürürlükteki ilgili mevzuat hükümlerine göre inşa edilmiş olmaları zorunludur.

A.3. Sigorta Teminatının Kapsamı

Bu sigorta, rizikonun gerçekleşmesi sonucu gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının yahut bunlara ilişkin diğer menfaatlerin uğrayacağı ziya ve hasarı, ayrıca teminata dahil edilmişse sorumluluk tazminatını, yahut bunlarla ilgili masrafları kapsar. Ziya veya hasar yahut sorumluluk tazminat ile bunlara ilişkin masrafların kapsam ve içeriği, teminata dahil ve istisna edilen rizikolar, bu poliçeye eklenen özel şartlarla belirlenir.

A.4. Sigorta Değeri

Taraflar başka bir esas kararlaştırmamışlarsa, gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının sigorta değeri, rizikonun başladığı andaki değerdir. Aksi kararlaştırılmadıkça, yakıt, kumanya ve levazım, gemi adamlarının ücretleri, sigorta ücreti bu değere dahil değildir.

A.5. Aşkın ve Eksik Sigorta

Sigorta bedeli sigorta değerini aşamaz, aşan kısım varsa geçersizdir. Sigorta bedeli sigorta değerinden az ise tazminat sigorta bedeli ile sigorta değeri arasındaki orana göre ödenir.

A.6. Sigortanın Başlangıcı ve Sonu

Bu sigorta, aksi kararlaştırılmadıkça, poliçede belirtilen tarihte öğleyin saat 12:00'de başlar ve yine poliçede belirtilen tarihte öğleyin saat 12:00'de sona erer. Her iki halde de gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının bulunduğu yerin saati esas alınır.

B -Hasar ve Tazminat

B.1. Rizikonun Gerçekleşmesi Halinde Tarafların Yetki ve Yükümlülükleri

Riziko gerçekleştikten sonra, tarafların bütün hakları saklı kalmak koşulu ile, her türlü koruma önlemlerini almaya veya bunların alınmasını istemeye, gözetmeye veya bunlara girişmeye yahut başlamaya sigortalı veya sigorta ettiren zorunlu,

sigortacı da yetkilidir. Sigortacının bu eylemlerinden dolayı ödeme yükümlülüğünü peşinen kabul ettiği ileri sürülemez.

Sigortalı veya sigorta ettiren bu konularda sigortacı ile tam bir işbirliği yapmak, bu önlemlerin alınmasına yardım etmek için elindeki bütün belge ve bilgileri sigortacıya vermekle yükümlüdür. Bundan başka, sorumlu üçüncü kişilere karşı rücu haklarını korumak üzere, bütün önlemleri zamanında almak ve gerekli işlemleri yapmak için, sigortalı veya sigorta ettiren, sigortacı ile koşulsuz işbirliği yapmakla yükümlüdür.

Sigorta ettiren veya sigortalı bu maddede sayılan yükümlülükleri yerine getirmez ve bunun sonucu zarar miktarında bir artış olursa bu kısım sigortacının ödeyeceği tazminattan indirilir.

B.2. Hasar Bildirimi ve Hasara İlişkin Belgeler

Sigorta ettiren veya sigortadan haberi olması halinde sigortalı, rizikonun gerçekleştiğini öğrenir öğrenmez bu durumu sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Sigorta sözleşmesinden doğan borcun muaccel olabilmesi için sigortalı, tazminatın hesabını gösteren bir liste ile diğer gerekli belgeleri vermek zorundadır. Bu belgeler özellikle şunlardır:

- Deniz raporu,
- Kaza ile ilgili güverte ve makine jurnallerinin onaylı kopyaları,
- Denize elverişlilik belgesi,
- Kaza ile ilgili sınıflama kurumu raporu,
- Yürürlükte bulunan sınıf (klas) belgesi; sınıf belgesine sahip olmayan gemi ve diğer deniz ve göl araçları için ise, A-2 maddesinde belirtilen esaslara uyulduğuna ilişkin belge,
- Ekspertiz ve/veya dispeç raporu,

- Gemi adamları donatımında asgari emniyet belgesi,
- Gemi adamları listesi,
- Zarara ilişkin proforma fatura, makbuz vb. belgeler.

B.3. Halefiyet

Sigortacı, ödemiş olduğu tazminat tutarı ile sınırlı olmak kaydıyla, sigortalının üçüncü kişilere karşı olan tazminat talebi haklarına sahip olur. Sigortalı, sigortacının isteği üzerine bu hususu dispeçte veya sigorta tazminatı makbuzunda yahut buna ait bir belgede belirtmeyi kabul eder.

C -Çeşitli Hükümler

C.1. İyiniyet Yükümlülüğü

Taraflar, sigorta sözleşmesinin yapılması sırasında ve devamı boyunca iyi niyetle hareket etmekle yükümlüdür.

Sigorta ettiren veya sigortalı yahut bunların sözleşmeyi yapmakla görevlendirdiği kişiler, sözleşmenin esasına ilişkin kendilerince bilinen her hususu, sözleşme yapılmadan önce sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi halinde iyi niyete aykırı hareket edilmiş sayılır. Sigorta ettiren veya sigortalı yahut bunların sözleşmeyi yapmakla görevlendirdikleri kişiler, işlerinin olağan süreci içinde, kendilerince bilinmesi gerekli her hususu biliyor sayılırlar. Rizikonun değerlendirilmesi açısından taşıdıkları önem dolayısıyla, sözleşmeyi yapıp yapmama veya sigorta priminin ya da şartların belirlenmesinde, basiretli bir sigortacının vereceği karara etken olabilecek her husus sözleşmenin esası ile ilgili husus sayılır ve Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili hükümleri uygulanır.

C.2. Sigorta Priminin Ödenmesi

Sigorta priminin tamamı veya taksitle ödenmesi kararlaştırılmış ise ilk taksit, poliçenin tesliminde ve kalan taksitler de poliçede belirtilen tarihlerde nakden ödenir. Sigorta ettiren kimse primini vermemiş, prim tecil edilmiş veya poliçede vadeleri tayin

ve tespit edilen herhangi bir taksidini, vade gününün bitiminde ödememiş ise temerrüde düşer.

Temerrüt gününü takip eden 15 gün içerisinde de sigorta ettiren prim borcunu ödemezse bu müddetin bitiminden itibaren 15 gün süre ile sigorta teminatı durur. Bu sürenin sonuna kadar prim ödenmediği takdirde sigorta sözleşmesi herhangi bir ihtara gerek kalmadan feshedilmiş olur. Bu poliçe ile ilgili herhangi bir prim iadesi ekli özel şartlara göre yapılır.

C.3. Tebliğ ve İhbarlar

Sigorta ettiren veya sigortalının bildirimleri, sigorta şirketinin merkezine veya sigorta sözleşmesine aracılık eden acenteye, noter aracılığı yahut taahhütlü mektupla yapılır. Sigorta şirketinin bildirimleri de sigorta ettiren veya sigortalının poliçede gösterilen adreslerine, bu adreslerin değişmiş olması halinde ise sigorta şirketinin merkezine veya sigorta sözleşmesine aracılık eden acenteye bildirilen son adreslerine aynı surette yapılır. Taraflara imza karşılığı elden verilen mektup, telgraf, teleks veya faks ile yapılan bildirimler de taahhütlü mektup hükmündedir.

C.4. Ticari ve Mesleki Sırların Saklı Tutulması

Sigortacı ve sigortacı adına hareket edenler bu sözleşmenin yapılması dolayısıyla sigorta ettirene ve sigortalıya ilişkin olarak öğrenecekleri sırların saklı tutulmamasından doğacak zararlardan sorumludurlar.

C.5. Yetkili Mahkeme

Sigorta sözleşmesinden doğan anlaşmazlıklar nedeniyle açılacak davalarda yetkili mahkeme, sigorta şirketi merkezinin veya sigorta sözleşmesine aracılık yapan acentenin ikametgahının bulunduğu yerdeki veya rizikonun Türk karasularında gerçekleşmesi halinde rizikonun gerçekleştiği yerdeki ticaret davalarına bakmakla görevli mahkemedir.

C.6. Zamanaşımı

Sigorta sözleşmesinden doğan bütün talepler, hasar tarihinden itibaren iki yılda zamanaşımına uğrar.

C.7. Özel Şartlar

Tarafların anlaşmasına göre, genel şartlara aykırı olmamak kaydıyla özel şartlar konulabilir ve bu özel şartlar genel şartlara göre öncelikli olarak uygulanır.

EK-IV

Institute Time Clauses Hulls- ITCH

Yürürlük Tarihi 01.11.1995

1. SEYRÜSEFER

1.1. Gemi, her zaman bu sigortanın hükümlerine bağlı olmak koşuluyla, sigortalıdır ve kılavuzlu veya kılavuzsuz sefere çıkar veya seyrederek, deneme seferlerine çıkar ve tehlikede olan gemi veya deniz taşıtlarına yardım eder ve onları çeker. Ancak - alışılmış [mutat] çekilme veya yardıma gereksinim duyulduğunda ilk güvenli liman veya yere çekilme halleri hariç - geminin çekilmemesi veya sigortalı ve/veya gemi sahipleri ve/veya işletmecileri ve / veya kiracıları [çarterer] tarafından önceden yapılmış bir sözleşme uyarınca çekme veya kurtarma hizmeti üstlenilmemesi yükümdür. Bu **1.1 Klozu**, yükleme veya boşaltmayla ilgili alışılmış çekilmeleri istisna etmez.

1.2. Bu sigorta, sigortalının kılavuzlarla her hangi sözleşme yapması veya sigortalı yahut onun acentesi, kılavuzların ve/veya römorkörlerin ve/veya çekici - botların veya onların sahiplerinin sorumluluklarını sınırlandıran veya onları sorumluluktan kurtaran sözleşmelerden herhangi birini kabul etmeleri yahut yerleşik yerel yasa veya gelenekler gereği kabul etmek zorunda kalmaları nedeniyle zarar görmez.

1.3. Personel, malzeme veya teçhizat sağlamak üzere gemiye yada gemiden yapılan taşımalar için helikopter kullanılması bu sigortaya zarar vermez.

1.4. Bu sigorta geminin, denizde [bir liman veya kıyı taşıtı olmayan] bir diğer gemiye yük yüklenmesi veya o gemiden yük boşaltılmasını gerektiren ticari işlerde kullanılması halinde, yanaşması, yanaşık kalması ve ayrılması dahil, böyle işlerden doğan zıya veya hasarı veya diğer gemiye karşı sorumluluğu kapsamaz, meğer ki,

geminin böyle bir işte kullanılacağı sigortacılara önceden bildirilsin ve teminata eklenmesi istenilen herhangi ek koşul ve ek prim üzerinde anlaşma sağlansın.

1.5. Geminin [a] sökülme veya [b] sökülme üzere satılmak niyetiyle [yükli veya yüksüz olarak] sefere çıkması halinde, bu sefer sırasında meydana gelecek ziya veya hasar için herhangi bir tazminat, geminin ziya veya hasara uğramış olduğu zamandaki hurda piyasa değeri ile sınırlıdır. Meğer ki, sigortacılara önceden bildirilsin ve teminata eklenmesi istenen herhangi koşul, sigorta değeri ve prim üzerinde anlaşma sağlansın. Bu 1.5 Klotu 8. ve / veya 11. Klotlar kapsamındaki tazminat taleplerine uygulanmaz.

2. UZATMA

Bu sigorta sona erdiğinde gemi denizde ve tehlikede veya kayıp ise, bu sigorta sona ermeden önce sigortacılara bildirilmesi koşulu ile, bir sonraki limana varıp orada emniyete alınıncaya yahut limanda ve tehlike altında ise emniyeti sağlanıncaya kadar, aylık prim esasından sigorta [teminat] devam eder.

3. YÜKÜN BOZULMASI

Haber alındıktan sonra derhal sigortacılara bildirilmek ve teminata eklenmesi istenen herhangi koşul ve ek primde anlaşma sağlanması koşuluyla yük, çalışma biçimi [trade], yer, çekme ve çekilme, kurtarma hizmeti veya sefere başlama tarihi ile ilgili yükümlerin bozulması halinde sigorta [teminat] devam eder.

4. SINIFLAMA

4.1. Bu sigortanın kabulü sırasında ve sigorta süresi boyunca aşağıdaki hususları sağlamak sigortalı, gemi sahibi ve idarecilerinin görevidir:

4.1.1. Geminin, sigortacıların kabul ettiği sınıflama kurumu tarafından sınıflandırılması ve o sınıflama kurumu içindeki sınıfının sürdürülmesi.

4.1.2. Geminin denize elverişliliği veya denize elverişli koşullarda tutulması için sınıflama kurumu tarafından koyulan herhangi sınırlama, istem ve önerilere,

sınıflama kurumu tarafından istenilen tarihlerde uyulmasını sağlamak sigortalı, gemi sahibi ve idarecilerinin görevidir.

4.2. Yukarıdaki **4.1 Klot'unda** açıklanan görevlerin her hangi birinin yerine getirilmemesi halinde, sigortacılar görevin yerine getirilmediği tarihten itibaren bu sigortadaki sorumluluklarından kurtulur, meğer ki, sigortacılar yazılı olarak aksini kabul etmiş olsun. Eğer gemi o tarihte açık denizde ise, sigortacıların sorumluluktan kurtulması, geminin uğrayacağı ilk limana varıncaya kadar ertelenmesi şarttır.

4.3. Geminin sınıflama kurumunun onarımına dair önerilerde bulunabileceği veya sigortalı, gemi sahibi veya idarecilerinin diğer eylemleriyle ilişkili herhangi olay, durum veya hasar derhal sınıflama kurumuna bildirilmelidir.

4.4. Sigortacılar bilgi ve/veya belge için doğrudan sınıflama kurumuna başvurmayı isterse, sigortalı gerekli yetkiyi sağlayacaktır.

5. SONA ERME

Bu **5. Klot**, bu sigortada kendisiyle uyuşmayan basılı veya yazılı herhangi bir hükme rağmen geçerli olacaktır.

Sigortacılar yazılı olarak aksini kabul etmedikçe;

5.1. Bu sigorta, geminin sınıflama kurumunun veya kurumdaki sınıfının değişmesi, askıya alınması, kesintiye uğraması, geri alınması yahut sona ermesi veya sınıflama kurumu tarafından ekspertiz için bir uzatma kararlaştırılmadıkça dönemsel [periodik] ekspertizlerden her hangi birinin süresinin aşılması halinde kendiliğinden [otomatik] sona erecektir. Eğer gemi açık denizde ise bu kendiliğinden [otomatik] sona erme, gemi ilk limana varıncaya kadar ertelenmesi şarttır. Bununla beraber böyle bir değişiklik, askıya alınma, kesintiye uğrama veya geri alınma yahut dönemsel ekspertiz süresinin aşılması, bu sigortanın **6. Klotu** veya geminin yürürlükteki Institute War and Strike Clauses Hulls - Time şartları ile yapılmış sigortası kapsamındaki ziya veya hasar sonucu meydana gelmişse, kendiliğinden

sona erme ancak geminin bu ilk limandan Sınıflama Kurumunun önceden onayı olmaksızın denize açılması halinde veya sınıflama kurumu tarafından bir uzatma süresi kararlaştırılmaksızın dönemsel ekspertiz süresinin aşılması halinde geçerli olur.

5.2. Bu sigorta, bayrak veya mülkiyette isteyerek veya başka türlü herhangi değişme, yeni idareye devir veya çıplak gemi kirası esaslı ile kiralama, geminin bedeli devlet tarafından ödenerek mülkiyet veya kullanım hakkına el konulması halinde, kendiliğinden [otomatik] sona erecektir. Eğer gemide yük varsa ve yükleme limanından sefere başlamışsa yahut açık denizde yüksüz seyrediyorsa, kendiliğinden sona erme, eğer istenirse, gemi öngörülen yolculuğuna devam ederken, yüklü gemi son boşaltma limanına varıncaya kadar, yüksüz gemi varma limanına ulaşıncaya kadar ertelenir. Bununla beraber sigortalının yazılı bir mutabakatı olmaksızın geminin bedeli devlet tarafından ödenerek mülkiyet veya kullanım hakkına el konulması halinde, kendiliğinden sona erme, gemiye limanda ya da açık denizde el konulmasından 15 gün sonra olur.

Bu sigortanın kapsadığı süre veya bunun herhangi bir uzatması içinde geminin, sigorta edilmiş tehlikelerden veya bir başka biçimde tam ziyaa uğramamış olması koşulu ile, gün esaslı üzerinden net prim iadesi yapılır.

6. RİZİKOLAR

6.1. Bu sigorta [aşağıdakiler nedeniyle] sigorta edilen şeyin uğradığı ziya veya hasarı kapsar:

6.1.1. Deniz, ırmak, göllerin veya diğer sefer yapılabilir suların tehlikeleri,

6.1.2. Yangın, patlama [infilak],

6.1.3. Geminin dışındaki kişiler tarafından zor kullanılarak yapılan hırsızlık,

6.1.4. Denize mal atılması,

6.1.5. Korsanlık,

- 6.1.6. Kara taşıtları, rıhtım veya liman düzen veya donanımı ile temas,
- 6.1.7. Deprem, yanardağ püskürmesi veya yıldırım,
- 6.1.8. Yük veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması ya da yer değiştirmesi sırasında olan kazalar.

6.2. Bu sigorta, sigortalı edilen şeyin, aşağıdaki rizikolar nedeniyle uğradığı ziya veya hasarı kapsar;

6.2.1. Kazanların patlaması, şaftların kırılması veya makine yada teknedeki herhangi bir gizli kusur,

6.2.2. Kaptanın, gemi zabitlerinin, gemi adamlarının ya da kılavuzların ihmali,

6.2.3. Burada sigortalı olmamaları koşulu ile onarımcılar ya da gemi kiracılarının ihmali,

6.2.4. Kaptan, gemi zabitleri veya gemi adamlarının barataryası,

6.2.5. Hava taşıtları, helikopter veya benzer nesnelerle ya da bunlardan düşen şeylerle temas.

Ancak ziya veya hasarın, sigortalı, gemi sahibi, gemi işletmecileri yada gemi sahibinin eksperleri yahut idare merkezindeki [karadaki] herhangi müdürün gerekli özeni göstermemesinden kaynaklanmaması şarttır.

6.3. Kaptan, gemi zabitleri, gemi adamları veya kılavuzlar gemide pay sahibi olsalar bile bu **6. Kloz'un** anlamı içinde gemi sahibi olarak düşünülemez.

7. KİRLETME TEHLİKESİ

Bu sigorta, sigortalı, gemi sahipleri veya idarecileri yahut bunlardan herhangi birinin, bir tehlike veya tehdidi önlemek yada azaltmak için gerekli özeni göstermemesine bağlı olmaması koşuluyla, sigortacıların sorumlu olduğu gemi hasarının doğrudan sonucu olan bir kirletme tehlikesi veya çevreye verilen hasarı

veya bunlardan doğan tehdidi önlemek yahut azaltmak üzere yetkili kamu otoritesinin gemiye verdiği ziya veya hasarı kapsar. Kaptan, gemi zabitleri, gemi adamları veya kılavuzlar gemide pay sahibi olsalar bile bu **7. Kloz** bakımından gemi sahibi olarak kabul edilemezler.

8. 3/4 ÇATIŞMA SORUMLULUĞU

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 ziya 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. Kloz** 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. Kloz** 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. Klozları** kapsamındaki toplam sorumluluğu, hiç bir halde, sigorta bedelinin ¾'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.

İSTİSNALAR

8.4. Her zaman şöyle ki, bu **8. Klot** hiç bir halde, sigortalının [aşağıdakiler için ya da bunlarla ilgili olarak] ödeyeceği her hangi bedeli kapsamak üzere genişletilmemesi şarttır;

8.4.1. Engeller, enkazlar, yükler ya da diğer her hangi şeyin kaldırılması veya temizlenmesi,

8.4.2. Diğer gemiler ya da onlardaki eşya hariç, taşınır veya taşınmaz ya da kişisel eşya yahut diğer her hangi şey,

8.4.3. Sigortalı gemide olan yük veya diğer eşya ya da sigortalı geminin yükümleri,

8.4.4. Can kaybı, yaralanma ya da hastalık,

8.4.5. Herhangi taşınır veya taşınmaz yahut kişisel eşya ya da her hangi şeyin kirlenmesi ya da bulaşması veya bunlardan doğan tehdit [sigortalı geminin çatıştığı diğer gemiler veya o gemilerdeki şeyler hariç] yahut çevreye verilen hasar veya bunlardan doğan tehdit; ancak bu istisna 1989 yılında yürürlüğe konulmuş olan “ Kurtarmaya dair Uluslar arası Anlaşma”nın 13.maddesi 1[b] fıkrasında işaret edildiği gibi çevreye verilen hasarı önlemek veya azaltmakta beceri ve çaba gösteren kurtarıcıya ödenecek kurtarma ücretini kapsamaz.

9. KARDEŞ GEMİ

Burada sigortalı gemi tamamen veya kısmen aynı gemi sahibine yada aynı işletmeye ait diğer herhangi bir gemi ile çatışır veya ondan bir kurtarma hizmeti alırsa, bu sigorta gereği sigortalı, diğer gemi burada sigortalı gemi ile ilgisi olmayan

gemi sahiplerinin malı imiş gibi, tamamen aynı haklara sahip olur; ancak böyle durumlarda çatışma sorumluluğunun veya kurtarma ücretinin belirlenmesi, sigortacı ile sigortalının üzerinde anlaşacakları tek bir hakeme havale edilir.

10. MÜŞTEREK AVARYA VE KURTARMA

10.1. 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.

10.2. Dispeç, sanki navlun sözleşmesi bu konu hakkında özel hüküm içermiyormuş gibi seferin sona erdiği yerdeki geçerli yasa ve uygulamaya göre yapılacaktır; fakat navlun sözleşmesi dispeçin York-Antwerp Kuralları'na göre yapılmasını şart koştuğunda dispeç buna göre yapılır.

10.3. Gemi, kiralananmadan, boş sefere çıktığında, 1994 tarihli York-Antwerp Kuralları [XI (d), XX ve XXI. kurallar hariç] uygulanabilecektir ve bu bakımdan sefer geminin hareket liman veya yerinden, sığınma limanı yada yeri yahut sadece yakıt için uğranılan liman veya yerden başka, bundan sonraki ilk liman yada yere varana kadar devam ediyor sayılır. Eğer başlangıçta tasarlanan sefer herhangi ara liman veya yerde terk edilirse yolculuk orada sona erdirilmiş sayılır.

10.4. Sigorta edilen bir rizikodan kaçınmak veya bu kaçınma ile ilgili olarak zarara uğranılmadığında bu **10. Klot** gereği, hiçbir halde, tazminat talep edilemez.

10.5. Bu 10. Klot gereği, hiç bir halde, aşağıdakilerden veya aşağıdakiler için tazminat talep edilmez;

10.5.1. Kurtarmaya dair 1989 tarihli Uluslararası Anlaşma'nın 14.maddesi yada yazılı yasa [statü], kural, yasa veya sözleşmedeki diğer her hangi benzer hüküm gereği kurtarıcıya ödenebilecek “ telafi edici tazminat”,

10.5.2. Çevreye verilen hasar veya böyle bir hasar tehdidi ya da kirlетici maddelerin gemiden kaçması veya serbest kalması sonucu yahut böyle kaçma veya serbest kalma tehdidi ile ilgili sorumluluk veya yapılan masraflar,

10.6. Bununla beraber **10.5. Klozu** sigortacının, çevreye verilen hasarı önlemek veya azaltmak için beceri veya çaba gösteren kurtarıcıya “Kurtarmaya dair Uluslararası Anlaşma 1989 ” nın 13. maddesi 1[b] fıkrası gereği, ödeyeceği her hangi tutarı istisna etmez.

11. SİGORTALININ GÖREVİ [DAVA VE SAY]

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.

11.2. Aşağıdaki hükümlere ve **12. Klot’a** bağlı olmak koşulu ile sigortacılar, sigortalı ve onun adamları veya temsilcilerinin aldıkları böyle önlemler için yaptıkları uygun ve makul masraflara katılır. Müşterek avarya, kurtarma masrafları [11.5 Klotu ile sağlananlar hariç], **10.5 Klotu’nda** belirtilen özel tazminat ve masraflar ile çatışmaya ilişkin savunma veya dava masrafları bu **11. Klot** kapsamında tazmin edilmez.

11.3. Sigortalı veya sigortacılar tarafından sigortalı şeyi kurtarma, koruma veya iyileştirme amacı ile alınan önlemler, el çekme [feragat] yada bırakmanın kabulü veya diğer tarafın haklarına başka bir şekilde zarar verme olarak düşünülemez.

11.4. Bu **11.Klot’a** uygun olarak masraflar yapıldığında, bu sigorta gereği sorumluluk, masrafların buradaki [poliçedeki] sigorta bedelinin geminin yine burada [poliçede] gösterilen değerine oranını veya masrafa neden olan olay sırasında geminin sağlam değeri buradaki [poliçedeki] değerini aşıyorsa, buradaki sigorta

bedelinin geminin sağlam haldeki değerine oranını aşamaz. Sigortacılar tazminat talebini tam ziya olarak kabul etmiş ve burada sigorta edilen şey de kurtarılmışsa, dava ve say masrafları kurtarılan şeyin değerini aşmadıkça, yukarıdaki hüküm uygulanmaz, aşarsa, o zaman, masrafın sadece bu değeri aşan kısmına uygulanır.

11.5. Bu sigorta gereğince gemi için tam ziya talebi kabul edildiğinde ve gemi ve diğer eşyayı kurtarmak ya da kurtarmaya girişmek için makul olarak masraflar yapılmış ve kazanç yoksa ya da masraflar kurtarılan şeylerin değerini aşmışsa, bu sigorta, duruma göre, gemi bakımından makul olarak katlanılmış olduğu kabul edilebilecek masrafları yada kurtarılan şeylerin değerini aşan masraflardan kendi payına düşen kısmını, **10.5 Klozu'nda** belirtilen bütün özel tazminat ve masraflar hariç, orantılı olarak [prorata] tazmin eder. Ancak gemi, masraflara yol açan olayın meydana geldiği anda sağlam haldeki değerinden daha az bedel için sigorta edilmişse bu sigorta uyarınca ödenecek miktar eksik sigorta oranında azaltılır.

11.6. Bu **11.Kloz** kapsamında tazmin edilecek miktar, bu sigorta kapsamında başka biçimde tazmin edilebilir zarara ek olur, fakat hiçbir halde geminin burada sigorta edilmiş bedelini aşamaz.

12. MUAFİYET

12.1. Her ayrı bir kaza veya olaydan doğan tazminat taleplerinin toplamı burada kararlaştırılan muafiyet tutarını aşmadıkça, bu sigorta kapsamına dahil bir rizikodan doğan tazminat talebi [8,10 ve 11. Klozlar'ın kapsamındaki tazminat talepleri dahil] ödenmez, aşması halinde ise bu tutar tazminattan indirilir. Ancak oturmadan sonra karinenin görülmesi masrafı, eğer makul olarak ve özellikle bu amaç için yapılmışsa, hasar olmasa bile ödenir. Bu **12.1.** Klozu geminin gerçek veya hükmi tam ziyaına yada aynı kaza veya olaydan doğan **11. Kloz** kapsamındaki herhangi bir tazminat ile birleşen bir talebe uygulanmaz.

12.2. Ardışık iki liman arasındaki bir ara sefer sırasında meydana gelen ağır hava hasarına ilişkin tazminat talepleri, bir kazadan doğmuş gibi işlem görür.

Ağır hava bu sigortanın tam olarak kapsamadığı süreye yayıldığında ödenebilecek tazminata uygulanacak muafiyet, bu sigorta süresine dahil ağır havalı günlerin sayısının bu ara sefere düşen ağır havalı günlerin sayısına oranında olur. Bu **12.2. Klozu’ndaki** “ağır hava” terimi yüzen buzlarla teması da kapsar.

12.3. Yukarıdaki muafiyetin uygulandığı herhangi bir tazminat ile ilgili sovtajın [içerdiği her hangi faiz tutarı hariç] toplam tazminatın [sovtaj indirilmemiş] muafiyeti aşan miktarı kadar olan kısmı, tam olarak sigortacının alacağı olur.

12.4. Sovtajların içerdiği faiz, sigortalı ile sigortacılar arasında, sigortacılar tarafından ödenen tutarlar ve bu ödemenin yapıldığı tarihlere göre paylaşılır; bununla beraber sigortacılar faizin de eklenmesi ile ödemiş olduklarından daha fazla bir tutarı alabilirler.

13. TAZMİNAT TALEBİ BİLDİRİMİ VE TEKLİF ALMA

13.1. Bu sigorta kapsamında bir tazminat talebi ile sonuçlanabilecek ziya yada hasarın meydana geldiği kaza halinde, sigortalı, gemi sahibi veya gemi idarecileri ziya yahut hasardan haberi olduğu veya olmuş olabileceği tarihten hemen sonra ve ekspertizden önce, eğer sigortacılar isterlerse bir eksper atanabilmeleri için, onlara bildirim yapılmalıdır.

Eğer o tarihten on iki ay içinde sigortacılar not verilmemişse aksi sigortacılar tarafından yazılı olarak kabul edilmedikçe, sigortacılar bu sigorta kapsamındaki kaza veya ziya ya da hasardan doğan yahut bunlarla ilgili her hangi tazminat için sorumluluktan otomatik olarak [kendiliğinden] kurtulur.

13.2. Sigortacılar geminin havuzlanma veya onarım için gideceği limanı kararlaştırmakla yetkili ve onarım yeri veya onarımcı firmayı veto etme hakkına sahiptir. [sigortacıların taleplerine uymak için yapılan seferden doğan gerçek ek masraflar sigortalıya geri ödenir]

13.3. Sigortacılar ayrıca, geminin onarımı için teklifler alabilir veya ek teklifler alınmasını isteyebilirler. Böyle bir teklif alındığı ve sigortacının onayı ile kabul edildiğinde, sigortacıların istediği teklifi almak için davet mektubunun gönderilmesi ile bu teklifin kabulü arasında, sadece bu teklifin alınması sonucu kaybedilen zaman için, bu zamanın sadece teklif alınmasının bir sonucu olarak kaybedildiği ölçüde ve teklifin sigortacıların onayı alındıktan sonra gecikmeden kabul edilmiş olması koşulu ile sigortalı değer üzerinden yıllık % 30 oranında bir ödeme yapılacaktır.

Müşterek avarya kapsamına girenler dahil, bu ödemenin kapsadığı süre veya herhangi kısmı için yakıt ve kumanya ve kaptan, zabıt ve gemi adamları veya bunlardan herhangi birinin ücret, beslenme, barındırma masrafları ile üçüncü kişilerden alınan alıkoyma zararı ve/veya işletme masrafları tutarları yukarıdaki ödemeden indirilir.

Hasar onarım masraflarının bir kısmı, saptanmış muafiyetten başkası, sigortacılarından tazmin edilebilir değilse, söz konusu ödeme aynı oranda azaltılır.

13.4. Sigortalının 13.2. ve/veya 13.3. Klot'lardaki koşullara uymaması halinde belirlenen tazminat miktarından %15 indirim yapılır.

14. ESKİ YENİ FARKI

Tazminat talepleri, eski-yeni için indirim yapılmaksızın ödenir.

15. KARİNENİN BAKIMI

Gemi karinesinin raspa edilmesi, kumla temizlenmesi ve/veya diğer yüzey hazırlığı yahut boyanması ile ilgili tazminat talebi, aşağıdakiler hariç, hiçbir halde kabul edilemez.

15.1. Yeni karine saçlarının kıyıda kumla temizlenmesi ve/veya diğer yüzey hazırlığı ve bunlara ilk astar boyanın sağlanması ve uygulanması,

15.2. Kumla temizleme ve/veya diğey yüzey hazırlığından dolayı;

Yenilenen veya onarılan saçların hemen bitişğinde olup, kaynak yapılması ve/veya onarımı sırasında hasara uğrayan sac veya perçin yerleri sac plaka koyulan alanların, teknede veya kıyıda, şekil verme sırasında hasara uğraması,

15.3. Yukarıda 15.1. ve 15.2. de sözü edilen yerlere çürümeye karşı ilk kat astarın sağlanması ve uygulanması sigortalı bir riziko nedeniyle hasara uğramış karine saçlarının makul onarım masraflarının bir parçası olarak tazmin edilir.

16. ÜCRETLER, BESLENME VE BARINDIRMA MASRAFLARI

Yalnız sigortacıların temin ettiğı bir hasarın onarımı için geminin gerekli olarak bir limandan diğeyine götürölmesi veya bu onarımlar ile ilgili deneme seferleri için ve sadece gemi yoldayken katlanılan ücret, beslenme ve barındırma masrafları hariç; kaptan, zabıt ve gemiadamları veya gemi ile ilgili herhangi birinin ücret, beslenme ve barınmaları için, müşterek avaryaya kabul edilenlerden başka, tazminat talebi kabul edilemez.

17. ACENTE KOMİSYONU

Hiçbir halde, bu sigorta gereğı sigortalının bilgi veya belgeleri elde etmesi ve sağlaması için harcadığı zaman ve katlandığı zahmete karşılık ya da bu tür hizmetleri yerine getirmek için sigortalı tarafından atanmış veya onun adına hareket eden yönetici, acente, yönetim veya acente yada benzerinin komisyon veya ücretleri ile ilgili her hangi bedel ödenmez.

18. ONARILMAMIŞ HASAR

18.1. Onarılmamış hasar taleplerinde tazminatın ölçüsü [miktarı], bu sigorta sona erdiği zaman onarılmamış hasardan dolayı geminin piyasa değerindeki makul azalmadır. Ancak bu azalma makul onarım masraflarını aşamaz.

18.2. Sigortacılar, hiçbir halde, bu sigortanın kapsadığı süre ya da bunun her hangi uzantısı içinde uğranılan tam ziyaı [bu sigorta kapsamında olsun olmasın] izleyen onarılmamış hasar için sorumlu olmaz.

18.3. Sigortacılar onarılmamış hasar için bu sigortanın sona erdiği andaki sigorta değerinden fazlası için sorumlu olmaz.

19. HÜKMİ TAM ZIYA

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.

20. NAVLUNDAN VAZGEÇME

Bırakma için bildirim yapılmış olsun veya olmasın, tam ziya veya hükmi tam ziya halinde, sigortacılar navlun için talepte bulunmazlar.

21. DEVİR [TEMLİK]

Bu poliçeye, poliçe kapsamındaki herhangi bir tazminat ödenmeden veya prim iadesi yapılmadan önce sigortalı ya da devir edilmiş olması halinde devir eden [temlik eden] tarafından imzalanmış, tarihli bir temlikname veya menfaatin devrine ait bildirim eklenmedikçe, bu sigorta kapsamındaki hakların, menfaatin veya bu sigorta uyarınca ödenebilir yahut ödenecek herhangi meblağın temliki sigortacıları bağlamaz ya da sigortacılar tarafından dikkate alınmaz.

22. MASRAFLARIN SİGORTASINA İLİŞKİN YÜKÜM

22.1. Aşağıdaki ek sigortalara izin verilir;

22.1.1. Masraflar, idarecilerin komisyonları, kârlar, tekne ve makine değerinin aşan yada artan kısmı. Sigorta bedeli, burada beyan edilen değer % 25 ni aşamaz.

22.1.2. Bir süreye bağlı olarak sigorta edilen navlun, kira [çarter] navlunu veya umulan navlun.

Sigorta bedeli, burada beyan edilen değer % 25 inden, 22.1.1.de belirtilen sigorta bedelinin indirilmesinden sonra kalan bedeli aşamaz.

22.1.3. Sefer üzerine belirlenmiş navlun veya kira.

Sigorta bedeli, yüklü bir ara sefer ile bunu izleyen diğer yüklü ara seferin brüt navlunu veya kirası ile sigorta ücretinin toplamını aşamaz. [eğer istenirse böyle bir sigorta başlangıç yada ortadaki bir boş ara seferi kapsayabilir]. Ödemenin zaman üzerine yapıldığı bir sefer - navlun sözleşmesi halinde, sigortalanmasına izin verilen bedel burada esas alınan yüklü iki ara seferle sınırlı olmak koşulu ile seferin tahmini süresine göre hesaplanır. **22.1.2. fıkrası** kapsamında sigorta edilen herhangi bir

tutar dikkate alınarak ve sadece bunu aşan miktar, navlun ya da kira peşin alındıkça veya kazanıldıkça brüt miktardan bunlar indirilerek, sigorta edilebilir.

22.1.4. Gemi boş ve kiralanmamış olarak seferde ise umulan navlun.

Sigorta bedeli, hemen sonraki yüklü ara seferin, sigorta yapıldığı zaman cari navlun fiyatı esas alınarak, makul olarak tahmin edilecek umulan brüt navlun ve sigorta ücreti toplamını aşamaz. 22.1.2 fıkrası kapsamında sigorta edilen tutar dikkate alınır ve sadece bunu aşan miktar sigorta edilebilir.

22.1.5. Zaman üzerine Çarter [Kira] Sözleşmesi yada sefer dizisi üzerine Çarter [Kira] Sözleşmesi.

Sigorta bedeli, 18 ayı aşmayan bir süreli çarter sözleşmesi uyarınca kazanılacak brüt kira [navlun] nın % 50 sini aşamaz. 22.1.2 fıkrası greği sigorta edilen tutar dikkate alınır ve sadece bunu aşan miktar sigorta edilebilir. Bu aşan miktar, kira [çarter] sözleşmesinden peşin alınan veya kazanılan navlun veya kira bedeli, peşin alınan veya kazanılan brüt bedelin %50 sinden indirilerek azaltılır, ancak ve 22.1.5 fıkralarına göre sigorta edilen tutarların toplamı kira [çarter] sözleşmesi uyarınca kazanılan brüt navlun veya kira tutarının %50'sini aşmadığı sürece sigorta bedelinin azaltılması gerekmez. Bu madde kapsamındaki sigorta kira [çarter] sözleşmesinin imzalanması ile başlayabilir.

22.1.6. Primler.

Sigorta bedeli 12 ayı aşmayan bir süre için sigorta edilen bütün menfaatlerin gerçek primlerinin aylık orantı ile azaltılan tutarını aşamaz. [Bu maddenin yukarıdaki fıkralarında sigorta edilen primler hariç fakat klüp veya harp v.b. rizikosu sigortaları prim veya tahmini aidatları, istenirse, dahildir].

22.1.7. Prim iadeleri.

Sigorta bedeli, herhangi bir sigorta uyarınca geri verilebilen fakat geminin sigortalı bir riziko yada başka bir nedenle tam zıya halinde geri alınamayan gerçek iade primlerini aşamaz.

22.1.8. Tutarına bakılmaksızın sigorta.

Aşağıda 24, 25, 26 ve 27. Klot'lerde istisna edilen her hangi riziko.

22.2. Bu poliçenin süresi içinde sigortalı, gemi sahibi, gemi idarecileri veya ipotek alacaklıları tarafından veya onlar hesabına, yukarıda 22.1.1 ila 22.1.7 fıkralarında sayılan menfaatler için burada izin verilen tutarları aşan sigortalar veya P.P.I, F.I.A. şartları ile tam zıya için yapılan ya da diğer herhangi benzer koşula bağlı sigortalar yapılmaz. Bununla beraber bu yükümlülüğe uyulmaması, bundan haberi olmaksızın bu sigortayı kabul etmiş bir ipotek alacaklısının tazminat talebine karşı sigortacılara herhangi bir savunma yaratmaz.

23. YATMA VE İPTAL İÇİN PRİM İADESİ

23.1. Prim iadesi aşağıdaki gibidir;

23.1.1. Eğer bu sigorta karşılıklı anlaşma ile iptal edilirse, başlamamış her ay için aylık net,

23.1.2. Geminin bir limanda veya yatma yerinde, bu liman veya yatma yerinin sigortalılarca uygun görülmesi koşuluyla, yatacağı ardışık 30 günlük beher dönem için;

a] Onarımsız [yatmalar] için net yüzde.....

b] Onarımlı [yatmalar] için net yüzde.....

23.1.3. Gemi, aşınma ve yıpranmadan veya geminin sınıflama kurumu tarafından yapılan ekspertizde önerilenlerin yerine getirilmesi için onarıma alındığında, bu onarım olarak kabul edilmeyecektir. Fakat bu sigorta ile güvence altına alınmış olsun veya olmasın, gemiye gelen ziya veya hasarın onarımı yahut yapısal değişiklikler, onarım altında yatma olarak kabul edilir.

23.1.4. Eğer gemi iade istenilen sürenin sadece bir kısmında onarımda ise, iade sırasıyla 23.1.2 [a] ve [b] de [geçen] günlerin sayısına göre günlük oran üzerinden hesaplanır.

23.2 HER ZAMAN ŞU KOŞULLA Kİ

23.2.1. Gemi, sigortalı tehlikelerden veya başka türlü, bu sigortanın kapsadığı süre içinde veya bu sürenin her hangi bir uzantısı sırasında, tam ziyaa uğramış olmamalıdır.

23.2.2. Gemi, açıkta veya korunmasız sularda ya da sigortacıların uygun bulmadığı liman yahut yatma yerinde yattığında, hiç bir halde iadeye izin verilmez.

23.2.3. Yükleme veya boşaltma işlemleri yahut gemide yük bulunması iadeyi engellemez. Fakat geminin yükü depo etmek veya mavna olarak kullanıldığı her hangi bir süre için iadeye izin verilmez.

23.2.4. Yıllık fiyatta herhangi bir değişiklik yapılması halinde, yukarıdaki iade oranları buna göre ayarlanır.

23.2.5. Bu 23. Klot kapsamında hak kazanılan herhangi bir iadenin, aynı sigortalının birbirini izleyen poliçelerine taşan 30 ardışık günü kapsamı halinde, bu sigorta sadece yukarıda 23.1.2.[a] ve/veya [b] fıkralarındaki oranlar üzerinden bu sigortanın süresi içine düşen ve iadenin gerçekten uygulanabilir olduğu günlere göre, günlük oran esas ile hesaplanan tutardan sorumludur. Böyle [başka bir poliçeye] taşan süre, sigortalının seçimine bağlı olarak, ya geminin yattığı ilk günden ya da yukarıda 23.1.2 [a] veya [b] de belirtildiği üzere ardışık 30 günlük dönemin ilk günü başlar.

Aşağıdaki Klot'lar buyurucudur [amir hükümdür] ve bu sigortada kendileri ile uyuşmayan herhangi hükmü geçersiz kılacaktır.

24. SAVAŞ İSTİSNALARI

Bu sigorta hiçbir halde aşağıdakilerin neden olduğu ziya, hasar, sorumluluk veya masrafı kapsamaz :

24.1. Savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan veya savaşan bir güç tarafından veya bu güce karşı yapılan herhangi bir düşmanca hareketleri.

24.2. Zorla tutma [zabt], el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma [baratarya ve korsanlık hariç] ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüsü.

24.3. Terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya diğer terk edilmiş savaş silahlarını.

25. GREV İSTİSNASI

Bu sigorta hiçbir halde aşağıdakilerin neden olduğu ziya, hasar, sorumluluk veya masrafı kapsamaz

25.1. Grevcilerin, lokavt edilmiş işçilerin veya iş karışıklıkları, kargaşalık yada halk hareketlerine katılan kişileri.

25.2. Herhangi terörist veya politik güdü ile hareket eden herhangi kişiyi.

26. KÖTÜ NİYETLİ HAREKETLER İSTİSNASI

Bu sigorta hiçbir halde;

26.1. Bir patlayıcının patlamasından,

26.2. Herhangi savaş silahından doğan ziya, hasar, sorumluluk veya masrafı ve kötü niyet ya da politik bir güdü ile hareket eden herhangi kişinin neden olduğu ziya, hasar, sorumluluk veya masrafı kapsamaz.

27. İŞİNİTKİN [RADYOAKTİF] BULAŞMA İSTİSNASI KLOZU

Bu sigorta hiçbir halde, aşağıdakilerin doğrudan veya dolaylı olarak neden olduğu ya da onların payına düşen veya onlardan doğan ziya, hasar, sorumluluk veya masrafları kapsamaz;

27.1. Her hangi nükleer yakıt veya nükleer atık ya da nükleer yakıtın tutuşmasından iyonlaşma, ışıma [radyasyon] işinnetkin [radyoaktif] kirlenme.

27.2. İşinnetkin [radyoaktif], zehirli, patlayıcı veya diğer tehlikeli maddeler ya da herhangi nükleer kurum, reaktör veya bunların diğer nükleer donanım ya da parçaları kirletmesi.

27.3. Atomik veya nükleer bölünme ve/veya birleşme veya diğer benzer tepkime [reaksiyon] yada işinnetkin [radyoaktif] güç veya maddenin kullanıldığı herhangi savaş silahı.

EK-V

ENSTİTÜ YAT KLOZU

GEZİNTİ TEKNESİ (YAT) KLOZU

01/11/1985

1. GEMİ

Gemi tekne, makine, botları ve gemi el değıştirdiğinde normal olarak onunla birlikte satılan aygıt ve donatıları ifade eder.

2. YOLA HAZIR OLMA VE YATMA

2.1. Gemi, bu sigortanın hükümlerine bağılı olmak koşuluyla sigortalıdır:

2.1.1. Denizde veya iç sularda yola hazır iken yahut limanda, tersanede, marinada, seyirde, kıyıda, dubada veya kıyıda sert veya çamur zeminde yahut çekilmesi, taşınması ve denize indirilmesi dahil, sefere çıkarken veya pilotlu veya pilotsuz seyir sırasında, deneme seferine çıktığında ve olağan yardıma gereksinimi olan gemi veya teknelere yardım ederken yahut onları çekerken sigortalıdır. Ancak geminin, alışılmış veya yardıma gereksinim duyulan haller dışında çekilmemesi, armatör, kaptan, idareciler veya kiracıların önceden anlaştıkları bir sözleşme ile çekme veya kurtarma hizmeti yapamaması yükümdür.

2.1.2. Aşağıda 4. Klot'daki gibi yola hazır olmayıp yatarken kaldırma, taşıma ve denize indirme dahil, tersane veya marinadaki normal veya genel bakım, sökme ve takma sırasında taşınırken yahut ekspertiz sırasında sigortalıdır [rıhtımda ve alargada ve denizde geçici yatma veya donatılma süresince ve geminin yattığı liman veya yerin sınırları dışında olmamak üzere palamar yerinden çekilerek veya başka türlü yer değıştirmesi de dahil]. Ancak sigortacılara haber verilmedikçe ve istenilen ek prim kabul edilmedikçe gemi ev olarak kullanıldığı veya büyük onarım yahut değışiklik yapıldığı süre boyunca sigortalı değildir.

2.2. Yukarıdaki 2.1. Klozu hükmüne rağmen, bu sigortanın hükümlerine bağlı olarak, dıştan takma motor dahil aygıt ve donanım, depolama yerinde veya kıyıda onarımda iken sigortalıdır.

3. SEYRÜSEFER VE KİRALAMA YÜKÜMLERİ [TAHHÜTLERİ]

3.1. Poliçeye ekli cetvelde [1][2] belirlenen sınırların [seyrüsefer alanının] dışına sefer yapılmaması yükümdür. Ancak sigortacılara önceden not vermek [bildirmek] ve şartlarda anlaşmak koşulu ile sigorta devam eder.

3.2. Özellikle sigortacılarla anlaşmadıkça yalnız özel zevk ve amaçlar için kullanılması ve kiraya verilememesi veya bir hizmet karşılığı [ödül] olarak kullandırılmaması yükümdür.

4. YATMA YÜKÜMÜ [TAAHHÜDÜ]

Poliçedeki cetvelde belirlendiği gibi [geminin] yola hazır olmadığı süre boyunca yatması yükümdür. Ancak sigortacılara önceden not vermek [bildirmek] ve şartlarda anlaşmak koşuluyla sigorta devam eder.

5. SÜRAT YÜKÜMÜ [TAAHHÜDÜ]

5.1. Geminin veya botu / botları olan gemilerde ana geminin tasarlanmış hızının 17 mili aşamaması yükümdür.

5.2. Sigortacılar bu yükümü kaldırmayı kabul ettiklerinde aşağıdaki 19. “Sürat Botu Klozu - Speedboat Clause” koşulları uygulanacaktır.

6. UZATMA

Bu sigorta sona erdiği zaman gemi denizde veya tehlikede ya da bir sığınma yahut uğrama limanı veya yerinde ise sigortacılara derhal bildirilmek koşuluyla ve kararlaştırılacak bir prim karşılığında bir sonraki uğrama limanında rıhtıma bağlanıncaya veya orada güven içinde demirleyinceye kadar sigortalıdır.

7. DEVİR [TEMLİK]

Sigortalı veya poliçenin devir edilmiş olması halinde devir eden (ciranta) tarafından imzalanmış, tarihi konulmuş bir bildirim poliçeye eklenmedikçe ve böyle zeyilname ekli poliçe buradaki herhangi tazminat veya iade primi ödenmeden önce yapılmadıkça, bu sigortadaki menfaatin veya bu sigorta uyarınca ödenebilir yahut ödenecek herhangi meblağın devri sigortacıları bağlamaz veya sigortacılar tarafından dikkate alınmaz.

8. GEMİ SAHİBİNİN DEĞİŞMESİ

Bu 8. Kloz, bu sigortada kendisi ile uyuşmayan basılı veya yazılı herhangi bir hükme rağmen yürürlükte olacaktır.

8.1. Gemi satılır veya yeni sahibine devredilirse ya da geminin sahibi bir şirket olduğunda bu şirketi denetim altında tutan menfaatlerde (paylarda) bir değişiklik olursa, sigortacılar sigortanın devamını yazılı olarak kabul etmedikçe, bu sigorta satış, devir veya değişiklik anından itibaren geçersiz olur ve seyir ve/veya yatma süreleri için hesap edilen prim üzerinden gün esasıyla net prim iadesi yapılır.

8.2. Gemi satış veya devir sırasında bağlama yerini bırakmış veya denizde ise poliçenin iptali, eğer sigortalı tarafından istenirse, en son varma yeri veya limanına kadar askıya alınır.

9. TEHLİKELER

Her zaman bu sigortadaki istisna hükümlerine bağlı olmak koşuluyla

9.1. Bu sigorta [aşağıdaki] tehlikeler nedeniyle sigorta edilen şeyin uğradığı ziya veya hasarı kapsar:

9.1.1. Deniz, ırmak, göl veya diğer seyrüsefer yapılabilir suların tehlikeleri.

9.1.2. Yangın.

9.1.3. Denize mal atılması.

9.1.4. Korsanlık.

9.1.5. Rıhtım, liman aygıt ve donanımı, kara taşıtları, hava taşıtları veya benzeri şeylerle temas veya onlardan düşen şeyler.

9.1.6. Deprem, yanardağ püskürmesi veya yıldırım.

9.2. Ziya veya hasarın sigortalı, gemi sahibi ve idarecilerinin gerekli özeni göstermemelerinden kaynaklanmaması koşulu ile, bu sigorta

9.2.1. sigorta edilen şeyin [aşağıdaki] tehlikeler nedeniyle uğradığı ziya veya hasarı kapsar:

9.2.1.1. Gereçler [levazım], aygıt, donatı, makine veya yakıtın yüklenmesi, boşaltılması veya yer değiştirmesi sırasında olan kazalar.

9.2.1.2. Patlama [infilak].

9.2.1.3. Kötü niyetli hareketler.

9.2.1.4. Gemi veya botlarının tamamen çalınması ya da bilinen yöntemlere ek olarak hırsızlığı önleyici aygıt ile gemi yahut botlara kilitlenmesi koşulu ile dıştan takma motorların çalınması yahut gemiye, depo veya onarım yerine zorla girilerek makinenin (dıştan takma motorlar dahil) aygıt veya donanımın çalınması.

9.2.2. Motor ve bağlantıları (bağlantı mili (strut şaft) ve pervane hariç), elektrik donanımı ve aküler ve bağlantıları istisna, aşağıdaki rizikolar nedeniyle sigorta edilen şeyin uğradığı ziya veya hasar:

9.2.2.1. Kazanların patlaması, şaftların kırılması veya makine veya teknedeki herhangi gizli kusur [kusurlu parça, şaft veya kazanın onarımı, değiştirilmesi masrafları ve maliyeti hariç].

9.2.2.2. Her kim olursa olsun herhangi kişinin ihmali, fakat sigortalı ve/veya gemi sahibi adına yapılan herhangi onarım veya değişiklikle ilgili sözleşmenin ihmal veya ihlali neticesi meydana gelen herhangi kusurun iyileştirme maliyeti veya geminin bakım masrafları hariçtir.

9.3. Bu sigorta, eğer makul ölçüde özellikle bu amaçla yapıldıysa, oturma sonrası karineyi görme masraflarını, hasar olmasa bile, tazmin eder.

10. İSTİSNALAR

Aşağıdakilerle ilgili herhangi tazminat kabul edilmez:

10.1. Dıştan takma motorun düşmesi veya güverteden denize yuvarlanması.

10.2. Aşağıdaki 19. Sürat Botu Klozu (Speedboat Clause) ile burada ayrıca sigorta edilmedikçe, ana gemide veya kıyıda yatmakta olan ve tasarlanmış hızı 17 mili aşan gemi botu.

10.3. Ana geminin adı ile daimi olarak işaretlenmemiş gemi botu.

10.4. Gemi oturmadıkça, çatışmadıkça veya sudan başka (buz dahil) herhangi görünür cisme çarpmadıkça ya da bağlı olduğu serenlerin hasarı sonucu olmadıkça yelken ve kılıflarının rüzgar tarafından yırtılması veya fora (2) (3) edilmişken patlaması.

10.5. Geminin oturması, batması, yanması, tutuşması veya sudan başka (buz dahil) herhangi görünür bir cisme çarpması ya da değmesi nedeniyle ziya veya hasara uğramadıkça, gemi yarışırken yelkenler, direkler veya serenler yahut sabit ve hareketli çarmih (çarmık) veya iskotaların (3) (4) ziya veya hasarı.

10.6. Kişisel eşya.

10.7. Tüketilebilir gereçler[levazım], balık takımı veya demir ve zincirler.

10.8. Geminin oturması, batması, yanması, tutuşması veya sudan başka (buz dahil) görünür herhangi cisme çarpması ya da değmesi nedeniyle ziya veya hasara uğramadıkça, kaplama veya oradaki onarım.

10.9. Çizim veya yapımdaki bir hatanın düzeltilmesi için yapılan masraf veya zarar ya da çizim yahut yapımda iyileştirme veya değişiklik nedeniyle yapılan herhangi masraf yahut zarar.

10.10. Yarı batık bir gemi neden olmadıkça, ağır hava nedeniyle motor ve bağlantıları [pervane veya bağlantı mili (strut şaft) Hariç] elektrik donanımı ve aküler ve bağlantılarının uğradığı ziya veya hasar. Fakat bu 10.10 Klozu geminin oturması veya çatışması ya da bir başka gemi, rıhtım, iskele ile temasının neden olduğu ziya veya hasarı istisna etmez.

11. ÜÇÜNCÜ KİŞİLERE KARŞI SORUMLULUK

Bu Klok yalnız poliçeye ekli cetvelde bu amaçla bir tutar belirlendiği zaman uygulanır.

11.1. Sigortacılar, sigortalı gemideki menfaatler nedeniyle ve bu sigortanın geçerli olduğu süre içinde, aşağıdakilerden doğan bir kazadan, sigortalının yasal olarak ödemekle sorumlu olduğu, herhangi tutar veya tutarları sigortalıya tazmin etmeyi kabul eder:

11.1.1. Diğer herhangi gemi veya her neyse oradaki eşyanın ziya veya hasarı.

11.1.2. Sigortalı gemide veya yakınında ya da diğer herhangi gemideki can kaybı, bedeni sakatlık veya hastalık, yaşam kurtarma için yapılan ödemeler dahil.

11.1.3. Sigortalı gemi ve yükünün çıkartılması, taşınması ya da yok edilmesi veya bunlara girişim yahut aynı şeylerin çıkartılması, taşınması veya yok edilmesinde herhangi ihmal ya da kusur.

11.2. YARGILAMA MASRAFLARI

Önceden yazılı onayları alınmak koşulu ile sigortacılar aşağıdakileri de öderler:

11.2.1. Sigortalının yaptığı yargılama masrafı veya sorumluğa itiraz ettiği ya da sorumluluğu sınırlama işlemine katıldığı için sigortalının ödemek zorunda kalabileceği masraflar.

11.2.2. herhangi ölümcül kazanın araştırılması veya doğal olmadığı yahut şiddetin neden olduğu düşünülen ölüm olayında görevlilerin temsil masrafı.

11.3. KARDEŞ GEMİ

Sigortalı gemi, tamamen veya kısmen aynı gemi sahibine veya işletme ait diğer bir gemi ile çatışır veya o diğer gemiden bir kurtarma hizmeti alırsa, sigortalı bu sigorta gereğince, diğer gemi burada sigortalı gemi ile ilgisi olmayan gemi sahibinin malı imiş gibi, tamamen aynı haklara sahip olur ; ancak böyle durumlarda çatışma sorumluluğunun veya kurtarma ücretinin belirlenmesi, sigortacı ile sigortalının üzerinde anlaşacakları tek bir hakeme havale edilir.

11.4. DİĞER KİŞİLERİN SEYRÜSEFERE ÇIKMASI

Bu 11. Kloz'unun hükmü, bu sigortada adı geçen sigortalının izni ile (işleten kişi, işletenin tersane, marina, onarımcı, kızıakçı, yat klübü, satış acentesinin veya benzer kurumların istihdam ettiği kişilerden başka) herhangi bir kişinin seyrüsefere çıkması veya geminin sorumluluğunu üstlenmesi için genişletilecektir. Bu kişi böyle seyrüsefer ederken veya gemiden sorumlu iken, 11. Kloz'un kapsamına dahil herhangi bir olaydan, bu sigortada adı yazılı sigortalıdan başka kişi veya kişilere, tutar veya tutarları ödemekle sorumludur ve öder. Fakat bu Kloz gereği tazminat, sigortalı ve yalnız yukarıda belirtildiği gibi seyrüsefer eden veya geminin sorumluluğunu üstlenen kişi yararına, sigortalının yazılı istemi ve acentesi aracılığıyla yürürlüğe girecektir. Bu genişletmedeki hiçbir şey sigortacıların sorumluluğunu aşağıda 11.8. Kloz'da koyulan sorumluluk sınırından öteye arttıramayacak ve bu sigortanın bütün diğer koşul ve yükümlerine bağlı olacaktır.

Bu 11.4 Kloz'undaki hiçbir şey yukarıdaki 3.2. Klozu' nun hükümlerinden üstün sayılmayacaktır.

11.5. ENKAZIN KALDIRMA İÇİN GENİŞLETME

Bu sigorta ayrıca sigortalı geminin enkazını sigortalının kendi yerinden veya kiralanan ya da kullanılan yerden kaldırma masraflarını, kurtarılandan sağlanan kazanç düşüldükten sonra, öder.

11.6. SORUMLULUK BÖLÜMÜ İSTİSNALARI

Bu sigorta, 11. Kloz'un hükümlerine rağmen, aşağıdakilerden doğan herhangi sorumluluk, maliyet veya masrafı kapsamaz:

11.6.1. İşçi sigortaları (Workmen's Compensation Acts) veya işveren sorumluluğu yasası (Employers' Liability Acts) veya diğer yasa yahut örf ve adet

sorumluluğuna (Common Law Liability) göre işçiler veya her ne surette olursa olsun iş verilen diğer kimseler veya yukarıdaki 11.4. Klozu hükümleri nedeniyle bu sigorta ile koruma altına alınan herhangi kişinin kazaya uğraması veya hastalığı gereği doğrudan veya dolaylı olarak yapılan ödeme veya burada sigortalı gemide ve onun yakınında ya da onunla ilgili veya onun yükü, malzemeleri veya onarımları.

11.6.2. Özellikle aşağıdaki 19.Kloz koşullarına bağlı olarak burada sigorta edilmedikçe, ana gemiye ait ve tasarlanmış hızı 17 mili aşan ana gemide veya kıyıda yatan bot.

11.6.3. Gemiyle çekilirken veya çekilmeye hazırlanırken ya da çekildikten sonra gemiye yahut kıyıya güvenli olarak ulaşana kadar, ski veya su kayağı yapan herhangi kişiye sorumluluk ya da uğradığı kaza.

11.6.4. Gemiyle çekilirken veya çekilmeye hazırlanırken veya çekildikten sonra gemiye veya kıyıya güvenli olarak ulaşana kadar ski veya su kayağı yapanlardan başka spor veya diğer şeylerle uğraşanların sorumluluğu veya uğradığı kaza.

11.6.5. Nasıl tanımlanırsa tanımlansın cezalandırıcı veya uyarıcı hasarlar.

11.7. SU KAYAĞI YAPANLARIN SORUMLULUKLARI

Yukarıda ki 11.6.3. ve/veya 11.6.4. Kloz'ları iptal edilirse bu Kloz'larda belirtilen sorumluluklar, bu sigortanın koşul, yüküm ve sınırlarına bağlı olmak şartıyla sigorta kapsamında olacaktır.

11.8. SORUMLULUK SINIRI

Herhangi bir kaza veya aynı olaydan doğan birden çok kazada sigortacıların bu 11. Kloz'a göre sorumluluğu sigorta poliçesine ekli cetvelde bu amaçla beyan edilen miktarı aşamaz. Fakat sigortalı sigortacıların yazılı izni ile sorumluluğa itiraz

ettiği zaman, sigortacılar ayrıca sigortalının burada uğradığı veya ödemeye zorunlu olduğu maliyetten payını tazmin edecektir.

12. AŞAN KISIM ve İNDİRİLEN MİKTAR

12.1. Sigortalı bir tehlikeden doğan tazminat, her bir ayrı kaza veya olaydan doğan bütün tazminat taleplerinin toplamı [11, 14 ve 15.Kloz'lardaki tazminat talepleri dahil] poliçeye ekli cetvelde bu amaçla belirlenen tutarı (muafiyeti) aşmadıkça bu sigorta gereği ödenmez, aşması halinde bu tutar (muafiyet) indirilir. Bu 12.1. Klozu, bir tam ziya veya hükmi tam ziya talebine yahut aynı kaza veya olaydan doğan 15. Kloz kapsamındaki herhangi bir tazminat ile birleşen böyle bir talebe uygulanmaz.

12.2. Yukarıdaki 12.1 Klozu'nu uygulamadan önce ve buna ek 1/3 ü aşmayan “yeni için eski” indirimleri sigortacıların seçimine bağlı olarak (aşağıdakiler için) yapılabilir:

12.1.1. Koruyucu örtüler, yelkenler ve sabit ve hareketli çarmıh veya iskotalar

12.1.2. Bu sigorta kapsamında ayrı değerlendirilerek sigorta edilmiş olsun ya da olmasın dıştan takma motorlar.

13. TAZMİNAT TALEBİ BİLDİRİMİ VE TEKLİF ALMA

13.1. Bu sigorta kapsamında bir tazminat talebine neden olabilecek herhangi olay için sigortacılar derhal bildirilecek ve herhangi hırsızlık veya kötü niyetli hasar da hemen polise rapor edilecektir.

13.2. Ziya veya hasar meydana geldiğinde ekspertiz yapılmadan önce sigortacılar bildirim yapılacak ve eğer gemi yurt dışında ise istenirse sigortacıları temsil edecek bir eksperin hazır bulunması için en yakın Lloyd's acentesine haber verilecektir.

13.3. Sigortacılar geminin havuzlanma veya onarım için gideceği limanı kararlaştırmağa yetkili (sigortacıların talebine uymak üzere yapılan bu seferden doğan gerçek ek masraflar sigortalıya ödenir) ve onarım yeri veya onarımcı firmayı veto etme hakkına sahiptir.

13.4. Sigortacılar da geminin onarımı için teklifler de alabilirler veya alınmasını isteyebilirler.

14. KURTARMA MASRAFLARI

Bu sigortadaki herhangi açık hükme bağlı olmak koşulu ile sigortalı tehlikeden doğan zararı önlemek üzere yapılan kurtarma masrafları bu tehlikelerin bir zararı olarak tazmin edilir.

15. SİGORTALININ GÖREVİ

15.1. Herhangi ziya veya kaza halinde, bu sigorta gereği tazmin edilebilecek bir zararı önlemek veya azaltmak amacı ile makul önlemler almak sigortalı ve onun adamları ve temsilcilerinin görevidir.

15.2. Sigortacılar, aşağıdaki hükümlere ve 12. Klot' a bağlı olarak, sigortalı, adamları veya temsilcilerinin bu tür önlemler için uygun ve makul olarak yaptıkları masraflardan payına düşeni öder. Müşterek avarya, kurtarma masrafları, çatışmada savunma veya karşı dava masrafları ve 11. 2 Klotu kapsamına dahil sorumluluğa karşı itiraz için sigortalının yaptığı masraflar bu 15. kapsamında tazmin edilmez.

15.3. Bu sigorta kapsamındaki herhangi şey ile ilgili olarak, sigortacılar sigortalı adına ve kendi menfaatleri için, masrafları kendilerine ait olmak üzere dava açmak, 3. kişilerden tazminat istemek veya tazminatı güvenceye almak isterlerse, sigortalı sigortacının bilgi ve kanıt elde etmesi için olası bütün yardımı yapar.

15.4. Sigortalı veya sigortacıların sigortalı şeyi kurtarma, koruma veya geri almak amacı ile aldıkları önlemler, vazgeçme yahut bırakmanın kabulü veya tarafların haklarına başka bir şekilde zarar verme olarak düşünülemez.

15.5. Bu 15. Kloz gereği tazmin edilebilir tutar, bu sigorta kapsamında başka şekilde tazmin edilebilecek zarara ek olacak, fakat hiç bir halde 15.2 Klozu kapsamında tazmin edilebilir tutarlar burada sigortalı geminin sigorta bedelini aşmayacaktır.

16. ONARILMAMIŞ HASAR

16.1. Onarılmamış hasar bakımından tazminatın ölçüsü, bu sigorta sona erdiği zaman geminin onarılmamış hasardan doğan piyasa değerindeki makul azalmadır, fakat onarımların makul maliyetini aşamaz.

16.2. Bu sigortanın kapsadığı süre veya sürenin herhangi uzatması sırasında onarılmamış hasardan sonra tam ziya [bu sigorta kapsamında olsun veya olmasın] meydana geldiğinde sigortacılar, hiçbir halde, onarılmamış hasardan sorumlu olmaz.

16.3. Sigortacılar, onarılmamış hasar için, bu sigortanın sona erdiği zamandaki sigorta değerinden fazlası için sorumlu olmaz.

17. HÜKMİ TAM ZIYA

17.1. Geminin hükmi tam ziya olup olmadığını belirlemek için sigorta değeri onarılmış değer olarak kabul edilecek ve hasarlı veya hurda değeri yahut enkazı ile ilgili hiçbir şey dikkate alınmayacaktır.

17.2. Geminin eski durumuna getirilmesi ve/veya onarım masrafına dayanan hükmi tam ziya için, bu masraf sigorta değerini aşmadıkça, tazminat talep edilemez. Bu kararı verirken yalnız tek bir kaza veya aynı kazadan doğan zincirleme hasarlar ile ilgili masraflar dikkate alınacaktır.

18. MASRAFLAR YÜKÜMÜ

Geminin sigorta değeri 50.000 Pound'dan fazla ve sigorta poliçesine ekli cetvelde belirtilen toplam sigorta değerinin % 10 nu aşmadıkça, sigortalı hesabına, ipotek alacaklısı veya gemi sahibinin masrafları, komisyonu, kârları veya diğer menfaatleri yahut tekne veya makinenin aşan veya artan değeri için poliçe menfaatin kanıtıdır (PPI) ya da tam menfaat kabul edilmiştir (FIA) koşuluyla hiçbir sigorta yapılmaz.

Daima şu koşulla ki, bu yükümün bozulması bunu bilmeden sigortayı kabul eden ipotek alacaklısının tazminat talebine karşı sigortacılara herhangi savunma nedeni vermeyecektir.

19. SÜRAT BOTU KLOZU

BU 19. KLOZ UYGULANDIĞI ZAMAN YUKARIDAKİ KLOZLARDA BULUNAN AYKIRI HÜKÜMLERE ÜSTÜN OLACAKTIR.

19.1. İlgili gemi yolda iken poliçeye ekli cetvelde adı yazılı sigortalı veya diğer yetkin kişi/kişilerin teknede ve geminin de bunların denetimlerinde olması bu sigortanın bir koşuludur.

19.2. Geminin

19.1.1. 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 herhangi denemeden doğan zıya veya hasarı ya da herhangi 3. kişiye karşı sorumluluk yahut herhangi kurtarma tazminatı kabul edilemez.

19.3. Aşağıdakiler ile ilgili olarak dümen, bağlantı mili (strat şaft) veya pervane için tazminat kabul edilmez:

19.3.1. 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 tazminat. Fakat bu 19.3.2. Klozu geminin ağır hava neticesi yarı batık hale gelmesi nedeniyle uğranılan hasarı istisna etmez.

19.4. Gemi dahili 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 yeri) tank alanı ve mutfığa sahip olmadıkça, bu sigorta yangın veya patlamadan doğan sorumluluğu kapsamaz.

20. İPTAL VE PRİM İADESİ

Bu sigorta, her zaman, sigortacılar tarafından 30 gün önceden iptal notu [bildirimi] verilerek veya karşılıklı uyuşma ile iptal edilebilir. İptal edilmesi halinde seyir veya yatma süreleri için, gerçekleştirilmiş prim üzerinden, gün esaslı ile net iade primi hesap edilebilir.

AŞAĞIDAKİ KLOZ'LAR BUYURUCU HÜKÜM NİTELİĞİNDEDİR VE BU SİGORTADA BULUNAN VE KENDİLERİYLE UYUŞMAYAN HERHANGİ BİR HÜKMÜ GEÇERSİZ KILAR.

21. SAVAŞ İSTİSNASI

Bu sigorta hiçbir halde aşağıdakilerin neden olduğu ziya, hasar, sorumluluk veya masrafı kapsamaz:

21.1. Savaş, iç savaş, ihtilal, ayaklanma, isyan veya savaştan bir güç tarafından veya bu güce karşı yapılan herhangi bir düşmanca hareketler.

21.2. Zorla tutma (zapt), el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma (baratarya ve korsanlık hariç) ve bunların sonuçları veya bunlara teşebbüs.

21.3. Terk edilmiş mayınlar, torpiller, bombalar veya diğer terk edilmiş savaş silahlar.

22. GREV VE POLİTİK HAREKETLER İSTİSNASI

Bu sigorta hiçbir halde (aşağıdakilerin) neden olduğu ziya, hasar, sorumluluk veya masrafı kapsamaz:

22.1. Grevcilerin, lokavt edilmiş işçilerin veya iş karışıklıkları, kargaşalık veya halk hareketlerine katılan kişiler.

22.2. Herhangi bir terörist veya politik güdü ile hareket eden herhangi bir kişi.

23. NÜKLEER İSTİSNA

Bu sigorta hiçbir halde (aşağıdakilerin) neden olduğu ziya, hasar, sorumluluk veya masrafı kapsamaz:

23.1. Atom veya nükleer bölünme ve/veya birleşme veya diğer tepkimeler (reaksiyonlar) yahut ışınetkin (radyoaktif) güç veya maddenin kullanıldığı herhangi savaş silahı.

23.2. Herhangi nükleer yakıt veya herhangi nükleer atık yahut nükleer yakıtın tutuşmasından iyonlaşma, ısıma (radyasyon) veya ışınetkin (radyoaktif) kirlenme.

23.3. Işınetkin (radyoaktif), zehirli, patlayıcı ya da diğer tehlikeli maddeler, herhangi nükleer patlayıcı donanım veya oradaki parçaları.

KAYNAKÇA

ACINAN Hilmi, *Sigortanın Temel Prensipleri*, 5G Matbaacılık Ltd. Şti., İstanbul, 2006.

ADAL Zeki, *Deniz Ulaştırma Ekonomisi ve Politikaları*, İ.Ü Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Yayınlanmamış Ders Notları, İstanbul, 1996.

AKATLI Cengiz, *Sigortacılık Seminerleri Sigortaya Giriş Ders Notları*, Türk Sigorta Enstitüsü Yayınları, İstanbul, 1987.

AKDOĞAN Refik, *Deniz Ticareti*, Zihni Eğitim Yayını, İstanbul, 1988.

AKDOĞAN Refik, *Ticaret Gemileri Gemiciliği*, Mart Matbaacılık Sanatları Ltd. Şti., 2.b., İstanbul, 2000.

AKIN Teoman, *Yük İstif*, Mart Matbaacılık, İstanbul, 2001.

AKTEN Necmettin, ALBAYRAK M. Ali, *Deniz Taşımacılığı Kılavuzu*, Ekim Matbaası, İstanbul, 1988.

AKTEN Necmettin, *Taşımacılık Kılavuzu*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 1995.

ALGANTÜRK Light Didem, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, Arıkan Basım Yayım, İstanbul, 2006.

ALGANTÜRK Light Didem, *York Anvers Kuralları, 2004 – Müşterek Avarya*, Arıkan Basım Yayım, İstanbul, 2006.

ALGANTÜRK S. Didem, *Deniz Hukuku Ders Notları*, TUDEV Yayınları, İstanbul, 2002.

ASLAN Sinan, AYMUTLU Ersan, *“Denizcilik Sektöründe Finansman Yapısı”, Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 2008.

ALTINBUÇUK Fikret, *Liman ve İdare İşletmesi*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2000.

ALTUN Mehmet, *Kimyasal Tanker İşlemleri*, Denizler Kitapevi, İstanbul, 1999.

AYAN Serdar, *“ Liman Finansmanı ve Otonomi “ Çağdaş Denizcilik Stratejileri*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 1998.

AYBAY Gündüz, AKTEN Necmettin, *Kuruyük Gemilerinde Yük İşlemleri Ve Yük İstif*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1987.

AYBAY Gündüz, *Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları*, Aybay Yayınları, İstanbul, 2000.

AYBAY Gündüz, *Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanunu'nun İrdelenmesi*, Denizatı, İstanbul, 2000.

BARDA Süleyman, *Münakale Ekonomisi*, Akgün Matbaası, İstanbul, 1964.

BİRDOĞAN Baki, *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*, Lega Kitabevi, Trabzon, 2004.

BRANCH Alan E., *Elements of Shipping*, Chapman and Hall, London, 1996.

CAN Serdal, *Denizciler için Gemi İnşa*, Taş Baskı Matbaacılık, İstanbul, 2008.

COLLINS N., *The Essential Guide to Chartering and Dry Freight Market*, Clarkson Research Studies, England, 2000.

ÇAĞA Tahir, KENDER Rayegan, *Deniz Ticaret Hukuku II*, Arıkan Basım Yayım, 7.b., İstanbul, 2004.

ÇAKI Sertaç, “ *Deniz Ulaştırma İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyet Sisteminin Kurulması*”, *Çağdaş Denizcilik Stratejileri*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 1998.

ÇANCI Metin ERDAL Murat, *Lojistik Yönetimi*, Erler Matbaacılık, İstanbul, 2003.

ÇEKİÇ Ayhan, *IMO Uluslar arası Denizcilik Sözleşmeleri*, İTÜ Yayını, İstanbul, 2003.

ÇEVİK Ümit, *Uluslar arası Denizcilik Sözleşmeleri*, Birsen Yayınevi, 2.b. İstanbul, 2004.

DENİZ Ticaret Odası, *2006 Sektör Raporu*, DTO Yayınları, İstanbul, 2007.

DENİZ Ticaret Odası, *2007 Sektör Raporu*, DTO Yayınları, İstanbul, 2008.

DENİZ Reşad, *Gemi İşletmeciliği, Acentecilik, Brokerlik*, Akademi Yayıncılık, İstanbul, 2003.

DEVECİ D. Ali, CERİT Güliden, SİGURA H.B. Jacques, “ *Tarifeli Gemi Acenteleri ve Konteyner Limanı Hizmet Kalitesi*” *Çağdaş Denizcilik Stratejileri*, Dokuz Eylül Yayınları, 1998.

DOĞANAY İsmail, *TTK. Şerhi*, Beta Basım Yayın, Ankara, 1990.

DONATIM Yönergesi, *Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına ilişkin Yönerge*, RG: 31.07.2002 tarih S: 24823

DOVER Victor, *Handbook To Marine Insurance*, 8. b., England, 1975.

DREWY Thomas, Annual Dry Bulk Market Review and Forecast, London, 2003.

DUMAN Ruhi, EMİNOĞLU Emin, “Gemi Acentesi, Önemi ve Acentelik Tarihi”, *Gemi Acenteciliği Eğitimi*, DTO Yayını, İstanbul, 2007.

ERDAL Murat, DAĞLI İlyas, “ Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı”, *Konteyner ve Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Basım Yayım, İstanbul, 2008.

ERİŞ Gönen, *Açıklamalı İçtihatlı TTK. Şerhi*, Deniz Ticaret ve Sigorta Yayınları, Ankara, 1990.

ERGUVAN S. Sunal, *Deniz Yolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun)*, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2007.

EROL Aykut, *Gemi Kullanma*, Günyay Matbaacılık, İstanbul, 1987.

ESİN A.Gökhan, “Geleneksel Konteyner Liman Yönetimi”, *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Basım A.Ş., İstanbul, 2008.

FIRAT Özden, *Sigortalı Malın Sahibinin Değişmesi*, Ankara, 1971.

GEDİZ Ergin, *Nakliyat Tekne Klozları ile İlgili Yeni Değişikliklerin Teklifi*, TSEV Yayınları, İstanbul, 1995.

GENÇ Ahmet, *İngiliz Sigortacılık Sistemi*, Seçkin Ofset Matbaacılık, Ankara, 2000.

GÖKTAN Işık, *Taşıyan Mali Mesuliyet Sigortası P&I*, Yaylacık Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti., İstanbul, 2008.

GÜLER Nil, CERİT A. Güldem, “Denizcilik Sektörü ve Pazar Yönlü Stratejik Planlama Yaklaşımı”, *Çağdaş Denizcilik Stratejileri*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 1998.

GEÇER Turgay, *Finansal Kuruluşlar Açısından Deniz Taşımacılığı Sektörü Ve Finansmanı*, Marmara Üniversitesi Bankacılık Ve Sigortacılık Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2001.

GÜLBAHAR Fikret, *Sigorta Eksperliği Uzmanlık Eğitimi- Nakliyat Sigortaları Ders Notları*, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2003.

ILGIN Sezer, *Deniz Ticaret Hukuku Ve Mevzuatı*, M.E.B Yayını, İstanbul, 1990.

İLAĞA Hakan, *Denizcilik Sigortaları*, M.Ü Bankacılık ve Sigortacılık Enst. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1992.

İNCEDİKEN Y.Nejat, *Kulüp Sigortaları, Olayları ve Uygulamaları*, Yılmaz Matbaacılık, İstanbul, 2001.

İNCEDİKEN Y.Nejat, *Gemi İşletme Deniz Sigortaları ve Haberleşme*, Ticaret Gazetesi Tesisleri, İstanbul, 1990.

KARAFAKİOĞLU Mehmet, *Uluslar arası Pazarlama Yönetimi*, Beta Basım A.Ş., 3.b., İstanbul, 2000.

KENDER Rayegan, ÇETİNGİL Ergon, *Deniz Ticaret Hukuku*, Bata Basım Yayın, İstanbul, 2003.

KENDER Rayegan, *Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku*, Arıkan Basım Yayım, İstanbul, 2005.

KESKİN M. Hakan, *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi*, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara, 2006.

KUMAR Shashi N., *Tanker Transportation*, Ed. Clevelan Cutler, Maine Maritime Academy, Elsevier, 2003.

MARALAMBİDES Ellen, “*Liner Shipping Economics*”, *Center for Maritime Economics Logistics*, Erasmus University, Rotterdam, 2000.

NOMER Cahit, YUNAK Hüseyin, *Sigortanın Genel Prensipleri*, Ceyma Matbaacılık İstanbul, 2000.

NOMER Cahit, YUNAK Hüseyin, *Reasürans*, Ceyma Matbaacılık, İstanbul, 2000.

OMAĞ Merih Kemal, *Türk Sigorta Hukukunda Rizikonun Ağırlaşması Sorunu*, Sigorta Hukuku Türk Derneği - AIDA Türk Gurubu, Yayın No:7, 1985.

ÖZALP Teoman, *Gemi Mühendisliğine Giriş*, İTÜ Yayınları, İstanbul, 1975.

ÖZBOLAT Murat, *Temel Sigortacılık*, Seçkin Yayıncılık San. Ve Tic. A.Ş., Ankara, 2006.

PEKDEMİR I.Mendeş, *Deniz Yolu Yük Taşımacılığı; Yönetim ve Organizasyonu*, Beta Basım Yayın, İstanbul, 1991.

REASÜRER Dergisi, *Uluslar arası Gemi ve Liman Güvenliği Kuralları ve Donatanların Kurallara Yaklaşımı*, Sayı.53, İstanbul, 2004.

SAATÇİOĞLU Cem, *Ulaştırma Sistemleri Ve Politikaları*, Gazi Yayınevi, Ankara, 2006.

SALMAN Günay, *Liman ve Deniz İşletmeciliği*, Denizcilik Bankası Basımevi, İstanbul, 1980.

SIR İ. Hakkı, *Konteyner Taşımacılığı ve Türkiye’de ki Uygulaması*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 1988.

SÖZEN Bülent, *Nakliyat Sigortaları Ders Notu*, Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı-Sigortacılık Seminerleri, İstanbul, 1975.

STOPFORD Martin, *Marine Economics*, Harper Collins Academic, 1.b., London, , 1988.

SÜGEN Yücel, *Kaptanın Kılavuzu*, Beta Yayıncılık A.Ş., 4.b., İstanbul, 2003.

ŞEKER Zehra, *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Hımayesinin Kapsamı*, Beta Basım Yayın, İstanbul, 2001.

TEKİL Fahıman, *Deniz Hukuku*, Beta Basım Yayım A.Ş., 6.b., İstanbul, 2001.

TEKİL Fahıman, *Deniz Sigortaları - İngiliz Hukuku*, Alkım Yayınevi, İstanbul, 1971.

TÜRKLİM, *2006 Türk Limancılık Sektör Raporu*, İstanbul, 2006.

Türkiye Liman İşletmeleri Derneği, *2007 Türk Limancılık Sektörü Raporu*, Vizton 2023, İstanbul, 2007.

Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı, *Tekne- Navlun- Sorumluluk Genel Şartları*, TSEV Yayınları, İstanbul, 1987.

ULAŞ Işıl, *Uygulamalı Sigorta Hukuku*, Turhan Yayınevi, Ankara, 1992.

ÜLGENER Fehmi, *Deniz Sigortalarında Nedensellik*, Der Yayınları, İstanbul, 1994.

VARDAR İbrahim, *“Ro-Ro Gemiciliği”, Ticaret Gemileri Gemiciliği*, Mart Matbaacılık Sanatları Ltd. Şti., 2.b., İstanbul, 2000.

YAVAŞÇA Cemalettin, *Deniz Kazaları ve Sigortaları*, Beta Yayın, İstanbul, 1993.

YAVUZ Ali, *“Gemi Tanımı, Gemi Tipleri ve Gemi Ölçümleri”, Gemi Acenteliği Eğitimi*, DTO Yayını, İstanbul, 2007.

YAZICI Mehmet, *Tekne Sigortaları Ders Notu*, Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı Yayınları, İstanbul, 1997.

YAZICI Mehmet, *Yük Sigortaları Ders Notu*, Türk Sigorta Enstitüsü Vakfı Yayınları, İstanbul, 1997.

YERCAN H.Funda, *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*, Mersin Deniz Tic. Odası Yayını, Mersin, 1996.

YILMAZ Nurettin, *Deniz Sigortası ve Pratik Bilgiler, Matbaa Teknisyenleri*, Basımevi, İstanbul, 1986.

YÜCESAN Osman, “*Deniz Rizikoları Sigortalanması*”, *Nakliyat Sigortaları*, TSEV Yayınları, İstanbul, 1991.

YÜCESAN Osman, *Nakliyat Tekne ve Emtea Sigortaları*, Emek Matbaacılık, İstanbul, 2004.

YÜCESAN Osman, *Tekne Sigortalarında ve Bağlı Diğer Sigorta Terlerinde Fiyat Tespitine Tesir Eden Hususlar*, TSEV Yayınları, İstanbul, 1996.

YÜKSEL Yalçın, ÇEVİK E.Özkan, *Liman Mühendisliği*, Arıkan Basım, İstanbul, 2004.

YÜRÜYEN U.Mehmet, *Deniz Ticaretinde Elektronik Satış Yöntemi*, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 2003.

ZEYNELOĞLU Ahmet, *Taşıma Hukuku*, Kar Yayınları, İstanbul, 1993.

İnternet Siteleri

www.denizcilik.gov.tr

www.iua.co.uk

www.tsrsb.org.tr

www.turkborsa.net.tr

www.ukpandi.com.uk